

	Volet explicatif		Volet stratégique			Mesures		
	Etat de la mise en œuvre	Analyse de la situation et des tendances	Vision d'ensemble	Besoins d'actions	Stratégies sectorielles			
Urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> - Aborder la problématique de la nature en ville de manière plus transversale pour favoriser sa mise en œuvre - Légaliser les plans d'affectation et les règlements des constructions - Etablir les stratégies vaudoise et valaisanne sur les zones d'activités 	<ul style="list-style-type: none"> - Des territoires de projets prioritaires pour l'accueil de nouveaux habitants. - Une urbanisation strictement contenue. - Une densification ciblée, respectueuse du cadre de vie et du paysage. - Une attractivité économique préservée et un tissu industriel en mutation. - Des zones industrielles focalisées sur les activités productives. - Des installations à forte fréquentation à intégrer dans les centres urbains. - Une mise en valeur du patrimoine dans les espaces urbains. 	<p style="text-align: center;">Un ensemble polycentrique de cœurs patrimoniaux et de pôles urbains compacts, présentant une structure paysagère renforcée, approvisionnés en énergie durable, connectés par des réseaux TP-MD performants et organisés autour de la plaine du Rhône.</p>	Urbanisation vers l'intérieur	Stratégie Milieu bâti 1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics. 2. Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir. 3. Améliorer la qualité de l'urbanisation. 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.	PUM	MRF	
				Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités	Stratégie Centralités 5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées. 6. Préserver le patrimoine bâti et naturel. 7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.	EPQ	PP	
				Attractivité des zones d'activités	Stratégie Zones d'activités 8. Maintenir l'agglomération comme un pôle d'emploi régional, avec une part importante d'activités artisanales et industrielles. 9. Mettre en œuvre les différentes stratégies de gestion des zones d'activités. 10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.		PAI	
				Optimisation des équipements publics	Stratégie Equipements publics 11. Apaiser et sécuriser le trafic à proximité des équipements publics. 12. Améliorer la qualité paysagère et environnementale des infrastructures. 13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.		PEP	
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> - Concrétiser le nouveau tracé AOMC - Etendre les effets bénéfiques du réseau de bus urbains aux nouvelles communes de l'agglomération - Réaliser le réseau de mobilité douce inter-centralités défini dans le PA4-PDi - Accélérer la mise en œuvre des mesures de valorisation de l'espace routier du PA3 - Débuter la réalisation des interfaces - Développer une réflexion sur la sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> - Une mise en réseau des mobilités adaptée au territoire de Chablais Agglo (tous les modes se complètent entre eux : le bon mode au bon endroit). - Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics. - Des gares évoluant vers des interfaces multimodales. - Une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales à forte fréquentation existantes d'autre part. - Une revalorisation du fret ferroviaire dans les sites d'activités stratégiques. - Un trafic TIM maîtrisé et une politique de stationnement (fonds publics et privés) harmonisée à l'échelle de l'agglomération. - Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives à la voiture, la qualité urbaine et la nature en ville. - Des aménagements adaptés aux modes de transport. - Un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre les localités, les quartiers et les générateurs. - Une offre de mobilité renforcée vers les coteaux (pendulaire et loisir). - Une amélioration des sites accidentogènes. 	<p style="text-align: center;">Un ensemble polycentrique de cœurs patrimoniaux et de pôles urbains compacts, présentant une structure paysagère renforcée, approvisionnés en énergie durable, connectés par des réseaux TP-MD performants et organisés autour de la plaine du Rhône.</p>	Poursuite du développement des transports publics	Stratégie Transports publics 14. Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération. 15. Connecter les vallées et territoires voisins. 16. Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération. 17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.		TP	
				Renforcement du réseau de mobilité douce	Stratégie Mobilité douce 18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible. 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités. 20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics		MD	
				Maîtrise du transport individuel motorisé	Stratégie Transport individuel motorisé 21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités. 22. Pacifier les hyper-centres de localité. 23. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles. 24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.		VSR	GM
				Renforcement de l'intermodalité	Stratégie Intermodalité 25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transports. 26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération 27. Favoriser les rabattements aux gares et aux principaux nœuds de transport. 28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers.		PM	
				Amélioration de la sécurité	Stratégie Sécurité 29. Réduire le nombre d'accidents de la route. 30. Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables. 31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.		GT	
				Optimisation du transport de marchandises	Stratégie Transport de marchandises 32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire. 33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise. 34. Développer la logistique urbaine.		TML	
Paysage et environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Coordonner le plus possible en amont pour éviter les arbitrages en fin de projet - Renforcer les schémas directeurs à travers le PDi - Soutenir une 3^{ème} correction du Rhône qui joue un rôle positif sur le paysage et la nature de la plaine chablaisienne - Collaborer entre les communes pour favoriser la décarbonation 	<ul style="list-style-type: none"> - Des interventions respectant la structure paysagère. - Une amélioration de la qualité des franges urbaines. - Un espace agricole productif au cœur de l'agglomération. - Une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération et respectueuse de la santé des habitants. - Une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération. - Des espaces bâtis protégés contre les dangers naturels. - Une réduction de la consommation énergétique et une alimentation énergétique à partir de ressources renouvelables. - Des espaces bâtis et une gestion globale du paysage atténuant les effets du réchauffement climatique. - Une réduction des gaz à effets de serre. 	<p style="text-align: center;">Un ensemble polycentrique de cœurs patrimoniaux et de pôles urbains compacts, présentant une structure paysagère renforcée, approvisionnés en énergie durable, connectés par des réseaux TP-MD performants et organisés autour de la plaine du Rhône.</p>	Renforcement paysager et préservation des espaces naturels	Stratégie Paysage et biodiversité 35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement. 36. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualitative entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels. 37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons. 38. Préserver l'agriculture et renforcer son intégration dans l'agglomération. 39. Offrir un paysage structuré et attractif dans tous les territoires de l'agglomération. 40. Préserver les surfaces d'assolement.	R3	NAT	
				Amélioration de l'environnement urbain	Stratégie Environnement 41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores. 42. Protéger contre les dangers naturels. 43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre. 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.	PUM DD	PAI PEP	
				Transition énergétique	Stratégie Energie 45. Réduire la consommation énergétique. 46. Réaliser une transition sensible vers les énergies renouvelables. 47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.		ENE	

A large white circle is centered on a dark blue background. Inside the circle, the words "VOLET" and "EXPLICATIF" are written in a bold, dark blue, sans-serif font, stacked vertically.

VOLET

EXPLICATIF

TABLE DES MATIÈRES

1	Contexte actuel et gouvernance.....	5
1.1	Chablais Agglo : Créer un noyau dur pour permettre le développement de ramifications au niveau régional.....	6
1.2	Chablais Agglo et ses territoires	7
1.2.1	Une agglo dans un réseau d’agglo et ancrée régionalement.....	7
1.2.2	Evolution du périmètre de Chablais Agglo	8
1.3	Un projet partenarial	10
1.3.1	Acteurs institutionnels	10
1.3.2	Documents contractuels institutionnels	10
1.3.3	Deux cantons coresponsables vis-à-vis de la Confédération	11
1.3.4	Rôle des échelons institutionnels.....	11
1.3.5	Rôle des organes politiques et techniques de Chablais Agglo	12
1.3.6	Coopération avec les autres agglos.....	14
1.4	Un travail dans la continuité	15
1.5	Le PA5-PDI	17
1.5.1	Une seule démarche pour le Projet d’agglomération et pour le Plan directeur intercommunal.....	17
1.5.2	Participation et consultation	17
1.5.3	L’évolution du document par rapport au PA4-PDI	20
2	Coordination avec les planifications supérieures.....	22
2.1	Coordination avec les planifications nationales	23
2.1.1	Projet de territoire Suisse	23
2.1.2	Politique des agglomérations.....	24
2.1.3	Législation fédérale sur l’aménagement du territoire (LAT et OAT)	24
2.1.4	Autres législations	25
2.1.5	Plans sectoriels.....	25
2.2	Coordination avec les planifications cantonales.....	26
2.2.1	Lois d’application cantonales	26
2.2.2	Plans directeurs cantonaux.....	26
2.3	Coordination avec les planifications intercantionales	31
2.3.1	Planification sectorielle de la 3 ^e correction du Rhône	31
2.3.2	Autres politiques et stratégies cantonales.....	31
2.4	Coordination avec les planifications régionales.....	33

2.4.1	Rapport de la région de planification Ouest / Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO)	33
2.4.2	Plan directeur régional touristique des Alpes vaudoises	33
2.4.3	Plan directeur régional de zones d'activités (VD)	34
2.4.4	Plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne (VS)	34
2.5	Coordination avec les planifications communales	35
3	Rapport de mise en œuvre	36
3.1.	Projets importants qui conditionnent la mise en œuvre	39
3.1.1	Restructuration de la ligne Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC).....	39
3.1.2	Mesures liées à la 3 ^e correction du Rhône	40
3.1.3	Planifications d'affectations communales et nouvelles stratégies territoriales	40
3.2	Réévaluation de la pertinence des mesures des PA précédents et stratégies appliquées	41
3.2.1	Renoncement mesures PA2	41
3.2.2	Renoncement mesures PA3	41
3.2.3	Renoncement mesures PA4	43
3.2.4	Mesures dont l'horizon de concrétisation est repoussé	43
3.2.5	Mesures qui sont ou qui devraient être transformées en raison d'une planification fédérale ou d'un changement de stratégie territoriale	43
3.3	Aperçu global de la mise en œuvre du PA2-3-4	45
3.4	Focus sur le PA2	48
3.5	Focus sur le PA3	49
3.6	Focus sur le PA4	53
3.7	Cartographie de la mise en œuvre	54
3.8	Enseignements de la mise en œuvre	56
3.8.1	Points faibles de la mise en œuvre	57
3.9	Mise en œuvre et Controlling	59
4	Analyse de la situation et des tendances	61
4.1	Urbanisation	62
4.1.1	Ancrage territorial	62
4.1.2	Tendances démographiques	63
4.1.3	Armature urbaine polycentrique	65
4.1.4	Densité actuelle et réserves	70
4.1.5	Emplois, économie et zones d'activités	77
4.1.6	Installations à forte fréquentation	87

4.1.7	Centre villes historiques et espaces publics	89
4.2	Mobilité	93
4.2.1	Mobilité générale	93
4.2.2	Transports publics	100
4.2.3	Intermodalité	111
4.2.4	Transport individuel motorisé (TIM)	115
4.2.5	Mobilité douce	122
4.2.6	Sécurité routière	128
4.2.7	Transport de marchandises.....	134
4.2.8	Prévisions de mobilité	137
4.3	Paysage, agriculture et environnement	139
4.3.1	Paysage	139
4.3.2	Agriculture.....	144
4.3.3	Environnement.....	146
4.3.4	Nature et biodiversité	157
4.3.5	Dangers naturels	162
4.3.6	Energie	165
4.3.7	Climat	174
4.4	Synthèse de l'analyse de la situation et des tendances	178
4.4.1	Comment l'agglomération a-t-elle évolué jusqu'ici dans les domaines des transports et de l'urbanisation, tenant compte du paysage ?	178
4.4.2	Comment évoluera l'agglomération à l'avenir si rien n'est entrepris et si aucune planification n'est réalisée ?	182
5	Index	187
5.1	Index des figures	188
5.2	Index des tableaux	191
6	Annexe	192

1 CONTEXTE ACTUEL ET GOUVERNANCE

1.1 Chablais Agglo : Créer un noyau dur pour permettre le développement de ramifications au niveau régional

Pour le néophyte qui traverse le Chablais, la réalité d'une agglomération est difficile à percevoir. La barrière cantonale, l'espace bâti discontinu ou le Rhône sont autant de contre-indicateurs de la présence d'une agglomération. Pour les habitants, l'agglomération est une réalité fonctionnelle et identitaire. En effet, autant le Chablais valaisan que le Chablais vaudois sont des régions périphériques de leur canton respectif. L'habitant de Bex travaille à Collombey-Muraz, fait ses courses à Aigle et sort à Monthey. Les habitants de la région se sentent chablaisiens avant de se sentir valaisans ou vaudois. Il est important de créer un noyau au sein de cette région et de le renforcer par des espaces urbains vivants et une mobilité efficace.

L'agglomération du Chablais est un réseau de centralités formant un ensemble fonctionnel. Sa singularité réside dans la structure géographique, avec des centralités posées sur les pieds de coteaux entourant une plaine largement agricole. Cette forme urbaine présente les avantages de la poly-centralité et du paysage fort, avec une qualité de vie élevée et des distances réduites au sein des centralités. Elle présente en revanche d'importants défis : les réseaux (mobilité, énergie) sont plus difficiles à mettre en place et à entretenir ; l'espace agricole est sillonné de voies ferrées, routes et itinéraires de mobilité douce ou de loisirs. Ils génèrent des conflits d'usage entre agriculture, nature, mobilité et activités de loisirs, ainsi qu'un surcoût dans les investissements et l'exploitation des réseaux. Cette situation induit également une modification dans les distances perçues pour la mobilité douce essentiellement. En effet, il est plus facile de marcher 15 minutes pour relier deux centralités urbaines au sein d'un tissu bâti continu que deux centralités séparées par des espaces agricoles.

Pour assurer une viabilité économique de ces projets de réseaux, il est très important pour Chablais Agglo de les planifier en amont et de les coordonner avec les densités du bâti et la préservation du paysage.

Fort de ces réflexions et de leurs liens communs, les élus des communes d'Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Ollon ont décidé de formaliser leur collaboration en créant Chablais Agglo en 2007. Dès le départ, la volonté est que Chablais Agglo bénéficie à l'ensemble de la région. Depuis lors, Chablais Agglo s'est transformée en véritable plateforme de travail et lieu d'échanges pour construire ensemble le territoire commun.

En 2010, la première mesure symbolique est la création de la Fugue Chablaisienne, une journée de promotion de la mobilité douce. Un parcours sécurisé reliant les communes de l'agglomération avec des aires d'animation est ouvert pour une journée. Cette journée permet de renforcer les liens régionaux.

En 2019, le réseau de bus d'agglomération (MobiChablais) est inauguré sur les communes d'Aigle, Collombey-Muraz, Massongex et Monthey. Il permet de structurer les transports publics à l'intérieur du bassin principal d'emplois, de logements et de loisirs du Chablais. Ce réseau s'est élargi depuis aux communes de Bex, Troistorrents et Yverne. Afin d'étendre l'influence de MobiChablais, Chablais Région a initié une étude sur les P+R dans l'ensemble du Chablais. L'objectif est de favoriser le report modal et de rabattre les usagers des transports publics au plus près de leur domicile. Depuis l'horaire 2024, MobiChablais fait partie de la communauté tarifaire Mobilis.

Depuis 2021, le thème de l'énergie est au cœur des planifications et permet des échanges ou des projets communs, notamment la création d'un thermo-réseau régional utilisant la chaleur de l'entreprise SATOM SA (usine d'incinération de déchets).

En 2022, Lavey-Morcles et Saint-Maurice rejoignent Chablais Agglo dans le but d'intégrer le nœud ferroviaire de Saint-Maurice dans les réflexions et favoriser un développement des transports publics et des interfaces multimodales au service de la région et notamment de ses coteaux.

1.2 Chablais Agglo et ses territoires

1.2.1 Une agglo dans un réseau d'agglo et ancrée régionalement

Chablais Agglo s'inscrit dans une continuité d'agglomérations développant un système de centre urbain reliant la capitale du Valais à celle du canton de Vaud. Ce système d'agglomérations est constitué du PALM (Lausanne-Morges), de Rivelac (Montreux-Vevey), du Coude du Rhône (Martigny) et d'Agglo Valais Central (Sion-Sierre).

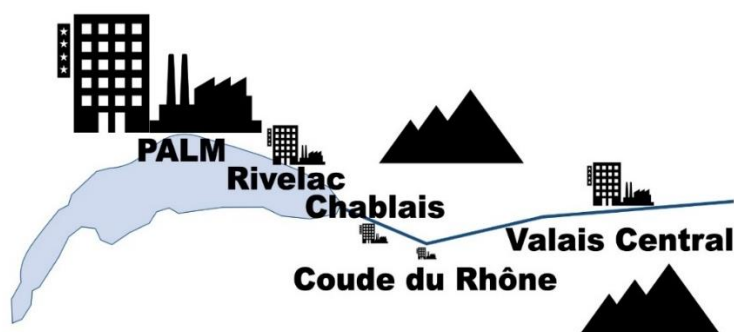


Figure 1 : Lien avec les agglomérations voisines

Chablais Agglo est le cœur de la région du Chablais et notamment ses coteaux. Elle représente un lieu de destination pour les activités de travail ou de loisirs. Elle représente également un nœud de transport pour les pendulaires ou les activités de loisirs.

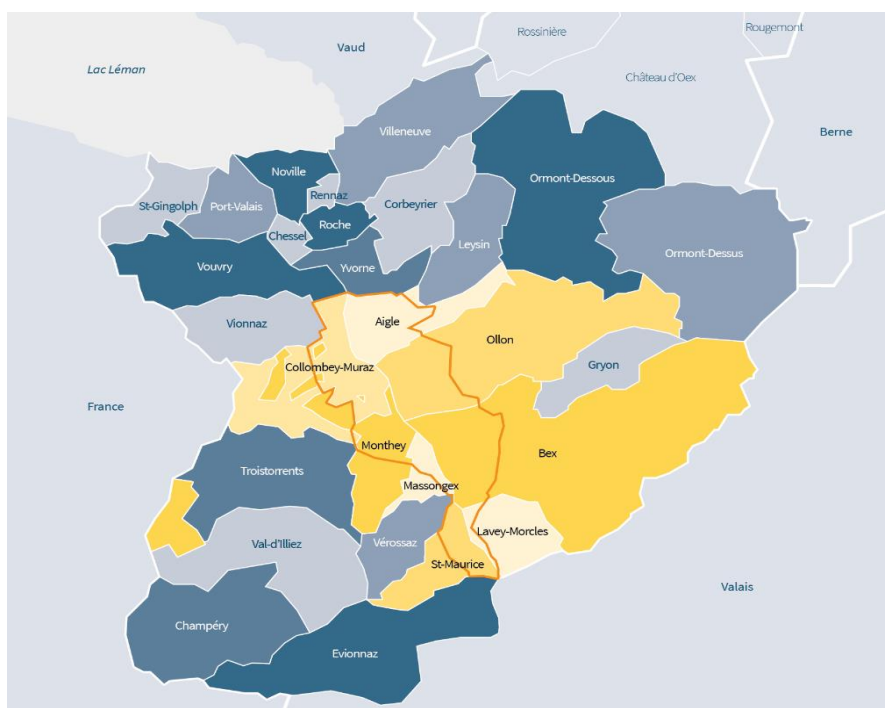


Figure 2 : L'agglomération au cœur de la région du Chablais

1.2.2 Evolution du périmètre de Chablais Agglo

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

Cette définition a été reprise dans l'Ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUmin). Elle détermine les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions pour des mesures d'infrastructures de transport dans le cadre de projets d'agglomération. En dehors de ces périmètres, un cofinancement par la Confédération est possible, pour autant que les effets en profitent essentiellement à l'agglomération.

Les spécificités locales et l'évolution observée depuis l'an 2000 ont conduit les communes à réexaminer la pertinence du périmètre initialement défini sur des bases statistiques.

Les communes de la plaine du Chablais présentent un espace fonctionnel que cela soit par les lieux d'habitation, de travail ou de loisirs de ses habitants. Ces liens sont structurés autour du réseau ferroviaire et de l'autoroute A9. Chablais Agglo a été créée pour favoriser le développement d'une trame de transports publics et de mobilités douces qui connecte efficacement les zones d'habitation et d'activités denses au réseau national. Ces objectifs ont dès le départ été partagés par les communes d'**Aigle**, de **Bex**, de **Collombey-Muraz**, de **Massongex**, de **Monthey** et d'**Ollon**. Les communes de Bex et d'Ollon ont été intégrées au périmètre VACo lors du projet Chablais Agglo de 4^e génération (PA4) et plan directeur intercommunal (PDI).

Les communes de **Saint-Maurice** et **Lavey-Morcles** ont rejoint Chablais Agglo en 2022 pour le projet PA5-PDI. Elles ont un lien fonctionnel fort avec les six autres communes de Chablais Agglo. De plus, la gare de Saint-Maurice est une infrastructure ferroviaire stratégique, qui permet la jonction entre la ligne du Simplon et la ligne Sud Léman. Elle a un potentiel d'optimisation important à travers le projet d'agglomération.

n° OFS	Commune de Chablais Agglo
5401	Aigle
5402	Bex
6152	Collombey-Muraz
5406	Lavey-Morcles
6215	Massongex
6153	Monthey
5409	Ollon
6217	Saint-Maurice

Tableau 1 : Communes de Chablais Agglo et numéro OFS

Chablais Agglo a décidé de restreindre son périmètre d'action en se basant sur les éléments suivants :

- Les **grandes zones urbanisées** qui concentrent les habitants et les emplois, notamment dans les importantes zones d'activités ;
- Les **connexions aux réseaux nationaux de mobilité** que sont l'A9 et les lignes ferroviaires du Simplon et Sud-Léman ;
- La **liaison ferroviaire de l'AOMC entre Aigle et Monthey et le réseau de bus MobiChablais** qui quadrillent les territoires de plaine ;
- Des conditions topographiques idéales pour le développement de la **mobilité douce**.

Le périmètre de Chablais Agglo a été défini et limité au territoire de la plaine, **inférieur à 550 mètres d'altitude des huit communes**, excepté le quartier de Choëx (Monthey), qui monte jusqu'à environ 700 mètres. Ce choix ajoute de la cohérence au territoire fonctionnel de l'agglomération, mais il est nécessaire de ne pas occulter le lien fort aux territoires de montagne voisins. Toutes les communes ont des territoires

qui s'étendent au-delà de cette limite. Les montagnes génèrent un flux pendulaire et touristique plus difficile à canaliser en transport public que dans la plaine.

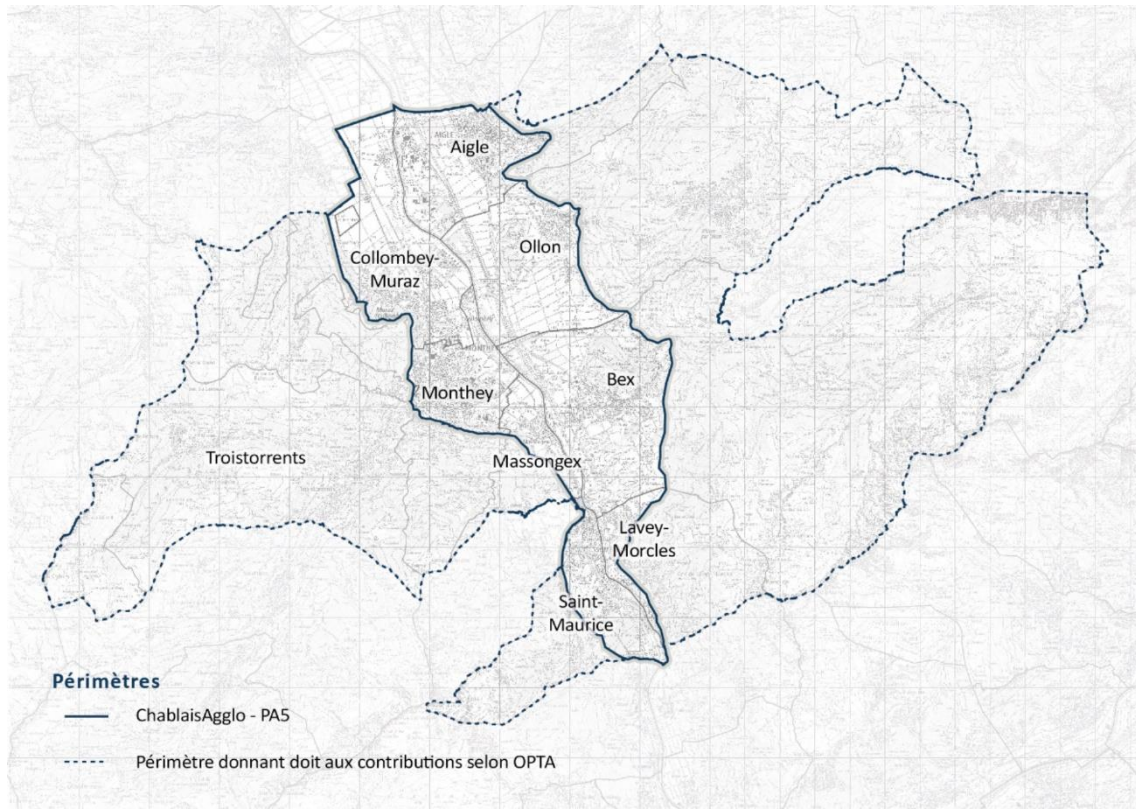


Figure 3 : Périmètres de Chablais Agglo et périmètre VACo donnant droit aux contributions

1.3 Un projet partenarial

Fondé sur des principes de concertation et de participation, le projet d'agglomération du Chablais se réalise à travers un **large partenariat** qui rassemble les acteurs institutionnels ordinaires (Confédération, cantons, communes), les associations régionales, tant au niveau politique que technique, mais également les prestataires de transports publics (TPC, CFF).

1.3.1 Acteurs institutionnels

Chablais Agglo lie entre eux les partenaires institutionnels suivants :

- Les deux cantons de Vaud et du Valais ;
- Les quatre communes vaudoises d'Aigle, Bex, Lavey-Morcles et Ollon ;
- Les quatre communes valaisannes de Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Saint-Maurice ;
- L'association intercantonale Chablais Région, regroupant 28 communes (13 valaisannes et 15 vaudoises). Chablais agglo est une commission permanente de l'association Chablais Région.

1.3.2 Documents contractuels institutionnels

En juin 2008, les six communes Aigle, Bex Collombey-Muraz Massongex, Monthey et Ollon signent une **Charte d'intention** affirmant leur volonté de créer une agglomération. Cette charte est complétée en 2011 par la **Convention de mise en œuvre** signée à l'occasion du dépôt du PA2 Chablais Agglo à Berne. Un **addendum à la convention** de 2011 accompagne le dossier PA3 Chablais Agglo en décembre 2016.

En 2015, un **Accord sur les prestations** est signé, par les cantons de Vaud et du Valais et par la Confédération, pour régler la participation de la Confédération à la mise en œuvre d'une partie des mesures du projet PA 2 Chablais Agglo. Cet accord est complété par un Protocole additionnel liant le Canton de Vaud et les communes d'Aigle, Bex et Ollon et par un Accord complémentaire entre le Canton du Valais et les communes de Collombey-Muraz, Massongex et Monthey. En 2020, l'**Accord sur les prestations** est signé par les Cantons de Vaud et du Valais ainsi que par la Confédération pour régler la participation de la Confédération à la mise en œuvre d'une partie des mesures du projet PA3 Chablais Agglo.

Une analyse fine de la convention de mise en œuvre de 2011 a abouti à la réalisation d'une nouvelle convention de mise en œuvre pour le PA4-PDI. Cette convention définit les modalités de collaboration pour l'élaboration et la mise en œuvre du PA4-PDI. Cette convention est mise à jour pour le PA5-PDI. Elle est annexée au présent dossier.

En novembre 2021, **Chablais Région** modifie ses statuts et donne un statut de commission permanente à Chablais Agglo.

Dès le PA4-PDI, le projet d'agglomération prend la forme d'un **plan directeur intercommunal**. Il est adopté par les Communes et les Cantons et devient ainsi un cadre formel pour la coordination de l'urbanisation

et des transports. Le PA5-PDI est une évolution du PA4-PDI, avec agrandissement du périmètre à deux nouvelles communes, mise à jour du diagnostic, de la stratégie et des mesures.

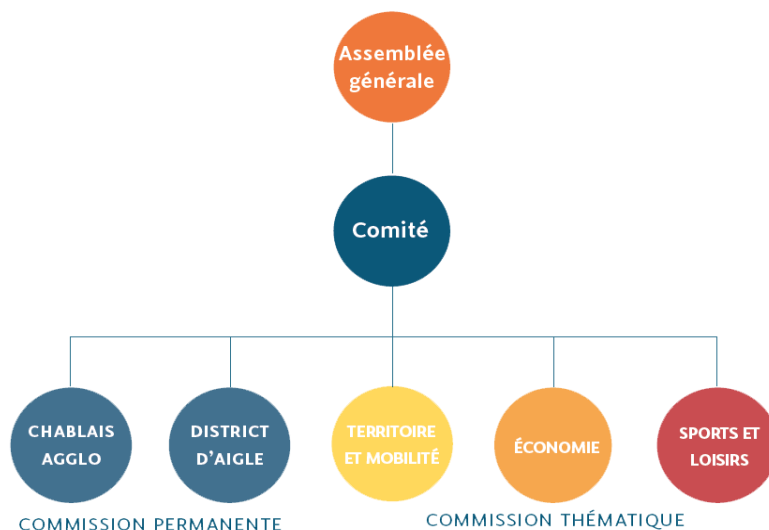


Figure 4 : Structure institutionnelle de Chablais Région

1.3.3 Deux cantons coresponsables vis-à-vis de la Confédération

Selon les directives de l'ARE, les acteurs impliqués dans un projet d'agglomération parlent d'une seule voix et désignent un interlocuteur unique pour les relations avec la Confédération.

Considérant le statut intercantonal de Chablais Agglo, il a été admis que les **deux cantons** assureraient conjointement ce statut d'organisme responsable, notamment par la signature de l'Accord sur les prestations.

1.3.4 Rôle des échelons institutionnels

Les projets d'agglomération font collaborer les quatre échelons institutionnels autour d'un projet de territoire concrétisé par un programme de mesures¹.

La Confédération

- Définir la politique fédérale des agglomérations ;
- Adopter les mesures retenues dans le cadre de cette politique ;
- Signer l'Accord sur les prestations avec les Cantons ;
- Cofinancer les mesures retenues ;
- Favoriser les échanges d'expériences.

¹ Informations tirées du PDCn Vaud.

Les cantons

- Contrôler l'adéquation du Projet d'agglomération au cadre légal et réglementaire dans les différentes thématiques ;
- Garantir la coordination des procédures entre planification cantonale, régionale ou intercommunale, les plans d'affectation et les projets de mobilité (les deux cantons intègrent notamment les orientations et prescriptions du PA5-PDI dans leurs instruments de planification) ;
- Garantir la coordination des enjeux cantonaux et des projets de compétence cantonale qui ont des incidences sur le territoire de Chablais Agglo ;
- Contribuer activement à la mise en œuvre du projet selon les accords passés avec les communes et les régions ;
- Veiller à la coordination des activités qui ont des incidences sur le territoire de Chablais Agglo ;
- Assurer la coordination de leurs différents services et leur participation au projet d'agglomération du Chablais ;
- Participer au financement du projet d'agglomération ;
- Conduire les mesures de compétence cantonale.

La région (Chablais Région)

- Accueillir Chablais Agglo dans un organe régional institutionnalisé ;
- Contribuer activement à traiter les thématiques régionales qui ont un périmètre plus large que Chablais Agglo (p. ex : mobilité transfrontalière ou stratégies P+R, des zones d'activités, des plans de mobilité).

Les communes

Responsables de la planification, de l'organisation des processus et du financement de nombreux équipements et infrastructures sur leur territoire, les communes sont les maîtres d'ouvrage naturels pour la réalisation des mesures de Chablais Agglo.

Leur rôle et leurs compétences sont les suivants :

- Intégrer les orientations et prescriptions du PA5-PDI dans leurs instruments de planification ;
- Contribuer activement à la mise en œuvre du projet ;
- Veiller à la coordination des activités qui ont une incidence sur le projet ;
- Assurer la coordination de leurs différents organes et services et leur participation au projet ;
- Participer au financement du projet d'agglomération.

1.3.5 Rôle des organes politiques et techniques de Chablais Agglo

Compte tenu des rôles respectifs décrits ci-avant et sur la base de la convention établie en 2011 entre les partenaires, Chablais Agglo est composée de 4 organes :

Le Comité de pilotage (Copil) composé de 10 membres, assure la gouvernance politique de Chablais Agglo. Il valide les objectifs, le plan de travail, les ressources à allouer au projet et propose l'adoption du projet avant son dépôt à la Confédération.

Les cantons sont représentés par deux conseillers d'Etat en charge de l'aménagement du territoire. Les communes sont représentées par leurs syndics et présidents. Chablais Région, représentée par son directeur, a une voix consultative. Sont également invités aux séances du Copil, des représentants des services cantonaux concernés.

Depuis 2023, Chablais Agglo s’est doté d’un poste de Vice-Président. Le Président de Monthey et le Syndic d’Aigle sont Président et Vice-Président à tour de rôle. Cette nouvelle configuration permet une accession à la présidence mieux préparée et de meilleurs relais politiques auprès de chaque canton.

Le **Bureau d’agglomération (BA)** est l’organe de direction technique et administratif de Chablais Agglo. Il coordonne le processus d’élaboration du projet ainsi que sa mise en œuvre. Il assure la maîtrise du budget et des délais, le support administratif à l’échelle du projet d’agglomération et pilote les actions de communication. Il est l’interlocuteur technique et administratif de la Confédération et des cantons. Dans le cadre du projet d’agglomération du Chablais, Chablais Région assure le mandat de Bureau d’agglomération et de direction du projet.

Le **Groupe Technique (GT)** encadre le travail des mandataires et prépare les orientations et rapports à soumettre au Copil. Il rassemble les techniciens en charge des thématiques sectorielles dans le projet, tant au sein des services cantonaux qu’au sein des communes. Il accueille un représentant des Transports Publics du Chablais (TPC). Il est présidé par la Cheffe de projet.

Le **Groupe énergie (G-NRJ)** réunit les représentants communaux des secteurs énergie et développement durable. Il a pour vocation de favoriser la mise en œuvre des mesures relatives à ces thématiques à travers l’échange de bonnes pratiques ou la réalisation de projets communs.

Les **Groupes de travail dédiés** sont mis sur pied en fonction des besoins. Ils permettent de favoriser la mise en œuvre (GMO) ou la préparation (GPM) de mesures qui nécessitent la coordination de plusieurs acteurs. Ils permettent également l’élaboration d’études ou de planifications sur l’ensemble du périmètre (GET). Ces groupes collaborent avec un mandataire ou un groupement de mandataires qui réunissent les compétences nécessaires à élaborer de tels projets. Les mandats sont attribués selon la procédure sur invitation, conformément à la loi sur les marchés publics.

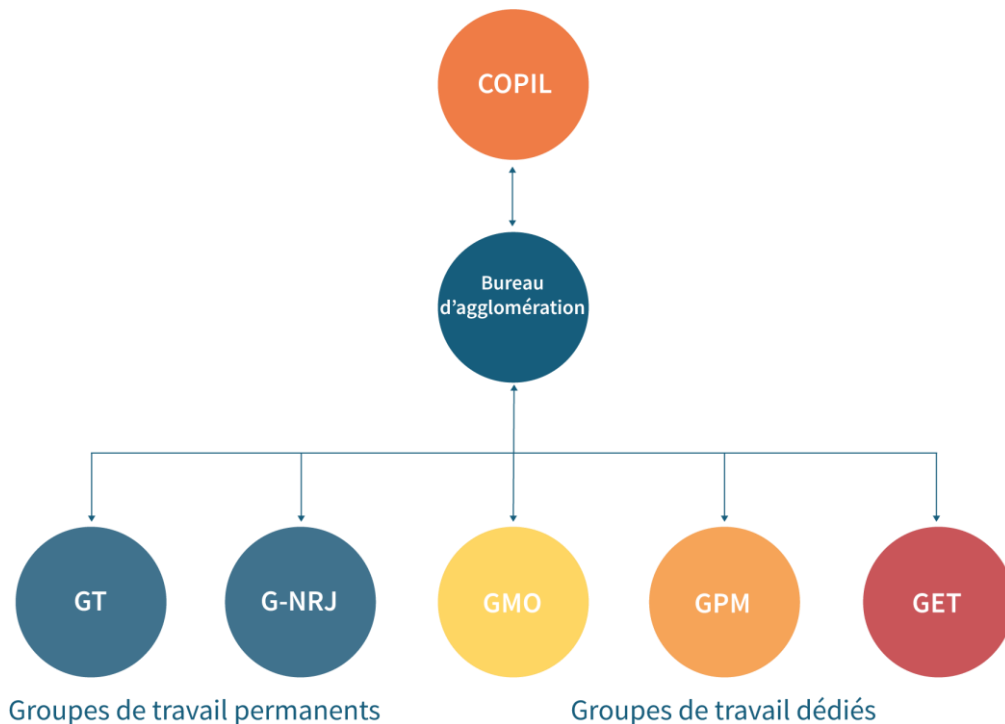


Figure 5 : Structure de Chablais Agglo

La taille de Chablais Agglo présente l’avantage d’avoir toutes les communes représentées au COPIL et au GT. Cela accélère la diffusion de décisions et la prise de décisions.

Chablais Agglo souhaite renforcer les liens avec les exécutifs et législatifs communaux. Elle a réalisé une enquête auprès des agglomérations romandes et un atelier avec les Syndics et Présidents communaux pour élaborer une stratégie adéquate. Chablais Agglo a lancé sa newsletter en octobre 2024 qui est diffusée 2 à 3 fois par an aux parties prenantes et aux greffes des communes. Elle organisera également des réunions bisannuelles réunissant une fois tous les exécutifs et une fois tous les exécutifs et législatifs.

1.3.6 Coopération avec les autres agglos

Les petites agglomérations acquièrent de l'expérience plus lentement que les agglomérations de plus grande importance. L'expérience est un facteur important pour amener de la qualité dans les projets d'agglomération, autant au niveau de l'élaboration, que dans les phases de mise en œuvre. Pour cette raison, Chablais Agglo a tissé des liens forts avec les agglomérations du Valais central et du Coude du Rhône. Cette coopération permet actuellement le développement d'une interface web utile pour assurer le monitoring des mesures de Chablais Agglo (mise en œuvre des mesures, échange d'informations).

Chablais Agglo fait partie des réseaux romands, vaudois et valaisans des agglomérations. Cela permet des échanges fructueux et la création d'un réseau mobilisable au besoin.

1.4 Un travail dans la continuité

Les projets d'agglomération sont l'outil d'aménagement du territoire par excellence pour faire de la planification continue. Ils permettent de remettre le territoire sur la planche de travail régulièrement. Cette continuité offre la possibilité de gommer les erreurs du passé et d'avoir un cadre de planification qui ne devient pas obsolète. Cet outil a également l'avantage de s'adapter aux dernières réflexions en termes d'aménagement du territoire et d'intégrer les dernières études régionales ou communales. Enfin, il permet aux communes et à l'agglomération de gagner en expérience et en profondeur de réflexions. Les communes de Chablais Agglo sont actuellement toutes en train de réviser leurs planifications communales. Elles sont soucieuses que leurs nouvelles stratégies territoriales correspondent au projet d'agglomération. Elles souhaitent également, dans la durée, améliorer leur stratégie territoriale ainsi que la structure de Chablais Agglo.

L'évaluation du PA2 par la Confédération avait permis de poser les bases du PA3. Depuis lors, chaque génération est basée sur la génération précédente en y apportant des améliorations. Le processus participatif a permis de prioriser certaines thématiques et de faire émerger d'autres pour les futures générations. Le développement de la vision de Chablais Agglo entre le PA3, le PA4 et le PA5 est l'illustration de cette continuité et de l'approfondissement des réflexions sur ce territoire.

Le PA5-PDI est donc une révision du PA4-PDI avec une extension du périmètre de projet aux communes de Lavey-Morcles et Saint-Maurice.

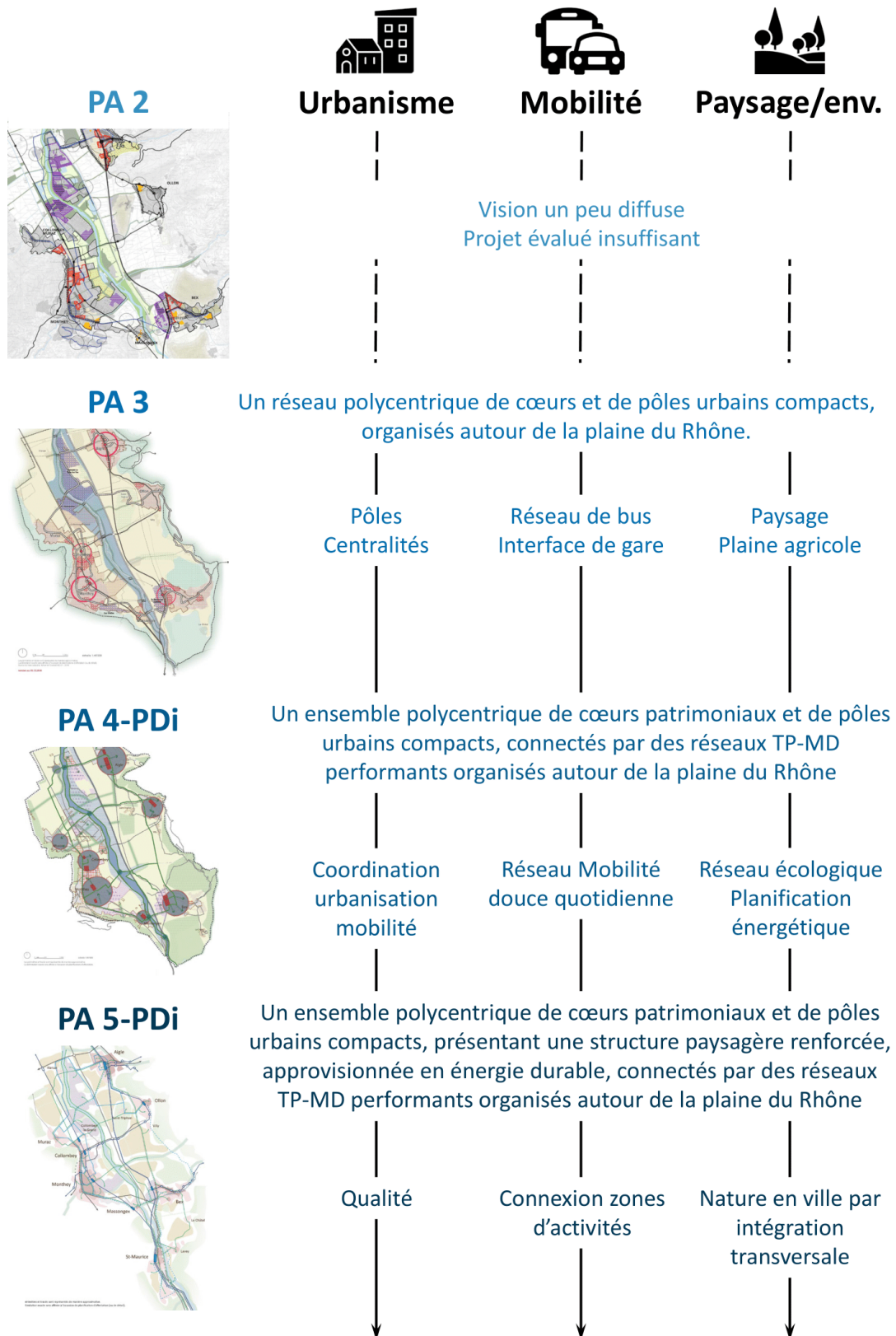


Figure 6 : Développement de la vision et des thématiques à travers les diverses générations de PA

1.5 Le PA5-PDI

1.5.1 Une seule démarche pour le Projet d'agglomération et pour le Plan directeur intercommunal

Le Plan directeur intercommunal (PDI ou PDi) est un outil de planification visant à assurer la coordination du développement territorial par-delà les limites communales. Dans le contexte de Chablais Agglo, le plan directeur fait référence à deux cantons, avec des enjeux spécifiques :

- Le Plan directeur cantonal Vaudois (PDCn) et le Plan directeur cantonal Valaisan (PDC) présentent des différences d'approche et de stratégie ;
- Le bon développement de l'agglomération a besoin de cohérence et de coordination des planifications au sein de son périmètre ;
- La multiplication et la superposition des planifications ajoutent de la complexité ;
- Chablais Agglo a l'expérience de l'intercantonalité et souhaite ancrer cette unité des deux côtés du Rhône ;
- Un Plan directeur intercommunal ancre plus fortement le projet d'agglomération et ses stratégies territoriales.

La création d'une seule démarche pour le projet d'agglomération et pour un Plan Directeur intercommunal et intercantonal sur le périmètre de Chablais Agglo est la stratégie la plus cohérente. Cette stratégie a été appliquée au PA4-PDI.

L'intégration des communes de Lavey-Morcles et de St-Maurice dans le périmètre du projet d'agglomération de 5^{ème} génération a conduit à réaliser à nouveau un PA-PDI.

Les principes d'adoption d'un projet d'agglomération, d'un Plan Directeur intercommunal vaudois (PDI) et d'un Plan Directeur intercommunal valaisan (PDi) diffèrent légèrement. Le PA est adopté par les exécutifs vaudois et valaisans puis validé par le Conseil d'Etat de chaque canton. Le PDi valaisan suit la même procédure. L'adoption du PDI par les communes vaudoises se fait par l'exécutif pour le volet opérationnel et par le législatif pour le volet stratégique. Il est ensuite approuvé dans sa totalité par le Conseil d'Etat.

1.5.2 Participation et consultation

Le PA5-PDI a été élaboré en mettant à contribution ses organes usuels (COFIL, GT, groupes de travail dédiés et travail en bilatéral avec les organes techniques et politiques des maîtres d'ouvrage). Pour développer un consensus et une acceptation plus large autour de ce projet et de ses mesures, le PA5-PDI a fait l'objet d'un **nouveau dispositif participatif**.

- Sondage auprès de l'ensemble de la population de Chablais Agglo ;
- Deux ateliers élargis réunissant des représentants des exécutifs et des législatifs communaux, des représentants des associations, de l'économie et des entreprises de transport, et des représentants des services techniques cantonaux et communaux ;
- Deux ateliers restreints réunissant les Présidents et les Syndics, les représentants des services techniques communaux et cantonaux, ainsi que les TPC ;
- Une consultation publique permettant à nouveau à l'ensemble de la population de se prononcer ;

- Une présentation à la réunion bisannuelle de l'agglo (délégation d'exécutifs et de législatifs des communes) et des présentations ou des préavis auprès des exécutifs ou des législatifs qui l'ont sollicité pour la validation.

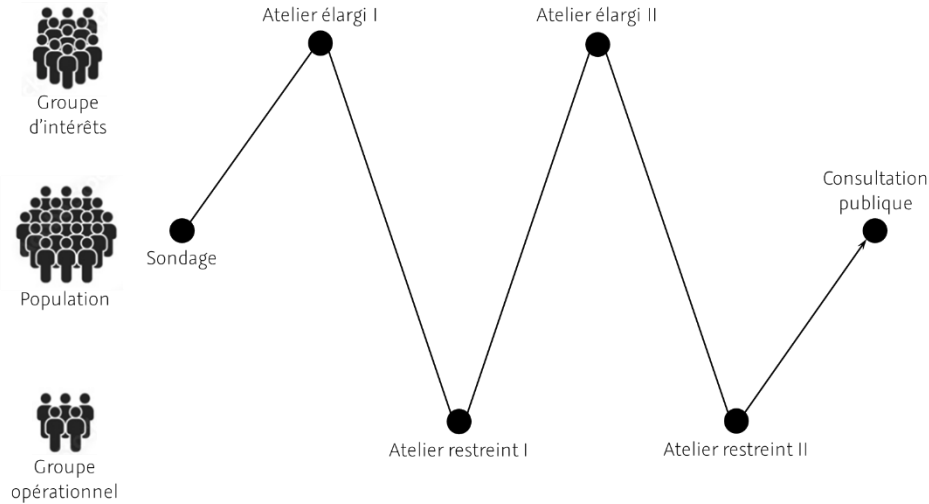


Figure 7 : Déroulement de la phase participative et consultative

A chaque étape, les résultats de l'étape précédente sont présentés aux participants de l'étape suivante pour permettre de bâtir leurs réflexions en connaissance de cause.

Le **sondage** doit permettre de prioriser les principaux thèmes territoriaux en fonction des préoccupations des citoyens. 774 personnes ont répondu au sondage dont les résultats sont visibles dans la figure ci-dessous.

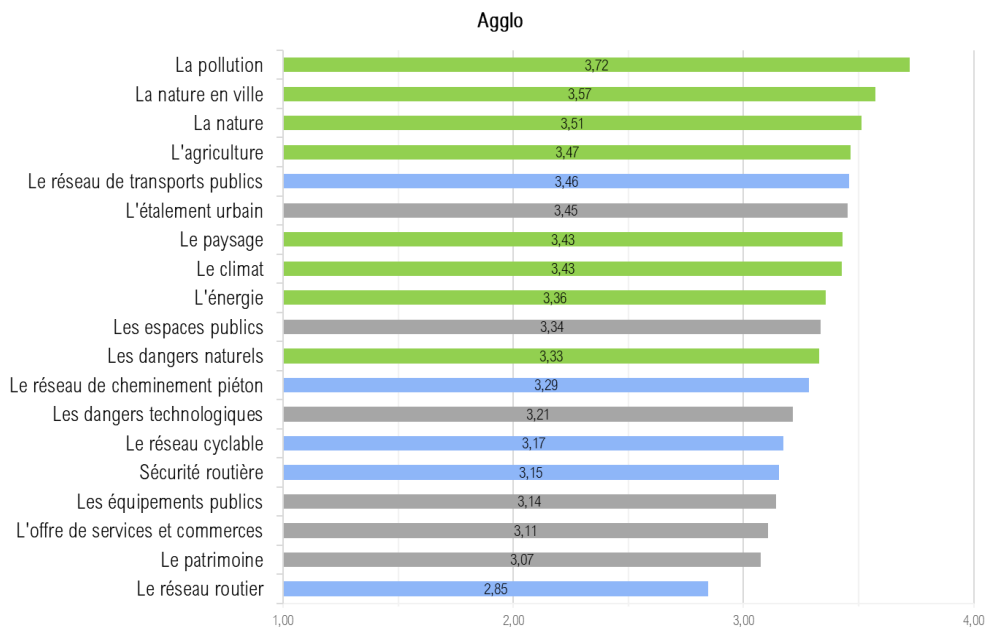


Figure 8 : Niveau de préoccupation de la population par enjeu lié au territoire (échelle : 1 = pas du tout prioritaire ; 4 = absolument prioritaire)

Les thématiques Nature/Environnement/Paysage sont jugées prioritaires, avec notamment une préoccupation grandissante pour les dangers naturels depuis le PA4-PDI.

L'**atelier élargi 1** a permis de discuter des enjeux territoriaux de Chablais Agglo identifiés par le diagnostic et de les prioriser en tenant compte des résultats du sondage.

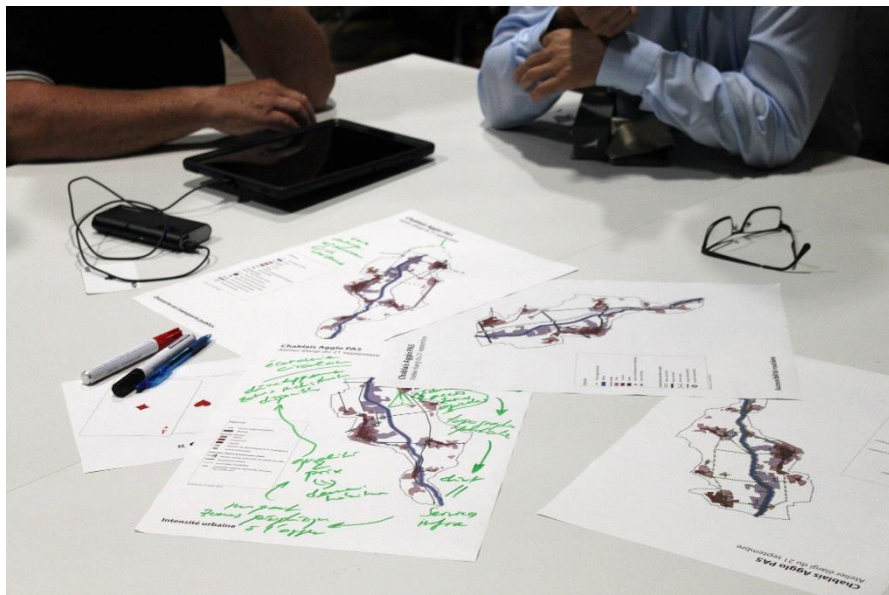


Figure 9 : Réflexions sur les enjeux du territoire de Chablais Agglo

Les participants priorisent les enjeux ce qui leur permet de développer une vision générale : « une densification ciblée coordonnée avec les transports publics qui permet de garder une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération ». Les participants proposent des pistes de réflexions pour permettre d'atteindre cette vision, telles qu'un meilleur maillage du réseau cyclable, la densification autour des gares et des friches ou un travail sur le trafic pendulaire ou de loisirs généré par les villages de montagne.

Sur cette base et le diagnostic, l'**atelier restreint 1** a travaillé pour consolider les besoins d'action élaborés lors du PA4-PDI. La vision devra donc mieux intégrer des notions paysagères et durables autant dans le texte que sur la carte. Le travail sur la mobilité générée par les coteaux sera traité dans le PA6. En revanche, il est décidé d'intégrer les besoins d'action suivants : *Optimisation des équipements publics, renforcement de l'intermodalité, amélioration de la sécurité, optimisation du fret marchandises.*

Les participants de l'**atelier élargi 2** reçoivent les 13 stratégies sectorielles élaborées par les mandataires à la suite de l'atelier restreint 1. Ils évaluent ces stratégies et proposent des pistes d'amélioration pour les stratégies les moins bien évaluées : *Transports individuels motorisés, Zones d'activités et Energie.* Ils formulent ensuite des critiques et des pistes d'amélioration pour ces stratégies.

La *stratégie de transports individuels motorisés* réunit ceux qui l'estiment trop ou pas assez ambitieuse. Cependant, ils sont d'accord sur les nuisances liées au trafic des flux touristiques vers les montagnes.

La *stratégie zones d'activités* doit être coordonnée avec des stratégies de mobilité et paysagère pour préserver le cadre de vie des habitants.

La *stratégie énergétique* devrait intégrer des éléments sur l'autosuffisance et la sobriété énergétique.

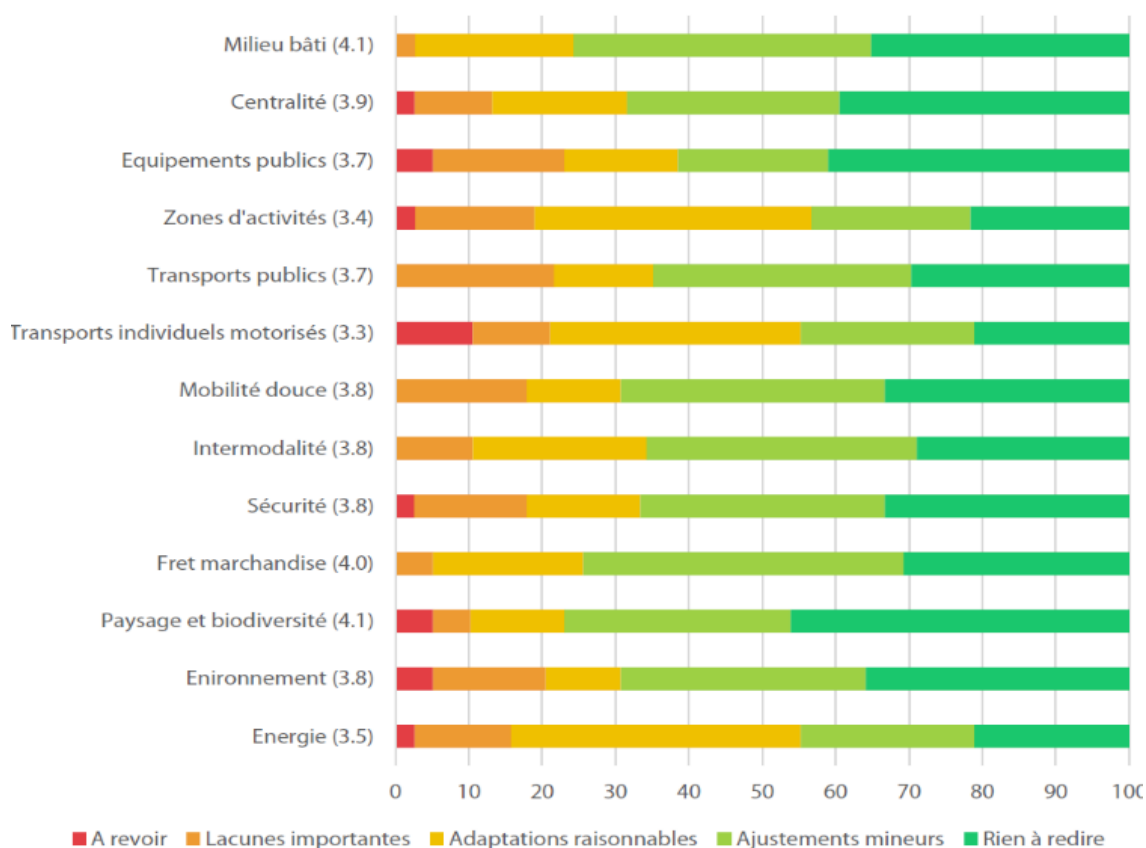


Figure 10 : Evaluation des stratégies proposées

L'atelier restreint 2 a pour objectifs d'évaluer les mesures proposées au regard des résultats de l'ensemble du processus et d'élaborer des mesures qui permettraient de concrétiser les stratégies sectorielles. Il s'agit également de prioriser et d'évaluer ces mesures selon les critères de la Confédération et ceux élaborés par l'agglomération.

Enfin, la **consultation publique** permet aux citoyens de l'agglomération d'observer et de se prononcer sur l'ensemble du PA5-PDI.

1.5.3 L'évolution du document par rapport au PA4-PDI

Les objectifs posés au début de l'étude sont les suivants :

- Révision du PA4-PDI en tenant compte du rapport d'examen ;
- Extension du projet aux deux nouvelles communes de Lavey-Morcles et Saint-Maurice ;
- Transcription des notions transversales paysage/environnement/énergie dans les fiches de mesures ;
- Amélioration du processus de sélection des mesures ;
- Mise à jour des mesures du PA2-3-4 ;
- Amélioration du processus participatif ;
- Synthétisation.

Principales modifications dans le document :

Volet explicatif :

Mise à jour des données – Extension aux nouvelles communes – Explication du processus participatif – Synthétisation – Rapport de mise en œuvre avec sélection des mesures à abandonner ou abandonnées et redéposées pour qu’elles soient conformes au projet actuel.

Volet stratégique :

Extension aux nouvelles communes – Ajout des thématiques : *équipement public, intermodalité, sécurité et transport des marchandises* – Mise à jour des stratégies – Travail de cartographie – Renforcement du paysage et de la durabilité dans la vision.

Volet opérationnel :

Nouvelles mesures – Mise à jour des mesures du PA4-PDI et de leur priorisation – Diminution des mesures paysages/environnement/énergie au profit d’une intégration transversale de ces éléments dans les mesures urbanisation et mobilité – Processus de sélection des mesures améliorés pour assurer une meilleure mise en œuvre.

2 COORDINATION AVEC LES PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

2.1 Coordination avec les planifications nationales

Chablais Agglo, un projet ancré dans une stratégie globale

S'agissant à la fois d'un projet d'agglomération (PA) et d'un plan directeur intercommunal (PDI), le projet d'agglomération du Chablais (Chablais Agglo) s'inscrit dans des politiques et des planifications supérieures, tant au niveau fédéral que cantonal ou régional.

Le présent chapitre aborde l'inscription de Chablais Agglo dans les échelons nationaux, cantonaux, et régionaux.

2.1.1 Projet de territoire Suisse

Le Projet de territoire suisse propose une vision d'avenir concertée à l'échelle de la Suisse. Il n'est pas contraignant mais sert de cadre et d'aide à la décision en matière de développement régional. La politique des agglomérations de même que la politique pour les espaces ruraux et les régions de montagne sont des exemples d'instruments permettant de mettre en œuvre cette vision.

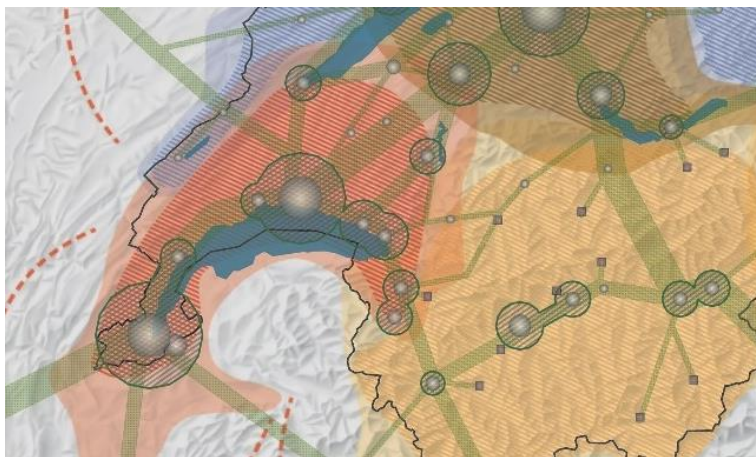


Figure 11 : Projet de territoire suisse, stratégie 1 : mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes

L'agglomération du Chablais se situe à l'interface de deux territoires d'action tels que définis dans le cadre du projet de territoire suisse : l'espace métropolitain lémanique et l'espace des Alpes occidentales et occupe ainsi une position stratégique. De l'autre côté, Chablais Agglo est également très liée aux polarités des Alpes et de la vallée du Rhône, en particulier l'agglomération du Coude du Rhône.

Agglomération multipolaire, Aigle et Monthey étant reconnues comme des centres urbains formant un seul espace fonctionnel, Chablais Agglo doit mettre en avant sa complémentarité avec les autres agglomérations suisses.

L'agglomération du Chablais prend en compte dans son projet les objectifs du projet de territoire Suisse ainsi que les orientations stratégiques de l'espace métropolitain lémanique et de l'espace des Alpes occidentales.

2.1.2 Politique des agglomérations

La politique des agglomérations de la Confédération poursuit plusieurs objectifs auxquels les agglomérations doivent tendre à l'horizon 2030. Ces objectifs se fondent à la fois sur la politique lancée en 2001, mais également sur le Projet de territoire suisse.

- Qualité de vie élevée : les agglomérations offrent une qualité de vie élevée et présentent une forte cohésion interne dans une société marquée par la diversité ;
- Attrait économique élevé : les agglomérations sont renforcées dans leur rôle de moteur de l'économie et sont compétitives sur la scène internationale ;
- Développement urbain de qualité : les agglomérations se caractérisent par un développement urbain de qualité, dirigé vers l'intérieur et ménageant les ressources, et par une claire délimitation de leur extension spatiale ;
- Efficacité de la collaboration : les agglomérations, leurs villes et leurs communes, sont capables de relever les défis auxquels elles sont confrontées et s'y emploient activement dans le cadre de collaborations efficaces².

Pour mettre en œuvre ces objectifs, la Confédération préconise de dépasser les limites administratives existantes ainsi que de développer des projets d'agglomération fondés sur la coordination des transports et de l'urbanisation. Les expériences de projets des générations précédentes ont permis de réaffirmer ces objectifs en 2015 (Politique des agglomérations 2016+ de la Confédération, 2015).

Comme moteur de cette politique, la Confédération a opté pour le subventionnement des mesures de mobilité via le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), accepté par le peuple en 2017.

2.1.3 Législation fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT et OAT)

Avec l'entrée en vigueur de la révision de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT), le 1er mai 2014, les projets d'agglomération font face à un défi important de mise en conformité des planifications.

L'agglomération du Chablais a engagé, dans le cadre de l'élaboration du PA4-PDI, une coordination très étroite avec les Cantons afin de garantir le respect des prescriptions inscrites dans les plans directeurs cantonaux, notamment en termes de dimensionnement des zones à bâtir et de traitement des thématiques sectorielles (zones d'activités, planification énergétique). Ce travail a abouti à l'approbation du PA4-PDI en 2021 par le Conseil d'Etat valaisan et en 2022 par le Conseil d'Etat vaudois. Ayant valeur de Plan directeur intercommunal, le PA-PDI assure la coordination du développement de l'urbanisation et de la mobilité en tenant compte de l'environnement. Il est contraignant pour les communes et les cantons.

Le PA5-PDI reprend l'essentiel du PA4-PDI, tout en l'élargissant à deux nouvelles communes et en complétant les réflexions par de nouvelles stratégies (équipements publics, intermodalité, sécurité routière et transport des marchandises), en proposant de nouvelles mesures (nouveaux pôles urbains mixtes proches des gares de Monthey et Saint-Maurice, axe fort de transports publics Aigle - Raffinerie-Corbier), en reprogrammant certaines interfaces (qui ont été retardées du fait des plannings des CFF) et en améliorant la transcription des stratégies dans les mesures d'urbanisation et de mobilité.

² Politique des agglomérations 2016+ (p. 43)

La conformité à la LAT, à l'OAT et aux plans directeurs cantonaux est une exigence des directives fédérales pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA). Elle est vérifiée dans le volet stratégique et confirmée par les préavis cantonaux.

L'approche établie pour la mise à jour du PA5-PDI a été élaborée en coordination étroite avec les communes appuyées par les échanges bilatéraux avec les services du développement territorial et de la mobilité des deux cantons.

2.1.4 Autres législations

La législation fédérale dans les domaines de la mobilité, du paysage, de l'environnement pose des exigences qui s'appliquent à l'ensemble du territoire national. Ces législations sont notamment :

- La Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) ;
- La Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) ;
- La Loi fédérale sur les forêts (LFo) ;
- La Loi fédérale sur la protection contre les dangers liés au rayonnement non ionisant et au son (LRNIS) ;
- La Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) ;
- La loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI) ;
- La Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)
- La Loi fédérale sur les voies cyclables ;
- La Loi fédérale sur l'énergie (LEne) ;
- La Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) ;
- La Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ;
- La Loi fédérale sur le transport des voyageurs (LTV).

Chablais Agglo tient compte de l'ensemble des lois fédérales, afin de trouver un équilibre entre l'ensemble des thématiques et exigences.

2.1.5 Plans sectoriels

Avec les plans sectoriels, la Confédération coordonne ses activités à incidences territoriales et les harmonise avec les cantons. Les plans sectoriels montrent comment la Confédération prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel ou thématique, et précise notamment les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Chablais Agglo prend en compte les différents plans sectoriels en vigueur, notamment concernant les transports et les surfaces d'assèchement.

2.2 Coordination avec les planifications cantonales

2.2.1 Lois d'application cantonales

Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC VD)

La Loi cantonale vaudoise sur l'aménagement et les constructions organise l'aménagement cantonal ainsi que l'utilisation judicieuse et mesurée du sol. Sa révision, entrée en vigueur en octobre 2020, a introduit l'obligation de réaliser des plans directeurs intercommunaux dans les périmètres compacts d'agglomération, définis par le plan directeur cantonal (art. 20, al. 1 LATC). L'art. 13 RLAT précise que, pour établir un plan directeur intercommunal (projet d'agglomération), l'Etat et les municipalités concernées se réfèrent aux directives de la Confédération pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération ainsi qu'aux lois spéciales.

Ces plans définissent la stratégie d'aménagement du territoire pour les 15 à 25 prochaines années, assurent la coordination des politiques publiques ayant un effet sur le territoire et sont contraignants pour les autorités cantonales et communales. Ils se composent d'un volet stratégique adopté par les législatifs communaux et d'un volet opérationnel adopté par les exécutifs des communes impliquées.

Loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LcAT VS)

La Loi cantonale valaisanne sur l'aménagement du territoire organise l'aménagement cantonal ainsi que l'utilisation judicieuse et mesurée du sol. Sa révision, entrée en vigueur en janvier 2019, encourage la collaboration entre les communes grâce à l'introduction de l'instrument du plan directeur intercommunal. En effet, selon l'art. 20 al. 2 LcAT, « si un aménagement territorial est susceptible d'avoir des incidences importantes sur le territoire de plusieurs communes, les communes concernées doivent, en principe, élaborer un plan directeur intercommunal ». Le PDI doit permettre de définir le développement spatial souhaité et d'assurer la coordination des activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire à l'échelle de plusieurs communes voisines. Il doit traiter au minimum des aspects urbanistiques, de mobilité et d'environnement. Les PDI sont élaborés par le conseil communal de chaque commune concernée et approuvés par le Conseil d'Etat.

2.2.2 Plans directeurs cantonaux

La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) prévoit que les cantons se dotent d'un plan directeur cantonal. Pierre angulaire de l'aménagement du territoire, ce document de référence et de coordination définit les grandes orientations et les conditions de mise en œuvre de la politique d'aménagement cantonal en coordonnant toutes les activités qui ont des effets sur le territoire. Il engage les autorités, mais n'est pas contraignant pour les particuliers. Il sert de référence lors de la planification régionale et communale. Il identifie les mesures à prendre afin d'assurer un développement territorial harmonieux, tant sur le plan de l'économie que de la qualité de vie et de l'environnement. Ces trois derniers éléments constituent les piliers du concept de développement durable dans lequel s'inscrit la politique actuelle d'aménagement du territoire.

La révision de la LAT en 2014 a enrichi sensiblement le contenu des plans directeurs cantonaux, en prescrivant notamment un contenu minimal. Pour cette raison, tous les plans directeurs cantonaux ont été révisés.

Le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn)

Le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn) constitue la référence pour assurer la cohérence du territoire cantonal. Sa 4^e adaptation quater est entrée en vigueur en novembre 2022. Les objectifs du PA5-PDI convergent avec ceux du PDCn, comme l'indiquent les principales mesures présentées ci-dessous. Cet outil est contraignant pour les autorités. Il coordonne les politiques cantonales ayant un effet sur le territoire, énonce des objectifs et fixe des mesures pour les atteindre.

S'agissant à la fois d'un plan directeur intercommunal et d'un projet d'agglomération, le présent document est concerné par une grande partie des mesures du PDCn.

Mesure R13 : Agglomération du Chablais

Le PDCn consacre la mesure R13 à l'agglomération du Chablais. Cette mesure synthétise les enjeux auxquels le projet d'agglomération répond et indique les principes de mise en œuvre du projet. Elle indique également les objectifs prioritaires auxquels l'agglomération répond :

- Contenir et prioriser l'urbanisation ;
- Favoriser les mobilités alternatives à l'automobile ;
- Préserver et valoriser le paysage.

La mesure R13 sera mise à jour dans une adaptation ultérieure du PDCn pour tenir compte du PA5-PDI. Il s'agira notamment de tenir compte de l'évolution des périmètres compacts et également de la modification des sites stratégiques inscrits dans le PDCn³.

La mesure R13 identifie également les éléments d'intérêt cantonal présents dans le projet d'agglomération.

Mesure A11 : Zones d'habitation et mixtes⁴

La mesure A11 alloue une enveloppe de croissance démographique maximale en habitants entre 2015 et 2030 ainsi qu'une croissance maximale annuelle dès 2030, tenant compte des spécificités de chaque agglomération. Pour le périmètre compact de la partie vaudoise de Chablais Agglo, l'enveloppe maximale de croissance allouée est de 7'670 habitants entre fin 2015 et fin 2040 (5'170 entre fin 2015 et fin 2030 puis 250 habitants par an dès 2031). Le PA5-PDI propose une stratégie et plusieurs mesures pour recentrer l'urbanisation vers l'intérieur et réduire les secteurs en zone à bâtir non construits à la périphérie afin de respecter les principes émis par la mesure du PDCn et en application de la LAT.

Mesure B11 : Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

La mesure B11 vise le renforcement de la dynamique et la vitalité des centres, pôles régionaux de services et d'emplois. Elle concerne principalement les agglomérations et les centres cantonaux et régionaux.

Ces centres sont délimités par un périmètre compact dans lequel le développement doit être privilégié et une densité minimale est requise. Le périmètre compact comprend des sites stratégiques d'agglomération

³ Les adaptations des périmètres compacts et sites stratégiques sont également disponibles en annexe.

⁴ Voir chapitre Centralités vaudoises du projet d'agglomération Chablais dans le volet stratégique, qui présente en détail de quelle manière le PA4-PDI répond aux exigences de la mesure A11.

dans lesquels une densité plus élevée est attendue. Ceux-ci doivent bénéficier d'une très bonne accessibilité en transports publics et de services.

Les polarités vaudoises d'Aigle, Bex et Ollon correspondent chacune à un périmètre compact. En effet, la structure multipolaire de l'agglomération ne permet pas la continuité d'un tel périmètre. Ces périmètres ont évolué depuis le PA4. Il s'agit notamment d'exclure les secteurs provisoires et non bâtis qui étaient intégrés aux périmètres compacts et également d'adapter le tracé aux travaux de révision de l'affectation en cours sur les communes. Les deux sites stratégiques présents dans le PA3 ont pour leur part été supprimés (déjà dans le PA4). En effet la densité de 250 habitants-emplois par hectare exigée pour les sites stratégiques selon la mesure A11 n'est atteinte que pour une mesure d'urbanisation (pôle urbain mixte). Cette densité a été revue à la baisse car elle ne correspond pas à la typologie du bâti souhaitée pour les centralités vaudoises de l'agglomération, en particulier à Bex. Dès lors, et afin de ne pas donner plus d'importance à un seul pôle urbain mixte au détriment des autres qui ont le même rôle dans la mise en œuvre du PA4-PDI, la notion de sites stratégiques a été abandonnée dès le PA4.

En plus des mesures précitées, le PDCn est contraignant pour les autorités notamment pour ce qui concerne les mesures suivantes : la mobilité (A21, 22, 23, B22) et l'environnement (A31, E11, E22 et E26). Les activités économiques, notamment les pôles de développement, sont aussi relevées (D11, D12).

Pour sa mise en œuvre, le PA5-PDI tient compte des orientations et des mesures inscrites dans le PDCn.

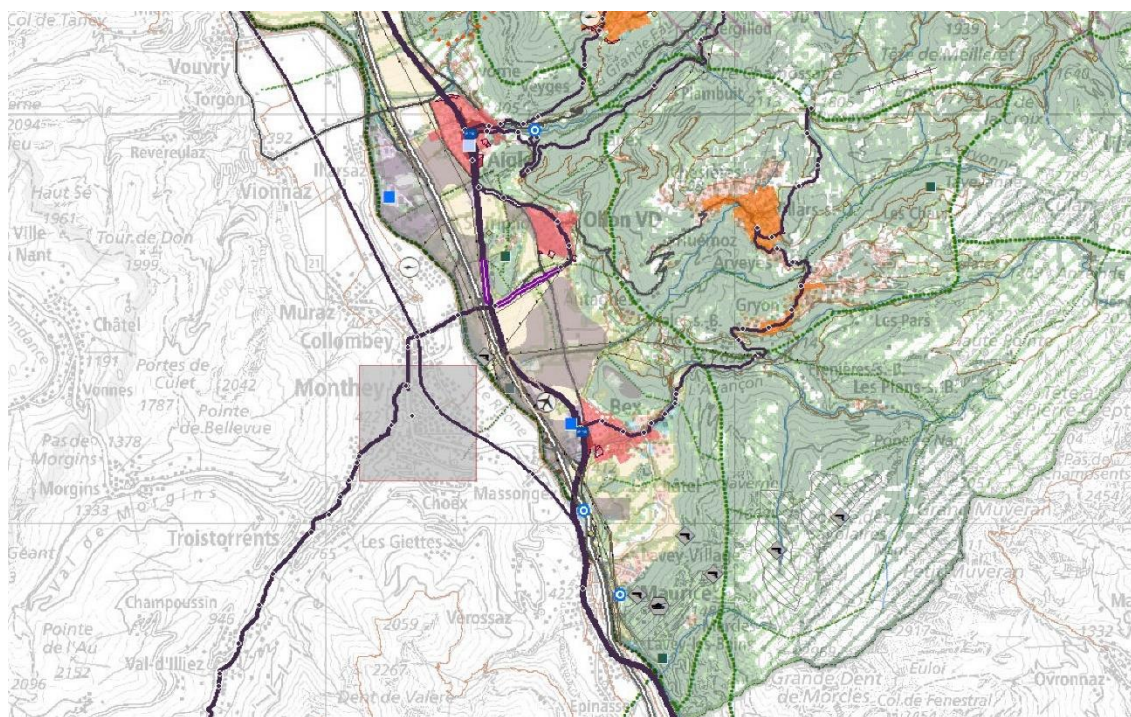


Figure 12 : Extrait de la carte du Plan directeur cantonal vaudois - 4^e adaptation quater (novembre 2022)

Le Plan directeur cantonal valaisan (PDC)

Le plan directeur cantonal valaisan (PDC) est entré en vigueur en mai 2019. Il met en œuvre la politique cantonale en matière d'organisation du territoire. Le PDC traite de la question des agglomérations dans la fiche de coordination C5 « Agglomérations » qui détermine le rôle des agglomérations dans l'organisation territoriale valaisanne et fixe les principes de coordination suivants :

- Maintenir et renforcer la qualité de vie et l'attrait économique des agglomérations ;

Pour Chablais Agglo, la nécessité de coordonner étroitement les deux plans directeurs cantonaux, présentant des approches différentes, représente un défi particulier. Il est d'autant plus important d'en tenir compte dans le cadre de la priorisation des mesures d'urbanisation.

2.3 Coordination avec les planifications intercantionales

2.3.1 Planification sectorielle de la 3^e correction du Rhône

Le plan d'aménagement de la 3^e correction du Rhône (PA-R3 VS) et Plan directeur sectoriel de la 3^e correction du Rhône (VD) définissent les principes d'aménagement sur tout le linéaire du Rhône, du glacier du Rhône au lac Léman pour atteindre une sécurité durable. Le projet aura un effet important sur l'agglomération du Chablais : sécurisation de la plaine, élargissement du fleuve, amélioration de la biodiversité, des réseaux de mobilité douce de loisirs et des espaces publics.

Une coordination active est en place entre l'agglomération et la 3^e correction du Rhône, tant en termes de planification territoriale, que de phasage des mesures infrastructurelles, notamment concernant les franchissements du Rhône et le réseau de mobilité douce et les équipements liés aux espaces publics. Le territoire de Chablais Agglo est pour partie compris dans la mesure prioritaire du Chablais (MP Chablais) qui a fait l'objet d'un projet d'exécution (mesure prioritaire). La mise à l'enquête publique du dossier MP Chablais est prévue pour 2025 ; le début des travaux pour fin 2029 dont la durée est estimée à 12 ans. Certains travaux plus ponctuels sont réalisés ou en cours (mesure anticipées) dans des secteurs sans fortes emprises sur les surfaces d'assolement.

Le projet de la 3^e correction du Rhône a d'importantes emprises sur les surfaces agricoles et les surfaces d'assolement. Les deux Cantons cherchent en permanence des solutions pour réduire ces emprises tout en garantissant les objectifs de sécurisation et de renaturation. Ces enjeux amènent encore aujourd'hui à certaines adaptations au projet pour réduire les emprises sur l'agriculture.

Le PA5-PDI tient compte du projet de 3^e correction du Rhône et identifie des mesures pour améliorer les franchissements (mobilité douce, transports publics et transport des marchandises), renforcer les connexions au Rhône et à ses berges.

2.3.2 Autres politiques et stratégies cantonales

Le projet d'agglomération tient compte des différentes politiques et stratégies cantonales en matière de développement territorial, de paysage, de mobilité, d'environnement et de développement économique et énergétique. Sans être exhaustif, nous pouvons citer par exemple :

Canton du Valais

- Concept cantonal de développement territorial
- Développement de l'offre ferroviaire régionale
- Plan cantonal de mesures pour la protection de l'air
- Programme cantonal de mise en œuvre de la politique régionale 2016-2019
- Concept cantonal de la mobilité 2040
- Stratégie cantonale de mobilité douce 2040
- Conception paysage cantonale
- Plan de gestion des décharges et des installations de valorisation des déchets minéraux
- Plan cantonal de gestion des déchets
- Stratégie eau
- Stratégie énergétique cantonale

Canton de Vaud

- Développement de l'offre ferroviaire régionale
- Stratégie cantonale du transport de marchandises
- Stratégie cantonale de promotion du vélo
- Stratégie cantonale de développement et de planification des transports publics
- Stratégie cantonale pour le transport de marchandise
- Politique cantonale des pôles de développement (PPDE)
- Politique cantonale du logement
- Plan directeur forestier de l'Est vaudois
- Conception cantonale de l'énergie
- Recensement architectural
- Plans d'affectation cantonaux

Schéma de cohérence lémanique des transports

Le Conseil du Léman a mis à jour son schéma de cohérence lémanique des transports. La région du Chablais est notamment concernée par la liaison entre les réseaux ferroviaires du Léman Express et de la Ligne Sud lémanique (prolongation du RER Valais Wallis, horizon de mise en service estimé à 2032). Ce projet va encore renforcer la position du Chablais sur l'arc lémanique transfrontalier.

2.4 Coordination avec les planifications régionales

2.4.1 Rapport de la région de planification Ouest / Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO)

Ce rapport intervient dans le cadre des nouvelles compétences attribuées aux cantons en matière de planification de l'offre régionale⁵. Il présente un ensemble de mesures que les cantons doivent inscrire dans le programme de développement stratégique de l'infrastructure 2035 (PRODES 2035). Chablais Agglo se trouve à l'intersection des espaces de planification Vaud et Valais :

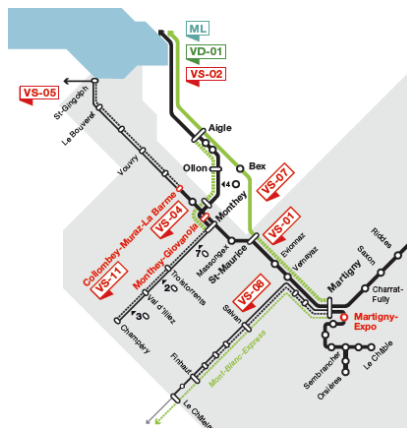


Figure 14 : Planification Valais

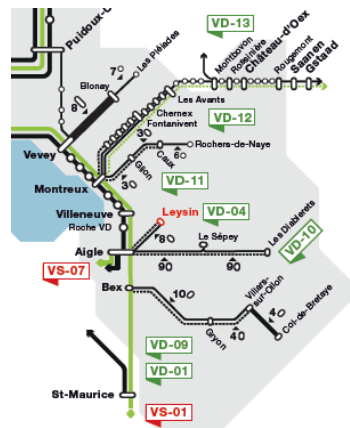


Figure 15 : Planification Vaud

Les Cantons planifient actuellement les mesures à présenter dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement PRODES 20xx (date encore inconnue) qui devrait débuter en 2025/2026.

Le canton du Valais a communiqué son intention d'inscrire la connexion de Monthey à la ligne CFF du Simplon. En cas de réalisation de ce projet, des conséquences en matière d'emprises seront inévitables pour permettre la mise en place d'infrastructures supplémentaires (voies, agrandissement de la gare de Monthey, etc.).

De son côté, le canton de Vaud étudie, dans le cadre de sa vision ferroviaire 2050, le raccordement de Monthey à Bex par voie métrique et pourrait présenter cette mesure dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement PRODES.

2.4.2 Plan directeur régional touristique des Alpes vaudoises

Le plan directeur régional touristique des Alpes vaudoises vise à coordonner le développement touristique des 15 communes des Alpes vaudoises. Il concerne principalement un territoire attenant à celui de Chablais Agglo notamment les secteurs de Aigle, Bex, Lavey-Morcles et Ollon qui se situent au-dessus du vignoble ou au pied des coteaux. Quelques petites parties du périmètre sont communes au périmètre de

⁵ Votation FAIF du 9 février 2014

l'agglomération, notamment sur la commune de Bex (Salines, colline du Montet, le Bévieux, les Dévens) et Lavey-Morcles (bains thermaux). Le plan traite en particulier de l'hébergement touristique et des réseaux de loisirs. Il a été approuvé par le Conseil d'Etat en janvier 2022.

2.4.3 Plan directeur régional de zones d'activités (VD)

En parallèle à l'élaboration du PA5-PDI Chablais Agglo, la stratégie de gestion des zones d'activités (SRGZA) du Chablais vaudois intègre les communes vaudoises de Chablais Agglo. Elle est formalisée par un plan directeur régional sectoriel (PDR) en cours de légalisation. Le PDR-SRGZA du Chablais vaudois met en œuvre la stratégie cantonale de gestion des zones d'activités à l'échelle régionale comme l'exige l'OAT. Il est attendu que le document soit approuvé par le Conseil d'Etat en 2025.

2.4.4 Plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne (VS)

Un plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne (PSMDCQ) a été réalisé sur territoire valaisan de l'agglomération (incluant également Troistorrens et Vérossaz, hors périmètre de l'agglomération) avec une étude rendue fin 2024. Cette planification s'appuie sur la stratégie cantonale de Mobilité douce 2040 et vise à développer un réseau cyclable continu, sécurisé et hiérarchisé (cantonal et complémentaire principal/secondaire) dans la région. Des principes d'aménagements sont définis selon la situation hors localité ou en localité et les vitesses admises sur le réseau routier. Le PSMDCQ se présente comme une première étape, qui sera suivi par des études de faisabilité, d'avant-projet et de projet pour chaque tronçon et selon les priorités définies. Le PA5-PDi tient compte et s'appuie sur cette planification régionale côté valaisan dans le cadre de l'élaboration de la stratégie et des mesures liées à la mobilité douce cycliste.

2.5 Coordination avec les planifications communales

Les communes intègrent les stratégies et mesures développées dans le projet d'agglomération lors de l'établissement ou de la révision de leurs planifications. Le projet d'agglomération étant également un plan directeur intercommunal, il est contraignant pour les huit communes et les deux cantons concernés.

Par la signature du rapport, les communes avec les partenaires cantonaux et régionaux, prennent l'engagement de poursuivre les objectifs formulés dans le document, d'organiser les processus nécessaires et de mettre en œuvre les mesures d'urbanisation, de mobilité, du paysage et de l'environnement conformément aux horizons temporels prévus.

En parallèle, le PA5-PDI va suivre les procédures respectives de sa légalisation comme plan directeur intercommunal, conformément aux art. 20 LATC (VD) et 20a LcAT (VS).

Responsables de la planification, de l'organisation des processus et du financement de nombreux équipements et infrastructures sur leur territoire, les communes sont les principaux maîtres d'ouvrage pour la réalisation des mesures de Chablais Agglo. Ces démarches impliquent les exécutifs et les législatifs communaux, de façon à garantir à la fois l'ambition des projets et leur faisabilité politique, financière et technique. Certaines mesures sont également portées par les Cantons.

Pour gérer les enjeux intercommunaux ou régionaux, elles coopèrent et se coordonnent entre elles.

Contribuant activement à la mise en œuvre du projet, elles veillent, dans le cadre de leurs compétences, à la coordination des activités qui ont une incidence sur le projet.

3 RAPPORT DE MISE EN ŒUVRE

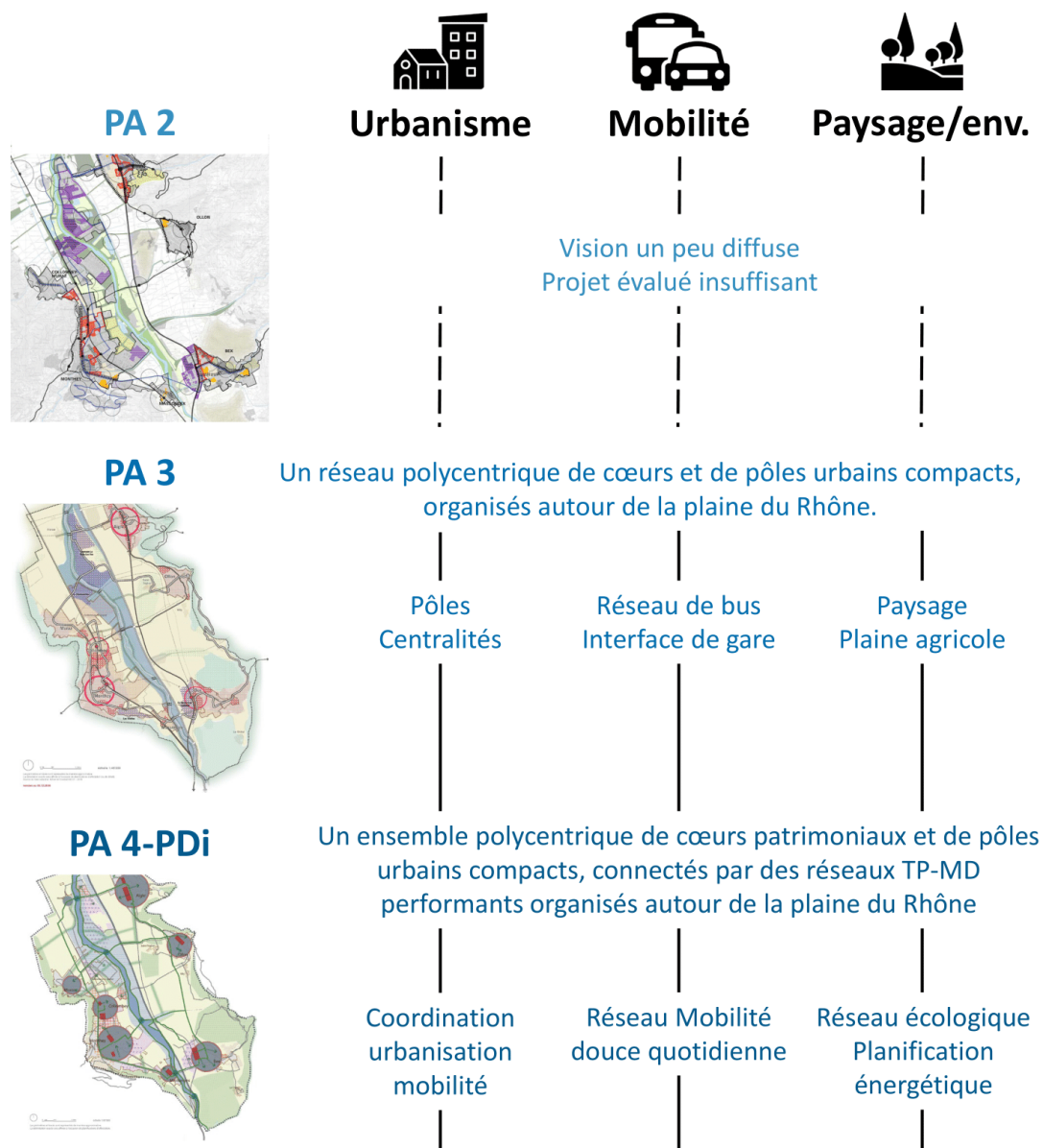


Figure 16 : Visions développées au cours des générations de projet d'agglomération

Le PA2 manquait d'une vision claire. Cela a notamment été relevé dans l'évaluation de la Confédération avec un impact global du projet jugé comme étant trop faible pour pouvoir prétendre à un cofinancement. Un certain nombre de mesures ont toutefois été accordées par le parlement. L'évaluation de la Confédération s'est avérée fondée et s'observe dans la mise en œuvre avec des mesures qui ne correspondent plus aux stratégies territoriales développées dans les générations suivantes. Chablais Agglo a donc procédé à une évaluation de l'adéquation des mesures cofinancées avec les stratégies actuelles. Les mesures répondant positivement à ce critère ont été préservées et seront mises en œuvre. Les mesures ne répondant pas à ce critère font l'objet de demandes de modifications pour réaliser des infrastructures en phase avec les stratégies actuelles ou sont abandonnées.

Le PA3 a été la première base de la stratégie territoriale développée ensuite dans le PA4-PDI et le PA5-PDI. Il marque une première réflexion solide sur la coordination entre l'urbanisation et le transport. La mise en œuvre du réseau de bus urbain (MobiChablais) a permis la création d'une vraie desserte urbaine qui se

remarque notamment par la nette amélioration des indicateurs MOCA de répartition des habitants et des emplois selon les classes de desserte en transports publics. La mise en œuvre du volet urbanisation se concrétise principalement à travers la concrétisation des plans d'affectations communaux qui sont actuellement en phase finale de réalisation.

Le PA4 étant également un PDI, il a permis d'optimiser les plans d'affectations communaux au regard de la LAT et de la coordination urbanisation et mobilité. Il a permis de planifier un réseau de mobilité douce quotidien connectant les centralités. Bien que les accords sur les prestations aient été signés en décembre 2024, plusieurs projets avancent et certains démarrent au début 2025. La planification énergétique a permis de créer un groupe de travail réunissant les délégués à l'énergie des différentes communes. Ce dernier permet des échanges d'expériences et de réflexions bénéfiques à chaque communes, le suivi des mesures ENE du PA4 ou les réflexions sur le PA5. Ce groupe a également élaboré deux projets communs : un appel d'offres groupé photovoltaïque et une étude sur le potentiel d'écologie industrielle de l'agglomération.

3.1. Projets importants qui conditionnent la mise en œuvre

Il existe actuellement dans l'agglomération du Chablais plusieurs projets importants qui ont une influence directe sur la mise en œuvre des mesures. Si ces projets prennent du retard, cela retarde également les mesures qui y sont liées. Ces projets sont souvent complexes et soumis à de nombreux aléas qui peuvent modifier leur calendrier d'exécution.

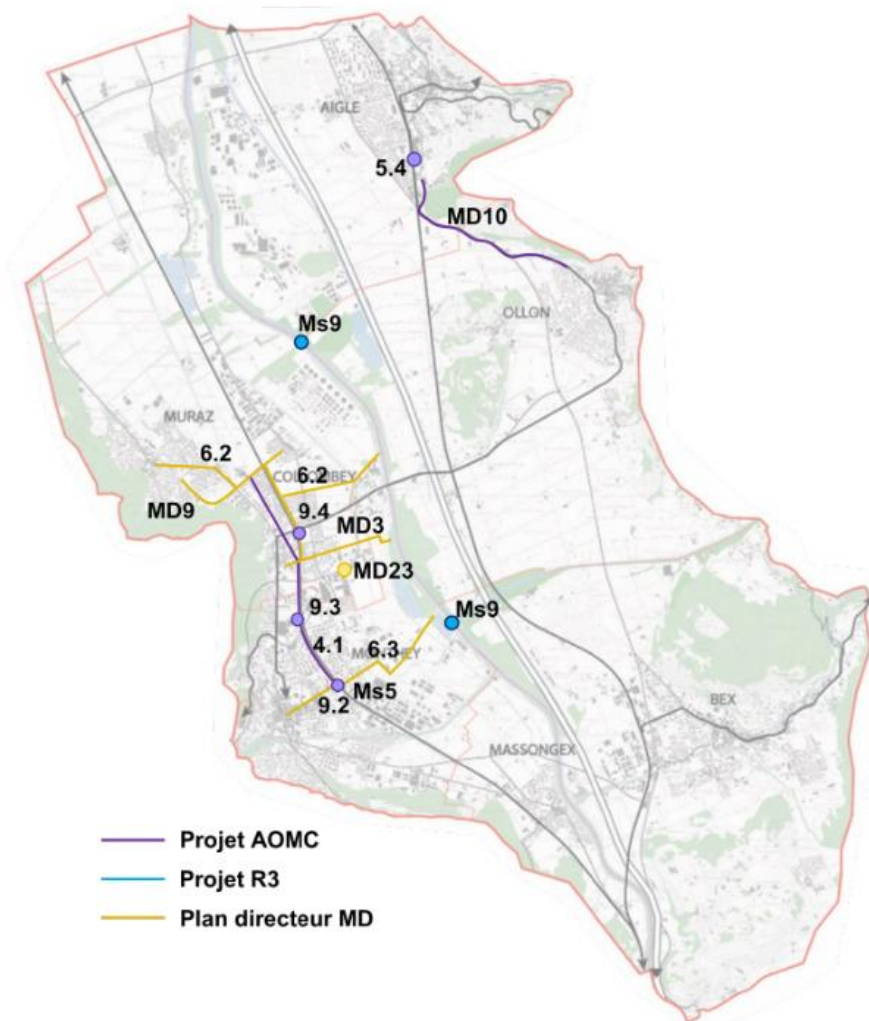


Figure 17 : Carte des mesures impactées par des projets à une échelle différente de l'agglomération (reprise du PA4-PDI)

3.1.1 Restructuration de la ligne Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC)

Il s'agit d'une mesure hors fonds d'infrastructure FORTA qui ne peut faire l'objet d'un cofinancement au titre de la politique des agglomérations et ne figure donc pas dans l'accord sur les prestations.

Cependant, par son impact majeur sur la structuration du territoire et des réseaux de transport, il s'avère utile de faire état de son avancement dans le cadre du présent rapport de mise en œuvre. En effet,

plusieurs mesures du PA2, du PA3 et du PA4 dépendent de l'avancement des travaux de restructuration de l'AOMC (Aigle – Ollon – Monthey – Champéry).

Le projet a subi plusieurs modifications depuis le dépôt des PA précédents et le calendrier a été retardé. Le début des travaux devrait avoir lieu en 2025 pour une mise en service en 2028-2029. Les mesures liées au déplacement des rails et à la réalisation des interfaces sont retardées d'autant, étant donné qu'elles interviendront sur la fin des travaux ou à la mise en service.

3.1.2 Mesures liées à la 3^e correction du Rhône

La 3^e correction du Rhône est le chantier du siècle pour la plaine du Rhône. Par conséquent, il est très complexe et sa mise en œuvre se fait sur du long terme. Le projet de 3^e correction du Rhône fait actuellement une révision du projet pour l'optimiser. Dans l'agglomération, ce projet a un impact principalement sur les mesures liées à l'environnement et les mesures de mobilité douce liées au Rhône (connections des centralités au Rhône et franchissement). Chablais Agglo se coordonne régulièrement avec la 3^e correction du Rhône pour ajuster le calendrier des mesures d'agglomération à celui de la réalisation de Rhône 3.

3.1.3 Planifications d'affectations communales et nouvelles stratégies territoriales

Plusieurs mesures d'urbanisation du PA2, PA3 et PA4 sont liées à la légalisation des plans d'affectation communaux et des règlements des constructions. Certains pôles de densification ou de densification douces se concrétiseront également à travers cet outil. Les pôles peuvent être requestionnés ou repriorisés lors des réflexions des Plans d'affectation. Chablais Agglo accompagne les communes dans ces réflexions, notamment à travers les différentes générations de projet d'agglomération et la réalisation d'un PDI. Afin de s'assurer de la bonne intégration de ces éléments et de monitorer l'état d'avancement des démarches, Chablais Agglo a donné un mandat de monitoring à un bureau d'urbanisme indépendant. Le temps long d'élaboration et de légalisation de ces outils de planifications n'est pas favorable à la mise en œuvre des PA, mais permet un travail en profondeur sur la qualité et le respect des différentes législations, ainsi que sur l'acceptation de ces projets par la population.

Les communes de Monthey et de Collombey-Muraz ont réalisé un schéma directeur commun des mobilités. Ce document a réévalué la pertinence des mesures du PA2 et du PA3, notamment en termes de coûts-bénéfices.

3.2 Réévaluation de la pertinence des mesures des PA précédents et stratégies appliquées

Chablais Agglo a décidé d'effectuer un travail de fond sur les mesures à l'occasion du PA5-PDI. Il s'agit de réévaluer la pertinence de l'ensemble des mesures des PA précédents et d'agir en conséquence en prenant quatre types d'actions :

- Maintenir la mesure ;
- Transformer la mesure, si un projet en développement a les mêmes effets que ceux énoncés dans la fiche de mesure et qu'il est conforme aux stratégies territoriales actuelles ;
- Renoncer à une mesure ;
- Renoncer à une mesure et la proposer à nouveau dans le PA5-PDI, si la mise en œuvre ne peut se réaliser dans les temps pour une raison justifiée ou parce que la mesure a subi d'importantes modifications.

3.2.1 Renoncement mesures PA2

Mesure cofinancée :

6153.2.056	MD23	Nouveau passage MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz	A
Le schéma des mobilités de Monthey/Collombey-Muraz a évalué que le coût-bénéfice de ce projet n'était pas assez élevé. La stratégie de mobilité douce développée dans cette étude a favorisé d'autres itinéraires pour assurer une desserte en mobilité douce dans ce tissu urbain. Chablais Agglo renonce à cette mesure et à son cofinancement.			

6153.2.042	MD10	Liaison intercommunale Aigle-Ollon	A
Cette liaison intercommunale de mobilité douce entre Aigle et Ollon était dépendante de travaux sur la ligne de l'AOMC et la modification du rayon de courbure de ce tracé ferroviaire. La compagnie de transports des TPC a modifié son projet et l'étude préliminaire n'est plus valide en l'absence de la modification du rayon de courbure. Toute l'étude doit être reprise pour s'adapter à la nouvelle situation. Elle souhaite redéposer cette mesure en horizon C dans le PA5-PDI qui correspond au nouveau calendrier de mise en œuvre.			

3.2.2 Renoncement mesures PA3

Mesures cofinancées :

6153.3.021	5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs « hôpital » et route d'Evian à Aigle	A
Cette mesure présente deux projets distincts : <ul style="list-style-type: none"> - Secteur Hôpital : cette liaison devait permettre d'optimiser le franchissement des voies proches de la halte AOMC. L'infrastructure actuelle est sous-dimensionnée pour accueillir les gymnasiens aux heures de pointe. La suppression de la halte AOMC supprime ce besoin. 			

- Passage sous-voies de la route d'Evian : la création d'un axe fort TP Gare d'Aigle – Zone d'Aigle est à l'étude. L'axe de la route d'Evian est une des variantes étudiées pour cet axe fort. Ces questionnements sur le futur de la route d'Evian ont obligé à mettre en pause le projet de passage sous-voie et donc la possibilité de le réaliser dans l'horizon A du PA3.
Chablais Agglo renonce à cette mesure et à son cofinancement.

6153.3.045	9.2	Interface de la gare CFF/AOMC de Monthey	A
------------	-----	--	---

L'interface est dépendante du déplacement de la gare AOMC vers la gare CFF, de la réalisation du nouveau tracé AOMC et de la modification des voies pour la desserte du fret ferroviaire pour le site chimique. Ce projet est conditionné par la réalisation de mesures nationales. Ces dernières ont pris du retard. Les travaux de l'interface ne devraient pas pouvoir débuter avant 2028 ou 2029.
Chablais Agglo renonce à cette mesure et à son cofinancement. Elle souhaite redéposer cette mesure en horizon A dans le PA5-PDI qui correspond au nouveau calendrier de mise en œuvre.

6153.3.046	9.3	Interface de la gare CFF/AOMC de Clos-Donroux	A
------------	-----	---	---

L'interface est dépendante de la réalisation du nouveau tracé AOMC. Ce projet est conditionné par la réalisation d'une mesure nationale. Cette dernière a pris du retard. Les travaux de l'interface ne devraient pas pouvoir débuter avant 2028 ou 2029.
Chablais Agglo souhaite redéposer cette mesure en horizon A dans le PA5-PDI qui correspond au nouveau calendrier de mise en œuvre.

6153.3.047	9.4	Interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Corbier	A
------------	-----	--	---

L'interface est dépendante de la réalisation du nouveau tracé AOMC. Ce projet est conditionné par la réalisation d'une mesure nationale. Cette dernière a pris du retard. Les travaux de l'interface ne devraient pas pouvoir débuter avant 2028 ou 2029.
Chablais Agglo souhaite redéposer cette mesure en horizon A dans le PA5-PDI qui correspond au nouveau calendrier de mise en œuvre.

Mesures de mobilité non cofinancées

6153.3.063	Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF	A
------------	-----	--------------------------------	---

L'interface est dépendante de la réalisation du nouveau tracé AOMC. Ce projet est conditionné par la réalisation d'une mesure nationale. Cette dernière a pris du retard. Les travaux de l'interface ne devraient pas pouvoir débuter avant 2028 ou 2029.
Chablais Agglo souhaite redéposer cette mesure en horizon A dans le PA5-PDI qui correspond au nouveau calendrier de mise en œuvre.

6153.3.067	Ms9	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	A
------------	-----	---	---

Les projets de franchissement du Rhône sont liés à la réalisation de la 3^{ème} correction du Rhône. Du fait de sa complexité, ce projet évolue au cours du temps et des différentes coordinations. Les franchissements ne pourront pas être réalisés dans l'horizon A du PA3. Les modalités de financement se sont précisées depuis le dépôt du PA3. Pour ces raisons, Chablais Agglo souhaite profiter de mettre à jour toutes les informations concernant les franchissements du Rhône avec les dernières informations.
Chablais Agglo renonce à cette mesure. Elle souhaite redéposer les mesures de franchissement du Rhône dans le PA5-PDI avec des mesures dédiées à chaque franchissement en mettant à jour son mode de financement tenant compte des dernières prises de position de l'OFEV.

Autres mesures

6153.3.092	P-R3	3 ^{ème} correction du Rhône	A
<p>La réalisation de la 3^{ème} correction du Rhône est d'autorité cantonale. Chablais Agglo n'a pas de prise sur sa mise en œuvre. Elle se coordonne intensément avec les organes en charge de ce dossier pour permettre la bonne réalisation des mesures dépendantes de la réalisation du Rhône, tout comme elle le ferait avec une planification fédérale.</p> <p>Chablais Agglo renonce à cette mesure. Elle souhaite redéposer cette mesure dans le PA5-PDi avec un statut correspondant mieux à une coordination locale avec un projet d'ordre supérieur.</p>			

3.2.3 Renoncement mesures PA4

Pas de renonciation de mesure.

3.2.4 Mesures dont l'horizon de concrétisation est repoussé

Ce chapitre explique pourquoi des mesures d'urbanisation sont repoussées ou des mesures de mobilité en priorité B, dans le PA4-PDi repoussées en priorité C dans le PA5-PDi.

6153.4.048	PUM.10	Pôle d'urbanisation Les Dailles Ouest	A
6153.4.049	PUM.11	Pôle d'urbanisation les Dailles Sud	B
<p>La commune de Monthey a questionné le développement de son urbanisation lors de l'élaboration de son Plan d'affectation. Cette réflexion a amené plusieurs modifications depuis le PA4 sur les priorisations ou les périmètres.</p>			

3.2.5 Mesures qui sont ou qui devraient être transformées en raison d'une planification fédérale ou d'un changement de stratégie territoriale

Are code	No Agglo	Nom	Raison
6153.2.036	MD.3	Collombey-Village – rives du Rhône	Retard R3
6153.2.038	MD.5	Muraz- rives du Rhône	Retard R3
6153.2.040	MD.7	Liaison intercommunale Massongex-Monthey par la zone industrielle des Ilettes	Réalisée sans demande de cofinancement (réalisée sans demande de cofinancement en raison du calendrier)
6153.2.042	MD.9	Liaison intercommunale Monthey-Collombey-Muraz	Retard AOMC
6153.3.013	4.1	Cheminement MD le long des voies ferrées Monthey	Retard AOMC
6153.3.025	6.2	Liaison Collombey-Muraz – Rhône	Retard AOMC
6153.3.026	6.3	Liaison Monthey Rhône	Retard R3

6153.3.001	1.1	Requalification avenue du Simplon à Monthey	Nouvelle stratégie en développement
6153.3.005	1.5	Régulation du trafic en entrée de Monthey	Nouvelle stratégie en développement

3.3 Aperçu global de la mise en œuvre du PA2-3-4

Les figures ci-dessous représentent la situation au 31.12.2024. Elles sont prises depuis l'outil SmarTer qui permet à Chablais Agglo de suivre les mesures. SmarTer dans ces graphiques prend en compte toutes les mesures retenues par la Confédération, même celles sans cofinancement. Certaines mesures incluses dans l'intention seront réalisées dans les temps des PA, les dossiers de cofinancement n'ont toutefois pas été déposés.

La dénomination « abandonnée reprise » signifie que la mesure est reprise dans les PA suivants. Les mesures indiquées dans les états de mise en œuvre sont uniquement celles apparaissant dans le tableau de mise en œuvre, fourni par la Confédération.

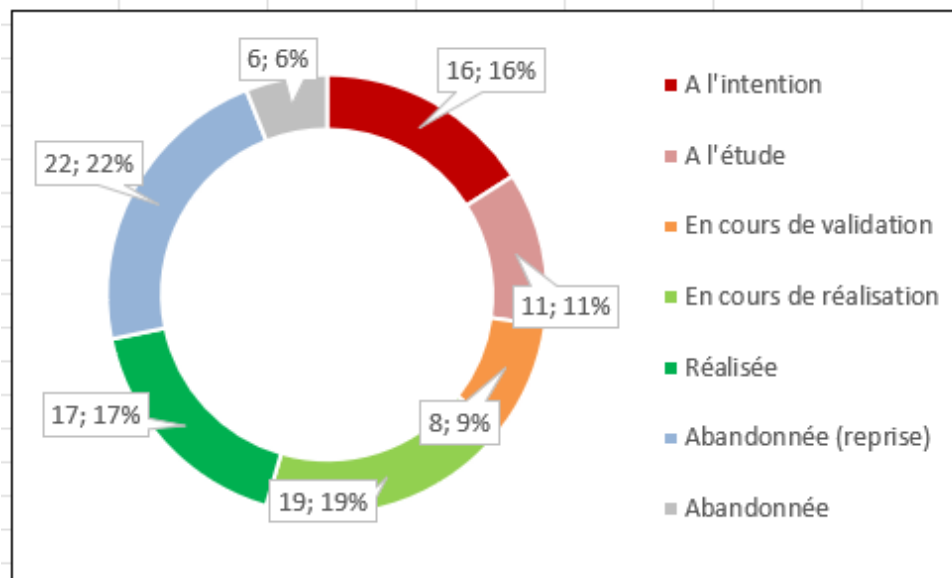


Figure 18 : Etat global de la mise en œuvre



Figure 19 : Etat de l'utilisation du cofinancement global

La figure ci-dessus présente un état global de mise en œuvre plutôt positif tandis que l'utilisation du cofinancement ne l'est pas forcément. Il est nécessaire de rappeler que le cofinancement ne concerne que les mesures de mobilité tandis que l'état de mise en œuvre globale prend en compte les mesures environnement et urbanisation. De plus, de nombreuses mesures du PA3 sont dépendantes des mesures retardées qui sont présentées dans le chapitre 3.1.

Les mesures abandonnées cofinancées ne sont pas prises en compte dans la figure 19.

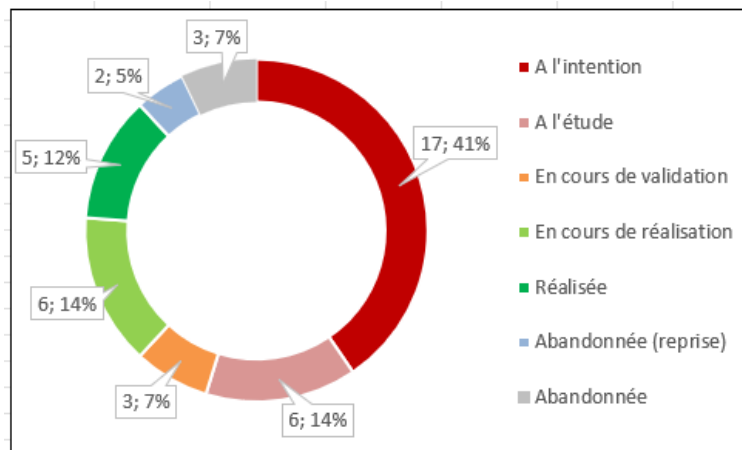


Figure 20 : Etat de la mise en œuvre des mesures cofinancées PA2-3-4

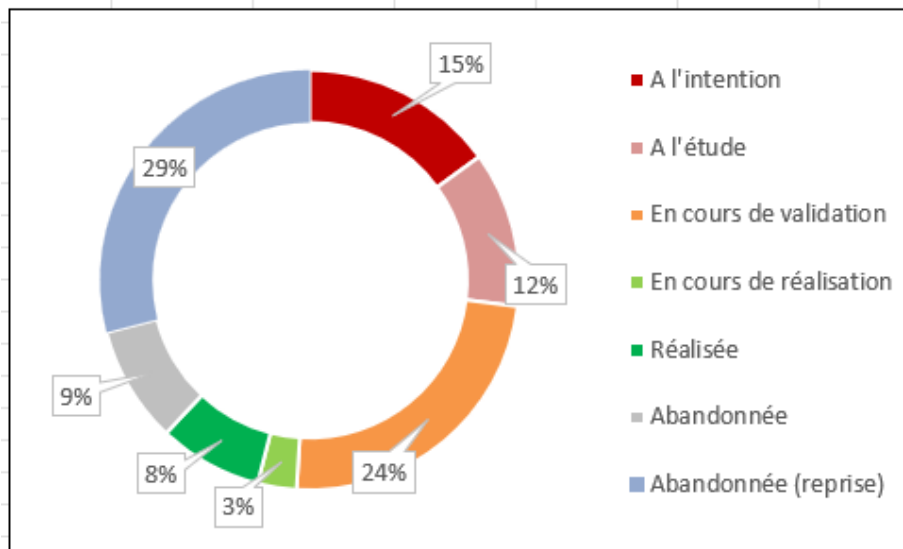


Figure 21 : Etat de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation PA 2-3-4

Beaucoup de mesures sont liées à la légalisation des plans d'affectation communaux. Cette tâche occupe beaucoup de ressources communales et peut ralentir l'avancement d'autres mesures.

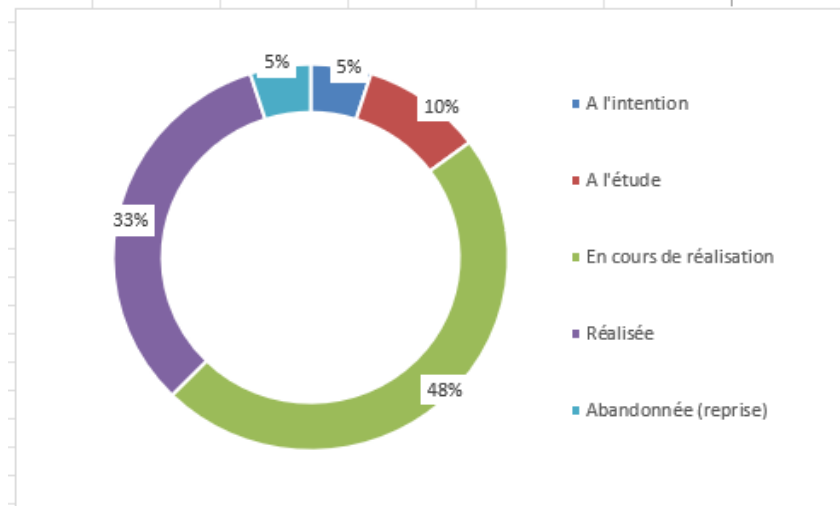


Figure 22 : Etat de la mise en œuvre des mesures d'environnement

La mise en œuvre des mesures de Chablais Agglo a été jugée insatisfaisante lors du PA4. Depuis lors, un effort est réalisé pour améliorer cette situation. Les stratégies et les efforts de mise en œuvre commencent à porter leurs fruits et devraient être visibles à la fin du délai de mise en œuvre du PA3.

Il est important de noter la forte proportion de mesures "à l'intention" ou de cofinancement disponible restant. Ces graphiques prennent en compte le PA4-PDi dont la mise en œuvre ne commence qu'en 2025 en raison d'un retard dans la signature de l'accord sur les prestations.

3.4 Focus sur le PA2

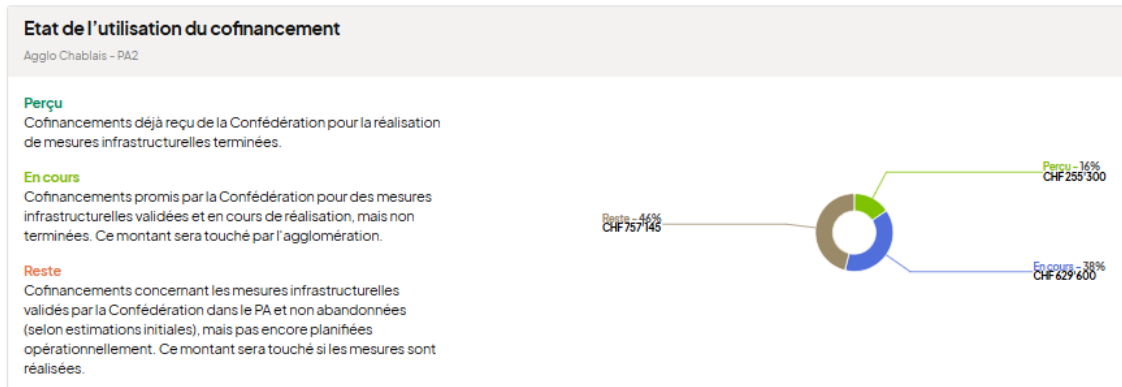


Figure 23 : Etat de l'utilisation des cofinancements du A2

Lors du dépôt du PA3, aucune mesure n'avait été abandonnée et seule la mesure MD.7 Liaison intercommunale Massongex – pôle industriel de Monthey avait été réalisée. Depuis lors, les stratégies d'abandon et de transformation de mesures permettent d'avoir une situation plus claire et avec un meilleur taux de concrétisation. Les mesures de stationnement vélo ainsi que des infrastructures de mobilité douce ont été réalisées/sont en cours de réalisation.

La mesure TP4 Réaménagement de la gare CFF d'Aigle ne sera réalisée que partiellement, en raison de réflexions en cours sur l'enfouissement en ville d'Aigle des voies des lignes Aigle-Sépey-Diablerets et Aigle-Leysin. Ce potentiel changement majeur à la gare d'Aigle rendrait caduque un projet de réaménagement de l'interface. En attendant l'aboutissement de ces réflexions, un marquage provisoire a été réalisé pour rendre la place plus sécuritaire et agréable pour les usagers. Une demande de cofinancement a été réalisée uniquement pour la création d'une vélo station qui ne sera pas affectée par les projets en réflexion.

3.5 Focus sur le PA3



Figure 24 : Etat de l'utilisation des cofinancements du PA3

Dans la Figure ci-dessous, il est nécessaire de mentionner que les mesures abandonnées préalablement ne sont pas comptabilisées.

Les mesures non cofinancées dans le domaine des transports dans le PA3 sont pour partie reprises dans les PA suivants et trois mesures sont réalisées.

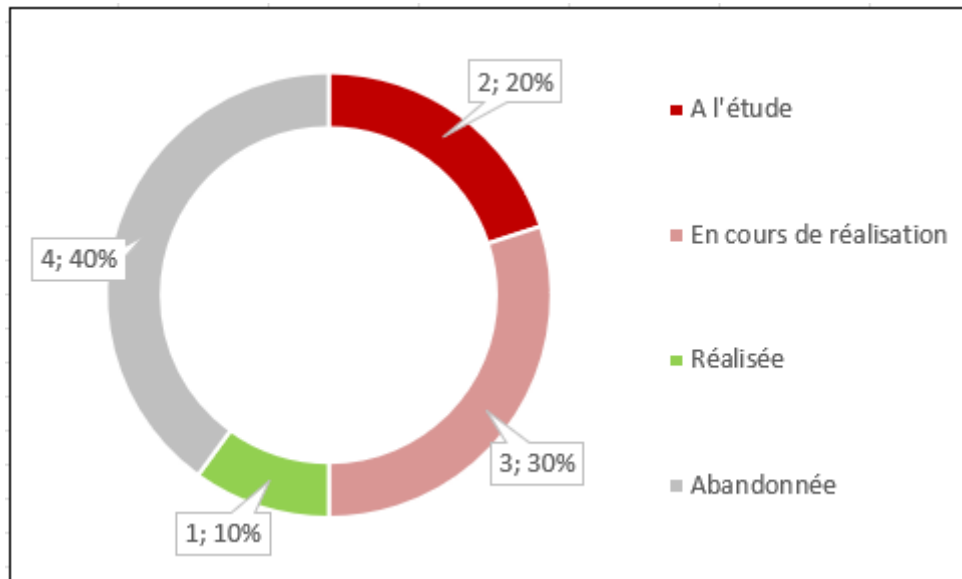


Figure 25 : Etat de la mise en œuvre des mesures cofinancées du PA3

Les paquets de mesures du PA sont visibles selon leur utilisation ci-dessous :

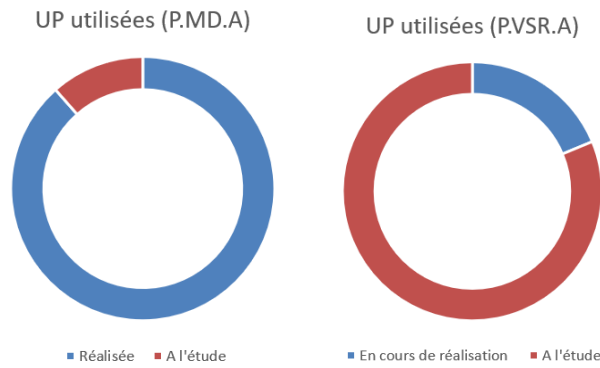


Figure 26: Etat de la mise en œuvre des paquets de mesures cofinancées

Les mesures d'interface des gares/haltes CFF AOMC de Monthey (6153.3.045), de Clos-Donroux (6153.3.046) et du Corbier (6153.3.047) ont fait l'objet des études nécessaires. Elles sont en attente de la réalisation du projet AOMC pour pouvoir déclencher la réalisation. Elles sont donc abandonnées et redéposées dans le PA5-PDI.

La mesure du centre-ville d'Aigle (6153.3.034) devrait commencer en 2025. Le projet « Aigle centre 2020 » a fait l'objet d'une votation populaire qui portait sur un large périmètre du centre-ville (2013). L'objet de ce vote a fait l'objet d'un litige qui a été traité par le tribunal fédéral (2015). A la suite de cela, le projet a été redimensionné. Il a fait l'objet d'une démarche participative qui a permis l'élaboration du cahier des charges pour l'organisation d'un mandat d'étude parallèles (MEP). Le MEP a réuni 4 équipes. Lors du financement du projet lauréat, un référendum a été lancé. La votation populaire a refusé ce financement. Une demande de cofinancement devrait être déposée en 2025. Le projet est en étude pour permettre son redimensionnement afin de pouvoir être accepté par la population. Le point central des oppositions à ce projet était la suppression de voies de circulation et de places de stationnement.



Figure 27 : Illustration du projet lauréat du réaménagement du centre-ville d'Aigle

La mesure 1.1 Requalification du Simplon à Monthey (6153.3.001) fait actuellement l'objet de nouvelles réflexions liées à la légalisation du pôle PUM.9 Semilles (6153.4.047) et à son impact sur la mobilité sur l'axe du Simplon. La commune a réalisé un aménagement provisoire au moyen de marquage pour favoriser la mobilité des bus et des vélos. Le périmètre de cette réflexion englobe également le carrefour des llettes et peut donc également avoir un impact sur la mesure 1.5 Régulation du trafic en entrées de ville à Monthey (6153.3.005).

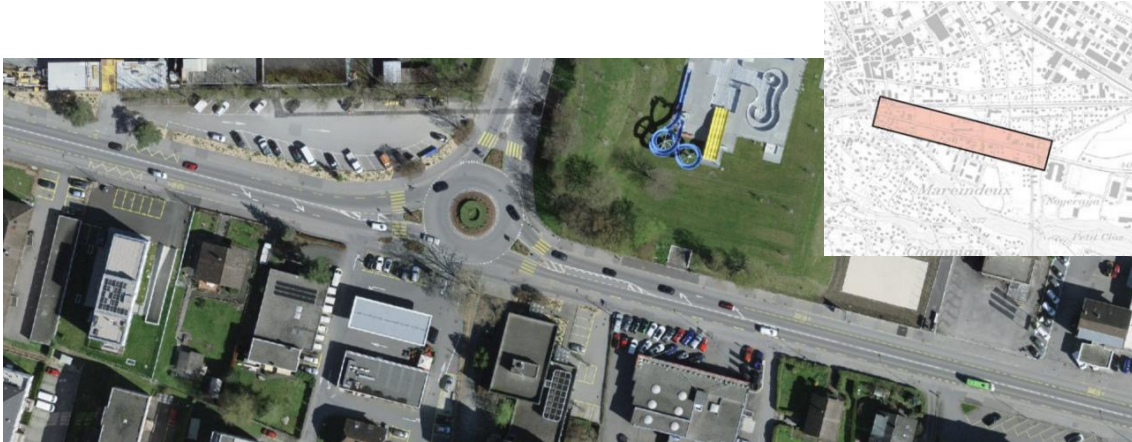


Figure 28 : L'axe du Simplon à Monthey avec ses bandes dédiées au bus et aux vélos

Les cofinancements du paquet P.VSR.A seront utilisés. Les projections de l'utilisation des fonds octroyés par la Confédération révèlent de bonnes perspectives si l'on considère les potentiels abandons ou concrétisations des mesures ci-dessus.

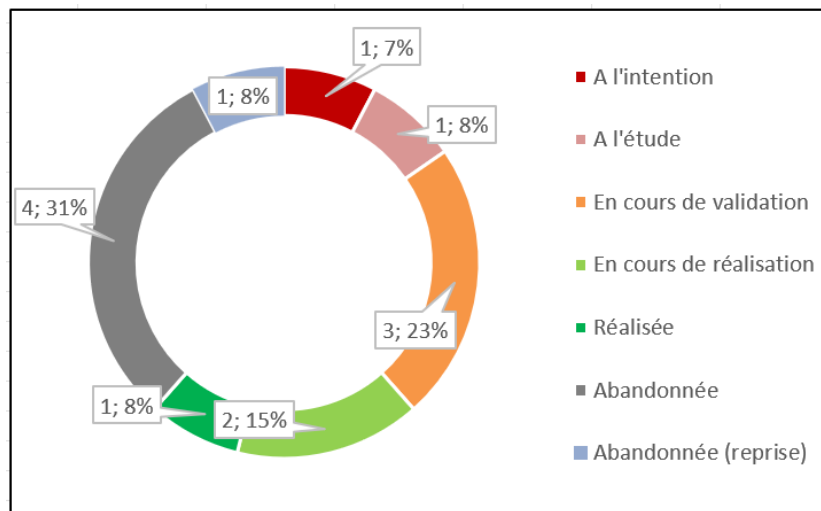


Figure 29 : Etat de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PA3

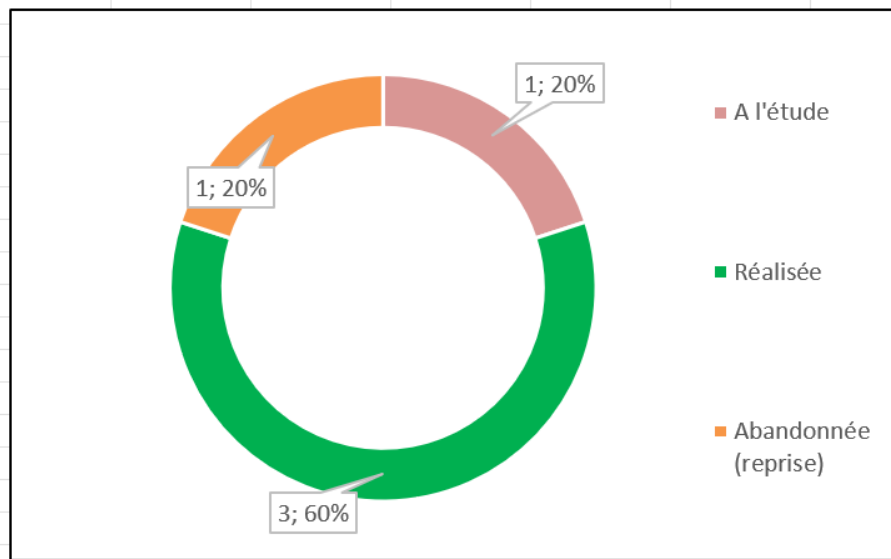


Figure 30 : Etat de la mise en œuvre des mesures d'environnement et paysage du PA3

Les mesures à l'étude sont les mesures P-R3 3^{ème} correction du Rhône (6153.3.092) et P-EAU (6153.3.072). Le projet de 3^{ème} correction du Rhône est un projet complexe. Le maître d'ouvrage principal élabore actuellement une optimisation du projet qui peut avoir un impact sur le temps de sa mise en œuvre. Cette constatation a mené à une réflexion sur le statut que cette mesure doit prendre dans le projet d'agglomération. Chablais Agglo souhaite désormais l'inscrire comme une mesure supérieure. La mesure P-EAU concerne de multiples cours d'eaux. Certains tronçons sont réalisés et d'autres à l'étude. Les maîtres d'ouvrage peuvent varier selon les cas (cantons, communes ou autres prestataires dans le cadre de compensation écologique). Le monitoring et la coordination de cette mesure s'en retrouve complexifié.

Chablais Agglo a réalisé une plateforme d'échanges sur les thématiques hors zones à bâtir afin de concrétiser les fiches suivantes : Rhône 3 (6153.4.024), Forêt (6153.4.026), Agriculture (6153.4.027), Environnement (6153.4.030), Biodiversité et réseaux écologiques (6153.4.028), Eau (6153.4.025). Les services communaux et cantonaux concernés ont participé à un atelier d'une demi-journée pour parler des conflits d'usages de cet espace, déterminer une stratégie afin de traiter les arbitrages nécessaires le plus en amont possible du processus.

Chablais Agglo réalise actuellement une étude pour révéler le potentiel de l'écologie industrielle et inciter les acteurs économiques locaux à réaliser de telles démarches. Cette étude entre pleinement dans les stratégies pour atteindre les objectifs de décarbonation fixés lors du PA4-PDI.

Quatre communes de l'agglomération mettent à disposition de leurs citoyens des lignes de Conseils Energie. Ces dernières ont reçu plus de 230 demandes en 2 ans, répondant à un vrai besoin des citoyens.

3.6 Focus sur le PA4

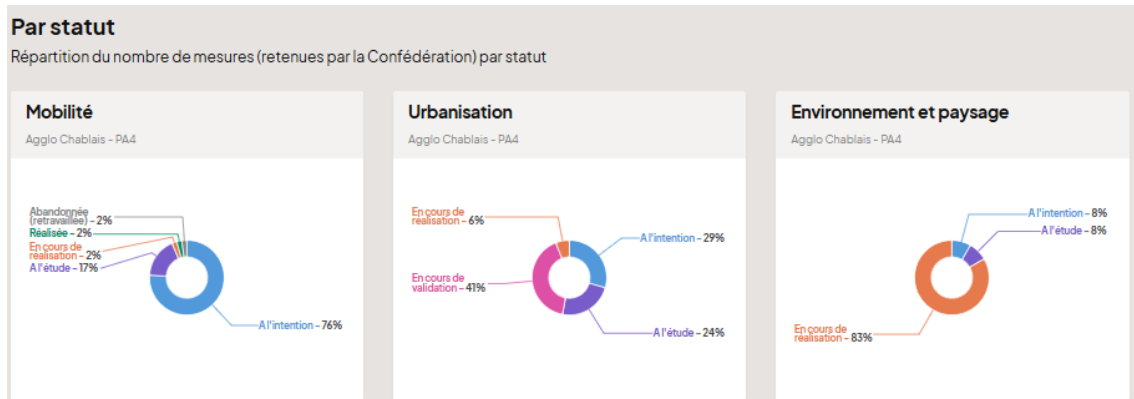


Figure 31 : Etat de la mise en œuvre du PA4

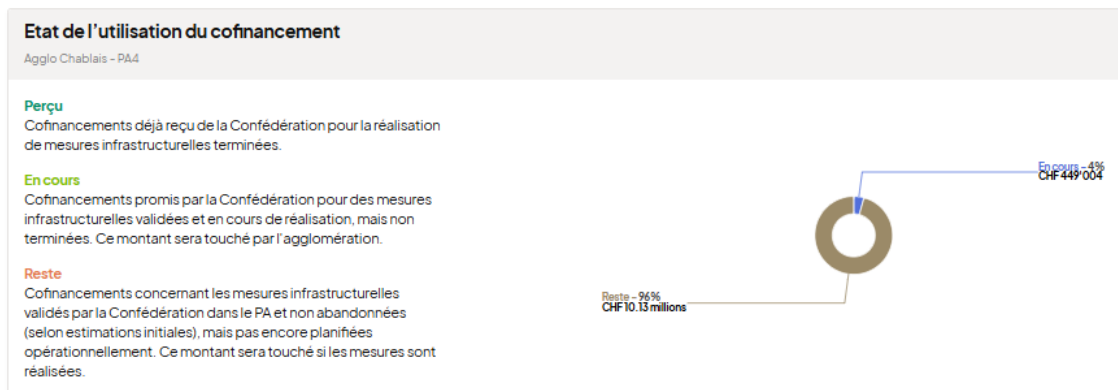


Figure 32 : Etat de la mise en œuvre des du PA4

La mise en œuvre des mesures d'urbanisation, ainsi qu'environnement et paysage suivent de bonnes perspectives de réalisation. Les demandes de cofinancement pour le PA4-PDi sont en cours d'élaboration ou de validation. La réalisation de ces mesures présente de bonne perspective. Les maîtres d'ouvrages concentrent leurs efforts sur les mesures du PA2 et PA3, les mesures d'urbanisation, les plans d'affectation et les mesures environnement et paysage. Néanmoins plusieurs mesures du PA4 sont déjà prêtes à débiter dès la signature de l'accord sur les prestations début janvier 2025.

3.7 Cartographie de la mise en œuvre

Sur la carte ci-dessous, la mise en œuvre des mesures est représentée. Les états des mesures représentés sont les mesures réalisées (travaux effectués), en cours de réalisation (travaux en cours de réalisation), les mesures à réaliser (ces dernières peuvent être encore au stade d'intention ou d'étude). La mesure abandonnée correspond à une mesure qui n'a pas été reprise dans un PA ultérieur, au contraire des mesures "reprises dans un PA ultérieur". Ces dernières sont pour certaines abandonnées et redéposées (9.2, 9.3, 9.4, Ms9, MD10) et pour d'autres, juste modifiées dans les PA suivants. Les mesures représentées sont les mesures infrastructurelles convenues pour les PA2-3-4.

CHABLAIS AGGLO

Mesures infrastructurelles convenues aux PA2, PA3 et PA4

Mesures non localisées

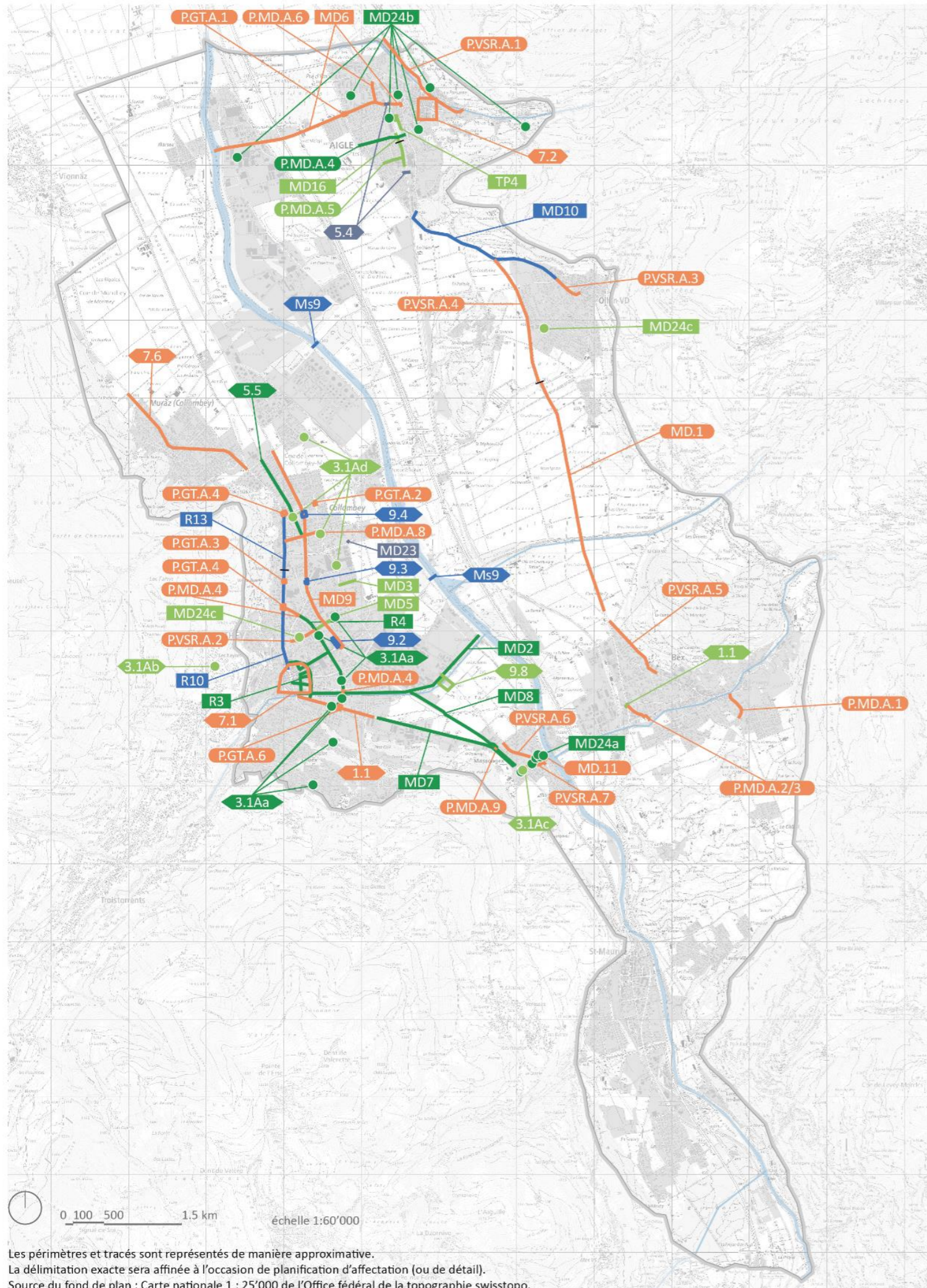
- MD25 Mise en place d'une signalisation pour deux-roues
- 1.5 Régulations du trafic en entrées de ville à Monthey
- MD7 Aménagement de zones de stationnement pour vélos

Etat de réalisation

- Mesure réalisée
- Mesure en cours de réalisation
- Mesure à réaliser
- Mesure reprise dans un projet ultérieur
- Mesure abandonnée

Génération de la mesure

- PA2
- PA3
- PA4



0 100 500 1.5 km échelle 1:60'000

Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
 La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planification d'affectation (ou de détail).
 Source du fond de plan : Carte nationale 1 : 25'000 de l'Office fédéral de la topographie swisstopo.

3.8 Enseignements de la mise en œuvre

Les projets d'agglomération arrivent à un niveau de maturité après l'apprentissage des premières générations. Si les erreurs d'apprentissage ont un impact sur l'état de la mise en œuvre, elles doivent surtout permettre d'améliorer chaque nouvelle génération de projet d'agglomération. L'analyse de cette mise en œuvre permet de tirer les enseignements nécessaires pour l'élaboration du présent PA5-PDI :

PA 2- 3 -4	Les réflexions stratégiques et les études préliminaires des projets pas assez aboutis ralentissent la mise en œuvre ou nécessitent de réévaluer la pertinence des mesures et de mettre de nouvelles stratégies en place.
PA5- PDI	La sélection des mesures est primordiale pour assurer une bonne mise en œuvre. Chablais Agglo a développé un outil d'évaluation des mesures et a renforcé l'aspect participatif pour proposer des mesures avec un degré élevé de maturité et d'adhésion.

PA 2- 3 -4	Les mesures plus abstraites sont plus difficiles à réaliser et à monitorer.
PA5- PDI	Les mesures doivent être bien définies, monitorables, avec un périmètre et un maître d'ouvrage bien défini. Pour cette raison, les mesures environnement et paysage sont dorénavant plutôt intégrées de manière transversales dans les mesures d'urbanisation ou de mobilité ou représentent une action concrète. De plus, ce principe de transversalité s'inscrit dans les réflexions actuellement en cours pour l'élaboration des DPTA6.

PA 2- 3 -4	Les mesures de grandes ampleurs ou composées de projets distincts sont difficiles à coordonner et à concrétiser
PA5- PDI	Une réflexion est systématiquement appliquée sur le calendrier des travaux et permet d'évaluer s'il est préférable de morceler une mesure et d'appliquer des horizons de réalisations différents.

PA 2- 3 -4	Les mesures liées à des mesures supérieures présentent un taux de retard important.
PA5- PDI	Un courrier est systématiquement envoyé à l'instance responsable de la mesure supérieure pour demander de garantir l'horizon temps de la mesure d'agglomération.

PA 2- 3 -4	Les mesures qui nécessitent beaucoup de coordination avec peu de cofinancement peinent à se concrétiser.
PA5- PDI	Chablais Agglo évalue l'intérêt d'intégrer ces mesures dans le projet.

PA 2- 3 -4	Certaines mesures rencontrent une forte résistance auprès de la population.
PA5- PDI	Chablais Agglo évalue le risque d'opposition à une mesure et la qualité des démarches entreprises pour favoriser l'adhésion de la population. Chablais Agglo communique sur le projet d'agglomération pour améliorer l'adhésion de la population.

3.8.1 Points faibles de la mise en œuvre

Indicateurs MOCA

Les indicateurs MOCA (Monitoring et Controlling des projets d'agglomération) sont une aide à la définition de la vision et un outil de visualisation de l'efficacité des projets d'agglomération. Ils sont établis sur la base du périmètre VACo. Dans le cas de Chablais Agglo, cela représente l'ensemble des territoires des communes d'Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey, Ollon et Troistorrents. Pour rappel, le périmètre sur lequel porte le PA5-PDI est limité aux territoires des communes d'Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Lavey-Morcles, Massongex, Monthey, Ollon et Saint-Maurice situés au-dessous de 550 m environ. **Les indicateurs MOCA ne sont donc pas fidèlement représentatifs de l'évolution dans le périmètre de Chablais Agglo**, puisque le périmètre VACo comprend des villages du coteau (Antagnes, Chesières, Huémoz, les-Plans sur-Bex, les Posses-sur-Bex, Troistorrents, etc.), ainsi que deux grandes stations touristiques (Morgins et Villars-sur-Ollon).

Monthey (Chablais Agglo)		1 ^{ère} évaluation	2 ^{ème} évaluation	3 ^{ème} évaluation	Evolution
MOCA 1					
Part modale du TIM (en%)	PA5	75.5% (2010)	72.3% (2015)	78.2% (2021)	+5.9%
MOCA 2					
Sécurité routière (Nb d'accidentés/1000 pers.)	PA5	1.69 (2014)	1.57 (2017)	1.79 (2021)	+14%
MOCA 3					
Répartition des habitants par classe de desserte TP (Cat A+B)	PA5	18.0% (2014)	17.7% (2017)	32.3% (2022)	+14.6%
MOCA 4					
Répartition des emplois par classe de desserte TP (Cat A+B)	PA5	27.5% (2014)	28.4% (2017)	41.4% (2021)	+13.0%
MOCA 5					
Densité (habitants et emplois par hectare de zone à bâtir)	PA5	47.0 (2012)	48.6 (2017)	50.3 (2022)	+3.5%

Les indicateurs MOCA suivent une tendance plutôt positive. Cette évolution est principalement due à la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et à l'évolution des transports publics. L'ensemble des réalisations liées à la voie AOMC (reprogrammées) aura un impact significatif sur les réalisations de la mise en œuvre et donc sur les indicateurs MOCA.

L'indicateur MOCA 1 montre une part modale du TIM qui augmente. Cette part modale a augmenté de manière générale en Suisse, à la suite du COVID. La mise en service de l'AOMC, ainsi que la mise en œuvre des mesures du PA3 et du PA4, notamment la réalisation des voies vertes, devraient contribuer à améliorer cette tendance. Chablais Agglo a mené une étude visant à harmoniser les politiques de stationnement des différentes communes. Cette harmonisation est proposée dans le PA5-PDI et devrait contribuer à diminuer la part modale du TIM.

L'indicateur MOCA 2 montre une augmentation du nombre d'accidents. Etant donné les chiffres absolus du nombre d'accidents, cet indicateur est plutôt volatil. Néanmoins, le PA5-PDI propose une stratégie sur la sécurité pour renforcer les actions afin de diminuer le nombre d'accidents.

Les indicateurs MOCA 3 et 4 ont progressé fortement grâce à la mise en service du réseau de bus urbain MobiChablais.

L'indicateur MOCA 5 progresse continuellement depuis le début du suivi de ces indicateurs. L'entrée en vigueur des plans d'affectation communaux devrait renforcer cette tendance. Il est cependant fortement biaisé par l'intégration des grandes polarités touristiques (Morgins et Villars) et est beaucoup plus élevé sur le périmètre de Chablais Agglo.

Conformément à l'évaluation de la Confédération, le PA2 n'était pas assez cohérent et a développé peu d'effet sur le territoire. Cela se vérifie à travers sa mise en œuvre insatisfaisante qui développe peu d'impact sur le territoire. Il a néanmoins permis de développer les premières réflexions et bâtir sur les observations de la Confédération.

La vision de l'urbanisation se précise à chaque génération et à travers les travaux d'affectation communaux. Lorsque ces outils seront légalisés, cela permettra de contenir l'urbanisation. Le temps nécessaire à réaliser ces travaux ne permet malheureusement pas encore de déployer pleinement leurs effets. Ce travail occupe également beaucoup de ressources qui ralentissent la concrétisation des pôles de densification, ainsi que l'identification de nouveaux pôles à développer. Néanmoins les premiers pôles réalisés montrent clairement un impact positif sur le territoire.

Si la concrétisation du réseau de bus est un succès, la réalisation des interfaces de transports publics est fortement ralentie par le calendrier de l'AOMC. La réalisation de l'AOMC, ses nouvelles haltes et interfaces devraient renforcer l'attractivité du transports publics.

Le retard pris dans la signature des accords sur les prestations du PA4-PDI conditionne le début des travaux pour la mise en œuvre de la voie verte. Cette infrastructure MD et le développement du vélo électrique permettra aux personnes habitant et travaillant dans l'agglomération d'opter pour ce mode de transport.

Le paysage, la plaine agricole et l'infrastructure écologique sont fortement impactés par les retards du projet de 3^{ème} correction du Rhône qui aura un impact systémique. Les mises en œuvre réalisées sont plus ponctuelles ou de l'ordre de schéma directeur non contraignant. Lorsque ces derniers sont évalués cohérents avec les stratégies du projet d'agglomération, ils sont repris dans les PA-PDI de l'agglomération afin de les renforcer.

La réalisation de la planification énergétique territoriale lors du PA4-PDI a permis d'enclencher une thématique positive sur cette dynamique avec une collaboration active des communes.

3.9 Mise en œuvre et Controlling

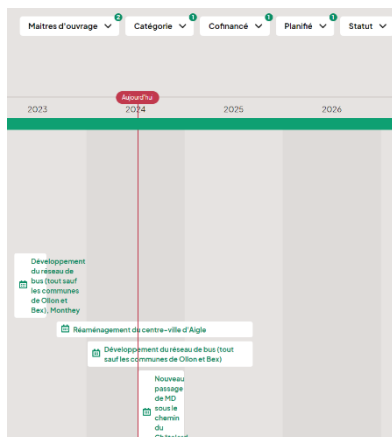
Renforcement des ressources

En 2019, les communes de l'agglomération font le constat du retard pris dans la mise en œuvre des PA2 et PA3. Une analyse de la situation démontre un besoin de coordination plus important pour les mesures intercommunales. Il est décidé de renforcer la structure de Chablais Agglo.

Jusqu'ici Chablais Agglo bénéficiait d'un chef de projet représentant 0,3 ETP et de 0,2 ETP de support administratif et comptable. En 2019, elle se structure avec un chef de projet à 0,8 ETP, appuyé par 0,5 ETP spécialiste territoire et 0,2 ETP de support administratif. En 2021, Chablais Agglo a engagé un stagiaire à 0,5 ETP et renforcé le soutien administratif et comptable pour atteindre 0,3 ETP. En 2025, une spécialiste à 0,6 ETP a été engagée. En 6 ans, la structure est passée de 0,5 ETP à 2,2 ETP.

Le renforcement de la structure permet de renforcer la coordination, le suivi de la mise en œuvre et le controlling. L'organisation est passée d'une structure décentralisée dans les communes à une structure centralisée dans la structure de Chablais Agglo. Des groupes de travail spécifiques ont été créés pour améliorer la coordination de mesures impliquant de nombreux maîtres d'ouvrage, comme la mise en place du bus d'agglomération ou la réalisation de stationnement vélo.

Développement d'un outil de gestion et de monitoring des mesures



En 2020, Chablais Agglo a décidé de participer à l'initiative valaisanne de création d'une interface facilitant le suivi de la mise en œuvre des mesures d'agglo. Cet outil permet une meilleure coordination avec les maîtres d'ouvrage, une meilleure gestion des plannings et permet de trouver l'information plus rapidement.

Le suivi de l'avancement de la mise en œuvre se fait désormais continuellement. Les organismes responsables ont également accès à cette plateforme pour faciliter leur suivi.

Il permet également aux maîtres d'ouvrage de visualiser et planifier leurs besoins financiers à venir pour réaliser les mesures.

Un soutien aux maîtres d'ouvrages

En collaboration avec les agglomérations valaisannes, un guide sur les mesures et leur cofinancement a été élaboré et distribué aux maîtres d'ouvrages. Le bureau d'agglomération accompagne les maîtres d'ouvrages dans la constitution de leur dossier de cofinancement et assure la coordination avec les cantons.

Une procédure de controlling et de reporting

Le bureau d'agglomération contrôle la conformité des dossiers de cofinancement et des réalisations en suivant les standards établis dans le cadre des projets d'agglomération.

Le bureau d'agglomération assure le suivi de l'utilisation des paquets de mesure forfaitaires. Pour ce faire, il a élaboré un outil de gestion en collaboration avec les autres agglomérations valaisannes. Cet outil a été validé par l'Etat du Valais.

Il reporte aux organes responsables les besoins financiers annuels et vérifie les demandes de versement.

Chablais Agglo a également mandaté un bureau indépendant pour monitorer la conformité des plans d'affectation avec les projets d'agglomérations et évaluer leur état d'avancement.

Un renforcement du cadre institutionnel

La convention de 2011 assurait la mise en œuvre et son financement. Afin de renforcer cet aspect, une nouvelle convention a été élaborée à l'occasion de ce PA4-PDI. Elle est révisée pour le PA5-PDI.

Des organes responsables pro-actifs

Les cantons de Vaud et du Valais sont actuellement en train de travailler sur leur stratégie cantonale respective sur les agglomérations. Ces stratégies ont pour but de se donner une ligne et des objectifs clairs, de définir des processus de travail optimisés et des moyens en correspondance avec les ambitions. Les deux cantons ont développé une approche participative pour développer leurs outils.



4 ANALYSE DE LA SITUATION ET DES TENDANCES

4.1 Urbanisation

4.1.1 Ancrage territorial

Une agglomération à l'interface de l'espace métropolitain lémanique et des Alpes occidentales

Située à l'interface de l'espace métropolitain de l'Arc lémanique et de l'espace des Alpes occidentales, Chablais Agglo occupe, selon le Projet de territoire suisse, une position stratégique dans le pays. En effet, l'agglomération a un rôle de pivot ou de relais entre deux types d'espaces.

D'un côté, elle est fortement connectée aux autres polarités de l'espace métropolitain lémanique, à l'intérieur duquel les échanges et les complémentarités entre agglomérations sont encouragés. Ses liens avec l'agglomération Rivelac et l'agglomération Lausanne-Morges sont particulièrement forts, ces régions constituant un bassin d'emplois important, et générant une pression démographique significative sur l'agglomération du Chablais.

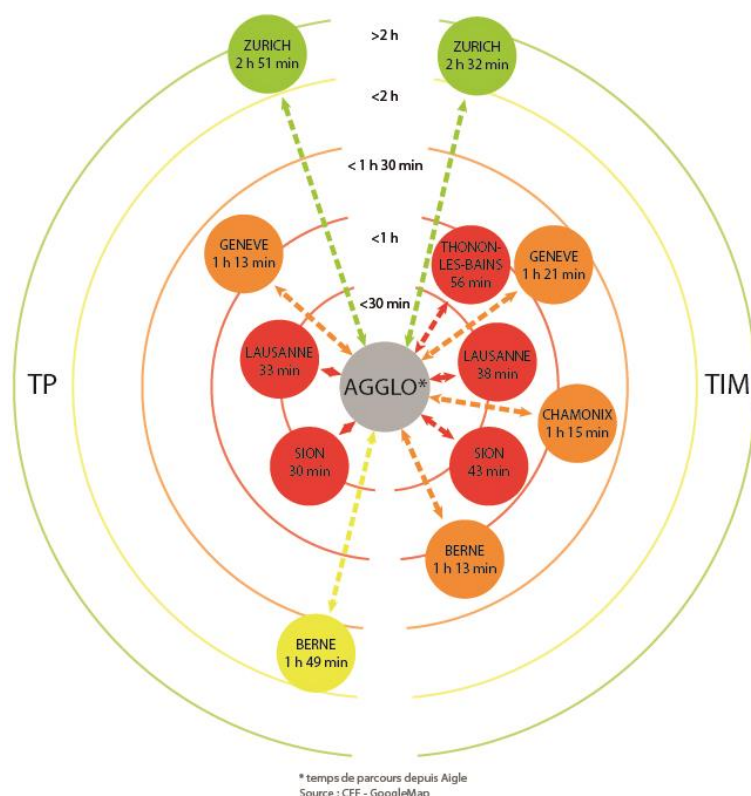


Figure 33 : Temps de trajet TP et TIM avec des villes de référence

De l'autre côté, Chablais Agglo est également très liée aux polarités des Alpes et de la vallée du Rhône. Située sur la voie historique du Simplon, elle constitue non seulement la porte d'entrée du canton du Valais, mais aussi celle des vallées latérales, qui abritent d'importantes stations touristiques vaudoises (Leysin, Les Diablerets, Gryon, Les Mosses, Villars-sur-Ollon) et valaisannes (Champéry, Morgins).

Située à proximité de la frontière avec la France, l'agglomération tisse également des liens vers les pôles alpins et lémaniques français, qui sont encore amenés à se renforcer avec le développement futur des infrastructures ferroviaires.

Agglomération polycentrique, Aigle et Monthey étant reconnus comme des centres urbains formant un seul espace fonctionnel, Chablais Agglo doit mettre en avant sa complémentarité avec les autres agglomérations suisses.

En matière de transports publics, la gare principale de l'agglomération, située à Aigle, est idéalement connectée aux gares de Genève, Lausanne et Sion, comme le montre le schéma ci-dessus.

4.1.2 Tendances démographiques

Population

Pendant les 30 dernières années, l'agglomération a connu une croissance démographique soutenue pour atteindre 56'336 habitants à fin 2022, à savoir 23'121 côté vaudois (41%) et 33'215 côté valaisan (59%). Cela représente une augmentation d'un peu moins de 4'300 habitants entre fin 2015 et fin 2022.

Commune	Population au 31.12.2015	Population au 31.12.2022 ⁶	Croissance annuelle moyenne 2015-2022	Poids dans l'agglomération 2022
Aigle	9'962	10'945	1.35%	19%
Bex	6'850	7'647	1.58%	14%
Collombey-Muraz	8'250	9'324	1.76%	17%
Lavey-Morcles	901	950	0.76%	2%
Massongex	1'638	1'815	1.48%	3%
Monthey	16'856	17'680	0.68%	31%
Ollon	3'284	3'579	1.24%	6%
Saint-Maurice	4'336	4'396	0.20%	8%
Total agglomération	52'077	56'336	1.13%	100%

Tableau 2 : Population dans le périmètre de Chablais Agglo au 31.12.2022

Les chiffres des populations par commune font ressortir la polycentralité de l'agglomération. Monthey et Aigle sont les deux principaux centres urbains de l'agglomération, regroupant à eux deux 50% de la population totale. La commune de Collombey-Muraz compte plusieurs polarités (Collombey, Muraz, Collombey-le-Grand, Illarsaz) ; elle enregistre la plus forte croissance du périmètre, approchant des 10'000 habitants en 2022 alors qu'elle n'en comptait que 4'000 à la fin des années 80. Bex, avec 14% de la population, puis Saint-Maurice (8%), Ollon (6%), Massongex (3%) et Lavey (2%) constituent les autres polarités principales.

Entre 1995 et 2004, la croissance démographique annuelle de l'agglomération a été d'environ 1.0%. Durant cette période, la croissance était comparable avec la croissance enregistrée à l'échelle cantonale (Valais 1.3%, Vaud 1.0%).

Entre 2005 et 2014, la croissance démographique annuelle de l'agglomération a été plus importante, avec environ 1.6%. Cette croissance est restée comparable avec la croissance enregistrée à l'échelle cantonale (Valais 1.2%, Vaud 1.4%).

Entre 2015 et 2022, la croissance démographique annuelle moyenne de l'agglomération est un peu plus faible que lors de la période précédente, avec environ 1.1% de croissance⁷. Cette croissance correspond globalement à la croissance moyenne enregistrée à l'échelle cantonale (Valais 0.9%, Vaud 1.2%).

⁶ Sur la base des données hectométriques de l'OFS 2022.

⁷ Sur la base des données hectométriques de l'OFS 2018.

Les perspectives démographiques prévisibles à l'horizon 2040⁸

La loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et son ordonnance d'application (OAT) révisées en mai 2014 indiquent quelles perspectives de croissance démographique doivent s'établir selon des scénarios sur 15 ans et 25 ans. Cette méthode permet d'ajuster périodiquement la planification territoriale au développement démographique.

L'Office fédéral de la statistique (OFS), Statistique Vaud (STATVD) et l'Office cantonal de statistique et de péréquation du Valais (OCSP), ont établi des scénarios de croissance démographique. Ces scénarios servent de base pour la croissance attendue dans le périmètre de Chablais Agglo, conformément aux deux plans directeurs cantonaux.

Selon le Plan directeur cantonal vaudois le scénario retenu table sur une croissance de la population cantonale de 185'000 entre 2014 et 2030. Le Canton devrait accueillir environ respectivement 940'000 habitants en 2030 et 1'040'000 en 2040. Le Plan directeur cantonal répartit la croissance démographique par type d'espace du projet de territoire cantonal, afin de dimensionner la zone à bâtir (mesure A11).

Pour Chablais Agglo, au sein du périmètre compact, l'enveloppe maximale de croissance allouée est de 7'670 habitants entre fin 2015 et fin 2036 soit : 5'170 habitants entre 2015 et 2030 puis 250 habitants par an entre 2031 et 2040.

Les quartiers et villages situés hors du périmètre compact tels que Lavey, St-Triphon, Villy, Le Châtel et certains quartiers périphériques de Bex représentent une population d'environ 4'600 habitants. La croissance démographique y est limitée à 0.75% par an.

La perspective de croissance retenue pour Chablais Agglo exprime la volonté de concentrer la croissance démographique dans les centres et les agglomérations et reflète le dynamisme régional. A noter que la croissance VD constatée est moins élevée que celle envisagée. Selon les dernières données VD : les croissances annuelles observées sont plus basses que les scénarios haut moyens et bas de STAT VD (environ 500 habitants entre 2015 et 2022).

Selon le Plan directeur cantonal valaisan et sa fiche de coordination C.1, les projections démographiques sont établies pour l'ensemble du territoire cantonal et varient selon les communes. Pour Collombey-Muraz, la croissance attendue pour les 15 prochaines années est de 23% ; pour Massongex, Monthey et Saint-Maurice elle est de 17% selon les projections démographiques (scénario haut) de la sous-région de mobilité spatiale 2 (MS2), définie par l'OSCP.

Au total dans le périmètre de l'ensemble des communes, les nouveaux habitants prévus par les planifications supérieures sont :

⁸ 2040 correspond au dépôt du PA5 2025 + l'horizon de planification (15 ans).

Partie de territoire	Population en 2022 ⁹	Croissance maximale admise à 2040	Total à 2040
Collombey-Muraz	9'739 (9'324 dans l'agglo)	+3'316	13'055 habitants
Massongex	1'984 (1'815 dans l'agglo)	+400	2'384 habitants
Monthey	18'446 (17'680 dans l'agglo)	+4'790	23'236 habitants
Saint-Maurice	4'540 (4'396 dans l'agglo)	+1'539	6'079 habitants
Total VS	34'709	+10'045	44'754 habitants
Périmètre compact VD	18'500	+5'770	24'270 habitants
Quartier et villages hors Périmètre compact dans l'agglo	4'621 (4'241 en 2015)	+288	4'909 habitants
Hors agglo	4'913	Selon PDCn	Selon PDCn
Total VD	28'034		

Tableau 3 : Perspective de croissance de la population

Enjeu : Des territoires de projet prioritaires pour l'accueil de nouveaux habitants.

L'agglomération est appelée à accueillir de nombreux habitants supplémentaires à l'horizon 2040. L'enjeu est d'accueillir ces nouveaux habitants en priorité à l'intérieur du milieu bâti, dans des quartiers bénéficiant d'une bonne accessibilité (autour des gares et des axes forts de TP), d'une proximité des services, commerces et emplois. Cette croissance doit également se faire dans le respect de l'environnement, du paysage, des valeurs biologiques et des bonnes terres agricoles.

Ces dernières années, la population croît en priorité dans les centres secondaires de l'agglomération. Le défi est de proposer des territoires prioritaires de développement notamment à Aigle et Monthey. Certains secteurs ont le potentiel pour concentrer les efforts de développement et permettre d'accueillir les habitants supplémentaires en priorité, en conformité avec les législations fédérales, cantonales et les exigences des plans directeurs cantonaux révisés.

4.1.3 Armature urbaine polycentrique

Développement de l'urbanisation

Le développement du territoire de l'agglomération est étroitement lié à la maîtrise des eaux du Rhône. Jusqu'à la fin du XIXe siècle, les dynamiques alluviales occupent la majeure partie de la plaine et les activités humaines se concentrent alors sur les cônes de déjection, les coteaux et les collines, à l'abri des inondations.

⁹ Données transmises par le SDT Valais et la DGTL Vaud.

Les grands travaux d'infrastructures de la fin du XIXe siècle permettent 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'est possible qu'à la suite des travaux d'assainissement (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. L'habitat et les activités industrielles, notamment le site chimique de Monthey, se concentrent à proximité des gares.

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 de la plaine, déjà remodelé 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, la mise en service de l'autoroute renforce l'attractivité de la région et dynamise son développement.

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. En s'éloignant du centre, la zone villa se développe puis, plus loin les zones d'activités marquent la limite du tissu urbanisé. Ces zones commerciales et industrielles aux abords des localités, ou à l'écart de celles-ci, ont fortement contribué à l'éclatement des structures initiales.

Cette dynamique d'étalement est fortement ralentie dans la période 2000-2021. En conséquence de la révision de la LAT (2014), les nouvelles constructions sont majoritairement réalisées à l'intérieur du milieu bâti existant, comme à Ollon, où l'on distingue une densification de la zone villa qui avait émergé dans la période précédente. Une extension de l'urbanisation plus modérée et dans la continuité directe des constructions existantes est tout de même observable dans les réserves en zones à bâtir, par exemple sur la zone commerciale de Collombey-Muraz.

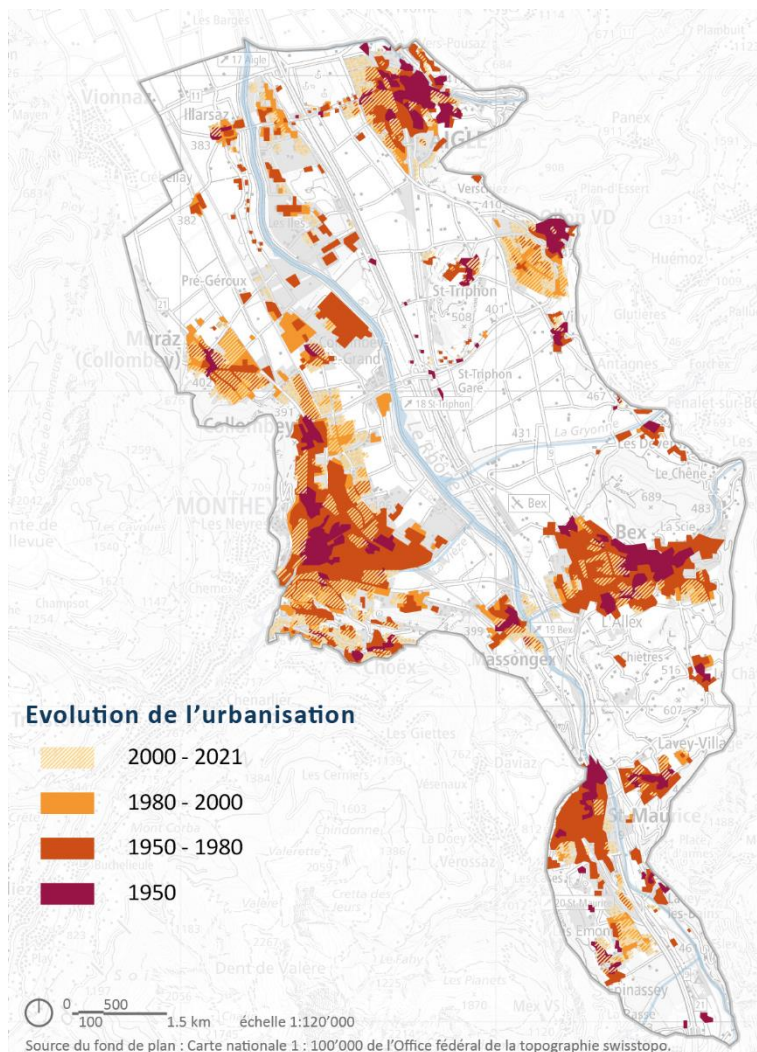


Figure 34 : Evolution de l'urbanisation au sein de l'agglomération

Milieu bâti actuel

Le milieu bâti actuel est représenté sur la carte ci-dessous (sans tenir compte des zones à bâtir non bâties, ni des zones d'activités). Il met en évidence l'étalement de l'urbanisation qui a conduit à une perte de lisibilité des structures d'origine. Trois phénomènes sont particulièrement marqués :

- La colonisation des coteaux, en particulier à Monthey ;
- La jonction de Monthey, Collombey et Muraz qui ne forment plus qu'un seul tissu bâti continu. Ces trois centralités constituent un même territoire urbanisé ;
- La persistance de poches non bâties situées à l'intérieur du territoire urbanisé, principalement dans un tissu de maisons individuelles (ou d'ensemble d'immeubles à Aigle).

Ces phénomènes touchent en premier lieu les centres urbains. Ils concernent cependant aussi la plupart des villages et hameaux qui ont également des quartiers de villas ou des quartiers d'activités économiques.

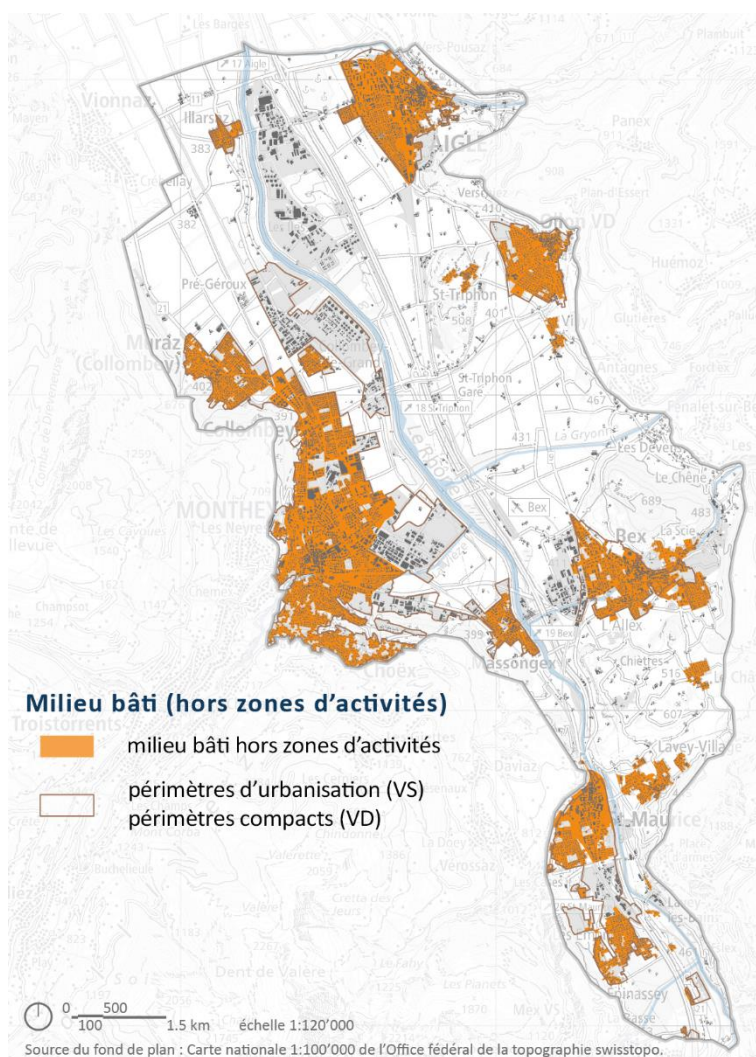


Figure 35 : Milieu bâti

En poursuivant la mise en œuvre du projet d'agglomération, les communes du Chablais se sont lancées dans des projets urbains destinés à rompre avec les modalités de développement territorial du XXe siècle et mettre ainsi un frein à l'étalement urbain. Dans cette optique, de nombreux projets ont été engagés afin de réorienter le développement vers l'intérieur du milieu bâti. Ces projets s'inscrivent pleinement dans les nouvelles orientations données à l'aménagement du territoire depuis la révision de la LAT (2014). Ils visent en effet à optimiser l'utilisation du sol à l'intérieur des localités par la valorisation de dents

creuses et friches bien localisées par rapport aux transports publics et à densifier le tissu bâti dans les secteurs les mieux desservis par les transports publics.

Polycentralité

Avec sa structure polycentrique, Chablais Agglo constitue le pôle urbain principal de la région. Les centres-villes de Monthey et d'Aigle possèdent des caractéristiques qui justifient leur reconnaissance comme centralités majeures de l'armature urbaine chablaisienne. Ces espaces concentrent en effet une grande diversité programmatique et bénéficient d'une attractivité économique plus importante que les autres localités.

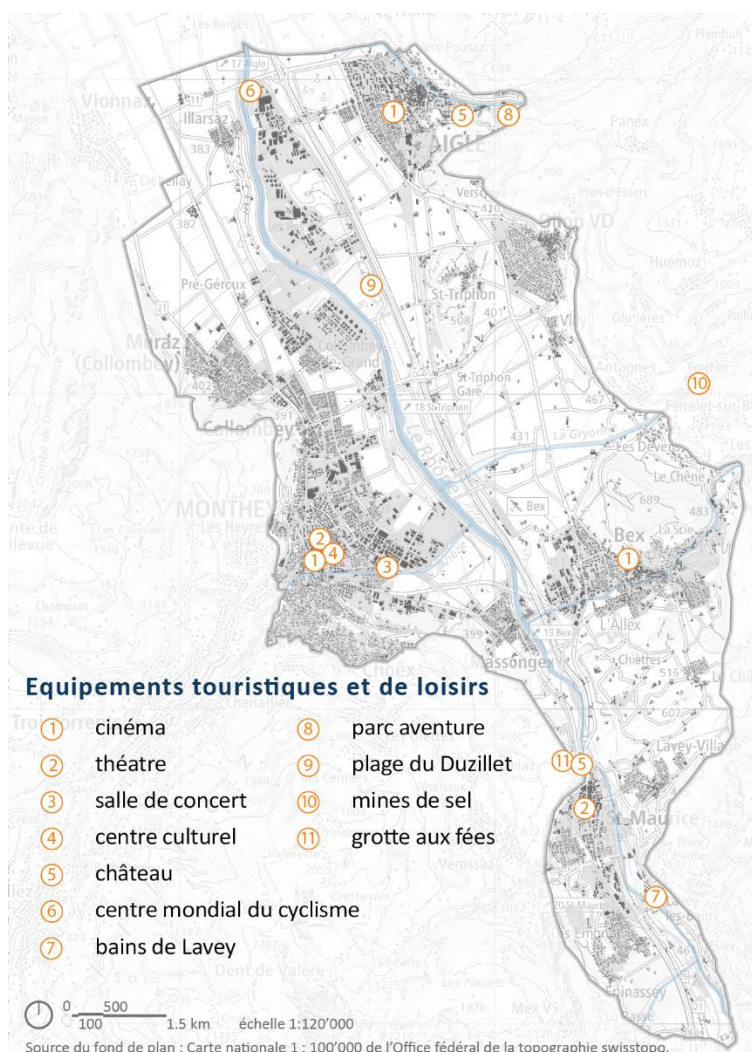


Figure 36 : Principaux équipements touristiques et de loisirs

L'agglomération propose également une offre en équipements publics d'importance locale (scolaires, sociaux) et régionale (culturels, sportifs, touristiques). La définition de l'offre en équipements publics reste de compétence locale (communale ou intercommunale selon les projets).

Dans ce contexte, les caractéristiques des centralités sont complémentaires :

- Monthey est le centre urbain principal du Bas-Valais. Elle est un pôle d'échanges multimodaux essentiel au fonctionnement des réseaux de l'agglomération (CFF, AOMC, bus d'agglomération et régionaux). Elle assure le rôle de chef-lieu des 9 communes du district de Monthey, en fournissant l'essentiel des équipements et services pour le Val d'Illeiez, comprenant 8'000 habitants et 20'000 lits touristiques¹⁰. De plus, elle est la première commune de l'agglomération en termes de nombre d'habitants et d'emplois. Cette vitalité économique doit être canalisée et orientée, notamment en direction de son centre-ville. Le centre urbain regroupe un nombre important de commerces, services, et équipements diversifiés. Sa vitalité est toutefois menacée par les grandes surfaces commerciales en périphérie ;
- Aigle est la deuxième commune de l'agglomération en termes de nombre d'habitants et d'emplois. Avec sa gare CFF, Aigle est le principal nœud de transports publics de l'agglomération. Elle l'est également pour les vallées latérales, avec son interface CFF-TPC. Elle est par ailleurs reconnue comme une centralité de niveau cantonal en termes d'infrastructure de transports publics (mesure B21 du Plan directeur cantonal) ;
- Selon le concept cantonal de développement (CCDT) du Canton du Valais, le centre de Collombey est situé dans l'espace périurbain. Le centre-ville de Collombey est situé dans l'aire d'influence de la ville de Monthey et offre de nombreux services, commerces et infrastructures sociales complémentaires à ceux de Monthey. En outre, c'est un lieu important de production industrielle à l'échelle de l'agglomération ;
- Bex est reconnue comme une centralité de niveau régional dans le PDCn Vaud (mesure B21). C'est une commune à vocation plutôt résidentielle et qui accueille des services, équipements et commerces de rayonnement communal s'adressant notamment aux villages des hauts (les Posses, Frenières et les Plans-sur-Bex, etc.). Elle bénéficie également d'une gare CFF, desservie par le réseau régional ;
- Saint-Maurice est reconnue par le concept cantonal de développement (CCDT) du Canton du Valais comme un petit centre et regroupe donc des fonctions de pôle d'emploi, de lieu d'approvisionnement et d'infrastructures sociales pour les territoires ruraux à proximité. Sa gare est située sur une ligne CFF d'importance nationale et permet la liaison avec les trains régionaux RegionAlps ;
- Ollon offre des services à l'échelle de sa localité et de petites entités urbanisées présentes sur son territoire, Saint-Triphon, Villy mais également les hauts de la commune. Elle a le rôle de centralité administrative communale ;
- Sur la commune de Lavey-Morcles, le village de Lavey revêt une importance locale en abritant les différents services de l'administration communale et Lavey-les-Bains attire de nombreux visiteurs extrarégionaux grâce à sa source thermale ;
- Massongex est un village à proximité de Monthey et leurs zones d'activités se rejoignent pour ne former qu'une seule entité fonctionnelle. Le développement d'infrastructures et de services est principalement réalisé sur la commune voisine. Massongex bénéficie toutefois d'une desserte ferroviaire, par son arrêt RegionAlps, situé en périphérie du nœud urbain.

¹⁰ Rapport de gestion, Région Dents du Midi SA (2018)

Enjeu : Une urbanisation strictement contenue.

Les centralités sont les cœurs de la vie sociale, économique et culturelle de l'agglomération, qu'elles soient locales ou régionales. Certaines voient converger les principales composantes du réseau de transports et fonctionnent comme interfaces multimodales pour l'agglomération et les vallées alentours. Dans ces centralités, l'étalement urbain a été important, consommant des terres agricoles, reliant certains bourgs et appauvrissant le paysage.

Le défi est d'aménager les centralités (développement urbain et aménagement de l'espace public) en adéquation avec le rôle qu'elles ont à jouer, chacune à son échelle. Ces centralités restent le lieu d'accueil privilégié des équipements publics.

Le défi est également de limiter cet étalement urbain, pour protéger le paysage, respecter les principes de l'aménagement du territoire et valoriser la plaine agricole comme espace de loisirs, tout en préservant sa fonction productrice. Il est en particulier important de maintenir la polycentralité de l'agglomération et d'éviter un développement continu entre les villes et villages. Les autres secteurs sensibles du point de vue paysager ou naturel sont également à préserver. De nouvelles zones à bâtir sont exceptionnelles et ne doivent pas être prévues dans ces secteurs sensibles ; les réserves en zones à bâtir situées à la périphérie du tissu bâti doivent être questionnées et réduites, en conformité avec les perspectives de croissance.

4.1.4 Densité actuelle et réserves

Mixité et densité

La notion de mixité fait cohabiter les espaces résidentiels, les activités économiques et sociales, ainsi que les différents types de populations. Elle vise à dynamiser la vie de quartier, un meilleur équilibre entre les différents usages du territoire et à diminuer les besoins de mobilité. La mixité permet également de réaliser des bâtiments comportant des parties destinées aux activités peu sensibles aux nuisances sonores dans les secteurs les plus exposés, qui jouent un rôle de protection des parties plus sensibles.

La notion de densité se rapporte à la quantité d'habitants et emplois par unité de surface. A l'instar du Plan directeur cantonal vaudois (PDCn, mesure A11), on distingue dans le PA5-PDI les zones de très faible densité (moins de 80 habitants et emplois à l'hectare), de faible densité (entre 80 et 125), de moyenne densité (entre 125 et 200) et les zones de forte densité (plus de 200 habitants et emplois à l'hectare). Ces valeurs restent indicatives et peuvent être adaptées dans certaines zones d'activités ou de services, par exemple.

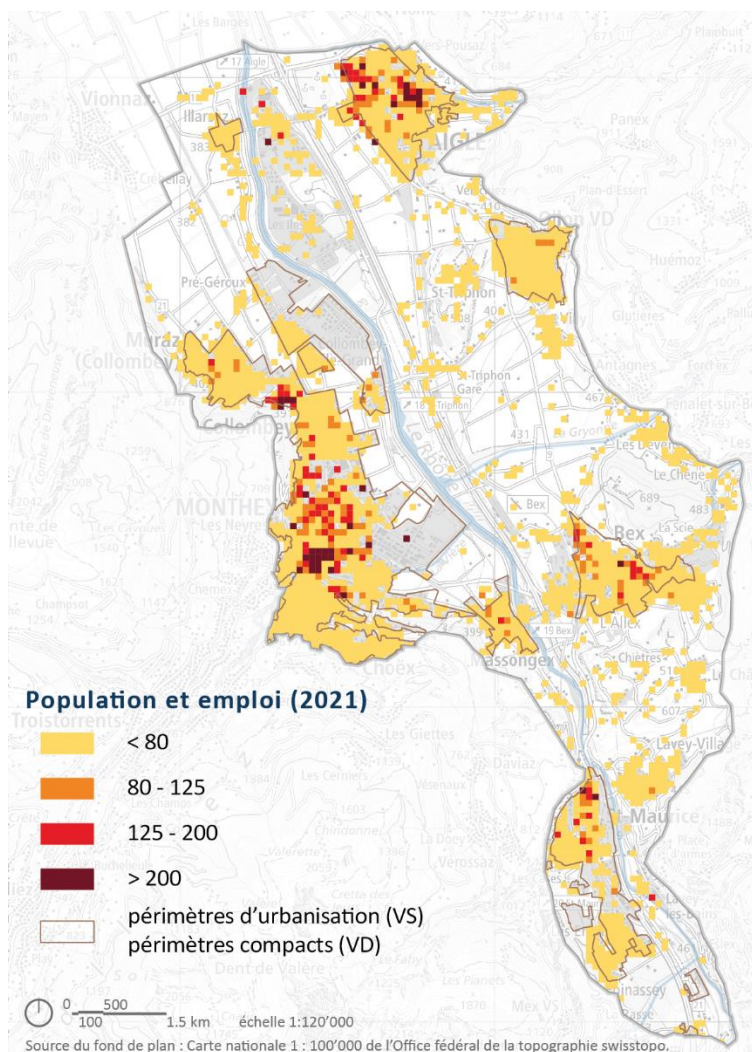


Figure 37 : Densité effective d'habitants et emplois par hectare dans l'agglomération.

L'analyse du territoire de l'agglomération montre que la grande majorité du territoire bâti présente une faible occupation du sol. Quelques quartiers présentent une densité moyenne et forte.

La densification doit se faire en priorité dans les secteurs les mieux desservis par les transports publics et bien raccordés aux centres de services et d'emplois. Les objectifs de densification ne sont pas les mêmes partout, avec la même intensité. Ils sont plus importants dans les secteurs les plus centraux, mais doivent se faire en préservant la qualité du cadre de vie, le patrimoine culturel et le paysage. La densification doit être parcimonieuse et en tenant compte des spécificités et sensibilités locales.

Le Plan directeur cantonal vaudois fixe des objectifs minimaux de densité pour les nouvelles zones à bâtir ou révisions de zones à bâtir : 80 habitants et emplois à l'hectare hors des centres (par exemple pour Lavey, St-Triphon, Villy ou les zones villas situées à la périphérie de Bex) et 125 habitants et emplois à l'hectare dans le périmètre compact de Chablais Agglo (Aigle, Ollon, Bex).

Indicateur MOCA 5

Cet indicateur renseigne sur le nombre d'habitants et d'emplois (EPT) par hectare de zone à bâtir (d'habitation, mixtes et centrales) construites.

Densité habitants et emplois par hectare	Habitants et emplois par ha 2012	Habitants et emplois par ha 2017	Habitants et emplois par ha 2022 perim. VACo	Habitants et emplois par ha 2022 Chablais Agglo
Monthey (Chablais Agglo)	47.0	48.6	50.3	76.7
Moyenne des agglomérations moyennes-petites	60.2	61.6	63.2	

L'indicateur MOCA 5 est calculé sur le périmètre VACo, c'est-à-dire le territoire entier des communes de Chablais Agglo ainsi que Troistorrents. En conséquence, les zones d'habitation et de résidences secondaires des Giettes, de Morgins, Troistorrents, Villars-sur-Ollon, etc. sont comptabilisées et font baisser la densité moyenne.

Sur le périmètre de Chablais Agglo, la zone d'habitation et mixte construite a une superficie de 892 ha et accueille environ 53'370 habitants et 15'030 emplois, **ce qui correspond à une densité de 76.7 habitants et emplois par ha de zone d'habitation et mixte bâti, en 2022.**

Chablais Agglo affiche donc une densité moyenne d'habitants et emplois à l'hectare de zone à bâtir construite.

Cette densité moyenne trouve son explication dans deux principales raisons :

Premièrement, l'agglomération est caractérisée par une structure urbaine composée principalement de localités péri-urbaines, ayant des quartiers denses, mais également des quartiers de logements individuels. L'agglomération affiche donc d'importantes surfaces de zones pavillonnaires ;

Deuxièmement, les zones à bâtir construites comportent de nombreuses réserves de développement vers l'intérieur, contribuant à abaisser la densité moyenne. De nombreux propriétaires n'exploitent en effet par la totalité des droits à bâtir de leurs parcelles.

L'agglomération du Chablais affiche une tendance à une densification de son territoire, puisque les zones à bâtir évoluent peu et que les nouvelles constructions prennent place dans les réserves ou par densification des zones à bâtir déjà construites.

En raison du contexte législatif limitant l'extension des zones à bâtir et en fonction des projections démographiques, il est attendu que cette densification se poursuive sur l'agglomération comme sur le périmètre VACo.

Densité en zones à bâtir

Comme mis en évidence par l'indicateur MOCA n°5, la densité de l'agglomération est moyenne. De fait, les plans d'affectation en vigueur offrent déjà un important potentiel de densification. Par endroits, les indices de densité sont trop faibles pour tendre à une utilisation optimale du territoire. La structure de la densité réglementaire est tout à fait classique, avec des indices allant en décroissant lorsque la distance aux centres augmente. Les centres urbains de Monthey, Aigle et Bex affichent les plus fortes densités. Dans les localités à la structure villageoise (Lavey, Muraz, Illarsaz, Massongex et Ollon), si le centre historique est dense, les abords sont généralement affectés en zone très faible densité de type pavillonnaire ou faible densité. Collombey fait exception avec la présence de secteurs en moyenne densité urbanisés récemment.

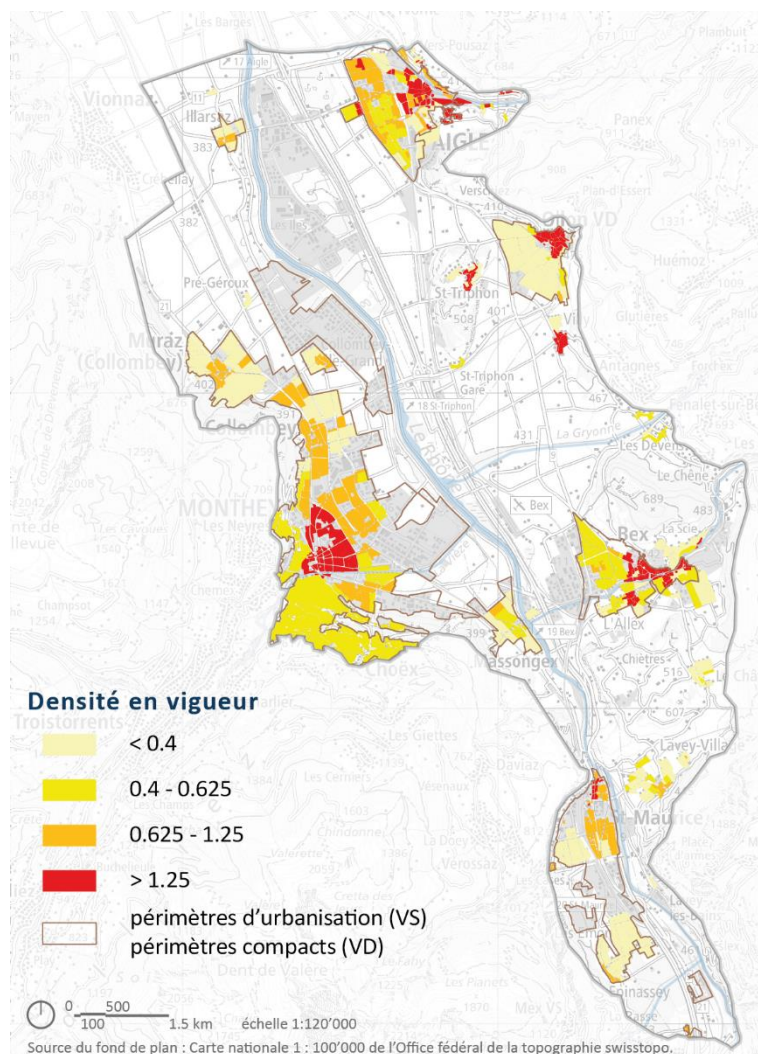


Figure 38 : Densité planifiée par les plans d'affectation en vigueur.

Réserves en zones à bâtir

Pour l'estimation des réserves à bâtir, le PA5-PDI utilise les données du BRZB (VD) et du SDT (VS). Ces données mettent en évidence les principales réserves non bâties, sur des bases légèrement différentes. À l'exception des réserves stratégiques pour les zones d'activités vaudoises, l'analyse est faite à l'échelle parcellaire et permet de classer les parcelles comme construites, partiellement construites (avec potentiel de densification) ou non-construites (libres).

Les réserves tiennent compte des parcelles entièrement libres, ainsi que des parcelles partiellement libres (pondérées à 50% pour tenir compte de la partie bâtie).

Commune	Réserves estimées en zones d'habitations (ha)	Zone à bâtir totale en zones d'habitations (ha)	Pourcentage de réserves en zones d'habitations	
Aigle	partiellement libres	7.7	139.8	15%
	libres	13.7		
Bex	partiellement libres	8.6	136.8	17%
	libres	14.5		
Collombey-Muraz	Partiellement libres ou libres	10.5	180.6	6%
Lavey-Morcles	partiellement libres	1.5	28.3	13%
	libres	2.3		
Massongex	Partiellement libres ou libres	1.7	32.1	5%
Monthey	Partiellement libres ou libres	37.6	301.7	12%
Ollon	partiellement libres	4.7	107.7	18%
	libres	15.0		
Saint-Maurice	Partiellement libres ou libres	13.5	96.4	14%
Total		131.3	1023.4	13%

Tableau 4 : Surfaces des réserves en zone à bâtir (ha)

Au sein du périmètre de Chablais Agglo, les communes disposent donc de réserves en zones d'habitations, évaluées à 13% en moyenne.

Avec des démarches foncières actives et en considérant quelques réductions ponctuelles de zones à bâtir, la croissance dans les réserves existantes (à densité en vigueur) est estimée à 8'000 habitants et 1'200 emplois d'ici 2040¹¹. Des mesures spécifiques de densification devront être prises afin d'augmenter, dans les lieux stratégiques, la capacité d'accueil de l'actuelle zone à bâtir, pour les pôles mixtes comme pour les pôles d'activités.

¹¹ VD : +3'000 habitants et +500 emplois, basé sur le monitoring des zones à bâtir. VS : +5'000 habitants et +1'000 emplois, selon une estimation tendancielle.

Commune	Réserves estimées en zones d'activités (ha)	Zone à bâtir totale en zones d'activités (ha)	Pourcentage de réserves en zones d'activités
Aigle	Partiellement libres 62.4 Libres 60.8	229.3	54%
Bex	Partiellement libres 14.6 Libres 16.9	67.5	47%
Collombey-Muraz	Partiellement libres ou libres 123.1	182.9	67%
Lavey-Morcles	Partiellement libres 1.6 Libres 1.8	5.7	60%
Massongex	Partiellement libres ou libres 1.6	11.1	14%
Monthey	Partiellement libres ou libres 16.5	139.0	12%
Ollon	Partiellement libres 2.0 Libres 6.4	14.6	58%
Saint-Maurice	Partiellement libres ou libres 5.1	32.8	16%
Total	232.2	683.1	46%

Chablais Agglo dispose encore d'importantes réserves en zones d'activités, avec une disponibilité moyenne de 46%. Les principales réserves sont des secteurs stratégiques identifiés comme tels par les Cantons.

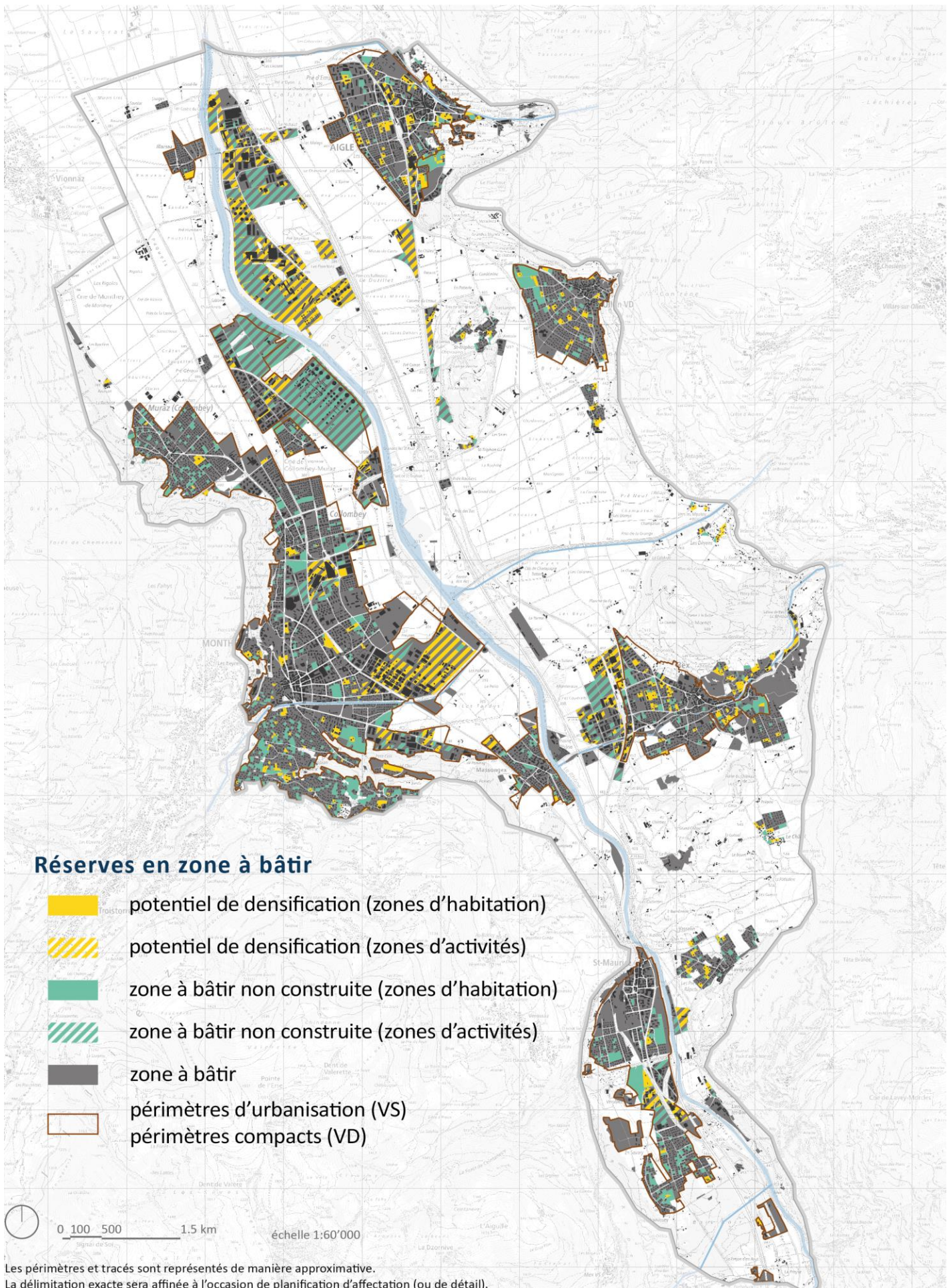


Figure 39 : Réserves en zones à bâtir

Enjeu : Une densification ciblée, respectueuse du cadre de vie et du paysage.

Avec l'affectation en vigueur, les zones à bâtir de l'agglomération totalisent un potentiel d'accueil de nouveaux habitants important, qui reste cependant inférieur aux besoins fixés par les deux plans directeurs cantonaux. Le potentiel est de plus mal réparti : il est insuffisamment priorisé sur les quartiers les mieux desservis par les transports publics ou les plus centraux. Une trop grande partie du potentiel se situe dans les périphéries. Par ailleurs, la densité planifiée est faible en moyenne.

Le défi est de mobiliser le potentiel de densification dans l'ensemble du milieu bâti. Il doit cependant être réalisé en tenant compte de la préservation du cadre de vie et du paysage, en différenciant les quartiers présentant un potentiel important des quartiers au potentiel faible pour garantir une qualité urbaine.

Les zones non bâties ou de faible densité sont au cœur de ces problématiques. Le défi est donc de mobiliser dans un premier temps les réserves existantes situées à l'intérieur du milieu bâti, de prévoir des densifications dans les secteurs stratégiques, mais également de réduire le potentiel des secteurs situés à la périphérie du milieu bâti ou lorsque le niveau de desserte en transports publics est faible.

Une telle rationalisation, réalisée en considérant le territoire comme un système intégré dans lequel création de valeur économique et amélioration du cadre de vie sont harmonieusement couplées, augmentera l'attractivité comparative de l'agglomération et sera donc, in fine, propice au développement de l'emploi.

4.1.5 Emplois, économie et zones d'activités

Emploi

En 2021, l'agglomération du Chablais compte 25'919 emplois répartis comme suit : 3.7% dans le secteur primaire, 27.7% dans le secteur secondaire et 71.4% dans le secteur tertiaire. **Depuis 2015, la croissance des emplois dans l'agglomération a été de +18.6% pour le secteur primaire, +1.1% dans le secondaire et +4.1% dans le tertiaire. En moyenne, ceci correspond à +0.6% par année, tous secteurs confondus.**

Malgré la fermeture de la raffinerie en 2015, les emplois du secondaire se sont stabilisés avec une légère croissance. Ceci répond à un enjeu identifié depuis le PA3.

Le nombre d'emploi/habitant atteint 0.46 en 2021 dans l'agglomération (contre 0.51 en 2017), la croissance de l'emploi ne suivant pas celle de la population. Ceci questionne un enjeu identifié depuis le PA3 de rester au-dessus de 0.5. Alors que l'agglomération fonctionne comme bassin d'emploi régional, il est important de stabiliser le ratio emploi/habitant et même de le réaugmenter.

Lorsqu'on analyse la répartition des emplois au sein de l'agglomération, on observe que **la part importante des emplois (41%) est localisée sur la commune de Monthey**. Depuis 2015, la croissance de l'emploi a été la plus forte à Collombey-Muraz (+505), suivi de Ollon (+198) et Saint-Maurice (+191). Elle est nettement plus faible sur les autres communes et même négative à Monthey. Ces évolutions sont très différentes de la période précédente et restent très dépendantes des grosses entreprises.

Commune	Primaire	Secondaire	Tertiaire	Total (2021)	Évolution annuelle moyenne 2015-2021
Aigle	323	1'500	4'659	6'308 (22.7%)	+0.04%
Bex	219	860	1'784	2'737 (9.8%)	+0.37%
Collombey-Muraz	121	1'097	2'584	3'644 (13.1%)	+2.68%
Lavey-Morcles	24	76	338	417 (1.5%)	+3.25%
Massongex	25	93	247	340 (1.2%)	+2.10%
Monthey	49	3'517	7'946	11'351 (40.8%)	-0.22%
Ollon	229	210	573	951 (3.4%)	+4.38%
Saint-Maurice	31	361	1'742	2'066 (7.4%)	+1.70%
Total	1'021	7'714	19'873	27'814	+0.57%
Total dans le périmètre de Chablais Agglo				25'919¹²	

Tableau 5 : Répartition des emplois entre les communes de l'agglomération (2021) et évolution (source : OFS)

Afin de mieux comprendre les variations d'emplois sectorielles selon les communes, et notamment d'identifier plus précisément les pertes d'emplois, le tableau suivant présente les variations des emplois de chaque commune et pour chaque secteur, entre 2015 et 2021.

Commune	Primaire	Secondaire	Tertiaire	Total
Aigle	+0.5% (+1.5)	+0.3% (+3.8)	+0.1% (+2.7)	0.0% (+2.7)
Bex	+3.6% (+6.5)	0.0% (-0.3)	+0.5% (+8.5)	+0.4% (+9.8)
Collombey-Muraz	-1.2% (-1.5)	+0.2% (+2.7)	+4.2% (+86)	+2.7% (+84.2)
Lavey-Morcles	+8.3% (+1.3)	-0.8% (-0.7)	+4.8% (+12.5)	+3.2% (+11.3)
Massongex	+18.1% (+2.2)	-2.7% (-3.0)	+5.2% (+9.8)	+2.1% (+6.3)
Monthey	+6.0% (+2.2)	+0.1% (+4.5)	-0.4% (-32.3)	-0.2% (-25.0)
Ollon	+8.3% (+12.7)	+6.1% (+9.3)	+2.1% (+10.5)	+4.4% (+33.0)
Saint-Maurice	+9.2% (+1.8)	-0.7% (-2.8)	+2.2% (+33.8)	+1.7% (+31.8)
Total	+3.1% (+26.7)	+0.2% (+13.5)	+0.7% (+131.5)	+0.6% (+154.2)

Tableau 6 : Variations annuelles moyennes des emplois par secteur entre 2015 et 2021 (source : OFS)

Dynamiques économiques spécifiques à l'agglomération

L'analyse des dynamiques spécifiques à l'agglomération renseigne sur les dynamiques de certains secteurs d'activités spécifiques qui peuvent être moteurs ou en difficulté. Elle permet de comprendre quels secteurs d'activités sont spécifiques à l'agglomération du Chablais, et quelles sont leurs dynamiques. Cette analyse permet de déterminer quels secteurs peuvent être effectivement qualifiés de « dynamiques » et quels secteurs sont en « perte de dynamisme ». Pour ce type d'analyse, les emplois « équivalent plein temps » (EPT) ont été sélectionnés, car plus représentatifs des tendances économiques sectorielles.

Pour ce faire, l'indice de localisation des différents secteurs d'activités a été calculé dans le PA4 et sur la base des données 2017. Cet indicateur permet de mesurer la concentration des emplois d'un secteur d'activités dans un périmètre « local » par rapport à un périmètre « global »¹³.

¹² Source : donnée hectométriques OFS 2021.

¹³ L'indice de localisation fait le rapport entre la part des emplois d'un secteur au niveau local par rapport à la part des emplois du même secteur au niveau global. Si le résultat est supérieur à 1, il indique une surreprésentation des emplois au niveau local par rapport au périmètre de référence, et une sous-représentation s'il est inférieur.

L'indice de localisation des secteurs d'activités a été calculé de trois façons distinctes :

- Sur le périmètre de Chablais Agglo par rapport aux cantons de Vaud et du Valais ;
- Sur la partie valaisanne de l'agglomération par rapport au canton du Valais ;
- Sur la partie vaudoise de l'agglomération par rapport au canton de Vaud.

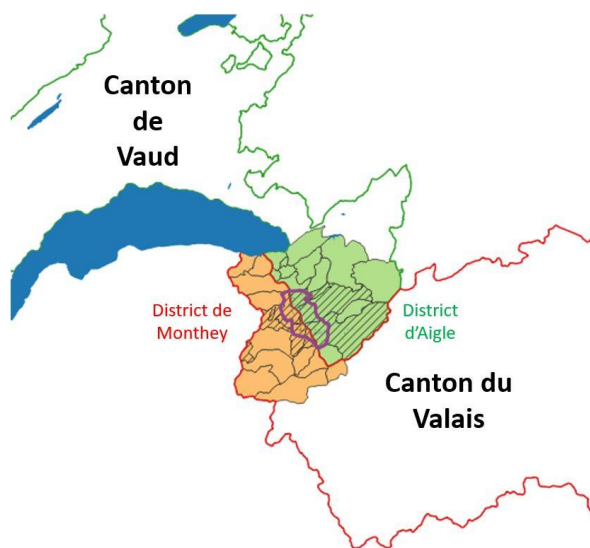


Figure 40 : Périmètres de référence utilisés pour le calcul des indices de localisation des différents secteurs d'activités.

Pouvoir distinguer la surreprésentation de certains secteurs d'activités à la fois globalement, mais aussi en distinguant la partie valaisanne et la partie vaudoise de l'agglomération, a pour objectif de mettre en avant les éventuelles disparités en matière de localisation des activités, voire de promotion économique, entre les deux cantons.

Le graphique qui suit présente les trois indices calculés parallèlement et la part des emplois (EPT) que représentent ces secteurs dans le périmètre de Chablais Agglo. Les secteurs retenus regroupent 93% de la totalité des emplois du périmètre. Les secteurs suivants n'ont donc pas été retenus, car largement sous-représentés dans le périmètre : commerce de gros, finance, édition, informatique, télécommunication, services supérieurs de gestion et hôtellerie.

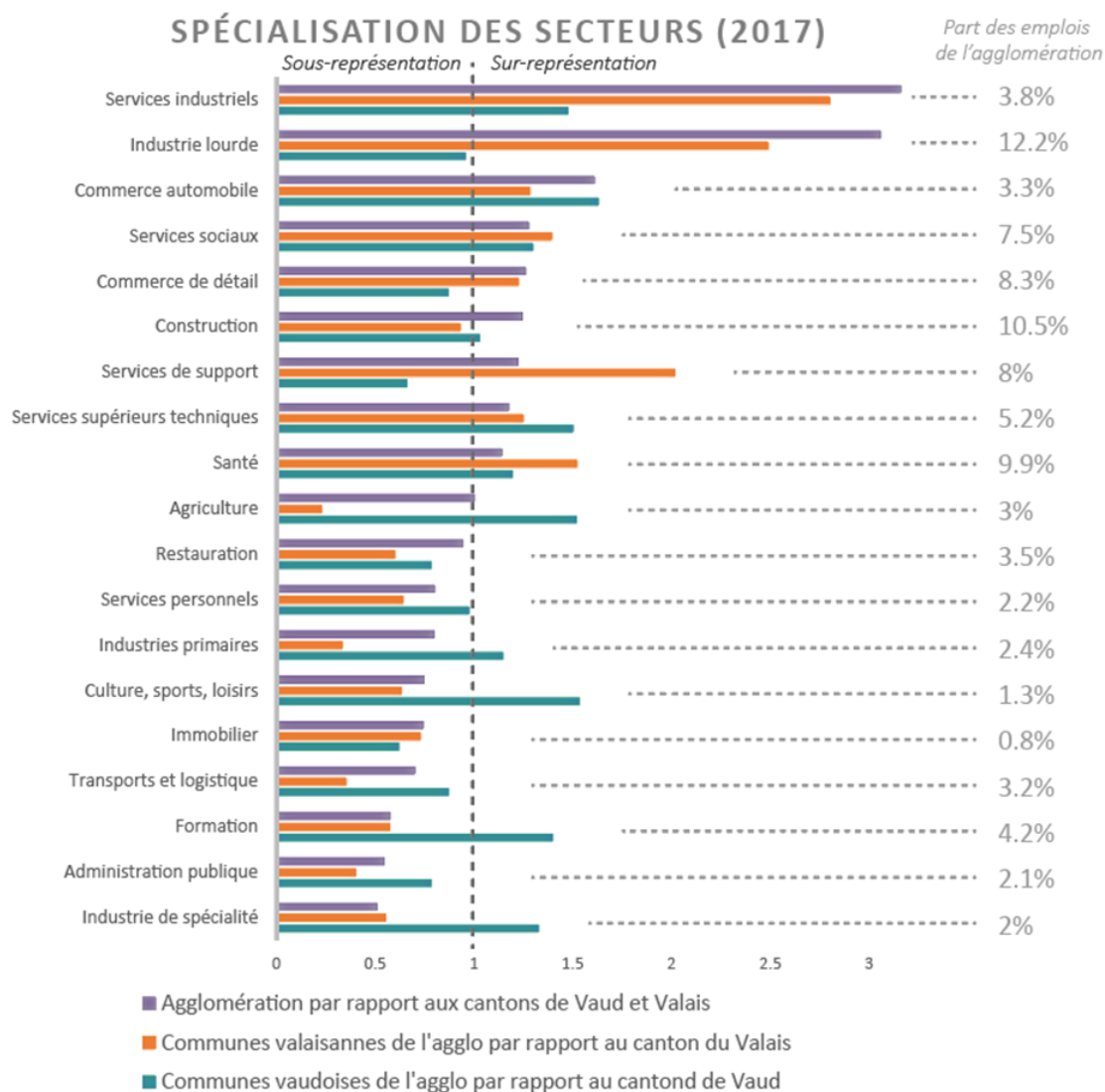


Figure 41 : Secteurs d'activités spécifiques à l'agglomération Chablais (selon quotient de localisation 2017)

Certains secteurs d'activités apparaissent logiquement comme étant spécifiques à toute agglomération, comme les services sociaux, le commerce de détail, les services de support, la restauration. On note toutefois une surreprésentation importante des emplois dans les services industriels et l'industrie lourde, notamment côté valaisan. Le secteur de la santé apparaît aussi préférentiellement localisé dans la partie valaisanne. Les services supérieurs techniques, l'agriculture, les services personnels, l'industrie primaire, les activités de culture, sport, loisir, la formation et l'industrie de spécialité sont préférentiellement localisés dans la partie vaudoise de l'agglomération. Sous cet angle d'analyse, l'agglomération du Chablais apparaît donc à la fois comme un centre urbain du fait de certaines activités, mais confirme également la forte industrialisation de son tissu économique en 2017 malgré les pertes d'emplois observées sur la période d'analyse.

Pour entrer dans une analyse plus locale, il est possible d'identifier la dynamique des secteurs d'activités économiques entre un centre et sa région périphérique, ou son « bassin de vie ». Dans le cas de l'agglomération du Chablais, ces dynamiques ont été identifiées en croisant l'évolution des emplois entre 2013 et 2017 avec l'évolution de l'indice de localisation de l'agglomération par rapport à sa région périphérique.

On peut ainsi identifier :

- Les secteurs dynamiques : les emplois ont augmenté, ainsi que la concentration de ces activités dans l'agglomération par rapport à la région ;
- Les secteurs en régression : les emplois ont diminué, tout comme la concentration de ces activités dans l'agglomération par rapport à la région de référence ;
- Les secteurs en concentration : les emplois ont diminué, mais la concentration de ces activités a augmenté dans l'agglomération par rapport à la région de référence ;
- Les secteurs en détente : les emplois ont augmenté, mais la concentration de ces activités a diminué dans l'agglomération par rapport à la région de référence.

Le graphique qui suit illustre ces tendances sur la base des secteurs d'activités les plus importants en emplois (EPT) dans le périmètre de Chablais Agglo (taille des cercles), ce qui totalise 95% des emplois (EPT) totaux. Les secteurs spécifiques à l'agglomération déjà identifiés ont été mis en évidence pour évaluer leur situation par rapport aux résultats précédents.

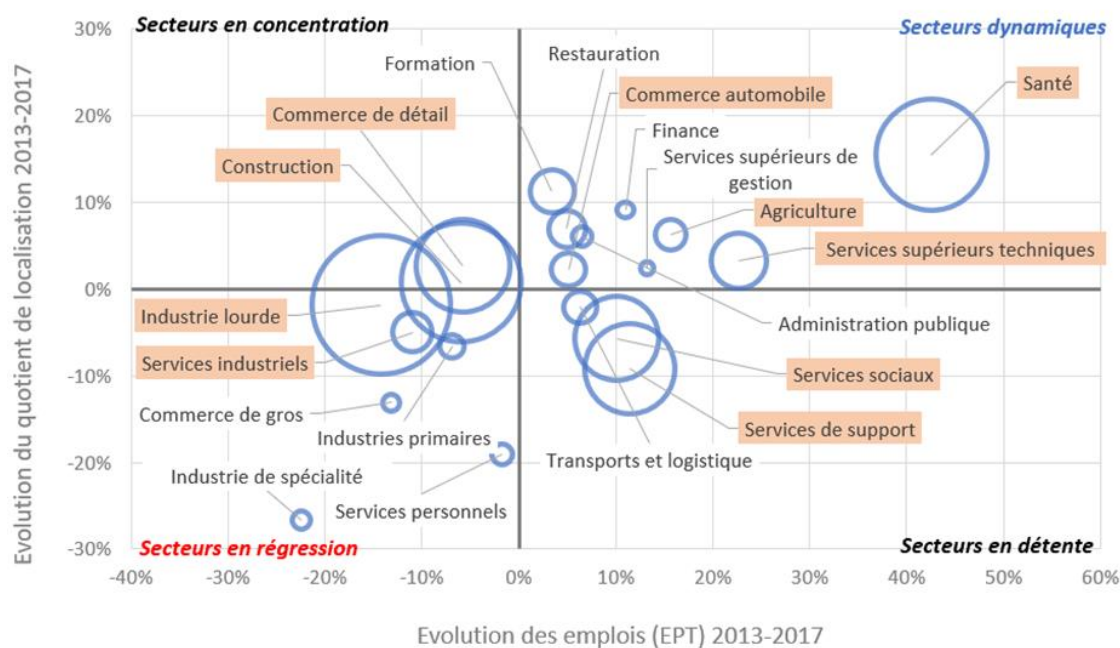


Figure 42 : Dynamiques des secteurs d'activités de l'agglomération du Chablais entre 2013 et 2017

On observe ainsi que plusieurs secteurs spécifiques à l'agglomération sont sensiblement en régression : services industriels (3.8% des EPT), industrie lourde (12.2% des EPT). L'industrie de spécialité et l'industrie primaire sont cependant plus impactées (4.4% des EPT réunis). La construction (10.5% des EPT) et le commerce de détail (8.3% des EPT) apparaissent en concentration dans l'agglomération par rapport à la périphérie, même s'ils perdent sensiblement des emplois. En revanche, les activités tertiaires restent dynamiques : la santé (9.9% des EPT) et les services supérieurs techniques (5.2% des EPT) notamment, mais aussi les autres secteurs tertiaires. Les services sociaux (7.5% des EPT) et les services de support (8% des EPT) sont en détente : ils se développent dans la périphérie de l'agglomération.

On peut également observer la situation intéressante de l'agriculture, qui rejoint l'évolution positive du secteur primaire constatée précédemment. Dans le cadre de ce secteur, ce sont les activités de culture de fruits, de vigne et de légumes qui ont enregistré une augmentation des emplois significative (+96 emplois sur ces trois secteurs) alors que l'élevage d'animaux a perdu des emplois.

Enjeu : Une attractivité économique préservée et un tissu industriel en mutation.

Le ratio de 0.5 emploi par habitant est maintenu dans l'agglomération, mais il est en diminution régulière puisque l'emploi croît moins vite que la population. Dans ce cadre, le tissu industriel représente un fort potentiel pour l'agglomération.

A l'échelle régionale, l'agglomération constitue le pôle d'emploi principal, les vallées latérales présentant des ratios d'emploi par habitant d'environ 0.3.

Le défi à relever concerne la dynamisation de l'emploi pour limiter l'érosion du ratio habitant-emploi à l'échelle de l'agglomération et de la région, dans le secteur industriel en particulier. Son avenir va dépendre des conditions cadres : soutien à l'attractivité économique de l'agglomération et des régions, accompagnement de l'évolution du tissu industriel, promotion des activités secondaires, revalorisation des friches industrielles et réserves foncières, complémentarité avec les activités de l'Arc lémanique, tendances plus globales. Le développement économique des territoires doit contribuer au maintien de la qualité de vie de l'agglomération, tout en respectant la qualité et la cohérence du tissu urbain. De façon réciproque, le renforcement de la qualité de l'urbanisation augmentera l'attractivité économique de la région.

Par ailleurs, la crise actuelle concernant la mondialisation et l'externalisation de certaines de nos activités pourrait, dans les prochaines années, induire des phénomènes de relocalisation de certaines activités économiques, dont une production industrielle plus locale.

Approche « économie territoriale » et zones d'activités

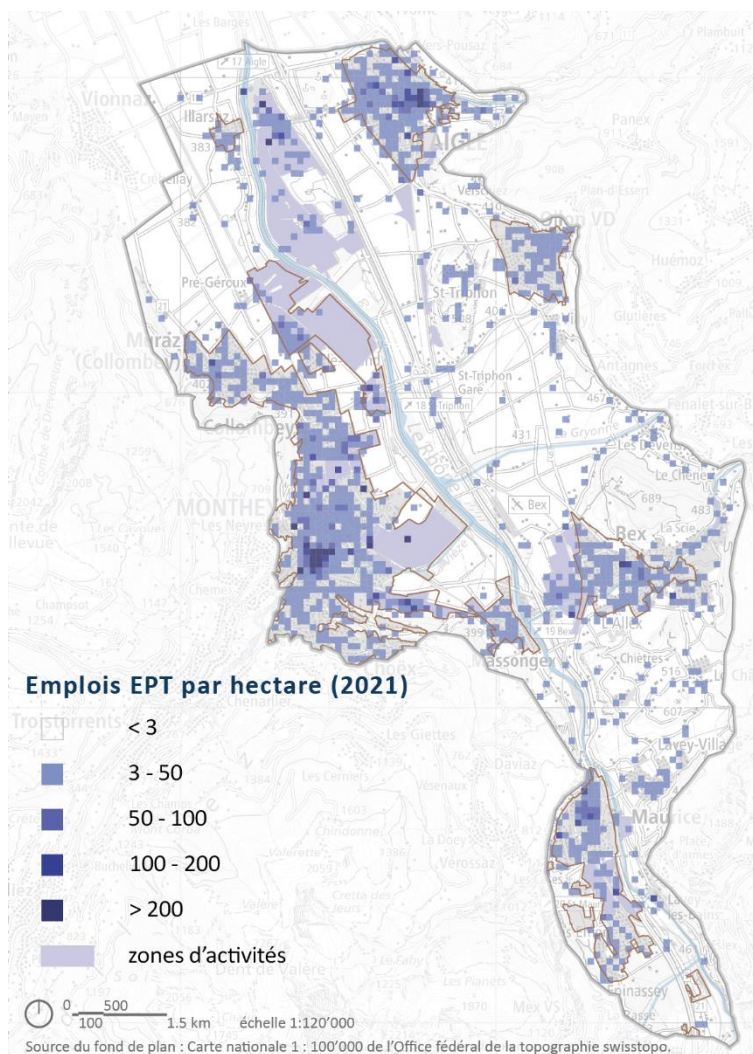


Figure 43 : Densité d'équivalents plein temps par hectare dans l'agglomération

L'analyse de la **répartition des emplois totaux par hectare à l'échelle du périmètre de Chablais Agglo** montre **plusieurs centralités bien distinctes**, qui ne coïncident pas forcément avec la localisation des zones d'activités. Tout d'abord, les centres urbains de Monthey, Aigle, Bex et Saint-Maurice présentent les concentrations d'emplois les plus importantes, suivies de Collombey-Muraz, Ollon, Lavey et Massongex. Ensuite, on observe des densités significatives dans les zones industrielles de l'agglomération, parfois incluses dans le développement urbain ou plus en périphérie. L'enjeu de pouvoir articuler ces centralités, en lien avec l'habitat et la mobilité sans pour autant nuire aux espaces naturels, apparaît alors primordial.

Les dernières approches en économie territoriale¹⁴ ont montré, en particulier dans les agglomérations suisses, que les moteurs du développement territorial reposent sur l'interaction entre types d'activités économiques, à savoir :

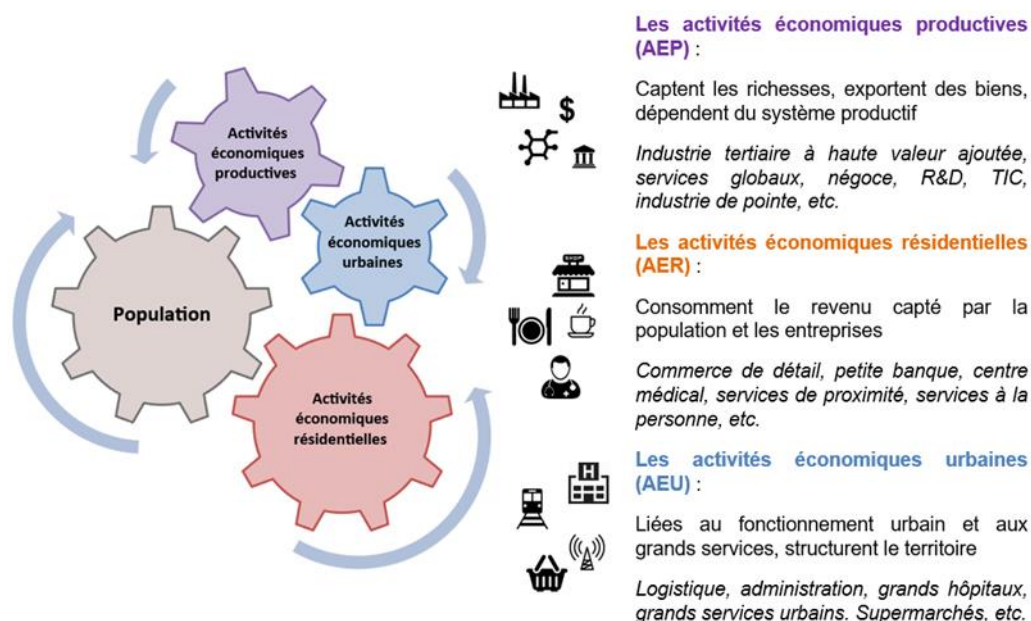


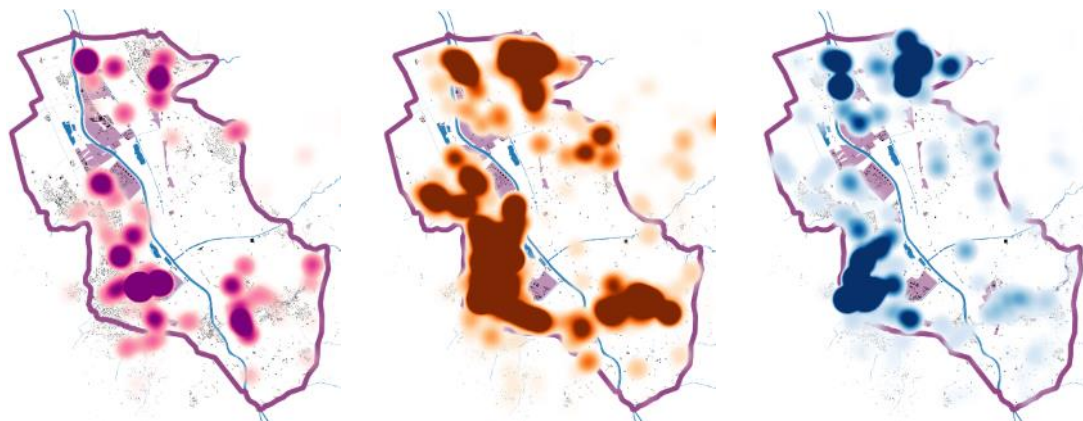
Figure 44 : Typologie d'activités économiques (CBRE - iConsulting)

Dans le cadre de cette approche, la population apparaît à la fois comme la résultante de l'attractivité économique d'un territoire, attirée par les opportunités d'emplois et le revenu, notamment des activités productives, et à la fois comme l'une des causes de la localisation de certaines activités, notamment résidentielles et certaines fonctions urbaines.

Cette approche n'est pas déconnectée de l'approche sectorielle usuelle (NOGA), mais elle repose sur la prise en compte des caractéristiques des établissements d'activités et non plus des seuls emplois. Par exemple, un cabinet médical est identifié comme étant une activité « résidentielle » alors qu'un hôpital est identifié comme étant une activité urbaine, bien qu'ils appartiennent au même secteur d'activités (santé). Plus loin encore, une petite manufacture est une industrie résidentielle puisqu'elle répond en grande partie à une demande locale, une grande manufacture est considérée comme une activité productive puisqu'elle dessert certainement une aire de marché bien plus large. Cette approche se veut plus pragmatique, proche des réalités socioéconomiques des territoires, répondant aux besoins du développement territorial et de la promotion économique.

¹⁴ Notamment les méthodes d'analyse développées au niveau suisse et régional par le Groupe de Recherche en Economie territoriale (GRET) à l'Université de Neuchâtel (Crevoisier, Sagesseman).

Lorsqu'on applique cette approche à l'agglomération du Chablais, on voit apparaître un véritable écosystème territorial où se localise distinctement chaque famille d'entreprises, parfois de façon complémentaire voire en synergie, ou alors distinctement :



Activités productives : 3'780 EPT
(18% des EPT).

Activités résidentielles : 11'234
EPT (54% des EPT).

Activités urbaines : 5'165 EPT
(25% des EPT).

Figure 45 : Densité des établissements productifs, résidentiels et urbains en 2017 (rayon de 500 m, plafond à 50 EPT)

Tout l'enjeu pour une planification durable des territoires d'agglomération est de gérer et de planifier au mieux l'équilibre entre ces familles d'activités en lien avec la croissance de population. Un déséquilibre entre ces composantes peut aboutir à des dynamiques non durables d'appauvrissement des régions, de fuite de richesses ou de fragilisation du tissu économique (mono-fonctionnalité, zone dortoir, etc.).

Ci-dessous, **la dynamique des emplois de l'agglomération montre un changement structurel important du tissu économique**, qui confirme les tendances déjà observées. La part des activités productives a progressivement diminué en faveur des activités résidentielles et urbaines. Comme il a été abordé, l'agglomération a connu une certaine désindustrialisation, mais son tissu économique s'est aussi modifié avec l'arrivée de nouvelles populations, ce qui a induit le développement d'activités résidentielles et urbaines pour répondre aux besoins des territoires.

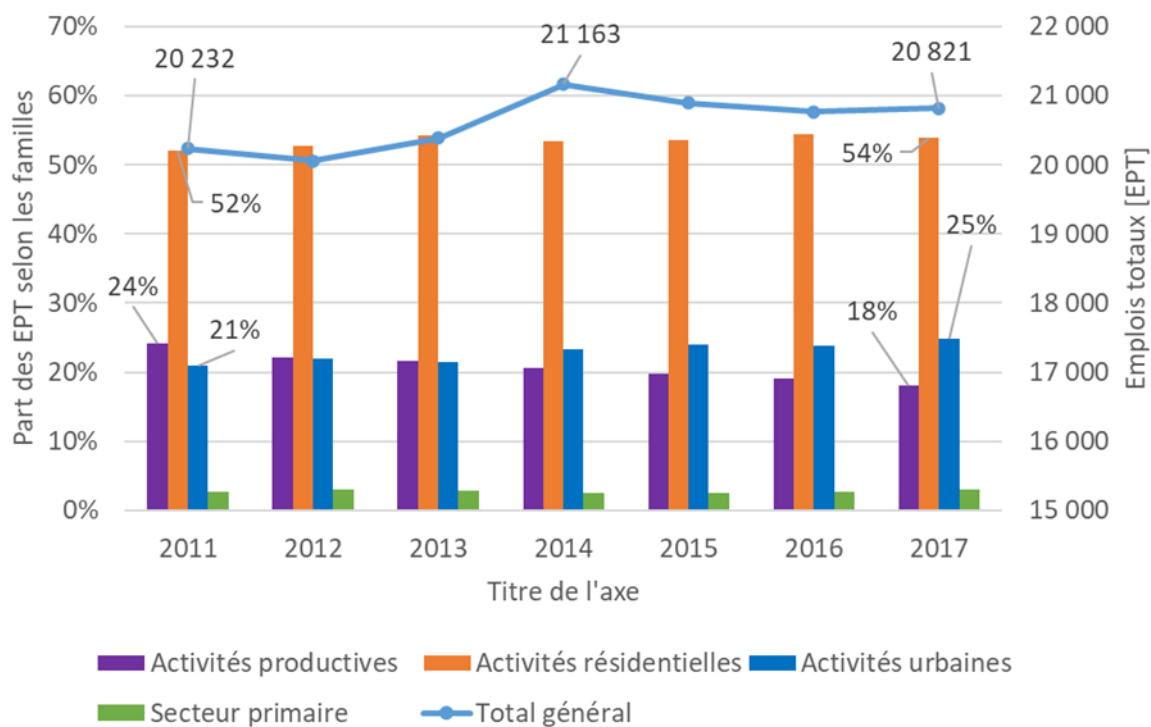


Figure 46 : Evolution de la part des emplois (EPT) selon l'approche économie territoriale

Dans le cadre de cette dynamique, les zones d'activités ont un rôle essentiel dans la localisation de certains types d'entreprises, notamment dans la production et la circulation des richesses dans les territoires de l'agglomération. En effet, **parmi les 20'821 EPT de l'agglomération en 2017, 35% sont localisés dans les zones d'activités (industrielles, tertiaires, commerciales, artisanales), notamment 78% des activités productives, 25% des activités résidentielles et 22% des activités urbaines.**

Le tableau qui suit présente l'évolution des trois familles d'entreprises dans les zones d'activités de l'agglomération sur l'ensemble de la période 2013-2017.

Famille d'activités	Emplois (EPT)	Evolution zones d'activités de l'agglomération	Evolution zones d'activités valaisannes	Evolution zones d'activités vaudoises
Activités productives	2953.5 (42.3%)	-18% (-629.2)	-18% (-495.8)	-16% (-133.4)
Activités résidentielles	2'775.2 (39.8%)	+8% (+209.2)	+6% (+89.6)	+11% (+119.6)
Activités urbaines	1'160.6 (16.6%)	+6% (+68.4)	+3% (+16)	+9% (+52.4)
Secteur primaire	88.5 (1.3%)	-	-	-
Total	6977.6 EPT	-4% (-310)	-8% (-391.7%)	+3% (+81.6)

Tableau 7 : Evolution des familles d'activités dans les zones d'activités de l'agglomération

Les tendances observées dans les zones d'activités rejoignent celles qui ont été observées à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Entre 2013 et 2017, les zones d'activités ont perdu des activités productives essentiellement. Comme attendu, cette perte s'est accentuée du côté valaisan de l'agglomération, mais

elle était tout de même importante du côté vaudois. Quant aux activités résidentielles, elles ont été en forte progression, et dans une moindre mesure les activités urbaines.

Afin de pouvoir mieux apprécier la dynamique des zones d'activités présentes dans l'agglomération, la typologie « économie territoriale » a été déclinée de façon plus fine pour illustrer les secteurs d'activités concernés dans le moteur économique du développement territorial.

Plus directement par rapport aux zones d'activités, on imagine bien que certains types d'entreprises s'y localisent plus favorablement que d'autres. Néanmoins, la concurrence existe et certaines entreprises qui seraient compatibles avec le logement et la densification préfèrent se localiser en zone d'activités pour des questions de prix, de règles de constructions adaptées et de mobilité (stationnement disponible par exemple, accès autoroutier). L'un des enjeux à venir en matière de gestion

des zones d'activités sera non seulement d'optimiser l'utilisation du sol, mais aussi d'assurer la dynamique du système économique régional en orientant de façon durable la localisation des entreprises dans la logique de « la bonne activité au bon endroit ».

Pour illustrer cette typologie, on peut voir ci-dessous la composition du tissu économique des zones d'activités de l'agglomération sur la base des emplois (EPT). On observe la forte présence des activités productives exportatrices (42%), mais aucune activité productive tertiaire (ce qui est favorable du fait de l'affectation souhaitée). Les activités résidentielles occupent néanmoins une place importante avec le petit artisanat (20%) et les services de proximité (12%), puis les commerces de proximité (8%). Pour les activités urbaines, on observe une forte part des services urbains (10%) suivi des grands commerces (6%).

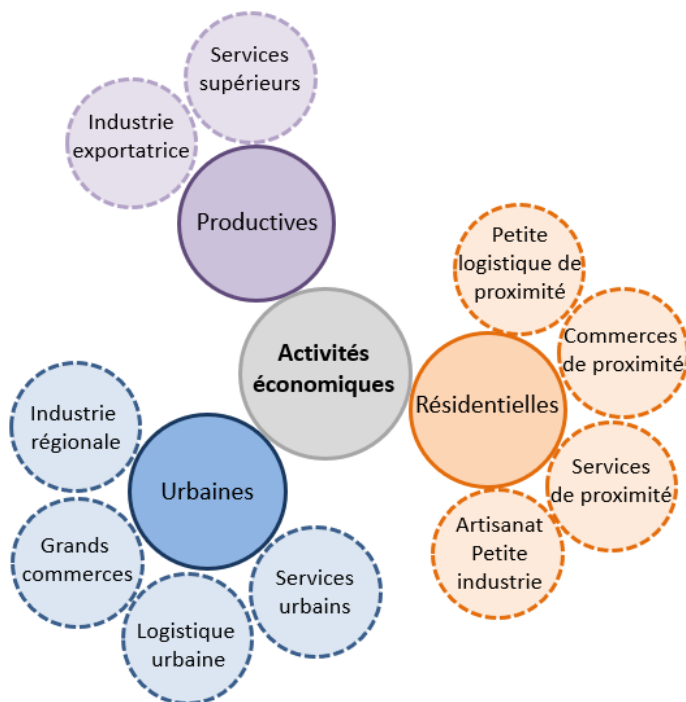


Figure 47 : Part des familles d'activités "économie territoriale" dans les zones d'activités et évolutions selon l'approche économie territoriale et évolutions 2013-2017

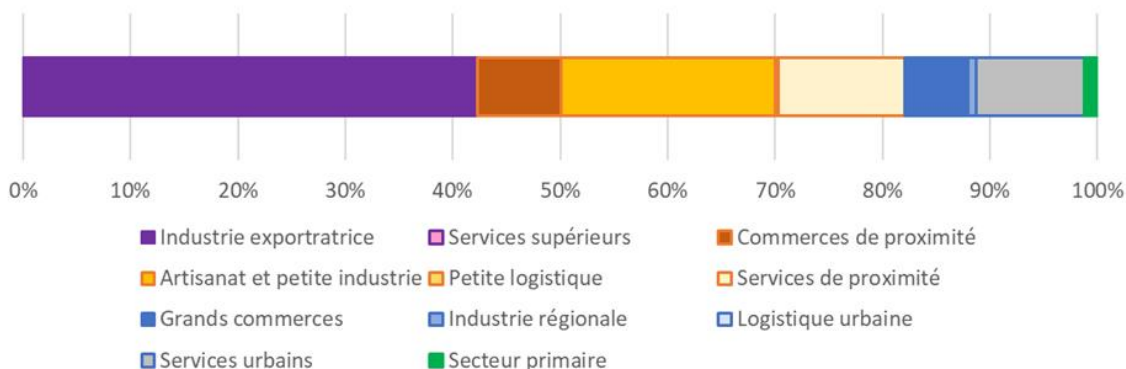


Figure 48 : Composition fine du tissu économique des zones d'activités selon l'approche économie territoriale (EPT, 2017)

Bilan global des zones d'activités

Les réserves identifiées sont importantes, notamment sur la partie valaisanne de l'agglomération. Leur potentiel doit être inscrit dans une réflexion offre-demande, non seulement du point de vue quantitatif mais surtout du point de vue qualitatif (centralité, accessibilité, clusters, dangers naturels, densités, maîtrise foncière, etc.) au regard des besoins des différents types d'entreprises et des scénarios de croissance réalistes.

Néanmoins, le présent chapitre montre que l'agglomération du Chablais présente un potentiel industriel important et que les densités observées correspondent aux activités déjà en place, quand bien même le tissu industriel est en pleine mutation. Pour préserver ce type d'activités, il s'agit **d'optimiser l'utilisation du sol** dans l'optique de préserver le paysage et de densifier en priorité les secteurs les mieux desservis par les transports publics. La densification de ces zones d'activités et l'augmentation du nombre d'emplois doivent être adaptées au type d'activités souhaitées dans la région.

Par ailleurs, une coordination est nécessaire entre les zones d'activités hors centre urbain et celles à proximité des centres. Il peut s'avérer bienvenu d'un point de vue économique et **pour la mixité et la vitalité des centres d'y maintenir certaines activités artisanales pourvoyeuses d'emplois et de services à proximité directe**. Une mixité d'activités secondaires compatibles avec le tertiaire peut être envisagée.

Enjeu : Des zones industrielles focalisées sur les activités productives.

Les zones industrielles sont un moteur de l'économie de l'agglomération. Elles concentrent la majorité des activités qui produisent le revenu des territoires et contribuent au développement économique régional, en lien avec la croissance de population et le développement des activités économiques induites.

Le défi est d'orienter judicieusement le développement de ces territoires, en y assurant les potentiels en faveur de développement des entreprises focalisées sur les activités productives industrielles, mais aussi les activités urbaines et résidentielles de nature industrielle, notamment l'artisanat et la petite industrie de proximité. Les autres activités devraient trouver en priorité leur place en mixité dans le tissu urbain, suivant la logique de « la bonne activité au bon endroit ».

La problématique du développement et de la gestion des zones d'activités doit considérer les enjeux environnementaux liés aux surfaces d'activités et à l'activité de certaines entreprises en particulier. Une pesée des intérêts sera nécessaire.

4.1.6 Installations à forte fréquentation

Situation actuelle

Les centres-villes d'Aigle et de Monthey bénéficient d'une offre commerciale importante et bien située, qui renforce le caractère de centre régional de ces localités. Toutefois, **plusieurs installations commerciales à forte fréquentation (ICFF), selon la dénomination du canton de Vaud, ou installations générant un trafic important (IGT), selon le canton du Valais, sont situées en périphérie des centralités** (à l'exception du centre Manor de Monthey) et peuvent créer une dévitalisation de celles-ci. Il s'agit en particulier de¹⁵ :

- La zone commerciale de Collombey-Muraz ;

¹⁵ A noter que le théâtre du Crochetan à Monthey (mentionné dans le chapitre précédent sur les équipements collectifs régionaux) est considéré comme un IGT et cité nommément dans la fiche C.7 du PDC).

- Le centre commercial Migros et les commerces non alimentaires dans la zone industrielle d'Aigle.

Si ces deux secteurs commerciaux sont desservis par les transports publics, les cadences sont peu attractives et peu concurrentielles par rapport à la desserte automobile. Le centre commercial Migros d'Aigle est desservi par le réseau urbain de la commune d'Aigle et la zone commerciale de Collombey par une ligne urbaine depuis décembre 2011.

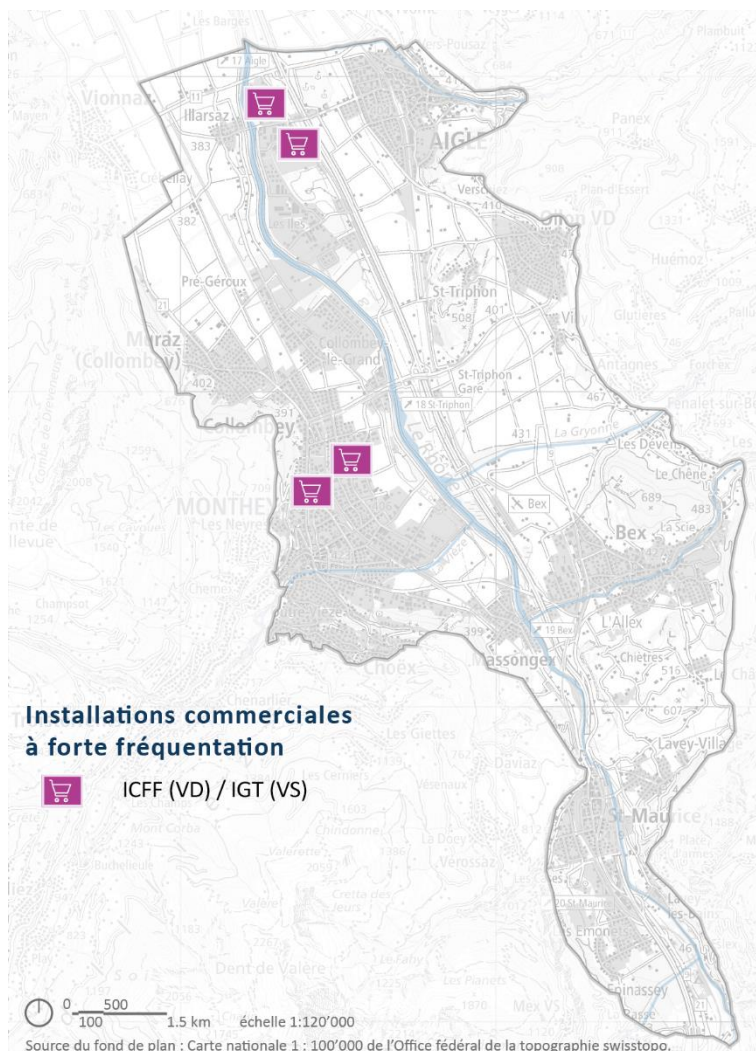


Figure 49 : ICFF/IGT

Lorsqu'elles existent, les conditions d'accès en mobilité douce, ainsi que la qualité des espaces collectifs d'accompagnement sont faibles voire dissuasives pour les usagers.

Les communes ont pris des premières dispositions pour limiter fortement l'implantation de nouvelles ICFF/IGT en dehors des centres urbains. En effet, les réglementations de plusieurs zones concernées excluent désormais l'implantation de tels équipements, sous réserve des commerces de gros. De plus, les plans directeurs cantonaux définissent les conditions d'implantation de ces installations¹⁶, posant des conditions à l'implantation d'ICFF/IGT.

¹⁶ Mesure D13 du PDCn VD et C.7 du Pdc VS.

Enjeu : Des installations à forte fréquentation à intégrer dans les centres urbains.

Les installations à forte fréquentation ont un impact important sur le territoire, notamment en termes de mobilité individuelle. Le développement de telles installations en périphérie de ville est un héritage du passé.

Le défi principal est de renforcer les liaisons de transports publics et de mobilité douce afin de favoriser une accessibilité multimodale, pour les installations existantes.

Pour les éventuelles nouvelles installations, celles-ci doivent en priorité s'implanter dans les centres urbains, sous réserve des commerces de gros. Elles ne doivent pas prêter la valorisation des pôles d'activités, ni le développement des centres-villes. Leur implantation doit être coordonnée à l'échelle régionale et être accompagnée d'un concept de mobilité.

4.1.7 Centre villes historiques et espaces publics

Centres villes historiques

Les centres-villes principaux sont à appréhender de manière particulière en raison de leur double fonction : résidentielle et représentative. En effet, ils regroupent une part importante de logements, mais également des services, commerces, espaces publics, ainsi que des offres en matière de culture, loisirs et tourisme les faisant rayonner au-delà de leurs limites et fondant leur identité urbaine.

Par ailleurs, une grande partie de ces centres possèdent une haute valeur patrimoniale qu'il s'agira de protéger et de maintenir dans le contexte de développement de l'agglomération. Ces structures urbaines, témoins du passé, sont souvent représentées dans l'imaginaire collectif comme l'identité matérielle d'un lieu ainsi que son âme, à maintenir et rénover de manière qualitative.

Les communes travaillent au maintien de l'attractivité des centres-villes. Ceci passe par :

- Maintenir et renforcer leurs qualités urbaines (densité, mixité, diversité programmatique) tout en respectant leur identité propre ;
- Accompagner leur développement en cadrant l'évolution des tissus bâtis environnants pour que ces derniers puissent progressivement devenir partie prenante du fonctionnement des centres-villes ;
- Requalifier, restructurer, densifier et décloisonner les friches subsistant dans certaines centralités qui entravent la continuité des espaces publics et péjorent le potentiel d'accueil des centralités en termes d'habitants et d'emplois ;
- De plus, une attention particulière doit être portée à la qualité du cadre de vie dans les centralités (espaces publics agréables, préservation des nuisances, ...) et à l'amélioration des liaisons entre elles (transports publics, mobilité douce).

Espaces publics

En raison de la polycentralité de l'agglomération, et de la relative petite échelle des villes qui la composent, il n'y a pas de véritable espace public d'agglomération intra-urbain en tant que point de convergence régulier et habituel pour les habitants. Ce rôle est plutôt joué par la plaine agricole, les rives des cours d'eau (en particulier du Rhône) et les coteaux, situés à proximité directe des habitations et associés aux activités de loisirs et de délasserement. Malgré la présence de nombreux itinéraires pédestres et cyclables, ces espaces ne doivent pas être considérés comme des espaces publics urbains, mais comme des espaces multifonctionnels intégrant une activité de loisirs et détente.

Plus d'une centaine d'espaces publics intra-urbains (130) ont été répertoriés à l'échelle de l'agglomération. La carte ci-dessous permet de constater que ceux-ci sont suffisamment diversifiés mais tendent à se concentrer dans les centres de localités.

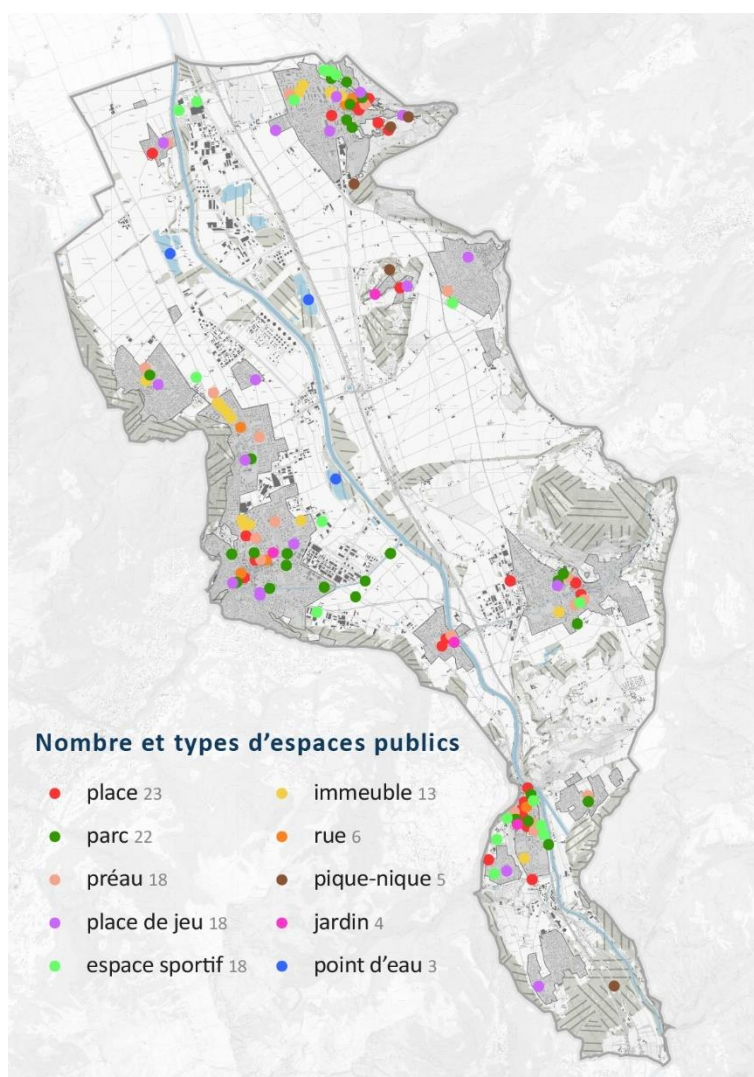


Figure 50 : Répartition des types d'espaces publics dans l'agglomération (source : Laetitia Leubaz)

Les parcs (22) sont le type d'espace public urbain le plus prédominant au sein de l'agglomération. Plusieurs espaces verts soigneusement aménagés sont utilisés par les riverains pour leurs loisirs quotidiens, à l'exemple du parc du Crochetan à Monthey ou des rives de la Grande-Eau à Aigle. Ces espaces sont souvent proches des centres historiques, et font une large place à la nature. Leur taille est limitée par l'urbanisation, qui peut même exercer une certaine pression sur leur qualité.

Les espaces sportifs accessibles au public (18) de toutes les communes de l'agglomération offrent un potentiel d'espace public qui reste encore insuffisamment exploité, en raison d'une localisation périphérique (Collombey-Muraz, Monthey) ou d'un manque de perméabilité avec le tissu urbain (Aigle, Bex, Saint-Maurice). Une meilleure gestion des accès et du stationnement aux abords des zones sportives permettrait de rattacher ces équipements à la ville et d'offrir des surfaces à réaménager.

Les préaux (18) offrent, à l'échelle des quartiers, des espaces de jeux et de détente pour les habitants. Bien que cette situation soit intéressante, elle peut exclure certains usages ou usagers durant les périodes

d'activité scolaire. Elle peut également poser des problèmes de sécurité en soirée ou durant les vacances, aux abords des bâtiments publics. De plus, le rapport sur les espaces publics de l'agglomération identifie les préaux comme les espaces les moins qualitatifs, conjointement avec les interfaces des gares (qualité et quantité de végétation jugées insuffisantes).

Concernant les rues des centres historiques, la majorité d'entre elles a déjà fait l'objet d'un réaménagement en zones piétonnes, zones 20 ou 30, avec un souci de qualité et de convivialité. La réduction combinée de la vitesse de circulation et de la quantité de trafic automobile a permis de restituer de l'espace pour les piétons, de créer des espaces d'arrêt et d'échange dont profitent les commerces.

En dehors des noyaux historiques, les aménagements qualitatifs des voiries sont rares, et principalement concentrés sur les liaisons ville-gare (p. ex. travaux récents à Monthey). Dans le reste de l'agglomération, les rues sont aménagées selon un modèle fonctionnel fondé sur la circulation automobile : chaussées larges, stationnement fréquent sur voirie, trottoirs avec une largeur souvent minimale. Dans certains secteurs, les alignements généreux ont permis de conserver des espaces libres qui pourraient être aménagés autrement (p. ex. rue des Dents-du-Midi à Collombey-Muraz, route d'Evian à Aigle).

Malgré les bémols évoqués ci-dessus, la carte suivante montre qu'un espace public de qualité suffisante (note de « ok » à « très satisfaisant ») est accessible en 5 minutes ou moins depuis la majorité des espaces bâtis de l'agglomération. Les communes d'Aigle et Monthey, seules à disposer de plans directeurs en lien avec cette thématique, offrent même des espaces jugés très satisfaisants. Pour autant, cela ne signifie pas que tous les espaces publics situés au sein des poches jaunes et vertes sont jugés satisfaisants, ni ne garantit des conditions idéales sur les cinq minutes de déplacement pour s'y rendre. Ces espaces, même d'une grande qualité, peuvent par exemple se trouver entourés d'un îlot de chaleur.

De manière générale, les espaces publics de qualité sont facilement accessibles depuis les centres de localités et les zones bâties denses. Dans les quartiers résidentiels de faible densité, l'espace public se réduit souvent à l'espace de circulation. Il se caractérise par un revêtement uniforme en bitume et une délimitation stricte des parcelles privées (haies, murets, clôtures). Les aménagements sont avant tout fonctionnels (stationnement, trottoirs, passage pour piétons) et quelques éléments anecdotiques surgissent lorsque la place le permet (moloks, coffrets techniques, bancs, bacs à fleurs). Cette situation est totalement insatisfaisante du point de vue du piéton, qui se sent au mieux exclu et au pire en danger. Des améliorations sur le nombre d'espaces et leur qualité sont nécessaires, notamment en instaurant des zones de rencontre ou en aménageant des trottoirs élargis et partagés. Quant aux aménagements dans les zones industrielles et mixtes, ils sont insuffisants voire inexistantes.

Certaines zones situées en périphérie du milieu bâti ne disposent pas d'espaces publics accessibles en 5 minutes. Elles sont en revanche en lien plus direct avec les grands espaces naturels de l'agglomération, milieux privilégiés pour les activités de délasserment et de loisirs.

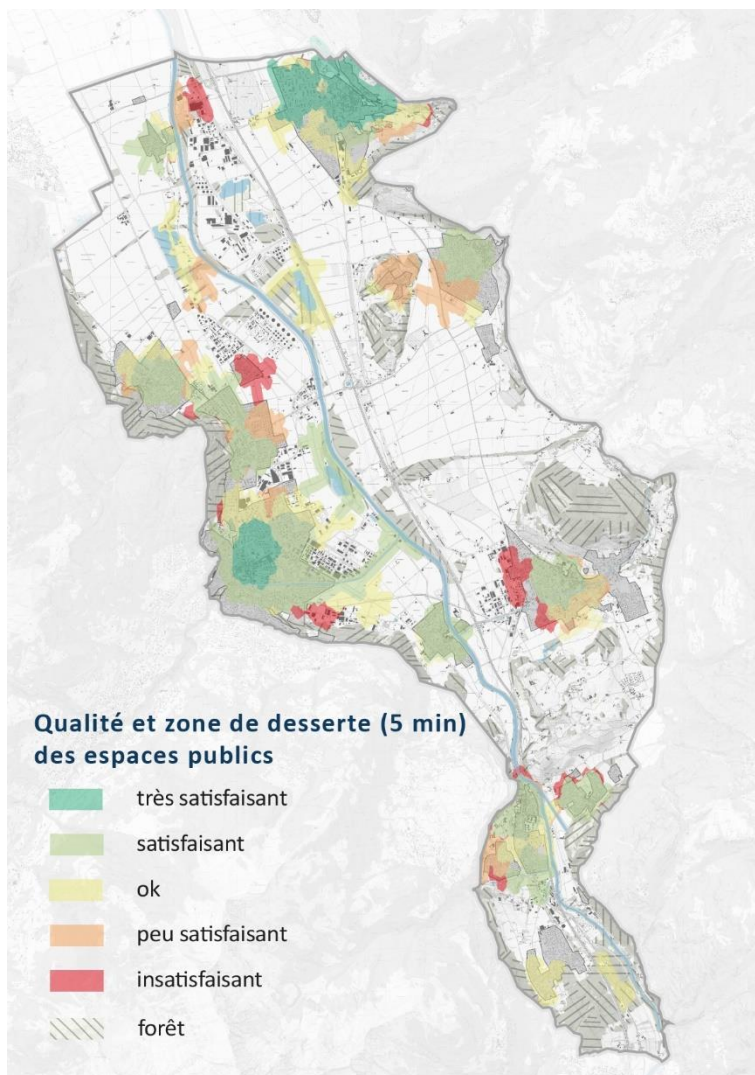


Figure 51 : Qualité et zone de desserte des espaces publics (source : Laetitia Leubaz)

Enjeu : La mise en valeur du patrimoine bâti dans les espaces urbains.

Le territoire de l'agglomération intègre un patrimoine bâti de qualité : Aigle, Bex, Ollon, St-Triphon et Saint-Maurice sont des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS). Collombey, Massongex, Monthey et d'autres sites sont d'importance régionale. Ces sites présentent des qualités d'ensemble, sont riches en bâtiments historiques aux qualités patrimoniales reconnues et disposent d'espaces publics de grande qualité et très attractifs.

Le défi est de faire vivre et évoluer ces sites qui regroupent une part importante de logements, services, commerces, équipements publics, tout en préservant leurs qualités patrimoniales. L'aménagement de l'espace public y revêt une importance particulière.

4.2 Mobilité

4.2.1 Mobilité générale

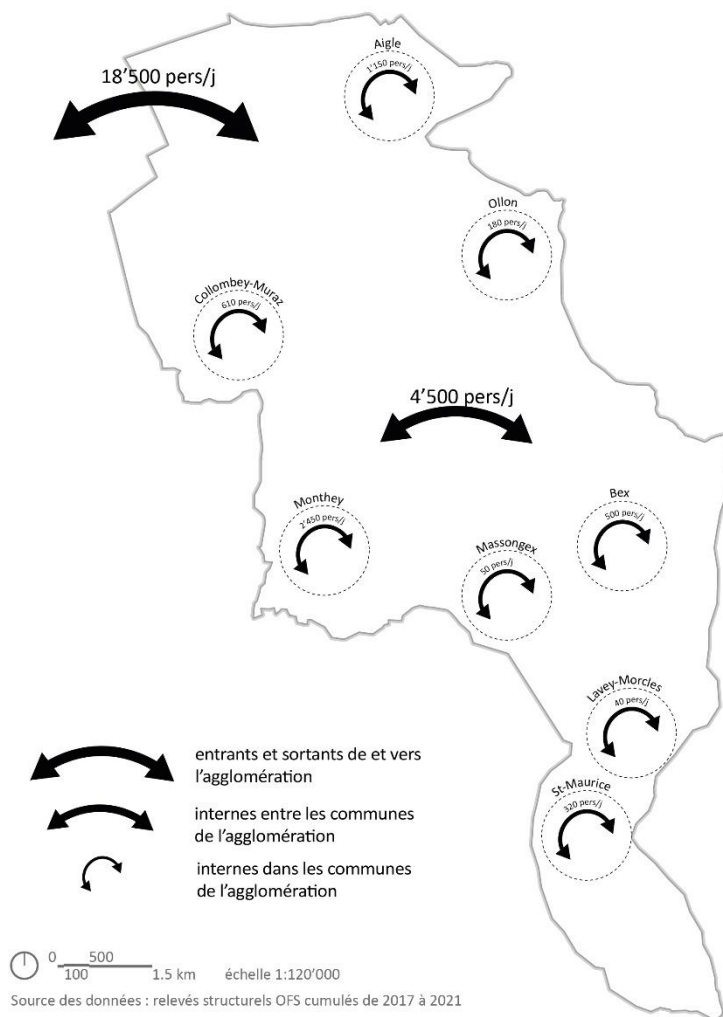


Figure 52 : Répartition des déplacements au travail des habitants de l'agglomération 2017-2021

L'agglomération du Chablais est située à proximité directe des zones urbaines de l'arc lémanique, telles que Genève, Lausanne et la Riviera. L'agglomération dispose de liaisons fortes et nombreuses avec ces zones urbaines. Les liaisons sont d'une part routières et d'autre part ferroviaires, principalement avec les gares d'Aigle et de St-Maurice. De plus, l'agglomération occupe une position stratégique en tant que porte d'entrée du Valais, sur la voie historique du Simplon.

L'analyse de la **structure des mouvement pendulaires** sur le territoire de l'agglomération se fonde ici sur les relevés structurels cumulés de 2017 à 2021 (redressés sur l'ensemble de la population de l'agglomération).

Seuls les déplacements pendulaires, domicile-travail, sont analysés. Il est observé dans les analyses suivantes le fort potentiel de report modal vers les transports publics ou la mobilité douce dans les déplacements quotidiens.

La mobilité générale inclut non seulement le transport de personnes, mais également le transport de marchandises. Ce dernier est traité séparément au chapitre **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Déplacements pendulaires

La comparaison des flux d'échanges avec l'extérieur (18'500 pers./j) et des flux internes (9'800 pers./j, soit 4'500 pers./j entre les communes de l'agglomération + 5'300 pers./j à l'interne de chaque commune), basée sur la figure ci-dessus, met en évidence une forte dépendance de l'agglomération envers l'extérieur. Cette disparité souligne que les déplacements au sein de l'agglomération sont majoritairement influencés par des interactions avec des zones situées en dehors de son périmètre.

Les mouvements pendulaires à partir de l'agglomération sont prioritairement dirigés vers celles de Lausanne-Morges (uniquement district de Lausanne relevé sur la figure ci-dessous) et de la Riviera. En sens inverse, les industries de l'agglomération pourvoient de nombreux emplois pour la région du Chablais en général (Val d'Illeiez, Alpes vaudoises, districts environnants).

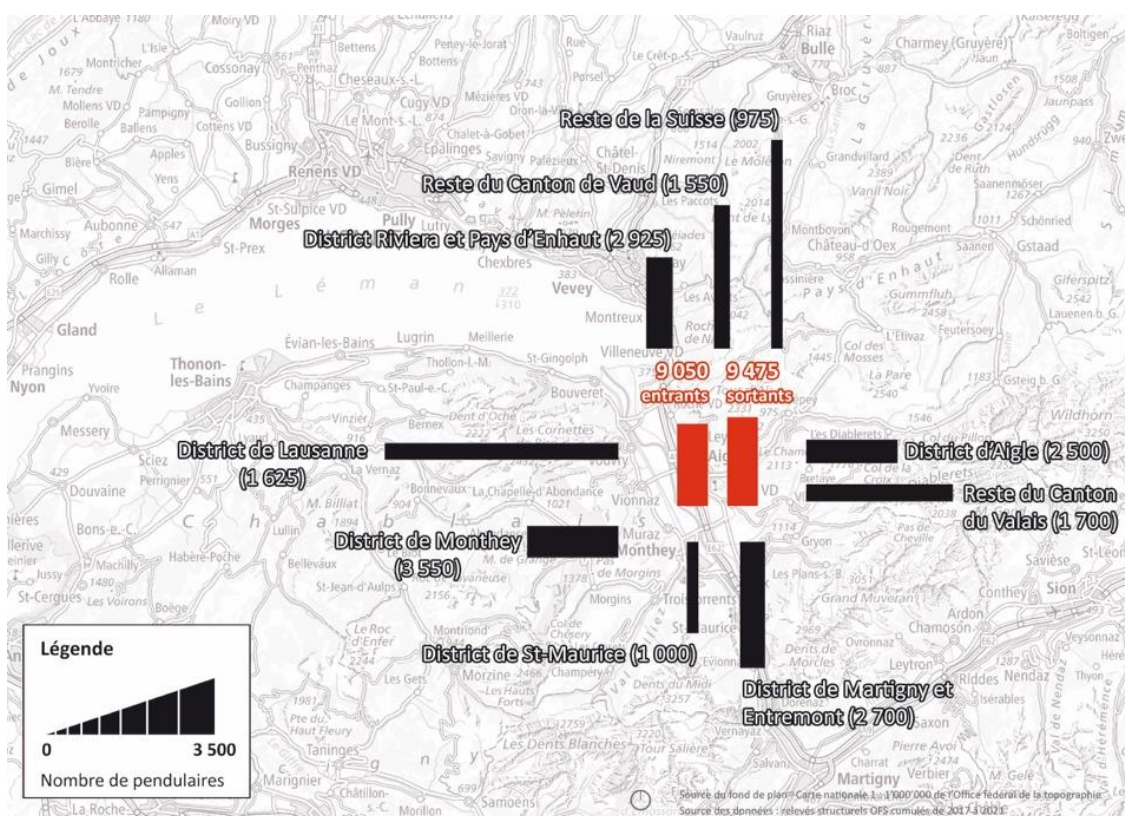


Figure 53 : Pendulaires actifs en échange avec l'agglomération (2017/2021)

Le nombre de pendulaires sortants dans l'agglomération est très légèrement supérieur au nombre de pendulaires entrants, inversement à la situation de 2014/2018. La situation générale reste cependant celle d'un équilibre entre pendulaires entrants et sortants.

Les graphiques illustrent les origines et destinations des mouvements pendulaires qui entrent ou sortent de l'agglomération. Sur cette base on relèvera en particulier que :

- 38% des mouvements pendulaires restent dans la région (districts de Monthey, Aigle et St-Maurice). Il s'agit principalement d'habitants de la région qui viennent travailler dans l'agglomération ;
- 15% des mouvements pendulaires sont en direction du district de Martigny et de l'Entremont.
- 16% des mouvements pendulaires sont en direction de la Riviera et de Lausanne. Il s'agit principalement d'habitants de l'agglomération qui travaillent sur la Riviera ou Lausanne ;
- 9% des mouvements pendulaires sont en direction du reste du Valais. Dans ce cas, il y a un relatif équilibre entre les mouvements entrants et sortants.

Ainsi, plus de 85% (16'000 sur le total de 18'525) des pendulaires entrants ou sortants viennent, soit de la proche région, soit de zones situées à environ 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, pour autant que les pendulaires aient accès à une alternative transports publics depuis leur domicile. De plus, cette affirmation est à nuancer également depuis la gare d'Aigle, qui ne bénéficie pas forcément de desserte transports publics pour la suite du déplacement.

Pendulaires frontaliers¹⁷

L'agglomération du Chablais est située à proximité de la France. Elle génère des déplacements pendulaires issus des régions françaises, principalement de la Haute-Savoie voisine. Environ 1'500 frontaliers (données STAF 2017/2023) sont employés dans les communes de l'agglomération avec la répartition suivante :

- Les travailleurs frontaliers occupent environ 4% des emplois de l'agglomération. Environ 75% se rendent à Monthey ou Aigle, où se trouvent environ 75% des emplois de l'agglomération.
- 66% des travailleurs frontaliers viennent de la rive sud du Léman, 14% de la vallée d'Abondance et seulement 20% d'autres communes. La quasi-totalité de ces pendulaires se déplace aujourd'hui en transport individuel motorisé.

Commune de destination	Frontaliers employés dans les communes de l'agglomération	Part
Aigle	400	27%
Bex	88	6%
Collombey-Muraz	148	10%
Lavey-Morcles	15	1%
Massongex	14	1%

Commune d'origine ¹⁸	Frontaliers employés dans les communes de l'agglomération	Part
Châtel	76	5%
Abondance	135	9%
Thonon-Les-Bains	235	16%
Evian-Les-Bains	731	50%
	284	20%

¹⁷ Les données ne prenant pas en compte les pendulaires frontaliers, ce chapitre à part y est dédié avec les données de la statistique des frontaliers (STAF) 2017/2023 issues de l'OFS

¹⁸ Les codes postaux français regroupent parfois plusieurs communes, seule la principale est nommée ici.

Monthey	669	46%
Ollon	86	6%
St-Maurice	41	3%
Total	1461	100%

Autres communes		
Total	1461	100%

Pendulaires internes à l'agglomération

Le nombre total de pendulaires internes à l'agglomération (travaillant dans une commune autre que leur commune de domicile) s'élève à environ 4'500 personnes. L'essentiel des pendulaires internes converge des communes plus résidentielles vers les communes avec plus d'emplois (Monthey et Aigle).

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

Commune de destination

	Aigle	Bex	Collombey-Muraz	Lavey-Morcles	Massongex	Monthey	Ollon	Saint-Maurice	Total sortants
Aigle		75	50	0	0	150	25	25	325
Bex	200		75	25	0	175	25	25	525
Collombey-Muraz	225	100		25	0	850	0	50	1250
Lavey-Morcles	25	25	0		0	25	0	0	75
Massongex	50	25	50	0		175	0	50	350
Monthey	350	150	450	25	25		25	75	1100
Ollon	200	50	25	0	0	100		25	400
St-Maurice	50	50	75	75	0	200	0		450
Total entrants	1100	475	725	150	25	1675	75	250	4475

Figure 54 : Pendulaires actifs internes à l'agglomération (2017/2021)

Répartition des actifs résidant dans le périmètre de Chablais Agglo

Selon les données 2017/2021, 29% des personnes actives résidant dans l'agglomération travaillent dans leur commune de domicile. Cette répartition a très peu évolué depuis 2014/2017 (28%).

Le tableau suivant donne, sur la base du relevé structurel 2017/2021 et pour le périmètre de Chablais Agglo de chacune des communes, le nombre d'actifs travaillant dans leur commune de domicile, dans une autre commune de l'agglomération ou à l'extérieur de l'agglomération.

Commune	Total des actifs résidents	Dans leur commune de domicile (y. c. hors périmètre)		Dans une autre commune de l'agglomération (périmètre Chablais Agglo)		Hors de l'agglomération	
		Actifs	%	Actifs	%	Actifs	%
Aigle	3'440	1'150	34%	320	9%	1'970	57%
Bex	2'085	500	24%	525	25%	1'060	51%
Collombey-Muraz	3'770	610	16%	1'250	33%	1'920	51%
Lavey-Morcles	330	40	11%	75	22%	220	67%
Massongex	770	50	7%	350	45%	370	48%
Monthey	6'060	2'450	40%	1'100	18%	2'510	42%
Ollon	1'375	180	13%	400	29%	800	58%
St-Maurice	1'440	320	22%	450	31%	670	47%
Total	19'270	5'300	28%	4'470	23%	9'520	49%

Tableau 8 : Répartition des actifs résidant dans le périmètre de Chablais Agglo (2017/2021)

Ce tableau met en évidence que globalement, **la moitié des personnes actives (9'750) travaillent dans l'agglomération, souvent dans leur commune de domicile**. Les mouvements entre communes s'expliquent notamment par le fait que certaines communes sont plus résidentielles alors que Monthey et Aigle concentrent 75% des emplois. Également par le fait qu'Aigle, bien desservie par le rail, concentre une plus grande part d'actifs travaillant hors de l'agglomération.

Partis modales

Indicateurs MOCA 1

Part des TIM	2010	2015	2021
Monthey (Chablais Agglo)	75.5%	72.3%	78.2%
Moyenne des agglomérations moyennes-petites	67.8%	67.8%	72.3%

Tableau 9 : part du TIM sur la base de la distance journalière¹⁹

Dans l'agglomération du Chablais, le report modal est inférieur à la moyenne des petites-moyennes agglomérations suisses. La tendance à l'augmentation de la part TIM, équivalente à l'échelle de la Suisse, s'explique en grande partie par des changements des déplacements durant la pandémie. De ce fait, il convient d'interpréter cette évolution avec précaution, la part du TIM ayant possiblement retrouvé une valeur proche de celle de 2015.

Cette tendance s'explique notamment par l'augmentation de la mobilité des personnes, l'étalement urbain, l'implantation d'activités en périphérie. La mise en service récente du bus d'agglomération et les améliorations à venir de l'AOMC permettront sans doute d'améliorer ces valeurs.

¹⁹ Monitoring des projets d'agglomération transport et urbanisation, ARE 2021

Parts modales vers/hors l'agglomération

Selon les données 2017-2021, les déplacements des pendulaires (vers et hors de l'agglomération) sont effectués à 78% en transport individuel motorisé, 21% en transports publics et 1% en modes doux. La comparaison avec 2014-2018 montre une très faible augmentation de la part des transports individuels motorisés (78%) et une légère augmentation des transports publics, qui peut s'expliquer par l'élargissement du périmètre de Chablais Agglo notamment à St-Maurice.

Communes	Total	TIM		TP		MD	
Aigle	4'174	2'784	67%	1'347	32%	43	1%
Bex	1'828	1'264	69%	539	29%	25	1%
Collombey-Muraz	3'018	2'626	87%	385	13%	7	0%
Lavey-Morcles	364	287	79%	77	21%	0	0%
Massongex	528	478	91%	50	9%	0	0%
Monthey	6'247	5'335	85%	809	13%	103	2%
Ollon	888	594	67%	265	30%	29	3%
St-Maurice	1'516	1'125	74%	364	24%	27	2%
Total 2017/2021	18'563	14'493	78%	3'836	21%	234	1%
2014/2018	18'050	14'023	78%	3'707	20%	320	2%

Tableau 10 : Déplacements entrants/sortants par commune (de et vers l'extérieur de l'agglomération) (2017/2021)

Ces données montrent que la mise en service du bus d'agglomération ne déploie pas les effets envisagés. En dépit des données détaillées ci-avant, ces informations révèlent que l'accroissement de l'accessibilité et de l'offre en transports publics ne s'accompagne pas d'une baisse significative de l'utilisation des véhicules individuels. Cela souligne la nécessité de mettre en place des stratégies de gestion du trafic et du stationnement, en plus d'encourager un changement dans les comportements de déplacement.

En complément, il est utile d'analyser les parts modales transports publics des pendulaires vers les villes de Lausanne, Vevey, Montreux, Martigny et Sion²⁰ :

Destinations (communes)	Total	TP	
Lausanne	1310	895	68%
Vevey	710	300	43%
Montreux	980	355	36%
Martigny	570	75	13%
Sion	530	160	30%

Tableau 11 : Part modale en transports publics vers des grandes villes romandes, 2017/21

Ces parts modales montrent que **le mode de trajet est influencé davantage par la distance (plus elle est grande, plus les transports publics sont compétitifs par rapport à la voiture), les conditions de trafic et de stationnement que par l'offre en transports publics** qui est bonne avec toutes ces villes. A Lausanne, la part modale élevée des TP est à mettre en relation avec les engorgements routiers fréquents et les

²⁰ Ces données portent uniquement sur les pendulaires, elles ne tiennent pas compte de la fréquence hebdomadaire des déplacements.

conditions de stationnement dissuasives à destination. A l'inverse pour Martigny, même si les liaisons en train sont bonnes (ligne du Simplon et RER Valais), l'usage des transports publics est faible.

Déplacements pendulaires internes entre les localités de l'agglomération

Selon les données 2017/2021 les déplacements des pendulaires (entre les communes de l'agglomération) sont effectués à 86% en transport individuel motorisé, 11% en transports publics et 3% en mode doux. Ces valeurs s'inscrivent dans la même logique que pour les échanges hors agglomération : **la distance, les conditions de trafic et le stationnement routier sont favorables aux déplacements en voiture individuelle. Néanmoins, il convient de mettre en évidence que l'entrée en fonction du bus d'agglomération déploie peu à peu ses effets se manifestant par une augmentation de la part en transports publics.**

Communes	Total	TIM		TP		MD	
Aigle	319	230	72%	82	2%	7	2%
Bex	503	450	89%	53	3%	0	0%
Collombey-Muraz	1'250	1088	87%	121	4%	41	3%
Lavey-Morcles	93	83	89%	10	3%	0	0%
Massongex	344	297	86%	34	6%	13	4%
Monthey	1'112	974	88%	81	1%	57	5%
Ollon	384	337	88%	43	5%	4	1%
St-Maurice	484	416	86%	51	3%	17	4%
Total 2017/21	4'489	3875	86%	475	11%	139	3%
Total 2014/18	3'969	3'457	87%	376	9%	136	3%

Tableau 12 : Pendulaires entrants/sortants par commune (de et vers les autres communes de l'agglomération), 2017-2021

Déplacements pendulaires internes à la commune de résidence

Selon les données 2017/2021 les déplacements des actifs travaillant dans leur commune de domicile se font à 56% en transports individuels motorisés, à 3% en transports publics et à 41% en mode doux. La part modale de la mobilité douce est importante du fait des faibles distances. Pour les autres, la part des transports publics est très faible. Le réseau de bus d'agglomération éprouve des difficultés à attirer les déplacements pendulaires internes. Les valeurs différentes pour Collombey-Muraz sont à mettre en relation avec le fait que la commune compte plusieurs villages, que le stationnement y est gratuit et que d'importants secteurs à forte densité d'emploi disposent d'une desserte en transports publics moyenne à faible.

Communes	Total	TIM		TP		MD	
Aigle	1'119	590	53%	64	6%	465	42%
Bex	499	274	55%	8	2%	217	43%
Collombey-Muraz	608	454	75%	25	4%	129	21%
Lavey-Morcles	34	10	29%	0	0%	24	71%
Massongex	47	18	38%	13	28%	16	34%
Monthey	2'454	1'335	54%	48	2%	1'071	44%
Ollon	174	87	50%	3	2%	84	48%
St-Maurice	312	168	54%	10	3%	134	43%
Total 2017/2021	5'247	2936	56%	171	3%	2'140	41%
Total 2014/2018	5'144	3043	59%	230	4%	1871	36%

Tableau 13 : Pendulaires internes aux communes, 2017/2021

Enjeu : Une mise en réseau des mobilités (tous les modes se complètent entre eux : le bon mode au bon endroit), adapté au territoire de l'agglomération.

Les pendulaires tant externes qu'internes sont une composante importante des déplacements dans l'agglomération. Ils contribuent à la dynamique économique régionale. Cependant, ils se déplacent largement en voiture ; les parts modales ayant augmenté depuis le PA4.

Le défi réside dans un renforcement des mesures en faveur du report modal. L'amélioration du réseau de transports publics et de mobilité douce doit permettre à chacun de se déplacer à son travail de façon attractive. Cependant, le défi est également de réduire l'attractivité des transports individuels motorisés dans une région où les distances, les conditions de trafic et de stationnement rendent les déplacements en voiture intéressants. Pour les pendulaires internes à l'agglomération (travaillant dans leur commune de domicile ou une commune de l'agglomération), un fort enjeu de report vers le vélo vu la faible part modale en regard du potentiel important (topographique notamment) est identifié, notamment en développant les infrastructures cyclables. De plus, il est essentiel d'améliorer l'attractivité des pôles d'échanges multimodaux et des principaux arrêts pour encourager les rabattements et les transferts modaux. Enfin, il convient d'étudier de manière plus fine, notamment par le biais de plans mobilité d'entreprises (ou d'administrations), les origines-destinations des secteurs à fort densité d'emplois, des installations générant un trafic important (IGT) et des zones d'activité.

4.2.2 Transports publics

La figure ci-dessous illustre le réseau de transports publics existant, en faisant la distinction entre réseau ferroviaire, réseau de bus régional et réseau de bus d'agglomération.

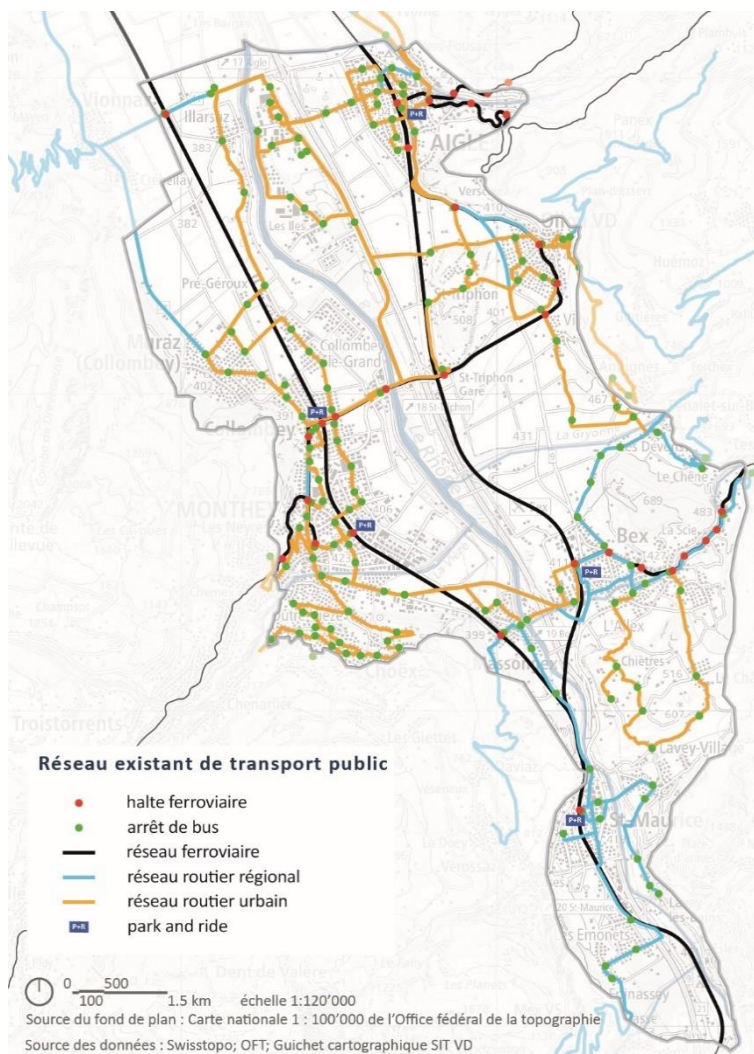


Figure 55 : Réseau de transports publics existant

Offre ferroviaire et offre routière régionale

Le territoire de l'agglomération est relié au réseau national et international via la ligne CFF internationale du Simplon, et à l'avenir à celle en direction du Sud Léman. Deux gares (Aigle et St-Maurice) constituent ainsi les points d'accroche de l'agglomération au reste du pays. L'agglomération dispose également de plusieurs lignes régionales, comme le RER Valais (R91) reliant Brig à St-Gingolph en passant par St-Maurice ou deux lignes RER Vaud (R3, R4) dont le terminus est en gare de Bex ou St-Maurice exceptionnellement.

La gare d'Aigle constitue le principal nœud ferroviaire du Chablais. Deux trains nationaux directs (trains IR) s'y arrêtent toutes les heures dans chaque direction. La gare d'Aigle est desservie à la cadence demi-heure par le RegioExpress Annemasse-St-Maurice (RE33) depuis décembre 2020 ainsi que par 2 lignes RER Vaud (R3, R4). Aigle offre ainsi une bonne connexion avec les autres polarités de l'espace métropolitain lémanique (en particulier avec les agglomérations Rivelac et Lausanne-Morges), comme avec les polarités de la plaine du Rhône.

De la gare d'Aigle, trois lignes ferroviaires régionales relient les vallées latérales et leurs polarités touristiques, à une cadence horaire, en direction du Val d'Illiez (AOMC), de Leysin (AL) et des Ormonts

(ASD). La ligne AOMC dispose d'une cadence à la demi-heure toute la journée sur le tronçon de plaine, assurant ainsi une liaison structurante dans l'agglomération entre Aigle, Ollon, Collombey et Monthey. La mutualisation prochaine des gares AOMC et CFF de Monthey ainsi que le réaménagement de la gare de Collombey-Corbier et le développement de la halte Clos-Donroux (commune de Collombey-Muraz) améliorera sensiblement les correspondances avec une cadence au quart d'heure entre les deux principales villes de l'agglomération que sont Aigle et Monthey.

En sus, depuis la gare d'Aigle, cinq lignes de bus régionaux assurent des liaisons vers l'hôpital de Rennaz et Villeneuve (ligne 12.111, cadence à la demi-heure et ligne 12.121, 8 paires de courses par jour en semaine), Villars-sur-Ollon (ligne 12.144, 25 paires de course par jour, cadence à la demi-heure aux heures de pointe), Vionnaz – Torgon (ligne 12.142, 6 paires de courses par jour en semaine) et Corbeyrier (ligne 12.143, 10 paires de courses/jour en semaine).

La gare de St-Maurice constitue le second nœud ferroviaire de l'agglomération avec la connexion entre le réseau national et la ligne régionale St-Maurice – Monthey – St-Gingolph (RER Valais, R91). Un train national direct s'y arrête toutes les heures dans chaque direction. St-Maurice est le terminus de la ligne du RegioExpress (RE33), à fréquence demi-heure depuis décembre 2024. La ligne RegionAlps circule à la demi-heure entre Monthey Massongex et St-Maurice jusqu'à Brig, puis à cadence horaire entre Monthey, Collombey-Muraz et St-Gingolph (un passage à la demi-heure est planifié mais ne sera possible qu'avec une modification de l'infrastructure ferroviaire à certains endroits, permettant le croisement de deux trains). C'est via cette gare que se font la plupart des échanges de la partie valaisanne de l'agglomération vers les polarités de la plaine du Rhône (Martigny, Sion, Sierre). Une partie des déplacements vers l'espace métropolitain lémanique transite également par St-Maurice (depuis Massongex en particulier).

La gare de Bex n'est plus desservie par la ligne interrégionale du Simplon depuis le changement d'horaire de décembre 2019. Néanmoins, celle-ci est remplacée par le RegioExpress Annemasse-St-Maurice (RE33, deux fois par heure dans chaque direction depuis décembre 2024), ce qui offre des relations régulières aux gares principales de St-Maurice et d'Aigle et pallie la suppression de la connexion à la ligne du Simplon. Par ailleurs, les lignes régionales (R3 et R4) desservent la gare de Bex à une fréquence horaire. Une ligne ferroviaire régionale assure une connexion en direction de Villars-sur-Ollon (BVB) à la cadence horaire. Deux lignes de bus régionales assurent également des liaisons (ligne 12.152, moins de 10 paires de courses par jour et ligne 12.120, 16.5 paires de courses par jour) vers Monthey, St-Maurice, Lavey, Vouvry, Villeneuve, pour la ligne 12.120 et vers Les Plans-sur-Bex et Fenalet-sur-Bex pour la ligne 12.152. Depuis la fin 2021, la modernisation de la gare de Bex, incluant l'ajout d'un nouveau passage souterrain et de rampes supplémentaires, améliore son attrait en facilitant la circulation des piétons et des cyclistes de part et d'autre des voies tout en renforçant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Les gares de Vouvry et Vionnaz (même si se situant hors périmètre de Chablais Agglo) sont également à mentionner. Elles permettent en effet des échanges entre la ligne ferroviaire Monthey – St-Gingolph et les lignes de bus régionales 12.142 Aigle – Vionnaz – Torgon (gare de Vionnaz), 12.121 Aigle – Vionnaz – Vouvry – Villeneuve (les deux gares) et 12.120 Monthey – Vouvry – Villeneuve VD (gare de Vouvry).

Deux projets d'envergure pour l'offre ferroviaire sont enfin à mentionner. Le premier concerne le raccordement de la gare de Monthey à la ligne du Simplon. Une étude CFF mandatée par le Canton du Valais est en cours sur ce sujet et les résultats sont attendus pour mi-2025. L'un des objectifs de l'étude est de vérifier l'éligibilité du projet dans la prochaine étape d'aménagement ferroviaire PRODES 20xx.

Le second est le projet de raccordement de Monthey à Bex par voie métrique, dont l'étude est menée par les TPC. L'objectif de cette dernière est similaire, à savoir vérifier l'éligibilité du projet dans la prochaine étape d'aménagement ferroviaire PRODES 20xx.

Offre routière d'agglomération

Numéro de ligne	Nom de la ligne	Cadence	Arrêt sur demande
12.101	Aigle - Yvorne	demi-heure	Soirs et week-ends à Yvorne
12.102	–Aigle - Muraz - Collombey - Monthey	demi-heure	
12.103	–Aigle - ZI Aigle	demi-heure	
12.104	Muraz - Collombey-le-Grand - Monthey	demi-heure	
12.105	Monthey - Collombey, Corbier - Muraz	demi-heure	
12.106	Aigle	7 paires de courses/jour	Dernière course du soir
12.107	Monthey - Massongex	demi-heure	
12.108	Monthey – Troistorrents (- Morgins)	heure	Soirs et week-ends à Choëx et Troistorrents
12.109	Monthey - Choëx	6 à 8 paires de courses	Soirs et dimanches
12.110	Monthey - Bex	demi-heure	Soirs et dimanches
12.112	Aigle - Yvorne - Versvey	4 à 10 paires de courses/jour	
12.114	Monthey - Les Neyres	heure	Soirs et dimanches
12.115	Aigle - Antagnes – Salaz - Villy	heure	Soirs et dimanches
12.116	Aigle - St-Triphon - Ollon	demi-heure	Soirs et dimanches
12.119	Bex - Salaz	heure	Soirs et dimanches

Tableau 14 : Lignes du réseau de bus d'agglomérations MobiChablais (TPC, 2024)

Les principales lignes de bus sont reliées aux gares d'Aigle et de Bex : elles sont décrites ci-dessus. Les gares de Monthey et Villeneuve sont également desservies par les lignes de bus régionales principales, ce qui reste intéressant pour Villeneuve notamment (car desservies par le RegioExpress).

Par ailleurs, à l'exception de ligne de bus régionale Collombey – Monthey – Les Neyres (ligne 64), les lignes de bus entre Monthey et les coteaux environnants font partie depuis l'horaire 2022 du réseau de bus d'agglomération MobiChablais (ligne 108 et 109). Sur la commune d'Ollon, un bus régional circule également entre Ollon et Plambuit (moins de 10 paires de courses/jour).

Depuis 2018, un réseau de bus d'agglomération nommé MobiChablais circule dans quatre communes de l'agglomération (Monthey, Collombey-Muraz, Aigle et Ollon). En 2021, quatre nouvelles communes dont deux hors de l'agglomération (Bex, Massongex, Troistorrents et Yvorne) ont rejoint le réseau de bus pour offrir un total de 15 lignes (notamment les nouvelles lignes 107 et 110 entre Monthey et respectivement Massongex et Bex) exploitée en journée du lundi au dimanche. Les jours ouvrables, une cadence à la demi-heure est proposée pour la majorité des lignes, au quart d'heure pour la desserte urbaine des villes d'Aigle, Monthey et Collombey-Muraz. La mise en œuvre de ce réseau est un grand pas en avant pour les transports publics de la région, avec une offre désormais bien plus intéressante et qui s'affranchit des limites communales. En lien avec ce nouveau réseau, une application permet l'achat de billets en ligne, la consultation des horaires, mais aussi et surtout de demander le passage du bus à un arrêt à la demande sur certaines lignes.

Le réseau de bus d'agglomération mis en place permet d'améliorer fortement le niveau de desserte des localités concernées. Cependant, certaines zones d'activités ne sont pour l'instant pas desservies ou de manière marginale (zone industrielle de St-Maurice, ou encore le site de l'ancienne raffinerie de Tamoil

Niveau de desserte en transports publics

Selon les données de 2021²¹, une très bonne qualité de desserte est offerte autour des gares d'Aigle, de Bex, de Monthey et de St-Maurice. Cette situation favorable a fortement augmenté depuis 2017 et la mise en service du réseau de bus d'agglomération MobiChablais ainsi que par le renforcement ou la modification des cadences des lignes de train régionales.

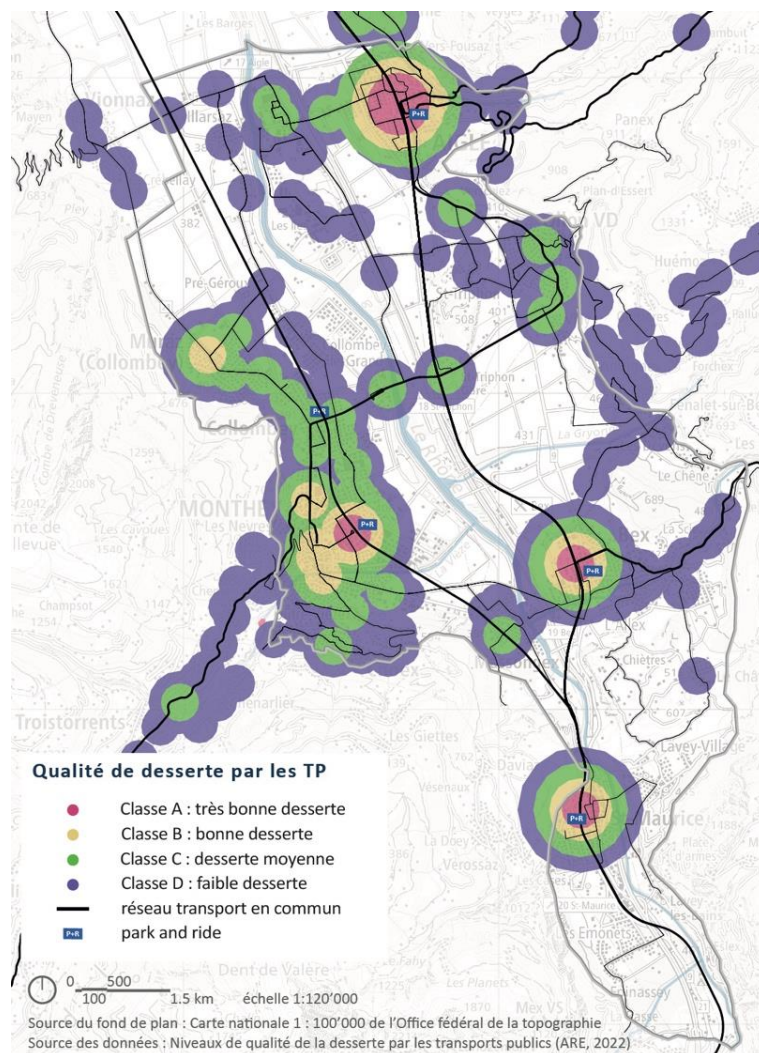


Figure 57 : Niveaux de desserte en transports publics

L'amélioration récente du réseau de transports publics a un effet positif sur d'autres secteurs, en particulier la zone industrielle d'Aigle, St-Triphon ou encore Collombey-le-Grand (arrêts à la demande). Les mesures d'urbanisation à prévoir devront être localisées au maximum dans les zones les mieux desservies correspondant aux nœuds multimodaux.

Le réseau de transports publics s'articule hiérarchiquement autour des gares principales d'Aigle et St-Maurice sur la ligne du Simplon. Depuis ces gares, la desserte de l'agglomération s'organise à partir des gares régionales de Monthey, de Collombey-Muraz et de Bex. Enfin, le réseau de bus d'agglomération complète de manière plus fine la desserte du reste du territoire.

²¹ Niveaux de qualité de desserte par les transports publics, méthodologie de calcul ARE (données 2022).

Malgré ces progrès, des insuffisances du réseau de transports publics sont encore constatées :

- Les gares de l'agglomération desservies par les lignes CFF, AOMC et RegionAlps ne bénéficient pas de plus d'un à deux trains par heure et par sens. En particulier, le niveau de desserte actuel des lignes AOMC et RegionAlps ne répond pas suffisamment aux besoins en mobilité de la population urbaine et ne permet pas à ces infrastructures d'assumer un rôle véritablement structurant à l'échelle de l'agglomération. Ces lignes ont cependant une vocation régionale²² ;
- Les zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz, ne bénéficient pas d'une liaison en transports publics suffisamment directe et attractive.
- Bex et Massongex doivent bénéficier d'une desserte bus directe en franchissement du Rhône ;
- Deux communes de l'Agglomération (St-Maurice et Lavey-Morcles) ne sont pas encore intégrées au périmètre de MobiChablais.

Indicateurs MOCA 3 et 4

MOCA 3	Qualité	Niv. A	Niv. B	Niv. C	Niv. D	Desserte marginale/ inexistante
Monthey (périm. VACo)	2014	7.3%	10.7%	25.2%	31.5%	25.3%
	2017	6.8%	10.9%	27.3%	31.3%	23.6%
	2022	10.4%	21.9%	29.1%	27.0%	11.7%
Chablais Agglo	2022	12.7%	28.1%	34.1%	18.0%	7.0%
Moyenne des agglomérations moyennes-petites	2014	6.5%	17.5%	28.9%	32.2%	14.8%
	2017	5.9%	17.4%	30.7%	31.9%	14.1%
	2022	6.7%	19.3%	32.1%	30.3%	11.6%

Tableau 15: Répartition de la population en fonction des classes de desserte

MOCA 4	Qualité	Niv. A	Niv. B	Niv. C	Niv. D	Desserte marginale/ inexistante
Monthey (Chablais Agglo)	2014	9.7%	17.8%	19.9%	31.9%	20.7%
	2017	9.0%	19.4%	23.6%	27.7%	20.4%
	2021	13.1%	28.3%	24.6%	23.4%	10.5%
Chablais Agglo	2022	13.1%	32.3%	24.8%	21.7%	8.1%
Moyenne des agglomérations moyennes-petites	2014	20.3%	21.3%	24.1%	22.9%	11.4%
	2017	19.1%	22.0%	24.5%	23.5%	10.9%
	2021	19%	23.3%	26.1%	21.9%	9.7%

Tableau 16: Répartition des emplois en fonction des classes de desserte

Les indicateurs MOCA se rapportent au périmètre VACo, qui comprend la commune de Troistorrens et les villages du coteau et stations de Morgins et Villars.

Sur le périmètre de Chablais Agglo, l'indicateur **MOCA 3 est estimé à 40.8%** (12.7% en A et 28.1% en B) contre 32.3% sur le périmètre VACo. Sur le périmètre de Chablais Agglo, l'indicateur **MOCA 4 est estimé à 45.4%** (13.1% en A et 32.3% en B) contre 41.4% sur le périmètre VACo.

²² L'offre TRV (transport régional voyageurs) dépend de critères légaux où, entre autres, la fréquentation (nombre de voyageurs transportés) influence fortement la qualité de desserte (nombre de courses). Dans le cadre d'un transport urbain ou d'agglomération, ce critère fréquentation a une moindre influence en fonction des décisions politiques locales. D'autres critères techniques ou financiers jouent aussi un rôle primordial dans la desserte.

Les indicateurs MOCA 3 et 4 indiquent que la qualité de desserte a connu une amélioration significative entre 2017 et 2021-22. La part des habitants de l'agglomération très bien desservie et bien desservie par les transports publics (A et B) a progressé. Pour les emplois, la tendance est similaire. Dans les deux cas (habitants et emplois), la classe D (faible desserte) a diminué.

Les chiffres de Chablais Agglo se rapprochent ainsi de la moyenne des petites et moyennes agglomérations : les pourcentages de desserte marginale/inexistante tournent autour des 13% pour les habitants, respectivement 10% pour les emplois.

La mise en place du réseau de bus d'agglomération (MobiChablais) à partir de 2018 a ainsi augmenté de manière significative la qualité de la desserte en transports public sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

A partir de décembre 2023, en partie permise par le réseau de bus MobiChablais, **la communauté tarifaire vaudois Mobilis s'étend à quatre communes du Chablais valaisan dont trois de l'agglomération** (Collombey-Muraz, Massongex et Monthey ; et Troistorrens en dehors de l'agglomération). **Les lignes CarPostal, MobiChablais et TPC ainsi que les trains AOMC et RegionAlps passant par ces communes rejoignent également la communauté tarifaire Mobilis.** Cette extension du réseau Mobilis constitue ainsi une amélioration majeure pour l'agglomération. Elle permet de faciliter les déplacements internes à l'agglomération ainsi que les déplacements pendulaires vers l'extérieur de l'agglomération. L'intégration de la commune de St-Maurice à Mobilis, actuellement en étude, est le chaînon manquant pour disposer d'une communauté tarifaire complète à l'échelle de l'agglomération.

Un système de priorisation des bus d'agglomération aux carrefours à feux est actuellement à l'étude afin d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics en milieu urbain et de garantir l'horaire.

Qualité de l'offre

Des améliorations importantes sont planifiées et ou à l'étude sur les lignes ferroviaires AOMC (réduction du temps de parcours Aigle-Collombey/Monthey, renforcement du niveau de desserte et de la capacité, tracé en site propre sur Collombey et Monthey, redéfinition des haltes et interfaces, connexion quai-à-quai avec la ligne RegionAlps) et RegionAlps (cadences à la demi-heure sur l'ensemble de la ligne, nouvelles haltes), mais également par la création d'un axe fort de transport public routier Aigle-Raffinerie-Corbier (ARC). Ces projets apporteront des améliorations substantielles à la desserte en transport public dans les prochaines années, en plus de celles, majeures, apportées récemment par la mise en service du réseau d'agglomération. De même, les nouvelles interfaces des gares d'Aigle et Bex ou celles en projet à Monthey et à St-Maurice amélioreront encore l'attrait des transports publics (agrandissement des quais, réaménagement des places de gare, développement d'un P+Rail à Aigle, etc.).

Des améliorations sont prévues pour les lignes de montagne. En effet, la ligne Aigle – Leysin (AL) offre une cadence actuelle de 60 minutes sur l'ensemble du service, avec trois renforts aux heures de pointes. De plus, un passage à la cadence de 30 minutes pourrait être envisagé à l'horizon 2035. L'infrastructure le permet sans mesures d'adaptation lourdes et un prolongement souterrain jusqu'aux télécabines de Leysin est prévu d'ici 2033 avec la création de trois nouveaux arrêts. Une circulation de navettes intra-Leysin à la cadence de 15 minutes en heures de pointe est également possible à l'horizon 2035.

La ligne Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (ASD) offre une cadence actuelle de 60 minutes sur l'ensemble du service. En outre, une prolongation de la ligne jusqu'à la télécabine d'ici 2028 est à l'étude. Dès la mise en service du passage direct aux Planches (horaire 2025), une circulation de trains directs viendra en renfort aux heures de pointe (sans rebroussement au Sépey) : probablement en rafales ; possible cadence de 30 minutes aux heures de pointe à un horizon ultérieur selon les possibilités offertes par l'infrastructure et le taux de couverture.

Le tronçon Bex – Villars de la ligne BVB offre une cadence actuelle de 60 minutes sur l'ensemble du service. Une cadence de 30 minutes en heures de pointe est envisagée à l'horizon 2035. Le tronçon Villars – Bretaye de la ligne BVB offre une cadence actuelle de 15 minutes aux heures de pointes en hiver et 60 minutes en été. Une cadence de 30 minutes en heures de pointe en été est à l'étude actuellement.

La revitalisation de la ligne Sud Léman et la mise en connexion de la ligne du Tonkin avec le réseau Léman Express est une perspective bienvenue et importante pour l'agglomération du Chablais. La mise en connexion des réseaux Léman Express (Genève) et RegionAlps renforce l'accessibilité et la visibilité de l'agglomération. Elle contribuera à réduire les problèmes de trafic automobile pendulaire et de loisirs sur les deux rives du lac. Elle répondra aussi à un intérêt économique (réduction de temps de parcours entre l'agglomération du Grand-Genève et le canton du Valais, notamment pour les stations touristiques).

A terme, le développement de liaisons directes entre l'agglomération genevoise et le Valais via la ligne sud-lémanique offrirait l'opportunité de délester la ligne nord de l'arc lémanique et d'améliorer encore l'accessibilité de l'agglomération du Chablais et son positionnement au carrefour des réseaux franco-genevois, valaisan et vaudois. En 2024, le Grand Conseil valaisan a octroyé un crédit d'engagement pour les études ainsi que les travaux de réhabilitation.

Les liaisons de transport public entre l'agglomération du Chablais et l'Hôpital intercantonal du Chablais (à Rennaz), se sont améliorées compte tenu des modifications amorcées par les cantons de Vaud et du Valais dans le cadre de la réorganisation de la desserte régionale par bus (renforcement à la demi-heure de la ligne de bus régionale 111 Aigle - Hôpital - Villeneuve, ligne de bus régionale 120 Monthey - Collombey - Muraz - Hôpital - Villeneuve à cadence horaire et prolongement à raison de 9 paires de courses par jour jusqu'à Bex, la ligne de bus VMCV201 Villeneuve – Hôpital à un et prolongement à raison de 9 paires de courses par jour jusqu'à Bex, ligne 121 Aigle - Vionnaz - Vouvry – Villeneuve).

Un projet visant à utiliser davantage les synergies entre le RER Valais (R91) et les lignes de bus régional 12.120 et 12.142 est en cours. L'objectif est d'offrir davantage de liaisons avec l'hôpital de Rennaz depuis Monthey, avec des temps de parcours réduits et d'améliorer la desserte de la gare d'Aigle de/vers le Valais.

Au niveau du transport public routier, l'amélioration de la fluidité de circulation des bus doit rester prioritaire pour entrer/sortir des centres urbains où la situation est difficile à certaines heures (voir chapitre transport individuel motorisé). Des mesures de priorisation seront bénéfiques pour pallier ce déficit.

Demande

Les cartes ci-après illustrent la fréquentation des lignes de transports publics, sur la base des données mises à disposition.

La demande du RER Valais a relativement augmenté entre 2019 (données PA4) et 2022 (données actuelles). Par exemple, le tronçon entre Monthey et St-Maurice présente une demande à peu près équivalente (entre 5'000 et 6'500 voyageurs/jour), tout comme le tronçon entre Monthey et Vionnaz (entre 1500 et 2'000 voyageurs/jour).

La ligne de l'AOMC qui a connu une augmentation conséquente de son utilisation entre les données de 2012 (1000-1500 voyageurs/jour) et celles de 2019 (3000-5000 voyageurs/jour) présente une stabilisation du nombre de voyageurs en 2023. Le tronçon entre Aigle et Ollon présente par exemple une charge de 4'150 voyageurs par jour en 2023 contre 4'250 en 2019 (ce qui reste deux fois plus qu'en 2012). Quasiment tous les tronçons entre Aigle et Monthey-Ville présentent une conjoncture similaire. Cette tendance peut être attribuée en partie à la stabilisation de la pendularité extérieure à l'agglomération et à la diminution du nombre d'emplois par habitant. Cependant, ça prouve l'intérêt et le potentiel du projet de revitalisation de la ligne AOMC.

Les principales gares ferroviaires de l'agglomération sont Aigle et St-Maurice, avec respectivement 14'500 et 8'200 montées/descentes par jour ouvrable en 2023. Suivent ensuite les gares de Bex et Monthey (respectivement 3'360 et 2'900 montées/descentes par jour ouvrable). Le rabattement de l'arrêt AOMC Monthey-Ville (950 montées/descentes par jour ouvrable) sur la gare CFF renforcera la position de cette dernière.

La demande sur les lignes de bus régionales est également restée relativement stable entre 2019 (données du PA4) et 2023 (données actuelles). Toutefois, les modifications profondes du réseau bus dans la région (impliquées par la mise en service du bus d'agglomération, notamment en remplacement de lignes régionales) ne permettent pas pour l'instant de dessiner une tendance.

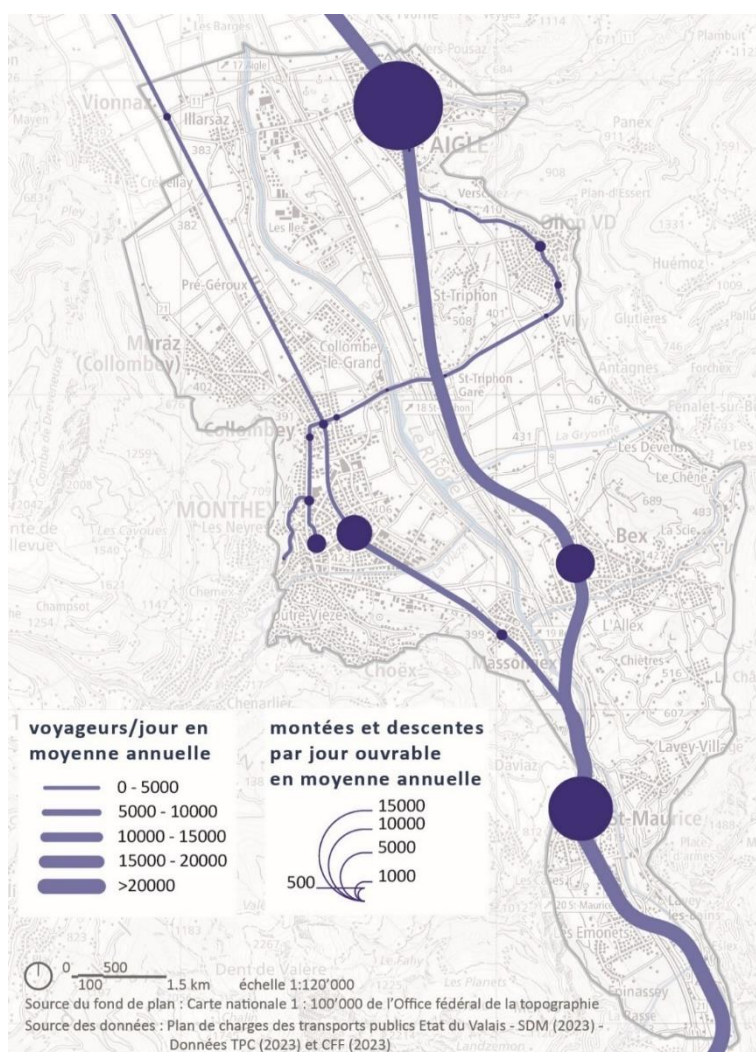


Figure 58 : Fréquentation des lignes ferroviaires (CFF, 2019/2023 ; AOMC, 2023 ; SDM 2023)

Parmi les arrêts desservis par le réseau de bus d'agglomération ainsi que le réseau de bus régionaux (nombre de montées/descentes par arrêt – sans distinction des lignes et des sens – sur la période 2023), certains présentent une fréquentation particulièrement intéressante et permettent les constats suivants :

- **Gare d'Aigle** (1600 montées/descentes par jour ouvrable) et **Gare CFF de Monthey** (830 montées/descentes par jour ouvrable) : il s'agit des deux arrêts les plus fréquentés du réseau bus d'agglomération, ce qui indique une utilisation combinée du bus d'agglomération et du réseau

ferroviaire dans les deux plus grands pôles de l'agglomération. La gare d'Aigle étant le nœud ferroviaire de l'agglomération, le rabattement bus est encore à encourager. Ces deux gares sont également des nœuds importants pour le réseau de bus régionaux (respectivement 175 et 120 montées/descentes par jour ouvrable).

- La **gare de St-Maurice** (335 montées/descentes par jour ouvrable) est l'arrêt avec des lignes régionales le plus fréquenté. En effet, le réseau MobiChablais ne dessert pas les deux nouvelles communes du périmètre de Chablais Agglo, respectivement St-Maurice et Lavey-Morcles.
- **Aigle, Grand-Pré** (315 montées/descentes par jour ouvrable) et **Collombey, centre commercial** (145 montées/descentes par jour) : il s'agit de deux arrêts situés en dehors des centres de localité, dans une zone commerciale. L'arrêt d'Aigle est bien plus fréquenté, alors que les deux arrêts sont desservis à la même cadence et que la zone commerciale est de taille comparable. Des efforts devront être réalisés pour inciter les clients de ces zones à utiliser les bus d'agglomération (par des mesures sur l'offre en stationnement par exemple). Sur les dix arrêts les plus utilisés, quatre sont situés à Aigle, quatre à Monthey et un à Collombey-Muraz, ce qui montre l'évolution positive de l'utilisation du réseau de bus d'agglomération dans la partie valaisanne depuis son extension.

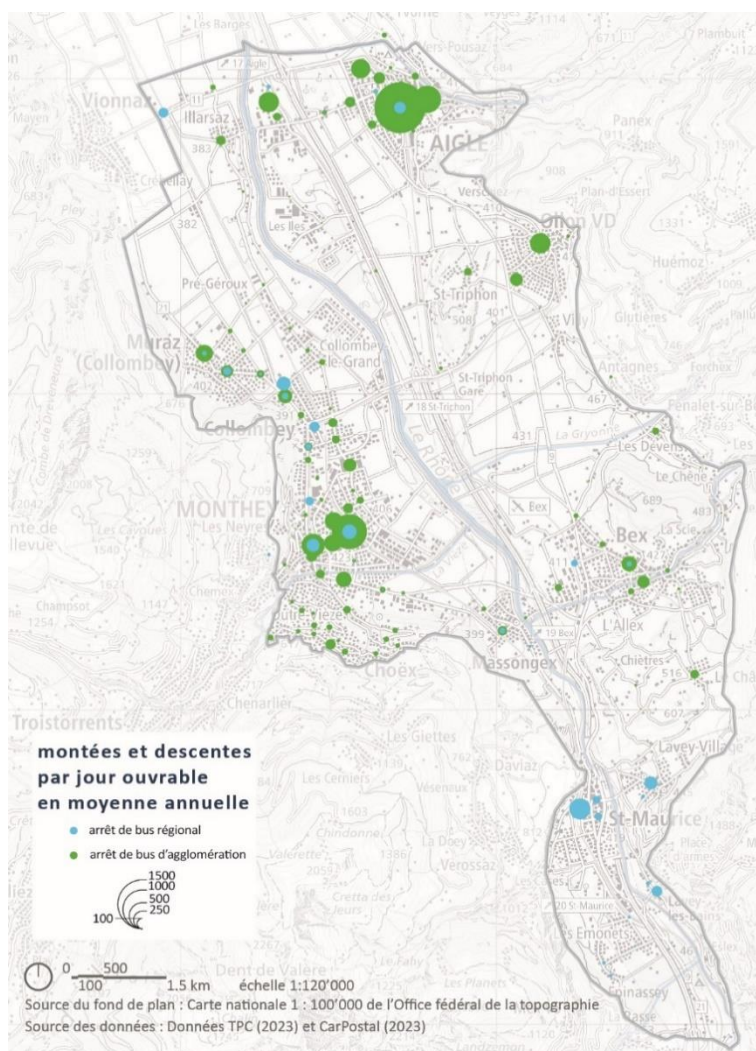


Figure 59 : Charges par arrêts de transports publics

Enjeux : Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics (route et rail). Une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales à forte fréquentation existantes d'autre part.

L'agglomération fournit des efforts importants pour renforcer la qualité de la desserte en transports publics. Alors que la qualité de desserte bonne et très bonne s'élève à plus de 30% pour les habitants et 40% pour les emplois en 2022, l'objectif pour 2040 est d'atteindre respectivement 40% et 50% à l'horizon 2040. Les zones d'activités en général, le village de Lavey-Morcles ainsi que plusieurs quartiers de Bex sont les secteurs présentant les moins bons niveaux de desserte (desserte marginale voire inexistante).

Le défi en matière de transports publics est double : d'une part accueillir en priorité les nouveaux habitants et emplois dans les secteurs présentant une bonne qualité de desserte et d'autre part continuer à améliorer la qualité de desserte de l'agglomération, en particulier dans les secteurs les moins bien desservis. Finalement, une augmentation générale de la part modale transports publics (au détriment des transports individuels motorisés) est à viser.

De plus, pour accompagner l'amélioration de la desserte en transports publics, les gares et arrêts de bus structurants doivent être rejoints plus aisément. Le défi est donc de développer des pôles multimodaux, en améliorant les opportunités de rabattement (bus, piétons et vélos surtout) mais aussi l'équipement de ces interfaces (offre en stationnement vélo en suffisance et de qualité, au contact de l'arrêt notamment, relations bus-fer quai-à-quai, qualité de l'espace public de la gare, etc.).

4.2.3 Intermodalité

Pôle d'échange multimodal/intermodal

Un pôle d'échange multimodal (plateforme intermodale) se situant principalement aux gares ferroviaires est le lieu de rencontre et d'interconnexion entre les différents modes de transports. L'accès à ces nœuds est donc primordial, car il permet de relier les différents niveaux de réseau de mobilité en particulier de transports publics (urbain, régional, national et international). Une attention particulière doit être prêtée à la relation et à l'intégration du pôle d'échange dans l'environnement bâti alentours.

La création de pôles d'échanges multimodaux aux gares d'Aigle et de Bex (mesures du PA3) a permis de renforcer le rabattement des usagers TIM et vélos. Les gares d'Aigle et de Bex ont bénéficié des précédents PA pour créer des pôles multimodaux de qualité. Si des mesures et des infrastructures existantes favorisent l'intermodalité, celles-ci concernent essentiellement le transport individuel motorisé et n'augmentent pas suffisamment le report modal. La mise en place de pôles d'échanges multimodaux aux principales gares en intégrant l'ensemble des modes de transports permettra de favoriser l'intermodalité. Les gares de St-Maurice et de Monthey (en lien avec la revitalisation de l'AOMC) par leur rayonnement aussi bien à l'échelle régionale que nationale offrent de grandes perspectives de développement de pôle multimodaux.

Rabattement sur les gares

Dans le périmètre de Chablais Agglo, les principaux points de rabattement P+Rail sont les gares d'Aigle, de Bex et de St-Maurice ainsi que les principales haltes de l'AOMC :

- **Aigle** : le fort développement du réseau de transports publics a pour but de réduire la demande de déplacements individuels motorisés et ainsi favoriser le report modal. Les P+Rail, et en particulier celui d'Aigle dans le cadre du plan de quartier Novasalles, seront redimensionnés pour favoriser le recours aux transports publics ou modes doux et ainsi éviter une augmentation du trafic automobile ;

- **Bex** : le potentiel est assez limité, il concerne principalement les hauts du village et les hameaux vaudois et valaisans alentours dont la desserte reste modeste. Un nombre croissant de véhicules valaisans est recensé sur ce parking, il s'agit de les inciter à utiliser les alternatives lorsqu'elles existent (rabattement par bus ou sur les gares en amont). Un déplacement ou une possibilité d'extension du P+Rail du côté de la zone industrielle a été imaginé dans le cadre du schéma directeur et de la stratégie de développement de Bex ;
- **St-Maurice** : par la position stratégique de la gare, notamment par rapport à la partie valaisanne de l'agglomération, le potentiel de rabattements est élevé. Tout en poursuivant l'objectif d'une diminution de la part TIM (report modal), le dimensionnement du P+R sera réévalué en tenant des projets de développement autour de la gare ;
- **Monthey** : l'analyse sommaire menée dans le cadre du projet de nouveau tracé AOMC confirme l'intérêt d'une offre P+Rail, destinée principalement à la population résidant sur les coteaux où la desserte reste moins bonne malgré le développement du bus d'agglomération, et se rendant en direction du Valais ;
- **Ollon** : l'utilisation du parking public proche de la gare par une clientèle P+Rail présente un intérêt pour les populations peu ou pas desservies des hameaux, des coteaux et des villages en amont ;
- **Collombey-Corbier** : la bonne accessibilité routière en fait un site de rabattement P+Rail privilégié et complémentaire au site plus urbain de la gare de Monthey. Selon l'analyse menée dans le cadre du projet de nouveau tracé AOMC, l'offre vise principalement la population résidant sur les coteaux de Monthey et Collombey ou à l'écart des axes desservis, et se rendant en direction du canton de Vaud. La politique communale de stationnement sur fonds public en cours de révision cherche à valoriser ce P+Rail par une tarification différenciée.

Des plans de mobilité d'entreprises ont été réalisés dans certaines entreprises de la région. Les administrations publiques ont également commencé à mettre en place ce type de mesures pour leurs employés, sur la base des mesures de gestion de la mobilité du PA2 et notamment celles à caractère général, GM1 et GM3.

Toujours dans une logique de report modal et de diminution de l'importance des véhicules motorisés sur le territoire de l'agglomération, des projets de développement du co-voiturage sont à l'étude.

Actuellement, aucun P+R relié au réseau de bus d'agglomération n'est prévu, mais il offre un potentiel pour limiter l'accès au trafic motorisé dans les centres et favoriser ces déplacements via les transports publics routiers. La Ville d'Aigle prévoit notamment dans son schéma directeur des espaces publics de développer des parkings longue durée. Ces derniers devront être raccordés au centre-ville par le biais d'aménagements cyclables de qualité et par le réseau de bus d'agglomération.

La création de la desserte d'agglomération permet d'améliorer le rabattement en bus sur les gares, ce qui se traduit dans la fréquentation des arrêts situés au contact des gares. Il s'agira désormais de valoriser encore ce type de rabattement au détriment des P+Rail pour les usagers habitant à proximité d'une ligne d'agglomération.

Parkings P+R

Pour identifier le besoin en stationnement en gare, entre le PA4 et le PA5, Chablais Région ainsi que les cantons ont mené une étude à l'échelle globale du Chablais afin de quantifier et de planifier le développement des parkings d'échanges (P+R et B+R), ce qui permettra à terme de renforcer le rabattement sur les gares. Cette étude s'inscrit dans la stratégie cantonale vaudoise des interfaces de transport avec pour but de rabattre les transports individuels motorisés sur les transports publics au plus proche du domicile, pour les usagers ne bénéficiant pas d'une desserte de qualité. Cela limite ainsi les distances parcourues en transports individuels motorisés et participe à un report modal et à une limitation des gaz à effet de serre.

Aujourd'hui, les gares ferroviaires, en particulier la gare d'Aigle et de St-Maurice, concentrent les rabattements multimodaux. Ces deux gares desservent par le réseau CFF principal la ligne du Simplon. Le parking d'échanges de 351 places situé à Aigle est parfois saturé. L'amélioration de l'offre en lien avec le plan de quartier de Novasalles permettra d'améliorer cette situation, tout comme le réseau de bus d'agglomération mis en service en 2019. Les améliorations planifiées de la ligne AOMC (nouveau tracé, trains directs, cadences) permettront de changer radicalement la donne et de réduire la demande P+Rail à Aigle, comme le montre l'étude menée sur des parkings d'échange. À St-Maurice, le P+Rail de 60 places existant est sous-dimensionné notamment en raison du stationnement public alentours gratuit. Le développement prévu de la gare permettra de réorienter l'offre en stationnement P+R.

Un P+Rail de 80 places existe également à Bex, mais compte tenu de la moindre fréquence des trains, ce parking est moins utilisé. Un redimensionnement éventuel est à envisager. A noter que ce parking bénéficie cependant d'un accès plus aisé en voiture et que la localisation excentrée de la gare permet d'en limiter les nuisances.

A Monthey, un P+Rail de 24 places est à disposition à la gare CFF. Il s'agit d'une offre assez réduite et à réévaluer compte tenu du rabattement prévu de la ligne AOMC sur cette même gare. À Collombey-Muraz, un P+Rail de 11 places est disponible à la gare de Collombey. Le projet de Collombey-Corbier rendra plus attractif le rabattement sur la ligne AOMC ainsi que sur celle du Tonkin.

Bien que les possibilités de rabattement en voiture sur le train soient plus limitées, des offres en stationnement P+R sont envisageables en gare de Massongex et d'Ollon.

	Offre actuelle	Offre cible
Aigle CFF	361	190
Bex	74	20
Collombey-Corbier	0 (11 Collombey-Muraz)	50
Monthey	24	24
St-Maurice	60	90
Massongex	0	3
Ollon	15	25

Tableau 17 : Besoins en stationnement P+R (adapté de RR&A, 2022)

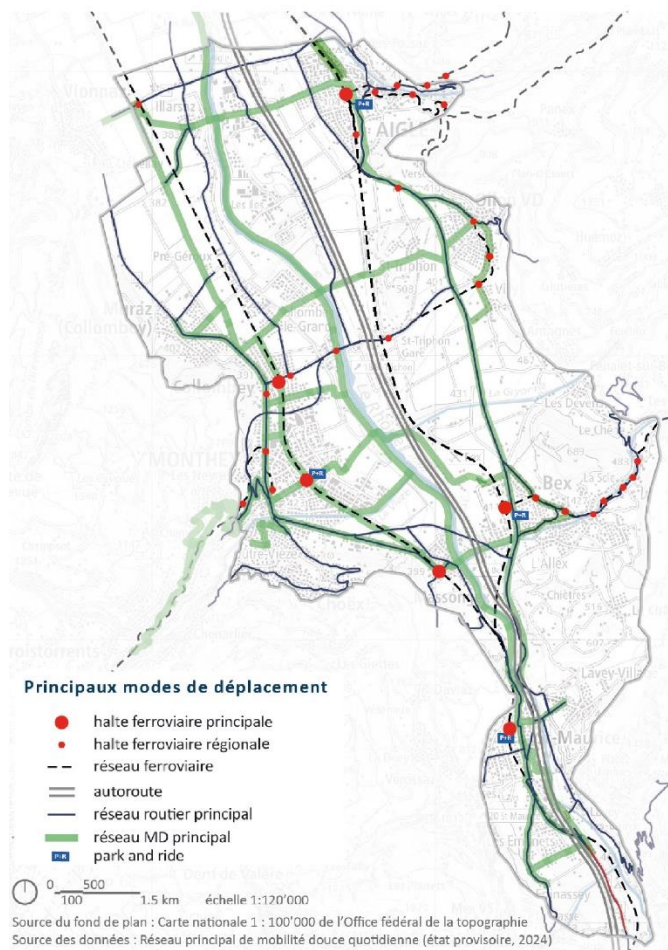


Figure 60 : Réseaux de mobilité en rabattements sur les gares

Mobilité douce et intermodalité

Les rabattements modes doux doivent être valorisés sur les gares. Les liaisons depuis/vers les centres et les quartiers résidentiels sont ainsi à améliorer (sécurité et confort), tout comme les possibilités de stationnement sûr et approprié au droit des gares (Bike+Ride). En effet, l'offre en stationnement au droit des gares est souvent trop faible, que ce soit en quantité ou en qualité (notamment à Aigle ou à St-Maurice, principaux pôles ferroviaires de l'agglomération). Aucune vélostation n'est par exemple à disposition pour l'instant, permettant un stationnement sécurisé et protégé des intempéries et du froid.



Figure 61 : Stationnement vélo de la gare d'Aigle

Aucune vélostation n'est par exemple à disposition pour l'instant, permettant un stationnement sécurisé et protégé des intempéries et du froid. De ce fait, la mise en place de mesures appropriées à destination permet de favoriser le report modal et de réduire les déplacements en transport individuel motorisé.

De ce fait, en raison de cette lacune, le tableau ci-contre reprend les résultats de l'étude menée sur le besoin en parking d'échange (B+R) pour les principales gares de l'agglomération

	Offre suggérée	Dont box
Aigle CFF	390	100
Bex	110	30
Collombey-Muraz	30	10
Monthey	150	40
St-Maurice	310	80
Massongex	20	5
Ollon	20	5

Tableau 18: Besoins en stationnement B+R (RR&A, 2022)

Les déplacements piétons doivent également être favorisés en direction et depuis les gares ainsi qu'aux différents arrêts de bus. En effet, pour les premiers, par leur proximité aux centres-villes, un réseau piéton sûr et continu offre des possibilités importantes de report modal. Les connexions piétonnes avec les arrêts de bus permettent quant à elles une desserte plus fine à l'intérieur des quartiers d'habitations afin de rejoindre le logement. Développer un réseau pédestre attrayant permet de réduire les déplacements en transport individuel. Les communes de l'agglomération ont la responsabilité de mettre en œuvre ce réseau approprié.

Enjeux : Des gares évoluant vers des interfaces multimodales.

Pour accompagner l'amélioration de la desserte en transports publics, les gares et arrêts de bus structurants doivent être rejoints plus aisément. Le défi est donc de développer des pôles multimodaux, en améliorant les opportunités de rabattement (bus, piétons et vélos surtout) mais aussi l'équipement de ces interfaces (offre en stationnement vélos en suffisance et de qualité, au contact de l'arrêt notamment, relations bus-fer quai-à-quai, qualité de l'espace public de la gare, etc.).

4.2.4 Transport individuel motorisé (TIM)

Réseau routier principal actuel

L'agglomération est très bien desservie du point de vue routier. En effet, traversée par l'autoroute A9, elle dispose de trois jonctions autoroutières (Aigle, St-Triphon, St-Maurice) et deux demi-jonction (Bex). Deux routes cantonales parallèles à l'autoroute desservent directement les communes valaisannes et vaudoises et sont reliées aux jonctions autoroutières par quatre transversales (Bex-Monthey, Collombey-St-Triphon-Ollon, Aigle-Vionnaz et Lavey-Morcles-St-Maurice).

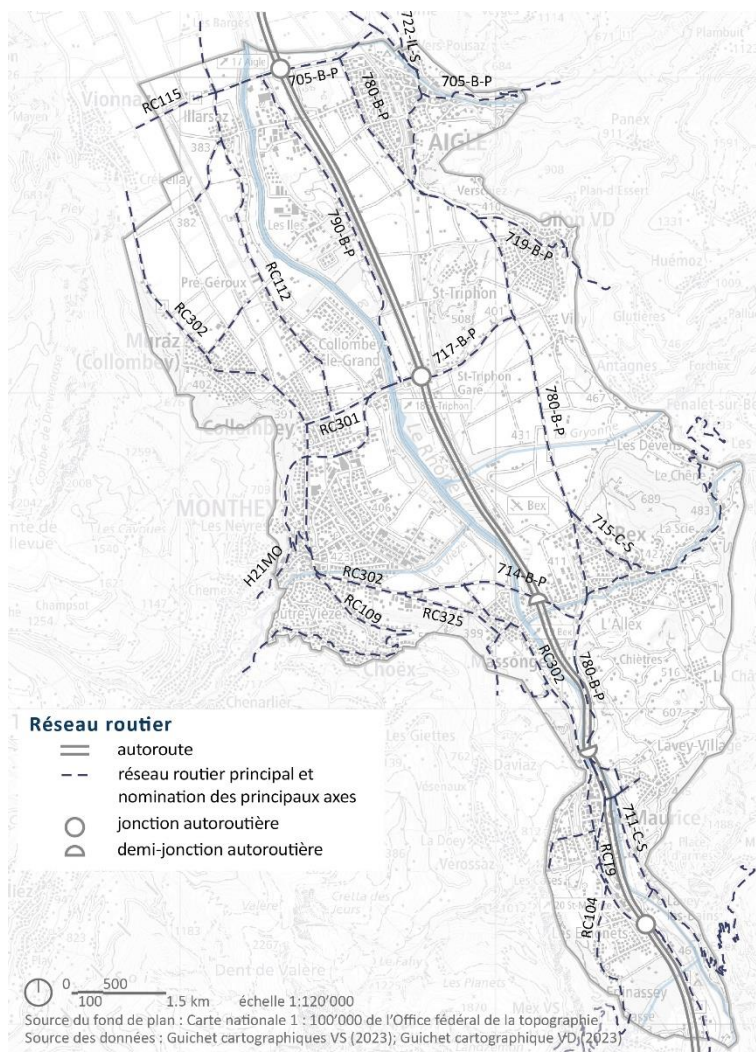


Figure 62 : Hiérarchie du réseau routier

Les vallées latérales sont raccordées au réseau principal à Aigle (Col des Mosses, Leysin, Les Diablerets), Bex, Ollon (Villars-sur-Ollon) et Monthey (Val d'Illiez).

L'autoroute A9 supporte des charges de trafic importantes, notamment en heures de pointe la semaine, également le vendredi soir et le week-end. Les quatre 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 demi-jonction autoroutière de Bex en direction du Valais devra être réexaminée.

Aux heures de pointe, des ralentissements sont constatés au niveau de la jonction autoroutière de St-Triphon. Un projet de réaménagement de ce secteur est en cours (première étape de régulation notamment déjà réalisée) en vue de fluidifier le trafic mais également de sécuriser la jonction. Le turbo-giratoire du Boeufferrant, mis en service fin 2019 permet d'améliorer la situation. De même côté vaudois, entre le pont sur le Rhône et la jonction d'autoroute, deux voies dans chaque sens et des présélections de tourne-à-gauche seront aménagées. Depuis le pont et en direction du Valais, une troisième voie sera quant à elle aménagée lors de la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement en lien avec la 3^e correction du Rhône.

L'ensemble du territoire est correctement desservi. Quelques tronçons routiers communaux de desserte sont à l'étude ou en phase de réalisation, à Monthey et Collombey-Muraz notamment (contournement Nord et barreau Clos-Donroux).

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. De ce fait, le trafic de transit interne par les routes cantonales parallèles doit être limité par des mesures de contrôle d'accès.

Le schéma de circulation retenu pour Monthey et Collombey-Muraz devra être étendu à l'ensemble de l'agglomération dans la révision de la stratégie transports individuels motorisé. En effet, il s'agit de renforcer le rôle de l'A9 et des transversales en limitant l'intérêt des parallèles encore trop attractives aujourd'hui afin de réduire le transit.

Trafic automobile et capacité du réseau

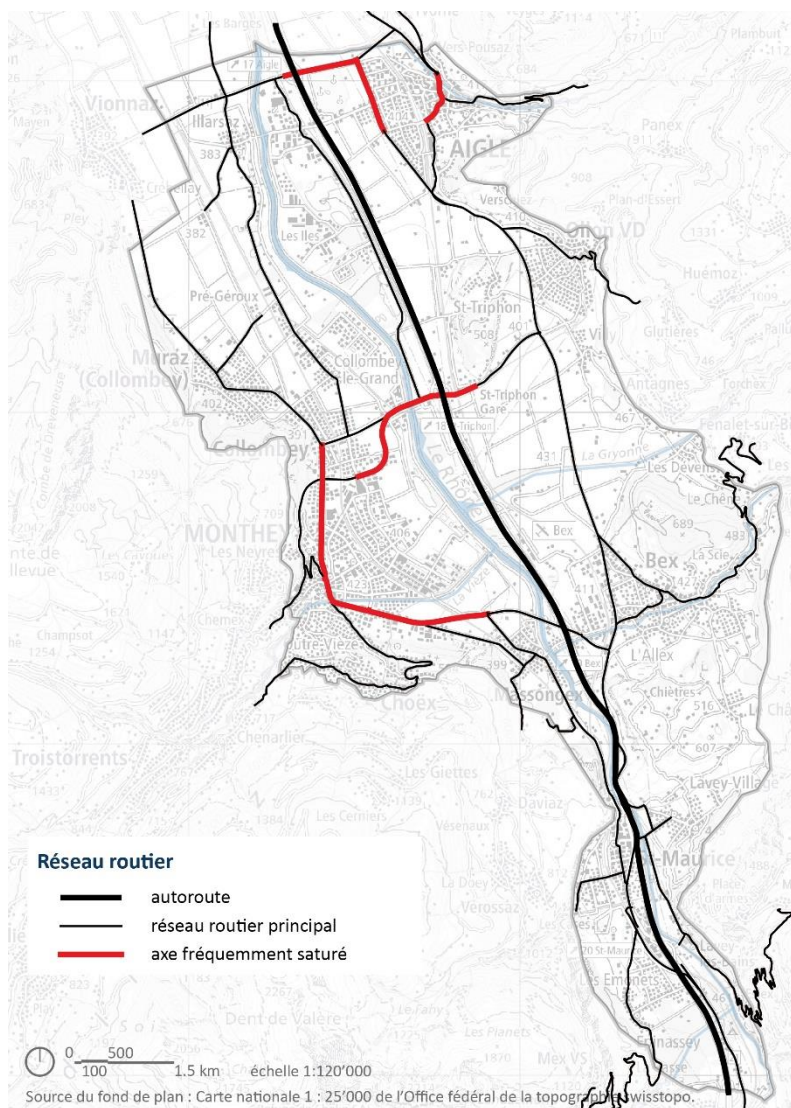


Figure 63: Axes fréquemment saturés

À la suite du développement de la région, de l'élargissement du réseau routier (contournement de Monthey) et de l'évolution générale de la mobilité, **les axes cantonaux du périmètre d'étude ont quasiment tous subi une augmentation du trafic journalier entre 2015 et 2020**. Cette augmentation est de l'ordre de 5 à 30% suivant les axes. Le trafic journalier moyen 2021-2022 est lui illustré sur la figure suivante. Un goulet d'étranglement existe au niveau de la jonction autoroutière de St-Triphon et également d'Aigle. Les traversées de Monthey et Aigle sont également congestionnées. Plusieurs mesures de gestion du trafic sont en cours de mise en œuvre sur les routes cantonales (RC302 notamment) à Monthey et Collombey-Muraz limitant le transit par le centre-ville de Monthey. Les données à disposition ne permettent pas encore de décrire une tendance, notamment en raison de la période de la pandémie.

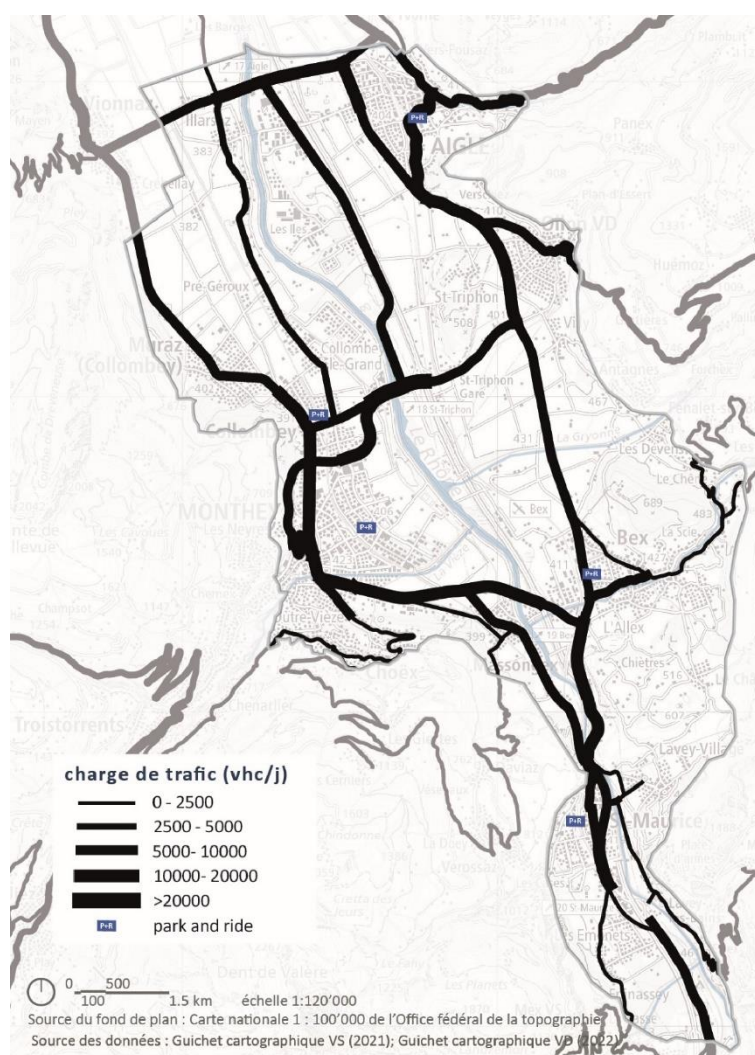


Figure 64 : Charges de trafic TJM 2021-2022

L'analyse de l'évolution des charges de trafic depuis 2015 permet d'observer une augmentation sur la RC302 en traversée de Collombey-Muraz, mais également en entrée de ville Sud de Monthey (et ce depuis la jonction autoroutière de Bex). De même, on observe une augmentation de trafic au niveau de la jonction de St-Triphon, en direction de Monthey uniquement. Enfin, l'entrée de ville Nord d'Aigle (705-B-P) présente également une hausse de 3'500 vhc/j. La gestion du trafic dans ces secteurs est ainsi une priorité pour l'agglomération notamment en termes de sécurisation mais également de priorisation des bus,

suivant les secteurs. De plus, aux heures de pointe, certains carrefours à proximité des jonctions autoroutières arrivent à la limite de leur capacité.

Sur le reste du réseau, seuls l'Avenue de France au centre de Monthey et des axes de moindre importance (route du Chablais entre Monthey et Massongex, route de Gryon en sortie de Bex) présentent de légères baisses de charges. Bex, Ollon et Massongex présentent des charges relativement constantes en traversée de localité.

Le réseau routier principal fonctionne dans l'ensemble correctement, malgré des encombrements aux heures de pointe dans les centres-villes d'Aigle et de Monthey. La transversale St-Triphon-Collombey-Muraz en direction du Valais connaît une situation saturée et problématique notamment en fin de journée. La récente régulation de cette jonction a toutefois permis de concentrer de manière volontariste les congestions en heures de pointe, là où elles n'impliquent pas de risque (sur la transversale et non sur la sortie d'autoroute).

Plusieurs traversées de villes et de villages, notamment Monthey, Collombey-Muraz, St-Maurice et Aigle, supportent des charges de trafic importantes. Des aménagements spécifiques, au niveau des entrées, sont à prévoir afin de limiter le trafic dans les localités et d'améliorer la qualité de ces espaces, la progression des bus et le trafic cyclable.

A noter que les communes de Monthey, de Collombey-Muraz ainsi que de St-Maurice, en collaboration avec le canton du Valais, se sont dotés d'un plan directeur des circulations. Ce dernier devra permettre de mettre en œuvre des mesures de stratégie concrète de maîtrise du trafic individuel motorisé (contrôle d'accès, réaménagement de la RC302, etc.).

Les traversées de localité

Actuellement, une partie du trafic de transit (trafic régional) utilise le réseau routier principal alors qu'il devrait être reporté sur le réseau autoroutier. Ce phénomène a comme conséquence que ce type de trafic traverse les localités.

Les centres des villes et des villages sont, en majorité, traversés par des routes principales. Le trafic de transit y est important. Malgré le réaménagement progressif de certains centres-villes, celui de Monthey et la rue du Collège à Aigle notamment, la situation reste problématique particulièrement au niveau des entrées. Ces routes principales, en plus de présenter un trafic relativement important, sont toutes exploitées à 50km/h (vitesse générale dans les traversées de localité) et les aménagements présentés n'incitent pas à la pacification et à la mixité des usagers. En fonction des opportunités et des besoins, un abaissement de la vitesse (30km/h) en dérogation pourrait être envisagé en accord avec les services techniques cantonaux, si cet abaissement est justifié. Des projets de réaménagement sont à l'étude, en traversée de Collombey-Muraz ainsi que de St-Maurice notamment.

L'importance de ce trafic dans des secteurs d'habitation et d'activités commerciales et sociales engendre des nuisances importantes, aussi bien en termes de bruit, de pollution et de sécurité pour les usagers et les riverains. Ces secteurs sont des zones importantes de conflits entre les différents usagers et modes de déplacement (automobilistes, cyclistes et piétons notamment).

Zones de modération du trafic

De nombreux secteurs sont déjà actuellement exploités en zone 30 km/h ou en zone de rencontre dans toutes les communes de l'agglomération (notamment les secteurs résidentiels). Ceci est naturellement bénéfique pour la sécurité routière (pour les modes doux notamment), les nuisances sonores, mais

également dans un objectif de pacification et d'apaisement du trafic. Ainsi, malgré une agglomération très orientée transports individuels motorisés, les secteurs résidentiels ont la qualité d'être fréquemment apaisés (en termes d'exploitation). Il conviendra de compléter ces zones de modération pour certaines rues résidentielles. La modération des traversées de localité devra être traitée en tant que telle étant donné les caractéristiques propres (trafic élevé, fonction de réseau secondaire).

La figure suivante localise les secteurs actuellement exploités en zone 30km/h ou en zone de rencontre.

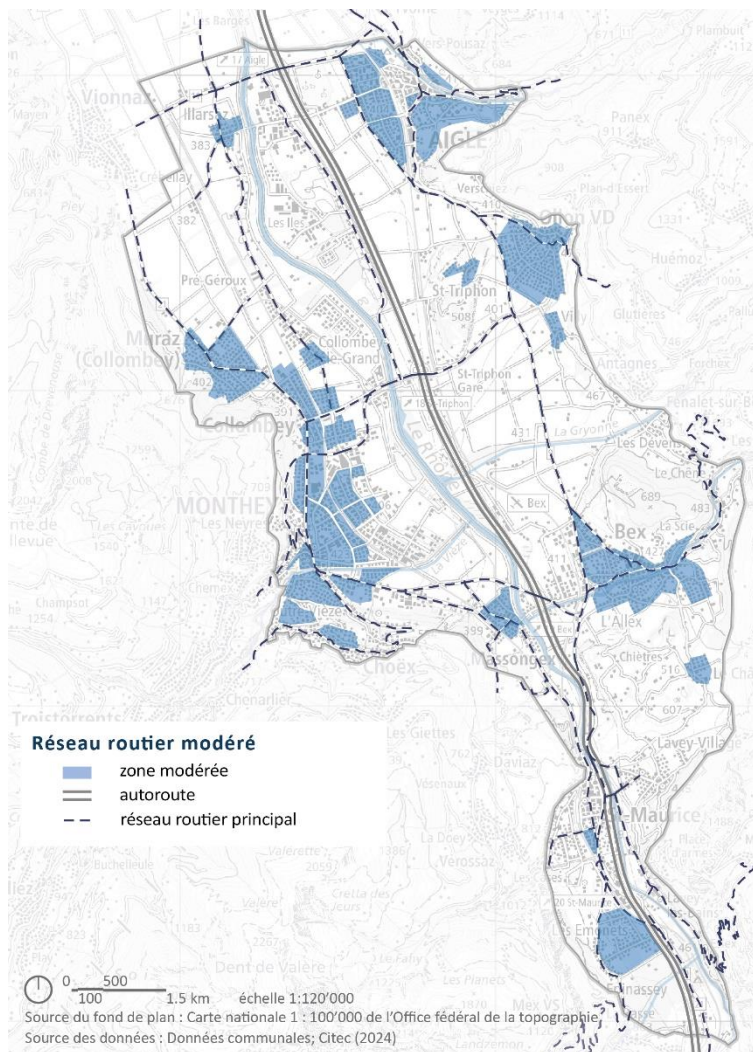


Figure 65 : Emplacement des zones de modération du trafic (2019)

Stationnement voitures

Le stationnement est un élément essentiel des politiques 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 exerce 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. Cette situation favorise l'utilisation de la voiture dans les déplacements quotidiens. Il a également comme corollaire une forte occupation de l'espace public.

Une étude a été réalisée en 2022 pour coordonner et homogénéiser les politiques communales de stationnement à l'échelle de l'agglomération. Les lignes directrices des articles sur le stationnement sur fonds privé définies dans les polices de constructions communales ainsi qu'une politique de stationnement sur fonds public cohérente pour l'ensemble des communes de l'agglomération ont été définies. Concernant la gestion du stationnement sur fonds public, une uniformisation des typologies de règles de gestion a été mise en place en définissant sept secteurs qui diffèrent selon les caractéristiques et les enjeux territoriaux. À propos de l'harmonisation des réglementations communales du stationnement, les communes ont convenu de principes généraux et de mesures d'aménagements obligatoires, complétées par d'autres volontaires. Parmi ces principes, la nécessité d'élaborer un plan de mobilité d'entreprise pour les générateurs importants de trafic ou la délimitation de secteurs avec des facteurs d'ajustement offre des opportunités de report du TIM sur d'autres modes de déplacement ont notamment été définies.

Le tableau ci-après synthétise la situation de l'offre de stationnement sur fonds public pour l'ensemble des communes de l'Agglo Chablais :

Commune	Offre stationnement [places]						Tarification [place]		Ratio offre / population ²³
	Total	Sur voirie	Hors voirie				Gratuit	Payant	
			Public		Privé à usage public				
			Surface	Structure	Surface	Structure			
Aigle	1 428	552	670	206			575	853	0.08
Bex	357	70	262	0	25		49	308	0.04
Collombey-Muraz	674	196	478	0			574	100	0.05
Lavey-Morcles	96	12	84	0			96	0	0.07
Massongex	138	50	71	17			53	85	0.07
Monthey	3 365	298	947	399	718	1 003	1 439	1 926	0.13
Ollon	118	35	83	0			118	0	0.03
St-Maurice	983	516	439	28			477	506	0.15
Total	7 159	1 729	3 034	650	743	1 003	3 381	3 778	0.09

Tableau 19 : Offre en stationnement des communes de l'Agglo Chablais (Citec, 2023)

Les communes de Collombey-Muraz, de Lavey-Morcles et d'Ollon disposent d'une offre en stationnement majoritairement gratuite. Les autres communes ont une offre majoritairement payante en particulier la commune de Bex dont 86% de l'offre en cases de stationnement est payant. L'offre stationnement en structure est restreinte à nulle sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération à l'exception de la commune de Monthey. La répartition des places sur voirie et hors voirie en surface est également très différente.

Un certain nombre de réflexions ont été menées au sein de l'agglomération, notamment dans les travaux du projet d'agglomération de deuxième génération, sur une coordination des politiques communales de

²³ Selon données statistiques de population et emplois du périmètre de l'agglomération (données hectométriques OFS, 2021)

stationnement à l'échelle de l'agglomération du Chablais. Toutefois, cette homogénéisation fait actuellement toujours défaut (l'étude de 2022 n'a pas été suivie par une mise en œuvre jusqu'ici).

Une stratégie concrète de gestion communale du stationnement sur fond public et privé en cohérence avec la politique de transport public et de manière harmonisée sur le territoire de l'agglomération devra être établie afin de pallier ces déficits. La révisions des PAZ et des RCCZ doit servir de levier pour mettre en œuvre cette stratégie de stationnement à l'échelle communale.

Enjeux : Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives à la voiture, la qualité urbaine et la nature en ville.

Un trafic TIM maîtrisé et une politique de stationnement harmonisée à l'échelle de l'agglomération.

L'agglomération bénéficie d'une très bonne qualité de raccordement au réseau routier, avec peu de problèmes de fluidité. En conséquence, l'utilisation de la voiture individuelle reste attractive, et ce malgré la congestion de certains axes (à Monthey notamment).

Le défi est de mettre en œuvre une stratégie de maîtrise du trafic individuel motorisé et d'atténuer les impacts de la circulation routière sur la qualité de vie et l'environnement dans les zones urbanisées. Ceci se concrétise en limitant le transit et en offrant des possibilités de rabattement attractive sur les transports publics au plus proche des bassins d'habitation. Pour l'ensemble du milieu bâti et en particulier pour les grands secteurs de développement, le défi est de développer des mesures de mobilité multimodale et des plans de mobilité. Un autre enjeu réside dans l'établissement et la mise en œuvre d'une stratégie concrète du stationnement (pas uniquement P+R) en cohérence avec la politique de transports publics et de manière harmonisée sur le territoire de l'agglomération.

En dehors des centres, la maîtrise du trafic et la requalification routière représentent également des défis.

4.2.5 Mobilité douce

Ce chapitre traite des piétons et des vélos. Pour le réseau inter-localités, le vélo est traité en priorité alors que pour le réseau intra-localités, les deux modes sont analysés.

Réseau mobilité douce inter-localités

L'agglomération du Chablais présente une topographie globalement favorable à la mobilité douce, et particulièrement au vélo. Le territoire est relativement plat et les distances relativement courtes entre les localités. Le territoire est donc adapté aux déplacements à vélo pour les trajets quotidiens comme pour les déplacements de loisirs. Ce potentiel fait écho à l'importance de la région sur le



Figure 66 : Giratoire décoré d'un vélo à Aigle

plan cycliste, avec des cols de légende et la présence du Centre mondial du cyclisme à Aigle.

Quelques exemples de temps de trajets²⁴ dans l'agglomération entre les localités permettent de bien appréhender le potentiel inter-localités :

- Massongex – Centre-ville de Monthey : environ 3.5 km, 10 minutes à vélo ;
- Bex – Centre-ville de Monthey : environ 6.5 km, 20 minutes à vélo ;
- Ollon – Aigle : environ 4 km, 12 minutes à vélo ;
- Illarsaz – Collombey : environ 5.5 km, 15 minutes à vélo ;
- Lavey-Morcles – St-Maurice : environ 1.5 km, 3 minutes à vélo.

Actuellement, **le Rhône constitue l'axe de mobilité douce de loisirs principal** sur le territoire de l'agglomération. Il fait l'objet d'une requalification de son tracé et son usage dans le cadre du projet de 3^e correction du Rhône. Un objectif de cette requalification est d'interdire tout trafic motorisé sur les berges (hors exceptions pour certains itinéraires agricoles et véhicules d'entretien). Cette



Figure 67 : Itinéraire cycliste préférentiel entre Illarsaz et la gare de Vionnaz

voie cyclable et piétonne assure une liaison sécurisée et attractive à travers et au centre de l'agglomération permettant notamment les déplacements pendulaires de longue distance. Un autre objectif est de mieux connecter cet axe aux communes et d'y favoriser les déplacements quotidiens et de loisirs. Cette double liaison nord-sud devra être complétée par de nouveaux franchissements permettant d'alterner d'une rive à l'autre (certains déjà prévus dans les précédentes générations de PA). Il sera nécessaire ponctuellement de sécuriser les abords du Rhône voire de les améliorer.

En dehors de l'axe Rhône, le réseau inter-localités est variable. Certaines liaisons existent via le réseau routier secondaire et le réseau agricole. Ces itinéraires impliquent parfois des détours et ne sont pas toujours prévus pour la cohabitation avec le trafic agricole. Une partie des cyclistes quotidiens préfère en conséquence utiliser les axes routiers plus directs, malgré le TJM parfois important de certains axes et l'absence d'aménagements cyclables sécurisés.

Les aménagements cyclables font actuellement parfois défaut car inexistantes ou non adaptés à la classe hiérarchique de l'axe routier et la charge de trafic (exemple de la liaison Ollon-Bex avec la route cantonale qui n'est pas suffisamment sécurisée pour les cyclistes aujourd'hui, mesure MD.1 du PA4).

Le Rhône, l'autoroute, les voies CFF et AOMC, et dans une certaine mesure les axes routiers principaux, constituent des obstacles naturels ou construits qui sont autant d'entraves aux déplacements entre les localités de l'agglomération. Même si un certain nombre de liaisons ont déjà été



²⁴ Hypothèse de vitesse pour des trajets quotidiens sur des trajets sans dénivelé importante : 20 km/h.

aménagées, les mesures identifiées dans les précédentes générations de projet d'agglomération devront permettre d'améliorer la situation. Par exemple, seules deux passerelles dédiées à la mobilité douce permettent actuellement le franchissement du Rhône, au Nord, la passerelle d'Illarsaz et au Sud, la passerelle de Massongex/Bex. De ce fait, deux nouveaux franchissements entre Ollon et Collombey-le-Grand et entre Monthey et Bex sont prévus. Le projet privé de passerelle du palier MBR complète le maillage modes doux du Rhône. Certains axes routiers principaux en périphérie de localités présentent des lacunes sécuritaires et de confort et de praticabilité quant à leur franchissement (par exemple la route de transit à Aigle ou la H21-Est à Collombey-Muraz).

Depuis 2023, la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables impose aux cantons suisses de planifier et de réaliser un réseau cyclable continu, direct, sûr et attrayants. Dans sa stratégie de promotion du vélo à 2035, le canton de Vaud a déjà développé son réseau structurant quotidien.

Dans le canton du Valais, ce nouveau cadre légal fédéral est renforcé par la Loi sur les transports publics et la mobilité douce (LTPMD), entrée en vigueur en 2023, ainsi que par la Stratégie cantonale Mobilité douce 2040, adoptée par le Conseil d'Etat en janvier 2024. Fin 2024, une étude sur le plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne pour le Chablais valaisan a été rendue. La hiérarchisation du réseau cyclable des communes valaisannes de l'agglomération y est planifiée.

Le réseau des chemins agricoles intègre également des itinéraires équestres conseillés, reliant les principaux manèges de l'agglomération au Rhône.

Réseau de mobilité de loisirs SuisseMobile

La figure suivante répertorie les réseaux de randonnée et cyclotouristiques sur le périmètre de Chablais Agglo.

A noter qu'en Valais, le réseau de loisirs SuisseMobile n'est qu'une sélection de l'ensemble de l'offre existante, qui est le réseau de mobilité douce de loisirs homologué au sens de la Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML).

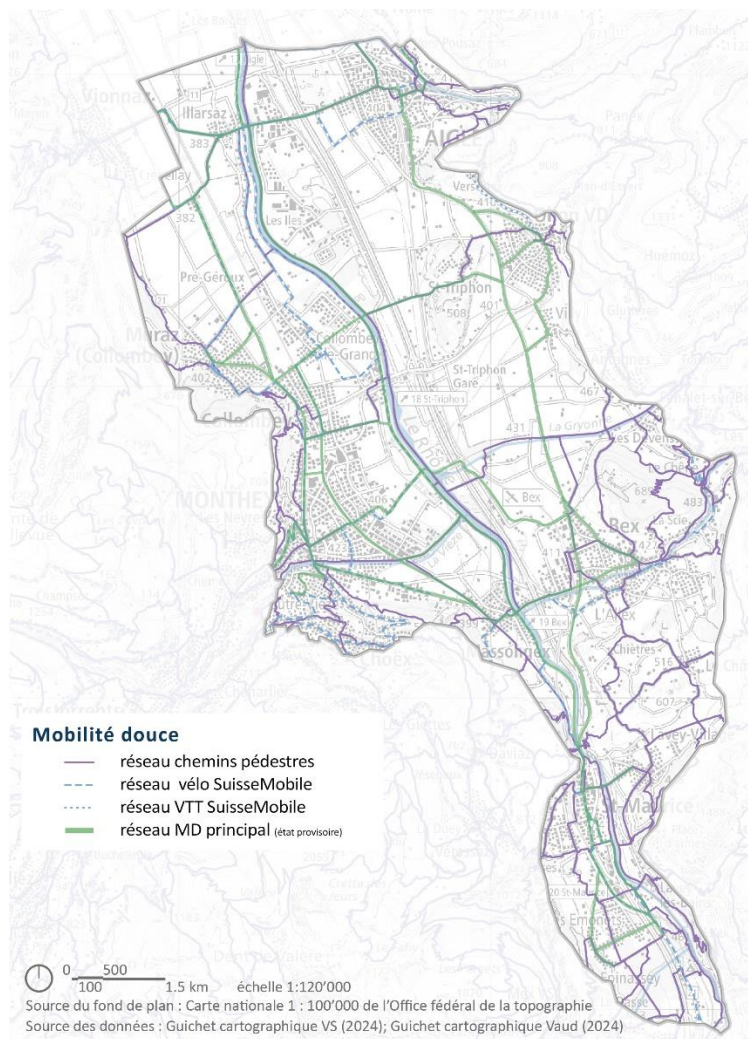


Figure 69 : Réseau principal de randonnée pédestre et cyclotourisme (itinéraires SuisseMobile)

Réseau piéton intra-urbain

La sécurité des piétons en milieu urbanisé est globalement satisfaisante : absence de points noirs identifiés, nombreux quartiers modérés (zone 30km/h ou zone de rencontre), centres-villes historiques limitant le trafic motorisé sont autant de caractéristiques illustrant une situation plutôt positive. Ainsi, les réseaux piétons entre secteurs résidentiels et centralités de quartiers sont pour la plupart sécurisés et apaisés.



Figure 70 : Itinéraire modes doux en site propre au centre de Monthey (rue du Collège)

Malgré ces caractéristiques, les axes principaux en traversée de localité ne sont pour la plupart pas attractifs pour les déplacements piétons (trottoirs étroits dus parfois à la configuration du bâti, caractère routier du lieu). Certains itinéraires piétons alternatifs peuvent être empruntés en lieu et place de ces traversées, mais étant donné que ces axes passent au centre des localités, ils mériteraient de laisser une place plus importante aux habitants et aux piétons. De plus, leur franchissement est parfois difficile pour se rendre d'un quartier à l'autre.



Figure 71 : Carrefour au caractère routier à proximité de la gare d'Aigle (av. de Loès / rue Margencel)

Une autre problématique touchant parfois les centres mais plus souvent les quartiers résidentiels est celle du stationnement sur voirie. Certaines routes de quartier, bien qu'exploitées en zone 30 km/h, sont dotées de nombreuses places de stationnement longitudinales, et ce au détriment d'autres aménagements (trottoirs étroits, ou pas de trottoirs parfois).



Figure 72 : Rue en zone 30 sans trottoir mais avec stationnement longitudinal

Réseau cyclable intra-urbain

Vu la taille des localités de l'agglomération, les déplacements à l'intérieur de celles-ci peuvent, pour la plupart, se faire à pied mais aussi à vélo. Les deux réseaux sont ainsi complémentaires et tout autant prioritaires. Toutefois, **la continuité des itinéraires cyclables n'est pas assurée pour certains secteurs, notamment à cause du manque d'aménagements**. Ceci ne favorise pas les déplacements cyclables, entre autres dans les secteurs centraux. Une amélioration des conditions de circulation des cyclistes, dans les villes et dans les villages, contribuerait fortement à l'attractivité de ce mode de déplacement, notamment pour les déplacements pendulaires.

Conscientes de cet état de fait, les communes d'Aigle, de Collombey-Muraz et de Monthey ont entrepris une réflexion spécifique sur les adaptations à apporter à leurs réseaux de mobilité douce. Aigle dispose ainsi désormais d'un plan directeur du réseau cyclable (dans son schéma directeur des espaces publics de 2018), alors que celui de Monthey et Collombey-Muraz a été initié début 2020. Les communes valaisannes de l'agglomération, en collaboration avec le canton du Valais et en coordination avec le canton de Vaud, ont développé une hiérarchisation et une priorisation du réseau cyclable quotidien, dans le cadre de l'étude, rendue fin 2024, sur le plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne, permettant de mettre en évidence les axes cyclables stratégiques et prioritaires à aménager.

Des aménagements spécifiques pour les cyclistes existent ponctuellement, surtout dans les plus grandes communes. Le réseau cyclable est cependant peu étendu, hétérogène d'une commune à l'autre et présente de nombreuses interruptions. Ces aménagements ont été réalisés au coup par coup, le plus souvent en fonction d'opportunités ou de demandes particulières. Par exemple, l'ancienne voie AOMC à Aigle est aujourd'hui un axe préférentiel pour les cyclistes (espace à partager avec les piétons). De même, le cheminement le long de l'AOMC entre Collombey et Monthey est un itinéraire idéal au cœur de l'entre-communes. Lorsqu'ils existent, la plupart des aménagements cyclables restent cependant incompatibles à tous les types de cyclistes (trottoirs autorisés aux vélos par exemple), des améliorations étant à prévoir pour les aménagements existants également.

En dehors de ces axes, le réseau intra-urbain est principalement basé sur les rues collectrices de quartier ou en direction des écoles. La grande majorité de ces rues en secteurs résidentiels est exploitée en zone 30 km/h (voir transport individuel motorisé). La mixité étant de mise dans ces rues, la pratique du vélo est idéale moyennant un aménagement correct de la rue (gabarits, rétrécissements, etc.).

A nouveau et comme pour les piétons, les traversées de localité ne sont la plupart du temps pas accueillantes pour les cyclistes, ni sur leur linéaire ni en franchissement. Des choix sont parfois cependant imposés entre les piétons et les cyclistes au niveau d'un futur réaménagement (espace disponible insuffisant) et il s'agira dans ce cas de prioriser des itinéraires cyclables alternatifs s'ils sont réalisables.



Figure 73 : Aménagements cyclables existants dans les différentes localités

Compte tenu du potentiel d'utilisation du vélo dans l'agglomération, les infrastructures appropriées (bandes ou pistes cyclables, stationnement deux-roues, etc.) sont insuffisantes. De la même manière que

pour le réseau inter-urbain, les itinéraires stratégiques qu'il s'agira d'équiper/sécuriser/améliorer seront développés dans la vision et la stratégie.

Stationnement vélos

En raison des lacunes observées dans les précédentes générations du PA, deux études (l'une sur le stationnement B+R en gare et l'autre sur les règles de gestion sur le stationnement sur bien-fonds privé et public) ont été menées mettant en lumière la nécessité d'une coordination à l'échelle de l'agglomération en matière de stationnement vélos. Désormais, les communes ont convenu d'intégrer lors de la révision de leur police de constructions des ratios de stationnement pour vélo ainsi que des principes d'aménagements du stationnement aussi bien sur bien-fonds privé que public.

Il existe des carences concernant l'offre en stationnement sur fond public pour les vélos, notamment en places de stationnement couvertes, dans toutes les communes. Des réflexions sont menées dans les pôles et notamment au niveau des gares de l'agglomération. Ces études sont en lien avec les projets de réaménagement des interfaces de transports publics avec la création de places de stationnement couvertes et/ou de vélostations. De plus, il est à noter que la mesure MD24 du PA2 prévoyait la réalisation de 500 places couvertes et 500 places en plein air afin de remédier à ce déficit.

La commune d'Aigle a dressé un inventaire détaillé des places de stationnement vélos existantes en 2011. 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.

Enjeu : Un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre les localités, les quartiers et les générateurs.

L'agglomération bénéficie d'une topographie favorable au vélo. Elle dispose d'un réseau cyclable de loisirs de relativement bonne qualité et accueille le centre mondial du cyclisme. Les réseaux inter- et intra-urbain sont cependant discontinus et faiblement aménagés. Le défi est d'améliorer le réseau cyclable à destination des pendulaires, entre les communes et ramifié au sein des communes.

Il conviendra également de définir une stratégie distincte pour les piétons et les vélos. Ces derniers doivent avoir à disposition des réseaux de chemins sécurisés, mais par d'autres types d'aménagements ; la question de la séparation entre usagers doux (piétons et vélos) doit être traitée au cas par cas (demande, topographie typologie d'usagers, etc.). L'amélioration du réseau cyclable étant plus prioritaire que le piéton (au vu du potentiel et des manquements actuels, les infrastructures piétonnes ainsi que le réseau piéton étant en grande partie mis en œuvre), ce dernier est un enjeu à part entière. Le défi réside dans le développement de réseaux cyclable et piétonnier attractifs, en particulier à l'intérieur du milieu bâti, entre les centres, les gares, les quartiers denses d'habitation et d'emploi. L'enjeu est également d'offrir une qualité de stationnement pour les vélos aux arrêts de transports publics, dans les quartiers et zones d'activités, afin de valoriser le potentiel existant et favoriser l'intermodalité.

4.2.6 Sécurité routière

Les cantons de Vaud et du Valais ont chacun mené une étude sur l'accidentologie dans le cadre du programme de la Confédération MISTRA. L'analyse porte sur les années 2010 à 2022 pour les deux cantons et ce pour les deux indicateurs suivants :

- Données de l'indicateur MOCA 2 qui consiste à comparer le nombre d'accidentés (tués et blessés) sur la route pour 1'000 habitants ;
- Les points noirs du réseau routier obtenus à l'aide du programme MISTRA, application métier Vugis, conformément à la méthode décrite dans la norme VSS 641 724.

Analyse du nombre d'accidents

Indicateur MOCA 2

	2014	2017	2021
Monthey (Chablais Agglo)	1.69	1.57	1.79
Moyenne des agglomérations moyennes-petites	1.81	1.67	1.57

Tableau 20 : Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants dans l'agglomération

Selon les données de la Confédération, l'indicateur MOCA 2 indique une augmentation du nombre d'accidents sur la période 2017-2021.

L'agglomération présente une situation qui s'est dégradée en comparaison des autres agglomérations moyennes-petites pour lesquelles la tendance de l'indicateur est à la baisse. En 2021, seules les agglomérations de Coire, Locarno et Thoue présentaient des moins bons chiffres que l'agglomération chablaisienne (respectivement 1.80, 1.97 et 2.45).

Les graphes suivants présentent l'évolution de cet indicateur depuis l'an 2000 mis en parallèle à la population. Les données du graphique ci-dessous ne tiennent pas compte du découpage de l'agglomération mais de la population et des accidents sur l'entier des territoires communaux. Par ailleurs, les données à partir de 2018 comprennent les communes de St-Maurice et de Lavey-Morcles ayant intégré le PA5, ce qui explique la différence de population mais également les variations observées.

D'après les graphiques ci-dessous (deux cantons confondus), on constate qu'en tenant compte de l'autoroute, après **une nette diminution du nombre d'accidentés sur la route** pour 1'000 habitants depuis le début des années 2010, une évolution variable du nombre d'accidentés peut être constatée depuis 2018. Ce nombre passe de 4.49 en 2005 à 2.79 en 2021 en passant par des valeurs plus faibles (2.26 en 2015 ou 2.32 en 2020) ou plus élevées comme en 2019 avec 2.93. Malgré l'augmentation de la population (1.55% en moyenne par année) et du trafic journalier moyen sur la plupart des axes, la sécurité sur les routes tend à augmenter ces dernières années.

Cette diminution du nombre d'accidentés sur la route est principalement due à la baisse du nombre de blessés légers. Le nombre de blessés graves et de tués restent quant à eux relativement stationnaires.

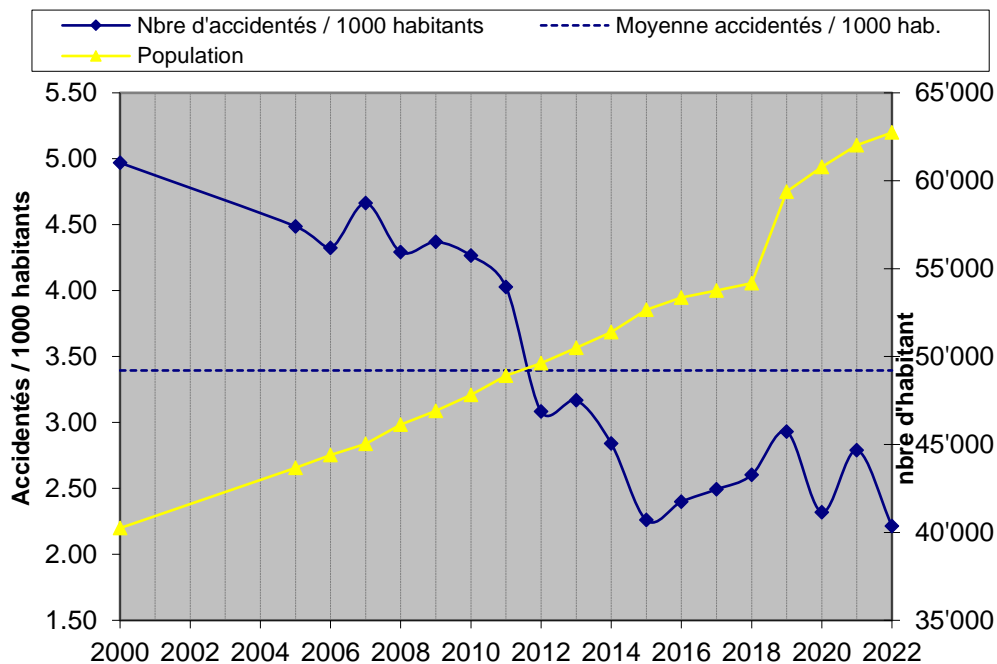


Figure 74 : Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute comprise) (source : Cantons du Valais (SDM) et de Vaud (DGMR))

En dehors de l'autoroute, sur les dernières années relevées le nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants a également augmenté, sur les communes de l'agglomération, comme l'indique le graphique ci-dessous. Ce nombre est passé de 3.35 en 2010 à 1.97 en 2015 puis est remonté à 2.34 en 2021. L'augmentation d'accidents pour 1'000 habitants est potentiellement imputable à l'augmentation du trafic observé. Le nombre de blessés légers et de tués reste relativement constant.

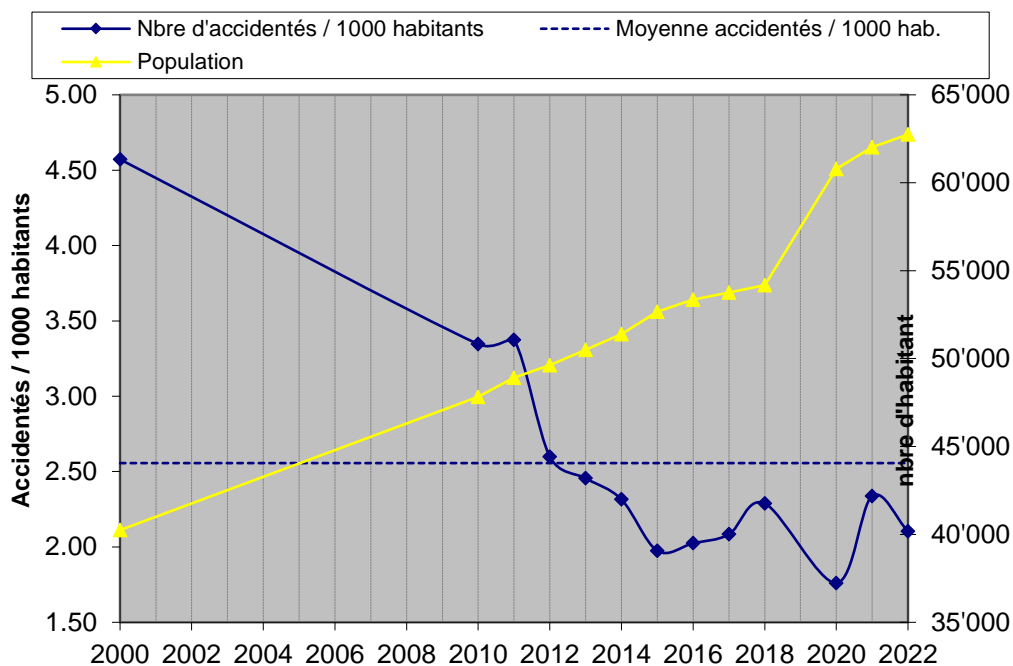


Figure 75 : Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute non comprise) (source : Cantons du Valais (SDM) et de Vaud (DGMR))

Points noirs

L'analyse des points noirs ou des endroits dangereux est définie dans le cadre de l'art. 6a de la loi sur la circulation routière qui précise : "La Confédération, les cantons et les communes examinent si leurs réseaux routiers présentent des points noirs ou des endroits dangereux et élaborent une planification en vue de les supprimer".

Cela se traduit par la recherche de points noirs au sens de la norme VSS 641 724, constituant une analyse rétroactive de la sécurité routière. En effet, elle est appliquée lorsque par le passé, une accumulation d'accidents s'est produite sur le réseau routier existant. Par définition, un point noir est un endroit du réseau routier où, sur une période de 3 ans et sur un périmètre de recherche de 150 mètres de diamètre (hors localité), le nombre d'accidents avec dommages corporels pondéré selon la catégorie de gravité des accidents dépasse une valeur limite définie. Le périmètre est réduit à 50 mètres de diamètre sur les tronçons en localité.

Sur la base de cette méthode VSS, une analyse a été faite à l'échelle des communes de l'agglomération sur les périodes les plus récentes, à savoir de 2005 à 2022. Le nombre de points noirs calculé selon la méthode VSS évolue selon le tableau suivant.

Période d'analyse	Nombre de points noirs côté vaudois	Nombre de points noirs côté valaisan
2005-2007	6	3
2006-2008	7	4
2007-2009	7	5
2008-2010	7	3
2009-2011	7	2
2010-2012	7	1
2011-2013	6	3
2012-2014	6	1
2013-2015	5	0
2014-2016	5	0
2015-2017	3	0
2016-2018	6	0
2017-2019	5	0
2020-2022	5	1

Tableau 21 : Nombre de points noirs du réseau routier sur le territoire de l'agglomération (source : Cantons du Valais (SDM) et de Vaud (DGMR))

Les points noirs sur le réseau de l'agglomération ne sont pas répartis de manière égale entre les deux cantons. Le nombre de points noirs côté vaudois reste sensiblement supérieur au côté valaisan. En outre, le nombre de points noirs côté vaudois a évolué, mais reste sensiblement équivalent entre 2005 et 2022. En ce qui concerne la situation du côté valaisan, leur nombre a globalement diminué entre 2005 et 2022.

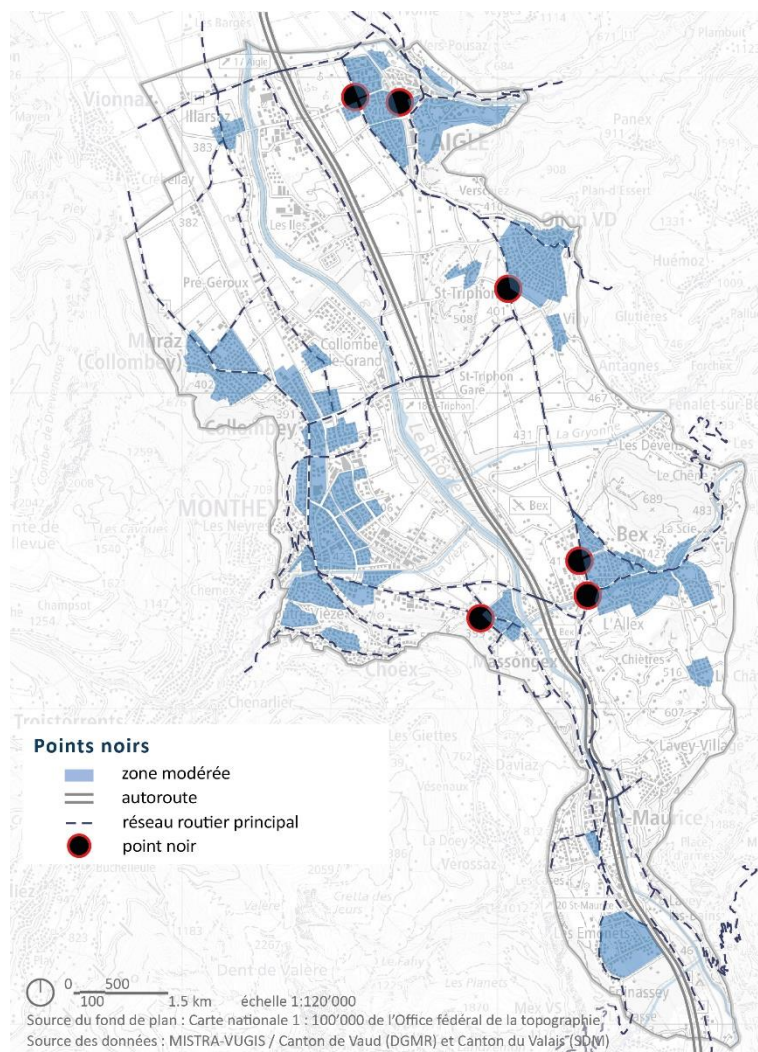


Figure 76 : Points noirs sur le réseau d'agglomération sur la période 2020-2022

Dans les précédents PA, les points noirs se concentraient majoritairement autour des jonctions autoroutières. Il n'existe désormais plus de points noirs autour de ces jonctions, ce qui témoigne des effets positifs des mesures prises de sécurisation, notamment au droit de celles de St-Triphon. Désormais, ces points noirs se situent principalement en intérieur de localité ou à proximité des entrées de localité.

Côté vaudois, ils se trouvent hors localité à proximité d'Ollon (RC780) au droit du carrefour de la Monnaie (projet en cours de sécurisation par la construction d'un giratoire) et d'Aigle (carrefour R780 / rte d'Evian). À l'intérieur de localité, les points noirs se situent à Bex (giratoire RC780 / rte de Massongex ainsi que sur l'avenue de la Gare au giratoire avec la RC780), et à Aigle (sur l'avenue de la Gare au croisement avec le chemin de Pré-Russin).

Côté valaisan, l'unique point noir se situe sur la route des Illettes (RC325) entre Massongex et Monthey, au droit du passage à niveau des rails CFF rejoignant la zone industrielle des Illettes. Des mesures sont en cours de réflexion afin de sécuriser ce point noir. L'aménagement d'ici 2028 du passage inférieur entre le chemin En-la-Fin et la route des Illettes augmentera la sécurité des modes doux.

Secteurs accidentogènes, non recensés comme points noirs

Les secteurs de la jonction A9 de St-Triphon et du giratoire du Boeufferant sont problématiques et constituent un secteur délicat pour les deux-roues légers. De même, les deux autres transversales, entre Bex et Monthey et entre Aigle et Vionnaz, du fait de leur géométrie et les vitesses qui y sont pratiquées, sont particulièrement problématiques pour la circulation des cyclistes. Ainsi, les itinéraires cyclistes sont parfois à favoriser sur des parallèles dans la vision directrice. En lien avec les risques liés à la circulation cycliste, les principes suivants devront guider la stratégie :

- Sur les axes routiers identifiés comme fonction de trafic et de transit uniquement (les routes cantonales principales et les transversales autoroutières), les itinéraires cyclistes, quand ils sont nécessaires, sont aménagés de manière adaptée ;
- Sur les axes où la mixité et la cohabitation sont identifiées comme préférentielle, alors l'intégration des cyclistes est possible moyennant une sécurisation complète et un maillage adéquat.

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. Des aménagements simples et efficaces ont ainsi été mis en place en bordure de route cantonale afin de limiter les accès sur cette dernière.

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, mais également les passages à niveau qu'il conviendra d'assainir (relocalisation de l'AOMC à Collombey-Monthey notamment).

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).

Enjeu : Une amélioration de la sécurité des sites identifiés comme accidentogènes.

L'agglomération comporte globalement peu de sites dangereux, mais l'augmentation de l'indicateur MOCA ainsi que du nombre d'accidentés pour 1'000 habitants nécessitent un renforcement de la sécurisation de l'espace routier.

Le défi est dans un premier temps d'améliorer la sécurité pour les points noirs persistants. Pour les situations accidentogènes situées dans les centres et localités, un report du trafic de transit par des contrôles d'accès adéquats peut participer à leur sécurisation. Par ailleurs, il convient d'accorder un soin particulier à la sécurisation des quartiers et des équipements publics sensibles, notamment aux abords des écoles et des pôles d'échanges multimodaux.

4.2.7 Transport de marchandises

Fret ferroviaire

La gare de St-Triphon joue un rôle important dans le réseau fret ferroviaire de l'agglomération. Sur le tronçon de voie de la ligne du Simplon en direction d'Aigle, 10'232 trains ont circulé en 2023, ce qui correspond à environ 14 trains par jour et par sens. En direction de Bex, 7'173 trains ont circulé (environ 10 trains par jour et par sens). Cette différence montre qu'une part importante des trains (au moins 30%) en direction / en provenance d'Aigle sont entrés ou sortis du réseau ferroviaire par la gare de St-Triphon.

D'ailleurs, cette dernière a été identifiée par le Canton de Vaud comme une infrastructure d'intérêt qui doit être développée à l'avenir.

Également 4'040 trains ont circulé sur la ligne du Tonkin, sur le tronçon en connexion avec la ligne du Simplon. Cette valeur s'élève à 3'255 trains à l'entrée de Monthey, puis 304 sur le reste du parcours jusqu'à Collombey. À nouveau, cette différence montre l'importance de cette gare comme porte d'entrée et de sortie sur le réseau ferroviaire national.

Le troisième nœud important est St-Maurice, avec 11'653 trains ayant circulé vers le nord et 6'302 trains vers le sud.

Ainsi, dans l'ensemble, la ligne du Simplon sur le territoire de l'agglomération a accueilli, en moyenne 8 trains par jour et par sens sur le tronçon le moins fréquenté, et environ 14 trains par jour et par sens sur celui qui l'est le plus. À l'année, cela a représenté, respectivement, 3.14 millions de tonnes et 5.39 millions de tonnes de marchandises transportées.

La stratégie cantonale du transport de marchandises du Canton de Vaud, publiée en 2021, montre l'importance de la région du Chablais, qui représente 10% des volumes transportés dans le Canton. Cette grandeur est semblable aux principales régions du Canton (Côte, plaine de l'Orbe, Broye et Riviera. Il a été constaté une diminution de la part modale du rail entre 2015 et 2018 (passant de 22,7% à 16.0%), malgré une augmentation globale des volumes transportés. De plus, l'analyse du trafic routier montre que la baisse n'est pas due uniquement à un report sur le trafic routier, mais aussi à une utilisation plus faible du rail, qui peut s'expliquer par l'arrêt des activités de raffinerie à Aigle. La région du Chablais concentre près de la moitié des volumes de la filière « Huiles minérales » par rapport au reste du Canton. Parmi l'ensemble des marchandises transportées dans la région, cette filière représente 17% des volumes et a une part modale élevée (55%).

À l'échelle de l'agglomération, l'analyse du Canton du Valais donne une part du rail en volume de 5,0%, pour 4,9 Mt de marchandises, alors que celle de l'ensemble du Canton est proche de 13%. En comparaison, l'agglo Valais Central concentre 5.9Mt pour 13,2 % de part du rail et celle de Martigny 3,4Mt pour 0,4%.

Cinq installations de transbordement rail-route sont recensées sur le territoire et sont définies par une planification supérieure fédérale, la « conception fédérale relative au transport ferroviaire de marchandises ». Elles sont gérées par les CFF et mises à disposition des clients des transporteurs ferroviaires (ex. : SBB Cargo, BLS Cargo, etc.).

Gare	Fonction
St-Maurice	Gare de formation avec débord
St-Triphon	Grande gare de formation avec débord
Bex	Gare de réception avec débord
Monthey	Gare de réception
Massongex	Gare de réception

Tableau 22 : Principales gares pour le fret ferroviaire

En complément un nouveau terminal rail-route est en construction sur la commune de Monthey. La mise en service est prévue en 2026.

Parmi les 8 principales zones d'activités identifiées, 6 d'entre elles disposent d'une connexion propice au fret ferroviaire. Ces connexions sont faites, soit par les plateformes de transbordement rail-route gérées par les CFF et mise à disposition des clients des transporteurs ferroviaires (ex. : SBB Cargo, BLS Cargo, etc.), soit par des installations privées, mais potentiellement mutualisables. D'ailleurs les principaux transporteurs (Planzer, Galliker, Camion Transport, etc.) n'ont pas de site dans l'agglomération, mais ont

des centralités vers Vufflens-Aclens et Penthalaz pour le Canton de Vaud, et vers Conthey pour le Canton du Valais.

Au vu de la densité des voies de raccordement sur les différentes zones d'activités, ces gares jouent un rôle important dans l'accessibilité au fret ferroviaire et à l'attractivité de ce mode de transport. La proximité et la disponibilité des infrastructures permettent de connecter efficacement les entreprises au réseau national et international.

Logistique urbaine

Le territoire de l'agglomération ne présente à ce jour pas de problématique de logistique urbaine forte. Les points durs (principalement la congestion ou le stationnement sauvage) sont généralement présents sur les réseaux fortement contraints (vielle-villes) et sont gérés par les communes directement.

Plusieurs offres de logistiques urbaines existent déjà sur le territoire de l'agglomération. Elles sont peu développées en comparaison d'autre agglomération urbaine, mais correspondent aux besoins actuels de la population.

Automate à colis

Deux entités sont actives dans l'agglomération et mettent à disposition des automates à colis multi-opérateur :

- La Poste, avec le système My Post 24, est présente à deux emplacements : Aigle et Monthey
- Migros, avec PikMup, possède six emplacements : Aigle Chablais centre, Aigle Gare, Bex, Collombey, Monthey et St-Maurice.

Ces automates sont idéalement situés, proche de lieux avec beaucoup de passage (gares et centre commerciaux), permettant ainsi de favoriser leur utilisation. Ils permettent de limiter les effets des livraisons manquées en permettant de faire livrer les colis dans la boîte puis de les récupérer au moment opportun.

Cyclologistique

Un opérateur de cyclologistique est actif dans la région du Chablais, avec un périmètre d'influence dans la vallée du Rhône, jusqu'à Sierre. En complément, le service de partage de flotte de vélo-cargo électrique, Carvelo, met à disposition un véhicule, basé au centre mondial du cyclisme à Aigle, ce dernier peut être utilisé ponctuellement par les privés et les entreprises pour le transport de marchandises.

Enjeu : Une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales à forte fréquentation existantes d'autre part.

Une revalorisation du fret ferroviaire dans les sites d'activités stratégiques.

La disponibilité des infrastructures et la proximité au réseau ferroviaire devrait encourager une utilisation accrue du rail, mais les plateformes montrent des volumes faibles en comparaison de la route et qui ont eu une tendance vers la baisse. Il est donc important de soutenir le développement du rail en encourageant l'utilisation des infrastructures existantes, principalement dans les zones d'activités. L'abandon des activités de la Raffinerie et la présence d'importantes réserves en zone d'activités à proximité du Rhône (Aigle, Collombey-Muraz) combinés au terminal fret de Monthey offrent l'opportunité de redynamiser la desserte marchandise des principales zones d'activités.

Les solutions de logistiques urbaines existent, mais un potentiel fort existe également, particulièrement dans le cas d'une modification des pratiques de consommation.

4.2.8 Prévisions de mobilité

Avec l'évolution annoncée de la population de l'agglomération d'ici 2040 (12'500 habitants supplémentaires) et des emplois (7'800 emplois supplémentaires), une croissance annuelle de 1.0%²⁵ de la demande de mobilité (distances parcourues) est attendue pour les années à venir. Cette croissance peut aussi être traduite en prestations de transports de voyageurs (en personne-kilomètres), avec une augmentation de 3% prévue à l'horizon 2050. Ceci s'explique car, les prestations de transports de voyageurs englobent les déplacements pendulaires, mais également ceux liés aux loisirs. L'évolution des modes de travail peut engendrer une diminution des prestations de transports de voyageurs pour la partie pendulaire, ce qui est même souhaitable. En revanche, les déplacements de loisirs sont toujours plus élevés, ce qui fait que les prestations de transports de voyageurs sont prévus d'augmenter à l'avenir.

Evolution de la pendularité et des distances

La pendularité dans l'agglomération est à esquisser en relation avec les évolutions récentes. Les données des pendulaires en échange avec l'agglomération sont les plus critiques à analyser pour avoir une vue correcte de l'évolution à venir. En effet, le nombre de pendulaires internes à l'agglomération ou à leur commune semble être plutôt stable, voire en baisse (données difficilement comparables étant donné la problématique du périmètre déjà développée dans le chapitre « Mobilité générale »).

Au niveau des pendulaires en échange avec l'agglomération (entrants et sortants), une augmentation de 33% était identifiable entre les données de 2000 et celles de 2011/2013 (PA3). En comparant les valeurs de 2011/2013 à 2014/2018, il est observé une augmentation d'environ 15% en moins de 5 ans. En revanche, entre 2014/2018 et 2017/2021, une faible augmentation (3%) des échanges pendulaires est constatée. Cette tendance inférieure aux prévisions établies lors du précédent PA (hypothèse d'une augmentation de 15%) est possiblement imputable à la pandémie de COVID, à l'élargissement du périmètre de Chablais Agglo (déplacements pendulaires désormais internes à l'agglomération pour les communes de St-Maurice et Lavey-Morcles) ou également à la stagnation du nombre d'emplois par rapport aux prévisions. L'hypothèse établie de 15% peut toutefois être maintenue compte tenu du renforcement de l'attractivité de l'agglomération, notamment par le développement des zones d'activités et des pôles d'urbanisation mixtes. Dès lors, un peu moins de 25'000 pendulaires feront partie de cette catégorie en 2030.

²⁵ Evolution relatives au transport de voyageurs, selon le scénario « Base » (Perspectives d'évolution du transport 2050, selon l'ARE 2022)

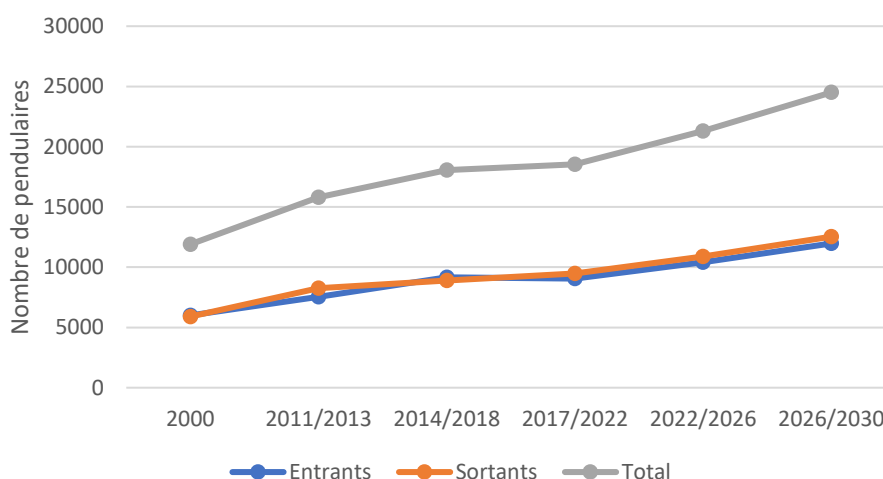


Figure 77 : Evolution du nombre de pendulaires en échange

Si la tendance à l'augmentation des pendulaires longue distance se confirme, il s'agira premièrement de la gérer au mieux : prévoir une offre et des infrastructures de transports publics de qualité, améliorer les rabattements à vélo sur les gares, etc. Deuxièmement, il faudra également la freiner en proposant par exemple du logement au droit des centres d'emplois urbains et moins en périphérie.

Il convient de souligner qu'une diminution/stagnation de la pendularité peut être corrélée à une augmentation de la population résidente dans le périmètre de Chablais Agglo, ce qui pourrait entraîner une augmentation des déplacements internes à l'agglomération.

La mise en œuvre des mesures de transports va induire un report modal. La mise en service récente du réseau de bus d'agglomération, mais également les améliorations annoncées pour le réseau ferroviaire devraient induire une augmentation du report modal des TIM vers les TP. Concernant la mobilité douce, la mise en œuvre des stratégies en cours d'élaboration ainsi que la vision du présent projet d'agglomération doivent aussi élever sa part modale.

Outre la question du report modale lié à la pendularité, il est également essentiel de souligner la nécessité d'accroître l'usage des transports publics et des modes doux dans le cadre des déplacements liés aux loisirs, au tourisme et aux achats à l'intérieur de l'agglomération. L'objectif principal est de promouvoir une mobilité durable dans tous les domaines pour améliorer la qualité de vie des habitants, en offrant des alternatives efficaces et attractives à la voiture individuelle. La mise en œuvre des mesures de transport du projet d'agglomération vise également cet objectif.

4.3 Paysage, agriculture et environnement

4.3.1 Paysage

Le paysage de l'agglomération a pour origine la vaste plaine alluviale du Rhône, inscrite entre les versants montagneux des Préalpes et des Alpes. Il est le résultat de trois processus fondamentaux, actifs à l'issue de la dernière glaciation, puis résultant de l'activité humaine toujours plus intensive :

- Premièrement, le Rhône a façonné la plaine en déposant des alluvions et se déplaçant au gré des crues. L'analyse des boisements, l'occupation du sol et la microtopographie permettent encore de percevoir les bras anciens et les secteurs régulièrement inondés.

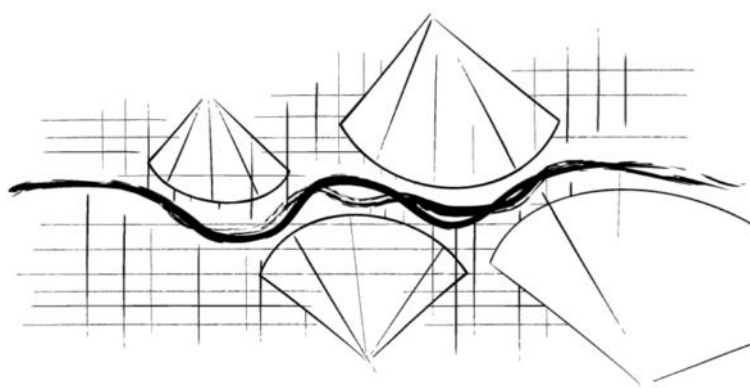


Figure 78 : Schéma géomorphologique du paysage de la Plaine du Rhône

- Tant son cours actuel, rectifié et canalisé, que les anciens bras et espaces inondables sont organisés en **formes fluides qui occupent le centre de la plaine**, en constituant une sorte de colonne vertébrale ;
- Deuxièmement, les affluents du Rhône ont transporté des quantités imposantes de matériaux jusqu'à la plaine. **Ces dépôts de forme conique ont**



Figure 79 - Paysage de la plaine en 1938, laissant apparaître les anciens bras du Rhône (fond swisstopo)²³

- **accueilli la plupart des noyaux historiques d'urbanisation**, organisés en formes radiales ;
- Troisièmement, dans le reste de la plaine, **l'exploitation du sol et sa rationalisation ont amené au développement d'un damier orthogonal**, ne laissant pratiquement pas de trace de sa constitution alluviale ancienne. Les axes routiers et ferroviaires, l'organisation du parcellaire, des chemins et des canaux, s'inscrivent dans cette logique orthogonale. Quelques noyaux d'urbanisation s'y sont également développés.

²⁶ Source : Stratégie paysagère et agricole de la plaine, Paysagegestion/Repetti (2014).

Ces unités paysagères sont complétées par les coteaux et collines boisés, rocheux ou exploités par la vigne ou des pâturages. Ce relief alpin principal façonne le grand paysage avec les sommets emblématiques de la région.

Le paysage de l'agglomération a pendant longtemps été organisé en suivant ces unités paysagères. **Au centre de la plaine, le Rhône et les zones humides et inondables ont maintenu une part importante de forêts et de parcours pour le bétail (pâturages).** Les principaux affluents complètent le dispositif avec des boisements riverains des cours d'eau. L'urbanisation s'est développée sur les cônes, selon des structures radiales comme en attestent encore les tracés des rues, et avec une forte présence de vergers ou vignobles ceinturant les villages.

L'espace orthogonal de la plaine a fait l'objet d'une agriculture orientée principalement sur les grandes cultures, laissant un paysage très ouvert et quelques fermes de colonisation. Les collines et les coteaux exposés au sud ont largement été plantés de vignes, alors que les parties moins bien exposées ou trop pentues ont été exploitées en pâturages ou sont restées en forêts. La mécanisation et les grands travaux d'assainissement de la plaine dès fin du XIXe siècle ont entraîné la réduction drastique du paysage alluvial naturel et des milieux marécageux.

Au cours du XX^e siècle, le développement de l'urbanisation et de l'industrie a amené une forte progression des parties urbanisées du territoire, rompant avec les unités paysagères originelles. L'industrie a pris une large place en bordure du Rhône, dans des espaces mis à l'abri des inondations par les travaux d'endiguement. Les villes et villages se sont étendus en direction de la plaine orthogonale, ne laissant pratiquement plus de trace de la ceinture ancienne de vergers et débordant largement des anciens cônes, formant par endroits des continums jusqu'au Rhône ou d'un noyau urbain à l'autre. L'extraction des matériaux alluvionnaires a également laissé son empreinte dans le paysage, en y créant plusieurs grands plans d'eau. Ces développements plus récents ont rompu avec les logiques fluides ou radiales pour imposer un modèle orthogonal.

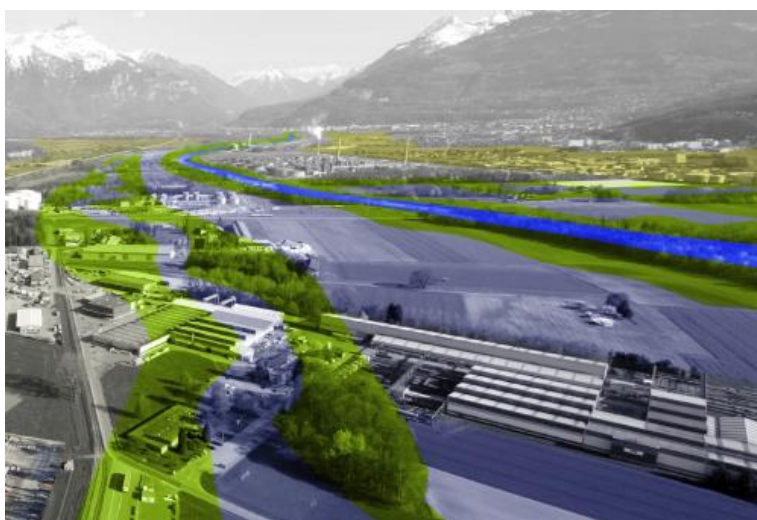


Figure 80 - Bâtiments industriels en rupture avec la fluidité des structures paysagères anciennes (ancien bras et ses boisements)²⁴

Les développements urbains récents font aujourd'hui partie du paysage contemporain de l'agglomération. Certains de ces développements sont liés à l'histoire de la plaine, à l'exemple des principaux parcs industriels en bordure du Rhône. D'autres ne sont que le prolongement peu qualifié de l'urbanisation, ayant notamment amené à la formation de transitions brutales entre l'espace bâti et les espaces ouverts (franges urbaines peu qualifiées). Ces franges urbaines peu qualifiées concernent en particulier les développements récents de l'urbanisation : zones villas et zones industrielles. Elles présentent un fort potentiel d'amélioration.

²⁷ Source : Stratégie paysagère et agricole de la plaine, Paysagegestion/Repetti (2014).

Pour les années à venir, le projet de 3^e correction du Rhône a prévu d'élargir le lit du fleuve pour mieux protéger la plaine contre les crues. Cet élargissement va considérablement influencer le paysage de la plaine, qui va changer. Il est accompagné par une réflexion sur le renforcement du réseau de mobilité douce et loisirs sur les digues, ainsi que par un renforcement des équipements agricoles dans les secteurs touchés par l'emprise. La 3^e correction du Rhône prévoit un aménagement qualitatif et cohérent de ses espaces publics

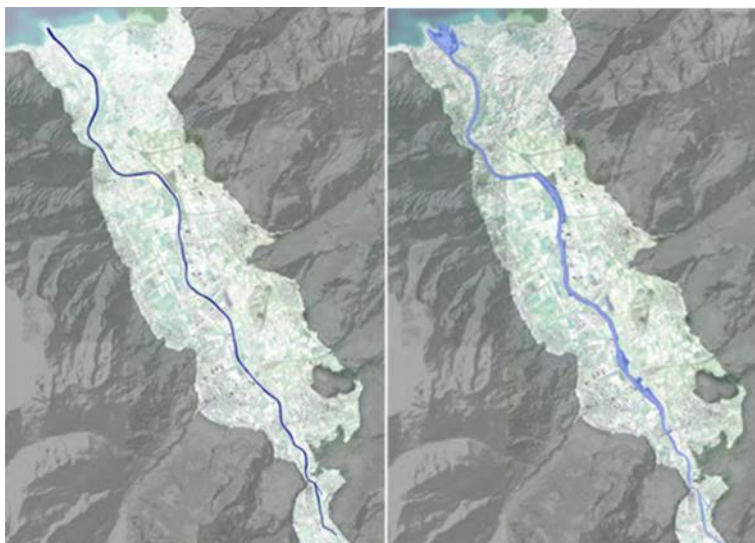


Figure 81 - Le Rhône actuel (gauche) et le projet de 3^e correction dans la plaine de l'agglomération (droite) (fond swisstopo)

à l'aide d'un plan-guide. La 3^e correction du Rhône est la principale intervention paysagère prévue pour le futur, mais différentes initiatives des deux cantons, des communes ou du monde agricole vont également influencer le paysage au travers de la mise en place de mesures de conservation du paysage, de renaturation des eaux ou de promotion de la biodiversité.

Il convient également de rappeler que de nombreuses surfaces forestières jalonnent et structurent le paysage, notamment sur les flancs de la vallée, le long du Rhône et de ses affluents et sur plusieurs collines (St-Triphon, Montet, Chiètre, Chambovev). Les forêts remplissent de multiples fonctions (protection, poumon, structuration du paysage, ressource, ...). Elles sont protégées par la loi forestière et font l'objet de plans directeurs et de gestion spécifiques.

Enjeu : Une amélioration de la qualité des franges urbaines

La transition actuelle entre les espaces bâtis et non-bâtis est souvent abrupte. Elle est souvent marquée par des voies d'accès, places de stationnement, des clôtures ou des haies sans valeur écologique. Cela contribue à renforcer l'opposition entre milieu bâtis et ouverts.

Le défi est d'assurer une transition harmonieuse entre ces deux milieux. Cela passe par une végétalisation des jardins, par la plantation d'arbres majeurs et fruitiers ou par des haies vives. En bordure de forêt et d'espaces riches en biodiversité les clôtures doivent permettre le passage de la petite faune.

Inventaires paysagers et patrimoniaux

Le périmètre de Chablais Agglo recense plusieurs **éléments structurants et protégés inscrits dans divers inventaires** nationaux et cantonaux :

- Deux grands périmètres inscrits à l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP) touchent l'agglomération : les vastes périmètres de la Tour d'Aï et de la Dent de Corjon au nord, (n°1515) ainsi que celui des Diablerets et du Vallon de Nant au sud (n°1503) ;
- Les grands blocs erratiques au-dessus de Monthey et Collombey figurent également à cet inventaire IFP (n°1709). Leur protection au XIX^e siècle a d'ailleurs marqué le début de l'histoire

- de la protection de la nature et du paysage en Suisse. Ces surfaces étant situées majoritairement à la périphérie de l'agglomération, elles présentent peu de contraintes pour son développement ;
- Au niveau cantonal, les éléments suivants sont recensés dans l'Inventaire cantonal des monuments naturels et sites (IMNS) sur le territoire de l'agglomération : le Bois de la Glaive (n°191), la Colline de St-Triphon (n°185), le Bois de la Gryonne (n°189), Le Montet (n°186), les Alpes vaudoises (n°188) et la Colline de Chietres (n°187) ;
 - Plusieurs sites sont inscrits à l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS). Des fiches détaillées donnant des informations sur les objectifs de sauvegarde et le développement de l'agglomération sont disponibles pour chacun de ces sites : les bourgs d'Aigle (2013), Bex (2013) et Saint-Maurice (1997), le secteur du Bévieux de Bex (2013) ainsi que les villages d'Ollon (2013) et St-Triphon (2013). En plus de ces sites d'importance nationale, le périmètre de Chablais Agglo comporte également des sites d'intérêt régional (Les Dévens à Bex, Lavey-Village, Les Cases à Saint-Maurice, Massongex, Monthey et Collombey) et local (Collombey-le-Grand, Muraz, Epinassey à Saint-Maurice, Fontaney à Aigle, Le Châtel à Bex) ;
 - Enfin, il convient de mentionner quelques monuments historiques emblématiques, qui marquent le paysage et qui racontent l'histoire de la région, notamment les châteaux d'Aigle, Collombey et Saint-Maurice, les ruines médiévales de St-Triphon et de Duin, l'Abbaye de Saint-Maurice et l'église de Choëx ou encore les salines de Bex, ces dernières étant à l'origine du développement des industries chimiques de Monthey.
 - Le site comprend également plusieurs voies de communication historiques, dont certaines avec substance.

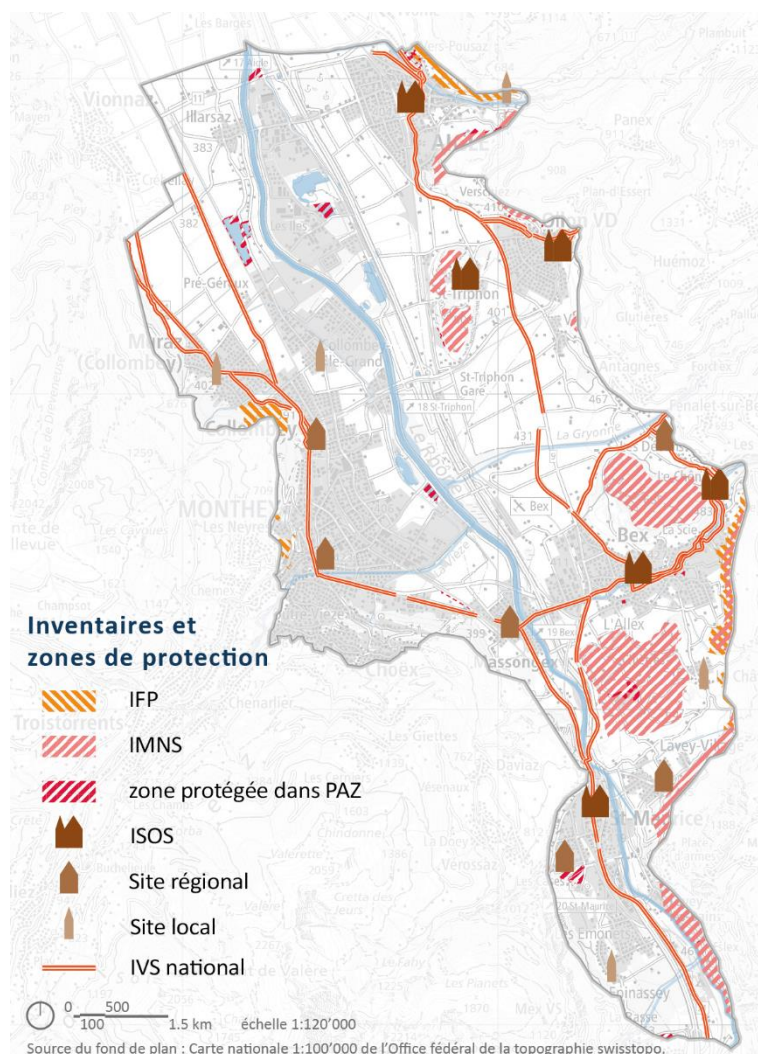


Figure 82 - Principaux inventaires et zones de protection dans le périmètre de Chablais Agglo

Le paysage dans l'identité de l'agglomération

Le paysage fait dans son ensemble partie de l'attractivité et de l'identité de l'agglomération du Chablais. Le Rhône, la plaine, l'urbanisation sur les cônes, les collines et les coteaux boisés, rocheux ou viticoles, sont des éléments identitaires du caractère de l'agglomération auxquels les habitants s'identifient.

La prise en compte du paysage dans la planification de l'agglomération est nécessaire pour assurer la qualité du développement urbain. Dans ce contexte, l'analyse paysagère permet de donner des clés de lecture du territoire. Elle démontre que le paysage est étroitement lié aux différentes unités paysagères et à l'agriculture qui exploite près de la moitié du périmètre de Chablais Agglo. En regard de l'intensification des usages au cœur de la plaine, la préservation des structures paysagères représente un enjeu important pour le développement qualitatif de l'agglomération.

Enjeu : Des interventions respectant la structure paysagère

Le paysage résulte de processus multiples et successifs. La morphologie d'origine alluviale structure le paysage du Chablais avec des espaces nettement différenciés ayant chacun leur propre logique structurelle.

La charpente paysagère est une des constituantes de la structure générale. Elle est constituée des trames vertes (structures végétales) et bleues (réseau hydrographique).

Le défi est de respecter ce cadre paysager général lors des interventions d'aménagement du territoire. Ce respect passe par l'inscription des interventions dans les structures paysagères fluides, radiales et orthogonales, par la préservation des éléments paysagers particuliers et par la mise en valeur du paysage comme repère identitaire et grille de lecture du territoire. De plus, le grand paysage et ses éléments structurants à préserver et à renforcer vont jouer un rôle important dans le contexte d'adaptation de l'agglomération au réchauffement climatique.

4.3.2 Agriculture

Production agricole

Bien que largement urbanisé et industrialisé, le périmètre de Chablais Agglo conserve une importante activité agricole occupant environ la moitié du territoire de plaine. Cette activité agricole influence directement le paysage de l'agglomération, en mettant en place des structures permettant la rationalisation du travail mais également des surfaces extensives contribuant à la préservation du paysage et de la nature. Suite à la révision de la LAT et aux nouvelles tendances qui limitent désormais l'extension de la zone à bâtir, il n'est pas attendu que ces zones agricoles se réduisent fortement.

La répartition des cultures varie fortement en fonction des entités paysagères et de la proximité de l'urbanisation. En tendance, les grands espaces sont plutôt dominés par les grandes cultures et le maraîchage. Les zones proches du Rhône présentent un mélange de prairies et de grandes cultures tandis que les espaces morcelés abritent des petites exploitations diverses. Les collines et coteaux, avec leur habitat dispersé, sont plus facilement orientées vers la vigne et l'élevage.

Pour les années à venir, de grands projets agricoles sont en cours de préparation, en accompagnement de la 3^e correction du Rhône et de son impact sur l'agriculture. Les études menées jusqu'ici ont montré que les besoins principaux de l'agriculture sont les suivants :

- Créer des itinéraires préférentiels de transit agricole de part et d'autre du Rhône, permettant notamment l'accès aux sites de livraison des produits agricoles en évitant les routes principales et les zones urbanisées. Par endroits, lorsqu'aucune alternative n'est envisageable, ces axes emprunteraient les digues du Rhône ;
- Rénover les réseaux de chemins agricoles, notamment en différenciant les chemins à vocation agricole pure des chemins à vocation mixte agriculture-loisirs-mobilité douce ;
- Rénover et renforcer les réseaux d'irrigation et de drainage, en réponse aux modifications attendues du niveau de la nappe pendant et après les travaux de la 3^e correction du Rhône ;
- Réaliser des remaniements parcellaires dans certains secteurs au parcellaire fortement morcelé ;
- Préserver autant que possible les SDA en réduisant au maximum la consommation de sol dans le cadre des différents projets d'aménagement ;
- Utiliser des matériaux terreux décapés dans l'emprise du Rhône pour améliorer des sols dégradés, en particulier dans des secteurs de tourbes minéralisées. La plupart de ces sols sont inventoriés en SDA.

Réseaux agro-écologiques et agro-paysagers

Les agriculteurs ont mis en place divers réseaux de surfaces agricoles extensives (OQE), afin de favoriser la biodiversité dans les espaces agricoles, ainsi que des réseaux de contributions à la qualité paysagère (CQP). Chaque réseau a des objectifs spécifiques, définis par les agriculteurs qui y participent.

Surfaces d'assolement (SDA)

Par sa nature, la plaine agricole est pour l'essentiel composée de terrains répertoriés en surfaces d'assolement (SDA). A l'état actuel, l'agglomération du Chablais possède 2'637 ha de SDA dans son périmètre : 945 ha pour la partie valaisanne et 1'692 ha pour la partie vaudoise. Certains terrains répertoriés ne remplissent pas les critères de qualité des surfaces d'assolement (sols dégradés, minéralisés, pollués, etc.), mais aucun inventaire systématique de la qualité des surfaces d'assolement n'a été effectué à ce jour. Le maintien sur le long terme des surfaces agricoles et des SDA, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, représente l'enjeu principal pour l'agriculture.

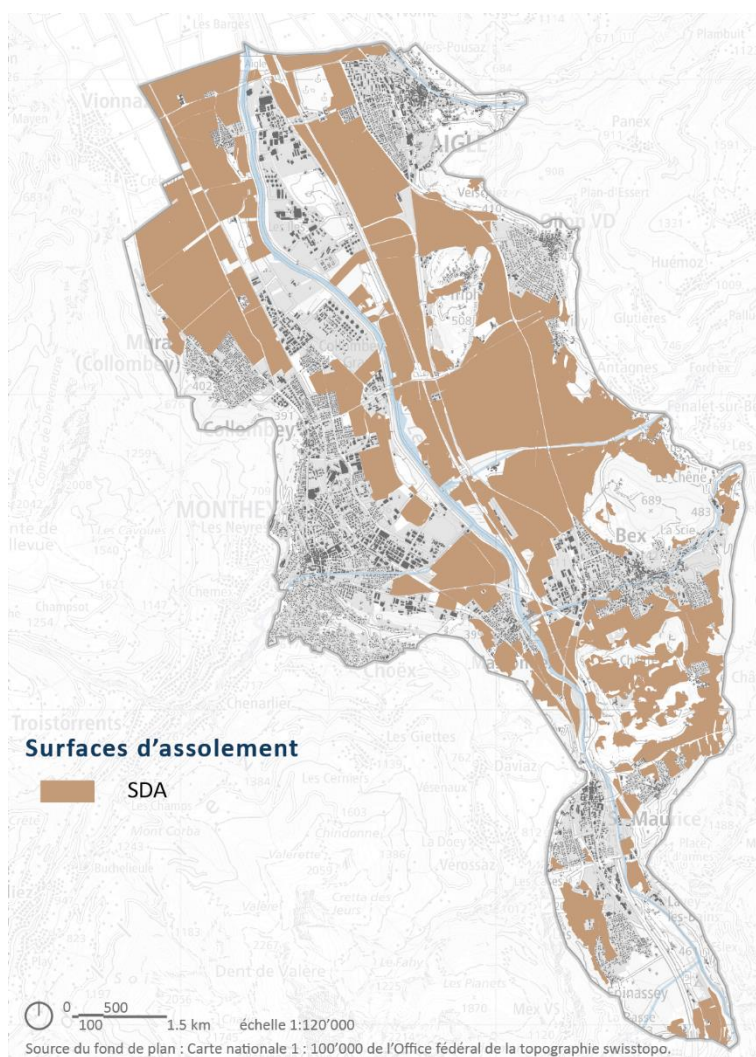


Figure 83 : Surfaces d'assolement comprises dans le périmètre de Chablais Agglo

Les surfaces d'assolement sont protégées par la législation fédérale. Tout projet ayant une emprise sur les surfaces d'assolement doit répondre aux conditions fixées par la législation fédérale et par les plans

directeurs cantonaux : mesure F12 pour le Plan directeur cantonal vaudois et fiche A.2 pour le Plan directeur cantonal valaisan.

Certains projets ont potentiellement des emprises sur les surfaces d'assolement (certaines voies vertes, sécurisations et revitalisations des cours d'eau ou encore 3^e correction du Rhône). Bien que les emprises de certains projets soient connues, elles doivent encore être optimisées.

De même, l'abandon de certains projets sur des sols correspondant aux caractéristiques des SDA pourraient avoir des effets favorables sur l'inventaire des SDA.

Enjeu : Un espace agricole productif au cœur de l'agglomération

Le cœur de l'agglomération est principalement un espace de production agricole diversifié.

Il est largement inventorié en surfaces d'assolement. Le défi est prioritairement de préserver ces surfaces d'assolement et de les réhabiliter lorsque les sols sont dégradés, tout en n'admettant de nouvelles emprises qu'en dernier recours, après une pesée d'intérêts et l'examen des possibilités de compensation dans le cadre d'une démarche communale, supracommunale ou cantonale. C'est le cas en particulier pour la sécurisation ou la renaturation des cours d'eau.

Face à la multiplication des fonctions de la plaine, le défi est également de concilier les intérêts (agriculture, mobilité, loisirs, faune, carrières, cours d'eau) pour garantir une cohabitation harmonieuse. Cela se traduit notamment par la nécessité de définir et de prioriser l'usage des voies de circulation au sein de la plaine.

Aussi, il est important de renforcer l'intégration de l'agriculture dans l'agglomération comme un espace paysager ouvert et comme une source de produits alimentaires en circuits courts. Cette intégration passe par une modernisation des infrastructures agricoles selon une vision générale de cohabitation, de multifonctionnalité des équipements, de préservation du cadre paysager et naturel.

4.3.3 Environnement

Eaux

Situé dans la plaine du Rhône, le territoire de l'agglomération est marqué par la présence du Rhône dans l'axe nord-sud. Un important travail de sécurisation et de renaturation du Rhône et de ses berges est prévu dans le cadre du projet de 3^e correction du Rhône.

On trouve également, dans l'axe est-ouest, six principaux cours d'eaux latéraux (la Grande Eau, la Gryonne, la Vièze, l'Avançon, le Courset, le Mauvoisin), de nombreux torrents, ainsi que de longs canaux parallèles au Rhône (Grand Canal et Canal Stockalper) qui récoltent les eaux des versants et sur lesquels se greffe un réseau dense de canaux secondaires. L'ensemble de ces cours d'eau rectifiés et canalisés présentent des déficits importants au niveau de leur écomorphologie. Plusieurs font l'objet de projets de renaturation planifiées ou en cours. Plusieurs étendues d'eau sont également présentes ; elles correspondent à des sites actifs ou anciens d'extraction de gravier.

Les cours d'eaux jouent un rôle fondamental dans la structure paysagère : ils sont au fondement de la morphologie du paysage, ayant façonné la plaine d'origine alluviale et les cônes de déjection des cours d'eau latéraux. Associés à la végétation riveraine, les cours d'eau sont un des constituants de la charpente paysagère (trame bleue) et jouent un rôle fondamental pour les corridors biologiques. Les eaux du Rhône sont exploitées pour les besoins industriels. Certains cours d'eau et canaux sont exploités pour les besoins agricoles.

Les cours d'eau et plans d'eau répondent à différents objectifs environnementaux fixés par les législations fédérale et cantonales : objectifs écologiques, sécuritaires et liés à l'utilisation des eaux. Ils font l'objet d'une planification propre en vue de leur renaturation.

Du point de vue des eaux souterraines, le territoire de l'agglomération est situé au-dessus d'une nappe phréatique peu profonde. Le territoire de l'agglomération se trouve majoritairement en secteur A (secteurs particulièrement menacés, comprenant les réserves d'eaux souterraines exploitables ainsi que des zones attenantes nécessaires à leur protection) de protection des eaux, relativement contraignant pour les activités pouvant avoir un impact sur la nappe phréatique. Une partie de la plaine entre Bex et St-Triphon est en secteur B (reste du territoire), moins contraignant.

L'approvisionnement en eau potable dans l'agglomération est géré à l'échelle communale. Il provient principalement de ressources des coteaux et est complété par des captages dans la nappe phréatique. Plusieurs captages se situent sur le territoire de l'agglomération. Ils sont entourés de leurs zones de protection, impliquant des contraintes élevées en matière de protection des eaux souterraines. Il s'agit de tous les secteurs représentés en bleu clair, à l'exception de deux périmètres. Ces périmètres (PP) protègent les eaux souterraines destinées à être exploitées. Le premier est situé au Sud-Est de Bex et a été légalisé récemment (juin 2021). Le second, plus petit, se situe au Nord du Courset. D'une manière générale, la nappe alluviale du Rhône constitue un bien à protéger et une géorressource pour de nombreux usagers (eau potable, eau industrielle, eau d'irrigation, production de chaleur).

La DGE-EAU et le SPCR ont mené une étude complète sur l'approvisionnement en eau potable pour la région du Chablais vaudois et valaisan. Il ressort notamment de la première étude que pour palier à des pertes de ressources liées à la 3^e correction du Rhône, la régionalisation des ressources en eau, via des connexions futures ou existantes, permet de garantir à toute la région un approvisionnement en eau sûr et de qualité.

Le projet de la 3^e correction du Rhône est susceptible d'avoir un effet significatif sur les niveaux des nappes souterraines. Des mesures sont prises dans le cadre du projet pour gérer cet aspect en phase de chantier et après le chantier.

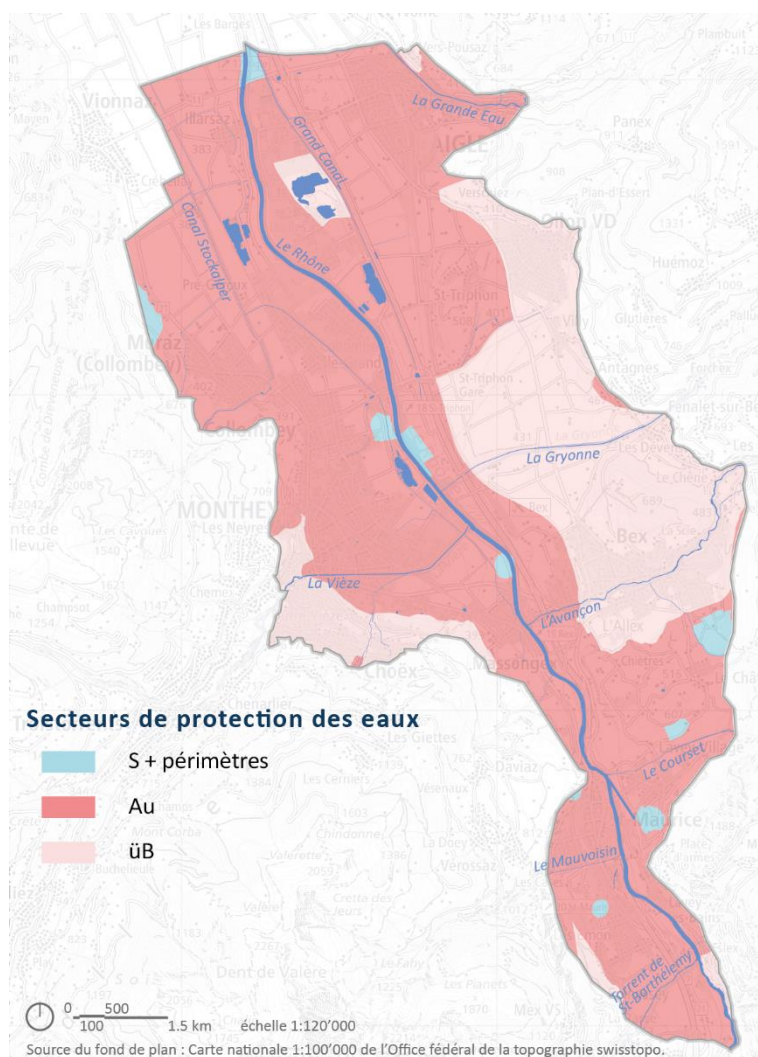


Figure 84 - Secteurs de protection des eaux dans l'agglomération

La gestion des eaux usées est encore passablement décentralisée et gérée à l'échelle communale, avec des installations parfois âgées. Les nouvelles nécessités de traiter les micropolluants et de gagner en efficacité dans le traitement des rejets des STEP vont certainement impliquer de travailler à une échelle régionale. Dans ce contexte, le projet « FuturoSTEP » est également un exemple de projet fédérateur, avec comme objectif la réalisation d'une station d'épuration régionale et intercantonale (réunissant notamment les communes de Bex, Lavey, Massongex, Monthey et Saint-Maurice) sur le site de CIMO et prévue pour épurer les eaux usées de 100'000 équivalents-habitants. Ce projet, dont la mise en service est prévue pour 2026, vise également à traiter les micropolluants afin d'améliorer sensiblement la qualité des eaux de surface.

Sols

Les sols représentent une ressource précieuse, aussi bien en termes de support à la production agricole qu'en termes de biodiversité et de potentiel de stockage de CO₂. Les sols assurent des fonctions essentielles pour l'infiltration et la filtration des eaux de pluie et de ruissellement. La plaine comprend parmi les terrains agricoles les plus fertiles des deux cantons. Leur préservation est essentielle dans une perspective de gestion durable de ces ressources. La protection et la valorisation des sols, ainsi que des SDA, doivent être coordonnées avec les infrastructures et l'urbanisation.

Sites archéologiques

Le périmètre de Chablais Agglo compte plusieurs sites archéologiques. Ceux-ci font l'objet de mesures et prise en compte particulière lors de l'élaboration de planifications communales et de demandes de permis de construire.

Matériaux minéraux

Le périmètre de Chablais Agglo comporte de nombreux sites d'extraction et de dépôt de matériaux minéraux. Les sites d'extraction sont essentiellement des gravières de plaine, des gravières au fil du Rhône ainsi que quelques carrières en périphérie de l'agglomération (Bex, Massongex, Saint-Maurice).

Les sites d'extraction et de dépôts de matériaux sont sources de nuisances (trafic poids-lourds, bruit et poussière). Ils sont donc contraignants pour l'urbanisation, la mobilité et l'agriculture. A Aigle, une gravière occupe une partie de la zone industrielle. Elle conditionne durablement un éventuel développement industriel sur son périmètre rapproché. De plus, une partie de l'ancienne zone d'extraction est protégée.

Les zones de dépôts et d'extraction représentent également des milieux refuges pour la faune et la flore des milieux pionniers, souvent menacées, et dont il y a lieu de tenir compte lors de la remise en état des terrains en vue de leur réaffectation.

Ces prochaines années, **les travaux de renaturation des cours d'eau avec élargissement vont être largement excédentaires en matériaux minéraux** dans le Chablais, en particulier la 3^e correction du Rhône. Il est prévu différentes solutions de valorisation des matériaux minéraux : revalorisation dans la filière agricole pour la terre végétale, réutilisation pour la construction des digues, stockage et valorisation comme matériaux de construction, comblement partiel de lacs de gravières, etc.

Déchets

Au niveau des déchets, l'agglomération compte un site de tri et de **stockage des matériaux inertes et des scories d'incinération** à St-Triphon (site du Lessus) dont les capacités sont bientôt épuisées. Une décharge pour matériaux de type A et B (site de Champ-Bernard) est en activités sur les communes de Massongex et Monthey. La gravière d'Aigle et le lac des Chauderets (Collombey-Muraz) fonctionnent également comme décharge de type A (matériaux d'excavation non pollués). Par ailleurs, le canton du Valais et les communes valaisannes travaillent sur l'identification d'un nouveau site de recyclage des matériaux de construction. Le projet d'agglomération pourrait représenter une opportunité pour concrétiser sa mise en œuvre.

Enfin, le site de la SATOM à Monthey traite et valorise tous **les déchets incinérables** au niveau régional. Les volumes traités ont diminué ces dernières années grâce aux efforts de tri à la source. Plus de 14'000 tonnes de déchets provenant du périmètre de Chablais Agglo ont été traités par la SATOM en 2018, avec production d'énergie et valorisation au travers du thermo-réseau.

Les décharges et la SATOM génèrent un trafic de poids-lourds important, puisqu'elles ont un bassin d'approvisionnement qui va bien au-delà des limites de l'agglomération.

Sites pollués

L'agglomération compte **de nombreux sites pollués, principalement des sites de stockage** (aux abords et dans les zones urbaines) et des aires d'exploitation (dans la plaine du Rhône).

Une part importante de ces sites est toujours en activité et ne fait pas l'objet d'une surveillance stricte ou ne le nécessite pas. Cependant de multiples investigations ont été réalisées ou sont en cours et ont mené à divers projets d'assainissement (ex : Le Pont rouge à Monthey, finalisé en 2016). Plusieurs sites se situent en bordure du Rhône et certains vont être assainis dans le cadre du projet de la 3^e correction du Rhône. La quasi-totalité des sites pollués situés dans l'emprise du PA-R3 devront être assainis lors de la réalisation du projet. Sur la partie valaisanne, les sites de l'ancienne raffinerie Tamoil, des usines chimiques de Monthey, des anciennes décharges des Mangettes et de l'aire d'entreprise Electrolytor de Giovanola sont particulièrement sensibles. Au droit et en aval hydrogéologique de ces sites, les eaux souterraines sont polluées.

Depuis l'arrêt de la Raffinerie en 2015, un des gros enjeux à venir sera l'assainissement du site en vue de sa reconversion dans une vision globale à l'échelle de l'agglomération et en intégrant également les enjeux liés à la mobilité douce, à l'environnement, au paysage et à la nature.

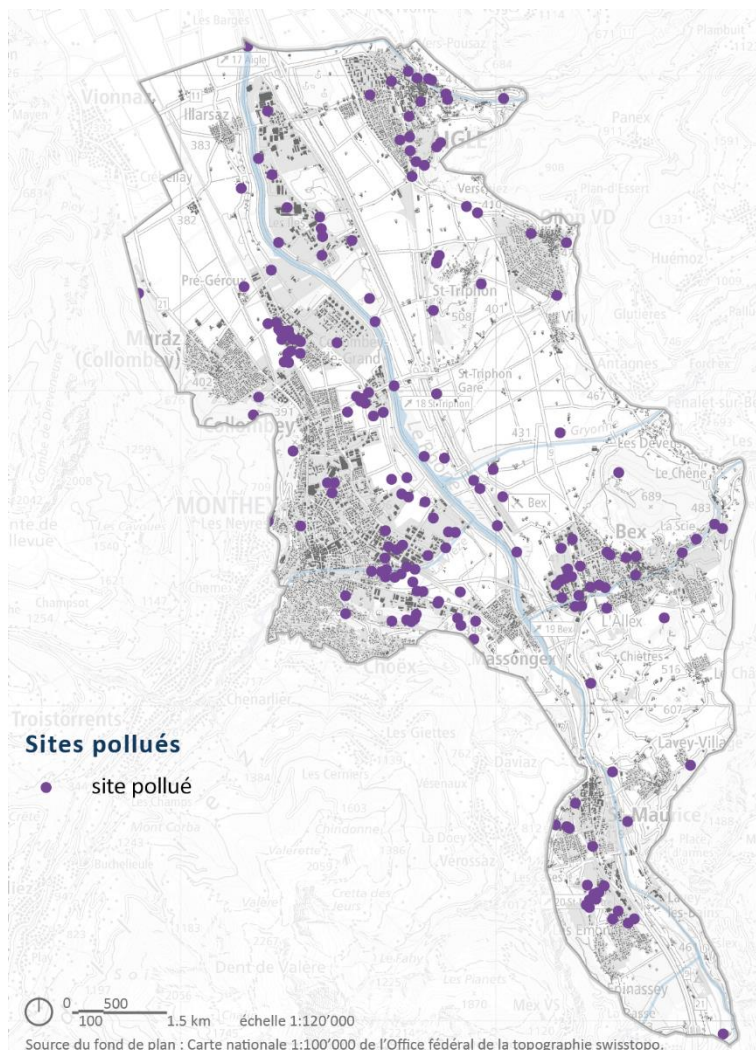


Figure 85 - Sites pollués (classification sur la base des données cantonales)

Risques technologiques (OPAM)

Les sites présentant des risques au sens de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) sont les suivants :

- Le grand site chimique de Monthey, ainsi que son terminal rail-route ;
- L'entreprise SATOM à Monthey ;
- L'entreprise Sunfire à Monthey ;
- L'entreprise Febex à Bex ;
- L'entreprise Zwahlen&Mayr à Aigle ;
- Le gazoduc le long et dans la plaine du Rhône ;
- Les réservoirs d'hydrocarbures d'Aigle (avec deux dépôts distincts) et de Collombey (en cours de démantèlement) ;
- L'autoroute A9 ;
- Les routes avec plus de 20'000 véhicules par jour, soit la route entre la sortie d'autoroute de St-Triphon jusqu'à Collombey-Muraz ;
- La voie CFF Genève – Brigue ;
- La voie CFF Monthey – St-Maurice ;

- La voie ferroviaire entre la gare de chargement d'Aigle et St-Triphon ;
- La gare de chargement d'Aigle.

La raffinerie de Collombey (hors service et en cours de démantèlement), ainsi que l'Oléoduc Chavallon Collombey Martigny sont encore inventoriés, mais ne présentent plus de risque.

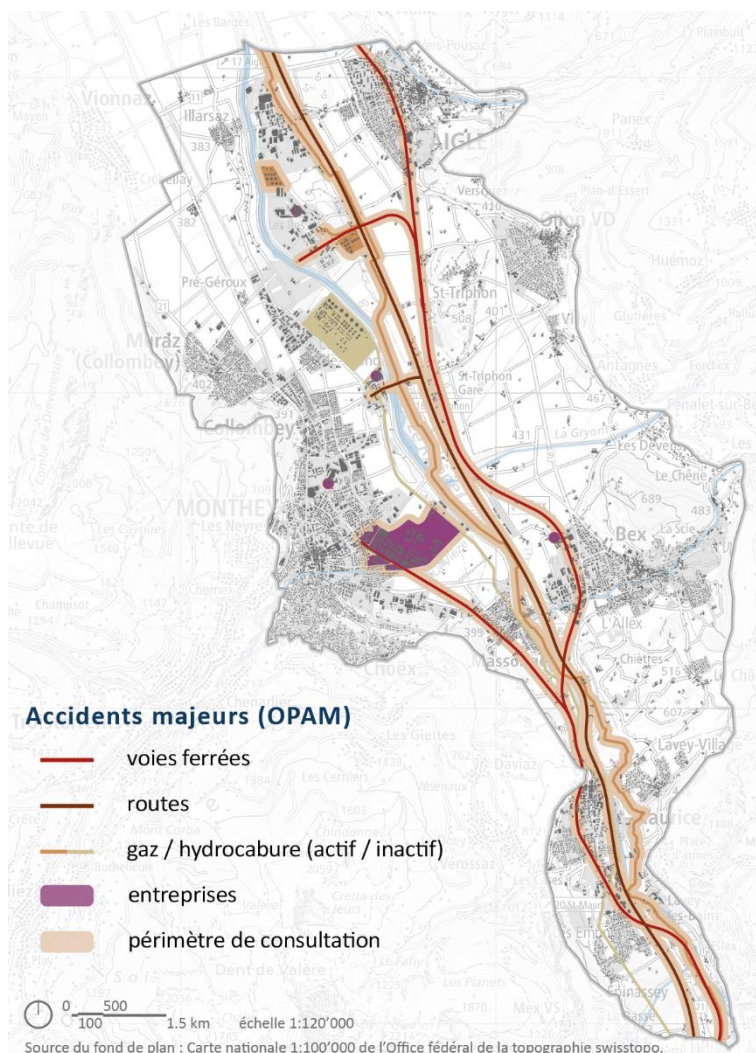


Figure 86 - Sites OPAM indicatifs et périmètres de consultation liés

Les données sur les risques ne sont pas publiques. Aussi, l'identification des objets pouvant présenter un risque est indicative et il est possible que certains sites soumis à l'OPAM n'aient pas été identifiés. Il y aura lieu de contacter les entités cantonales en charge de l'application de l'OPAM pour identifier ces contraintes le plus en amont possible dans les planifications, au sens de l'article 11a OPAM. Ces contraintes peuvent également se transformer en opportunités pour répondre à d'autres enjeux, par exemple le maintien et le renforcement de corridors biologiques, le développement de la structuration paysagère ou le développement des réseaux de mobilité douce.

Rayonnement non ionisant

L'agglomération est survolée par plusieurs **lignes électriques à haute tension (HT)**. Plusieurs d'entre-elles sont parallèles à l'axe de la plaine et longent l'autoroute. Les seuls secteurs où les lignes sont proches des zones construites sont à Bex (zone industrielle), Massongex (où les lignes qui étaient à flanc de coteau rejoignent la plaine dans le secteur des Tardys) et Saint-Maurice (à proximité des Cases et des Emonets).

L'Ordonnance fédérale sur les rayonnements non ionisants (ORNI) impose pour ces installations un couloir de sécurité dépendant de leur tension (jusqu'à 65 mètres suivant la tension et la sensibilité des affectations) dans le cas de délimitation de nouvelles zones à bâtir. De plus, l'Ordonnance fédérale sur les lignes électriques (OLEI) prévoit une distance minimale entre les lignes électriques et les bâtiments en cas de chute du câble.

Les lignes CFF présentent également des contraintes ORNI, mais sont généralement localisées à proximité directes des voies CFF.

D'une manière générale, les lignes HT imposent des couloirs non constructibles pour limiter l'exposition de la population aux rayonnements. Cette contrainte peut notamment être valorisée pour maintenir ou restaurer des liaisons biologiques ou développer le réseau de mobilité douce.

Pollution de l'air

Trois stations de suivi de la qualité de l'air servent de référence pour l'agglomération : Aigle, Massongex et Les Giettes. Elles mesurent différents polluants. Globalement, les données des suivis menés par les cantons montrent que **les charges en polluants tendent à diminuer**, grâce aux différentes mesures mises en œuvre dans le cadre des plans OPair et du fait de la fermeture de la raffinerie en 2015. Les valeurs limites à long terme de l'OPair sont respectées, à l'exception de l'ozone et ponctuellement des retombées de poussières en plaine.

Au niveau des **particules fines (PM10)**, le chauffage domestique et le trafic routier sont les deux principales sources d'émissions polluantes. D'autres émetteurs importants sont l'agriculture, les chantiers et l'exploitation de matériaux.

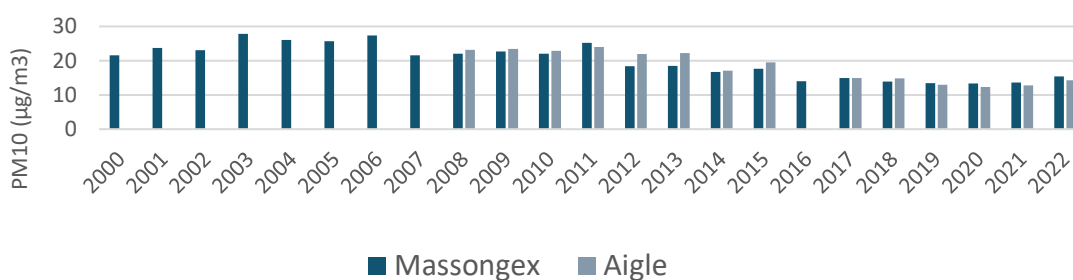


Figure 87 - PM10, moyennes annuelles pour les stations d'Aigle et Massongex

La concentration est généralement la plus élevée en hiver lors des phénomènes d'inversion et des dépassements sont observés ponctuellement (5 jours dépassés en janvier 2017 à Massongex). La tendance est à une réduction de la charge en particules fines, pour les raisons suivantes :

- Amélioration du parc de véhicules diesel ;
- Amélioration des grands chauffages à bois ;
- Arrêt de l'exploitation de la raffinerie en 2015 (diminution de 25 t/an d'émission).

Au niveau des **oxydes d'azote (NOx)**, les sources principales sont le chauffage domestique, le trafic routier et certaines industries.

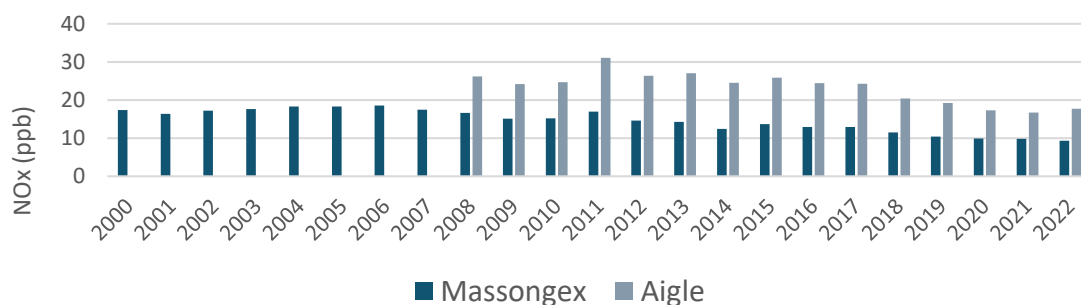


Figure 88 - NOx, moyennes annuelles pour les stations d'Aigle et Massongex

Des dépassements ponctuels le long de l'autoroute A9 sont notamment mesurés. La tendance est également à la réduction de la charge polluante, pour les raisons suivantes :

- Arrêt de l'exploitation de la raffinerie en 2015 (diminution de 559 t/an d'émission, soit environ 80% des émissions de NOx de la partie valaisanne de l'agglomération) ;
- Assainissement des chauffages.

En matière de dioxyde de soufre (SO₂), l'arrêt de la raffinerie a également contribué de manière massive à la réduction de la charge (118 t en moins en 2016 par rapport à 2014). Dès lors, les chauffages restent la principale source de pollution.

Finalement, **l'ozone (O₃)** est un polluant secondaire résultant de la transformation d'autres substances polluantes comme le NOx. Les étés ensoleillés et chauds représentent les pics de pollution l'ozone, une tendance négative susceptible de s'accroître avec le réchauffement climatique. Des dépassements réguliers sont observés dans toutes les stations.

Enfin, d'autres émissions de composés gazeux peuvent être problématiques et doivent être réduites. Il s'agit en particulier du CO₂ et du méthane, qui sont des gaz à effet de serre et qui participent au réchauffement climatique ainsi que les composés organiques volatils, qui sont des précurseurs de particules fines.

Ilots de chaleur

L'effet d'îlot de chaleur correspond globalement à l'étendue du milieu bâti, qui se distingue nettement du reste du territoire de l'agglomération. Les zones industrielles et les bourgs historiques en particulier sont identifiés comme les principaux ilots de chaleur sur le territoire de l'agglomération.

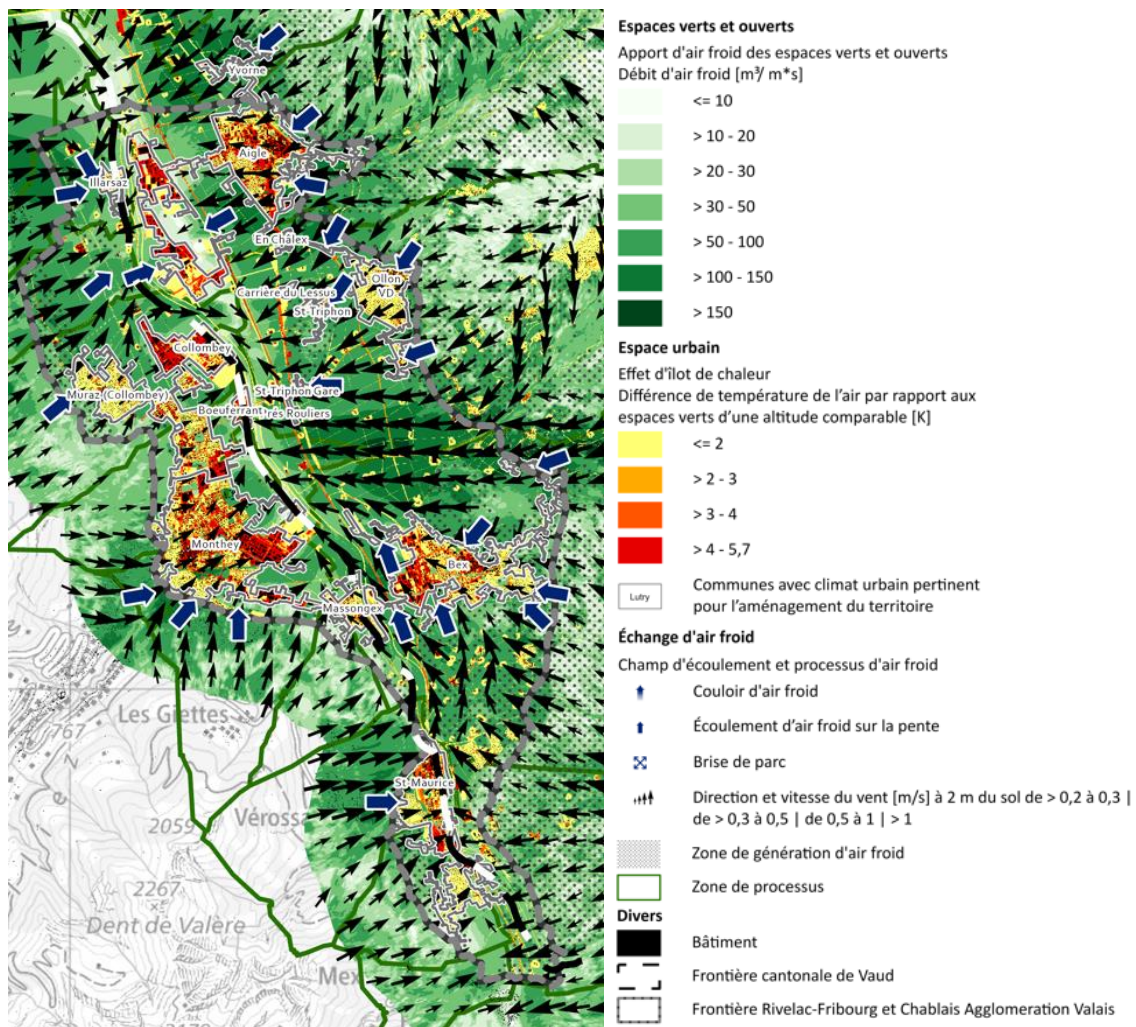


Figure 89 – Extrait de la carte de l'analyse climatique : situation nocturne à 4h00 (source : Etat de Vaud)

Bruit

Les principales sources de bruit de l'agglomération sont les **axes de transport**, en particulier l'autoroute A9, les axes routiers principaux et la voie CFF Genève-Brigue. L'aérodrome de Bex et l'héliport de Collombey sont également des sources de nuisances sonores.

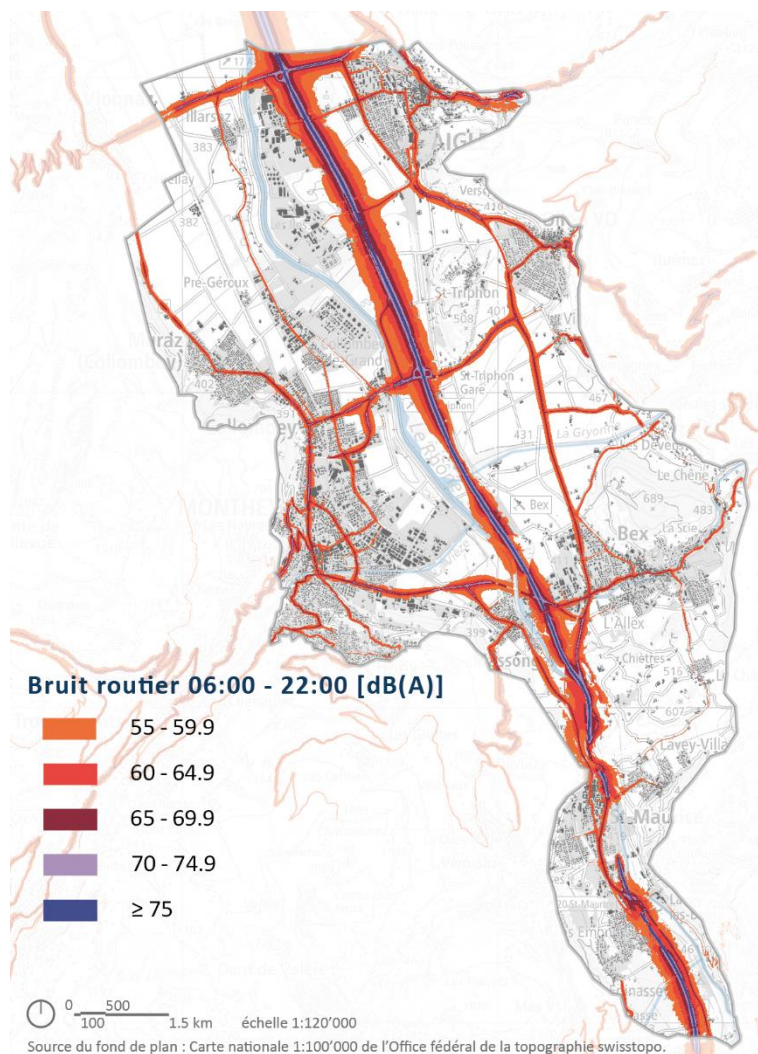


Figure 90 – Bruit du trafic routier diurne dépassant la valeur limite pour habitation stricte (DS II) (OFEV 2015)

Les cartes présentées, qui n'affichent que les valeurs dépassant la limite, mettent en évidence l'exposition élevée aux nuisances sonores de plusieurs secteurs et localités de l'agglomération. C'est le cas pour tous les centres urbanisés et en particulier des centres d'Aigle, Collombey, Ollon, Monthey et Saint-Maurice. Les dépassements des valeurs limites s'observent sur tous les axes de circulations importants. Le trafic de

transit des vallées latérales est également une source de bruit importante (Val d'Illiez, Villars, Vallée des Ormonts) de jour comme de nuit.

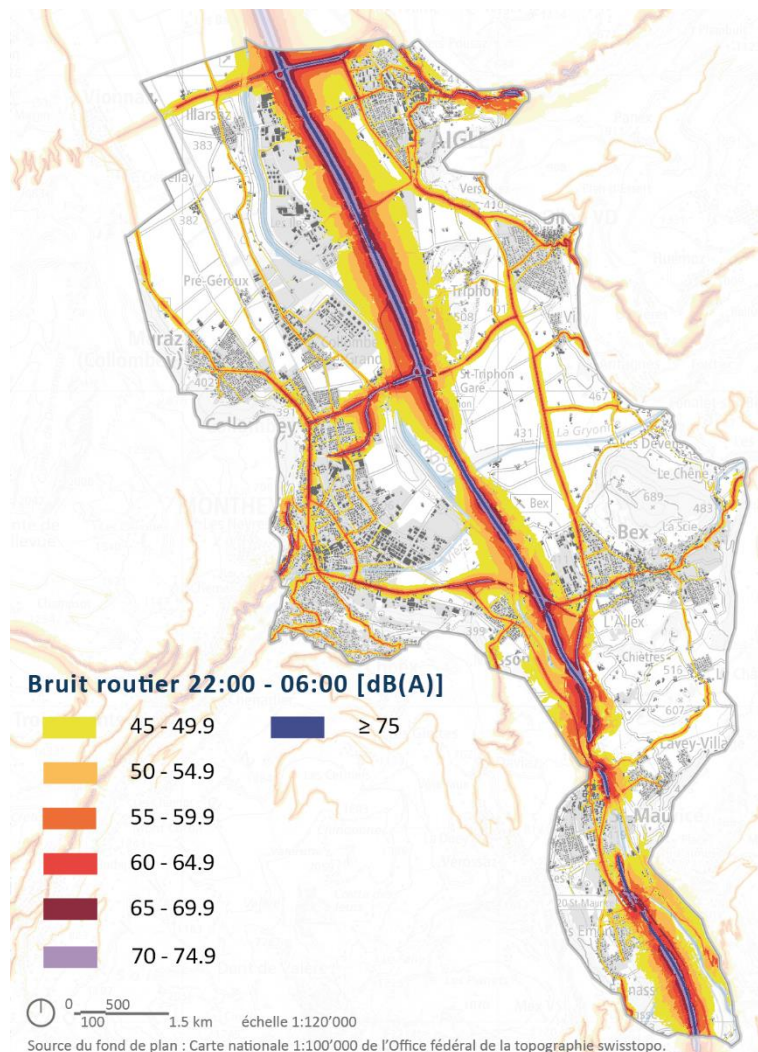


Figure 91 - Bruit du trafic routier nocturne dépassant la valeur limite pour habitation stricte (DS II) (OFEV 2015)

Dans une moindre mesure, les zones d'habitations riveraines de l'axe ferroviaire Genève-Brigue en ville d'Aigle et de Saint-Maurice sont sensibles au bruit ferroviaire de nuit. L'intensité d'éventuels dépassements devrait être vérifiée sur la base de données d'immissions précises ou d'une étude sectorielle "bruit". A ce stade, le bruit lié aux industries ou aux sites d'exploitation de matériaux n'a pas été évalué.

Enjeu : Une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération et respectueuse de la santé des habitants

Urbanisation et environnement sont directement liés. La qualité de vie dépend directement de la limitation des nuisances environnementales, elles-mêmes influencées par l'organisation territoriale.

Le défi est d'améliorer la qualité de l'environnement, ainsi que de tenir compte des principaux secteurs d'exposition aux nuisances dans l'aménagement du territoire. Cette amélioration passe par une intégration globale : préservation de la qualité des eaux, protection des sols, réduction et valorisation des déchets, réduction de la pollution atmosphérique, minimisation des îlots de chaleur, intégration des contraintes liées aux accidents majeurs à la protection contre le bruit et aux rayonnements non-ionisants dans l'aménagement du territoire, maîtrise des charges de trafic routier, assainissement du parc de chauffage et isolation des bâtiments. La gestion durable du territoire implique d'intégrer ces questions dans une planification raisonnée et qualitative de l'urbanisation. Elle est nécessaire pour améliorer la qualité de vie.

4.3.4 Nature et biodiversité

Les processus alluviaux constitutifs du paysage ont contribué à créer une nature riche et luxuriante, avec en particulier de vastes espaces marécageux, ayant abrité une grande diversité floristique et faunistique. Aujourd'hui, **il n'en reste que des traces éparses et déconnectées**. De nombreuses espèces animales et végétales se sont raréfiées, certaines ont disparu.

Milieux naturels diversifiés

Bien que réduits à une portion congrue, les éléments naturels présents dans le périmètre de Chablais Agglo présentent une typologie variée qui peut être rattachée aux unités paysagères.

Aux abords du Rhône, les milieux naturels sont à l'origine **des milieux alluviaux présentant une grande diversité** : cours d'eau, milieux alluviaux minéraux et herbacés, forêts alluviales, marais et bras morts. L'endiguement du fleuve et de ses affluents ainsi que l'intensification progressive de l'usage de ces espaces ont massivement réduit leurs surfaces et appauvri leur valeur naturelle. Aujourd'hui, le Rhône et ses abords conservent une valeur écologique importante et jouent un rôle d'axe central pour la plupart des espaces naturels de la plaine, en concentrant plusieurs milieux naturels qui jouent un rôle de refuge. Dans l'axe du Rhône, il subsiste plusieurs milieux humides, avec notamment des zones alluviales boisées d'importance nationale et régionale et un site de reproduction de batraciens d'importance nationale.

Les **cônes urbanisés** sont à l'origine liés aux milieux alluviaux, de même que les principaux affluents qui les lient au Rhône. Ces cours d'eau et leurs espaces riverains présentaient des valeurs naturelles élevées, mais l'urbanisation a réduit une partie importante de ces milieux à des cours d'eau endigués et étroits ne présentant que peu d'intérêt. Leurs potentiels de renaturation sont cependant importants.

Dans la plaine orthogonale, des espaces naturels de qualité subsistent sous forme d'îlots qui attestent de la situation avant la révolution agricole. La plaine compte des biotopes de valeur, mais leur mise en réseau, centrale pour la biodiversité, n'est pas assurée. En particulier, l'urbanisation, le rail et les routes principales fractionnent l'espace de la plaine et cloisonnent les valeurs naturelles.

Les principaux biotopes d'importance nationale et cantonale sont les suivants :

- Bas-marais d'importance nationale à Bex (n° 2031 vers le Marais) associé à un site de reproduction de batraciens d'importance nationale (n° VD6) ;

- Site de reproduction de batraciens d'importance nationale à Bex (n° VD463 canal de la Tulière) ;
- Site de reproduction de batraciens d'importance nationale à Muraz, en pied de versant (n°VS477 Fontaine de la Combe) associé à un site d'importance cantonale (n°VCA95 Stand de tir du Crêt);
- Site de reproduction de batraciens d'importance nationale à Monthey (n° VS476 Le Malévoz) ;
- Divers prairies et pâturages secs (n° 6530 Noches à Aigle, n° 6419 St-Triphon à Ollon, n° 6729 Longue Perche à Ollon, n° 6629 Criblet à Ollon, n°6280 La Combe à Bex, n°6133 L'Orgeolet à Bex, n° 6279 Genièvre à Bex, n° 7617 St-Maurice).
- Divers sites de reproduction de batraciens d'importance cantonale (n° VCA 83 Petit Clos à Monthey, n°VCA108 dépotoir de Barne à Collombey-Muraz, n° VCA 539 Les Ilettes à Monthey, n° VCA541 Noyeraya 1 à Monthey, n° VCA804 dépotoir de Noyeraya à Monthey).

En complément, plusieurs biotopes d'importance cantonale sont en cours d'homologation dans le canton de Vaud :

- Bas-marais n° 32046 Grandes Iles d'Aval ou Le Duzillet à Ollon, associé à un site de reproduction des batraciens d'importance régionale n°VD25 ;
- Sites de reproduction des batraciens n°VD434 Les Andonces à Ollon, n° VD461 Halte de Villy à Ollon, n° VD575 jardin botanique de St-Triphon à Ollon, n° VD942 Les Iles à Ollon ;
- Prairies et pâturages secs n°6202 La Source à Lavey-Morcles, n° 7322 Les Longets à Lavey-Morcles, n° 7887 Parc Szilassy à Bex.
-

Le périmètre comprend également des biotopes d'importance locale, dont la protection est de compétence communale, ainsi que des valeurs naturelles non inventoriées protégées au sens des dispositions générales des législations cantonales et fédérale.

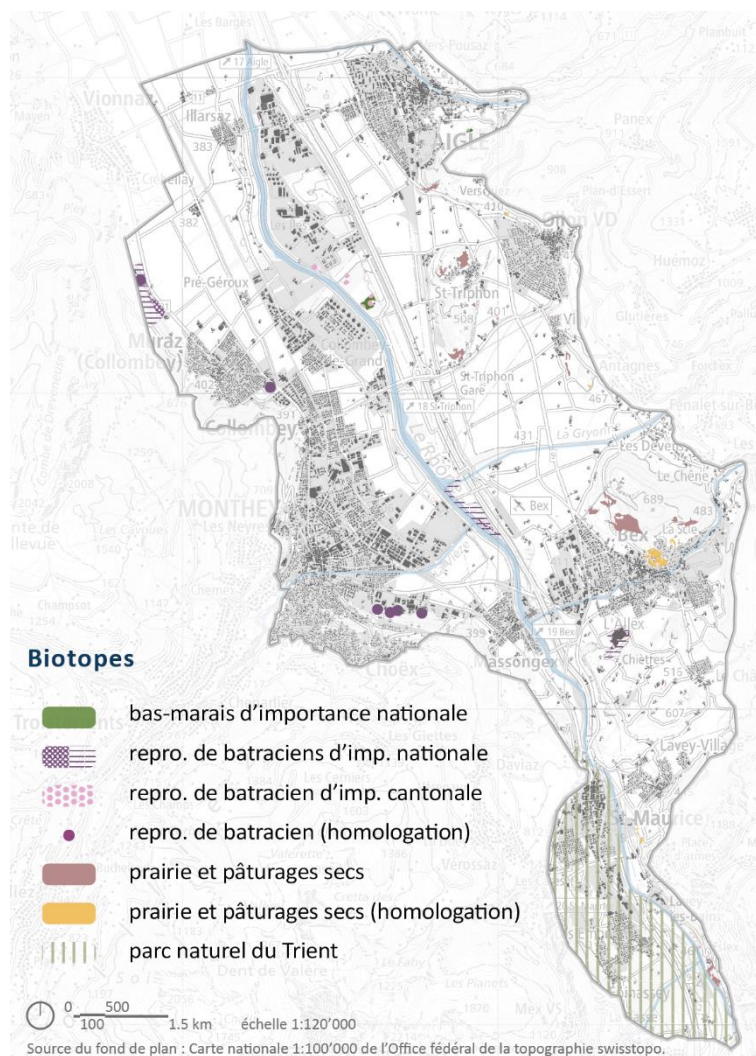


Figure 92 – Biotopes d'importance nationale et régionale

Les principaux canaux (Stockalper, Grand Canal), bien que rectifiés, assurent une certaine connectivité et sont importants au niveau piscicole. Ils offrent aussi un grand potentiel en termes de renaturation.

Les nombreux **plans d'eau liés à l'extraction de matériaux** qui jalonnent la plaine jouent un rôle de biotopes alluviaux de substitution, aussi bien pour certains batraciens que pour les oiseaux d'eau ou les castors. Ils participent également au maillage des milieux naturels, dans une logique de mise en réseau.

Les collines et coteaux présentent leurs valeurs naturelles propres, notamment liées aux milieux secs et extensifs. Ils complètent la diversité biologique de la région avec leur cortège de flore et de faune inféodées à ces milieux rares et également en régression. On note de nombreux biotopes portés à l'inventaire des prairies et pâturages secs d'importance nationale, en particulier sur les coteaux et collines de la partie vaudoise. La colline de St-Triphon en comporte plusieurs, comme la colline du Montet à Bex, en combinaison avec des massifs boisés. Avec les collines de Chiètres, elles constituent un chapelet de milieux plus extensifs favorables aux échanges biologiques. Les deux flancs de la vallée du Rhône abritent encore des **châtaigneraies**, qui représentent non seulement un élément patrimonial, mais également des milieux boisés semi-ouverts de grande importance pour la biodiversité, comme à Bex.

La plaine du Rhône est également un lieu de **passage et d'échanges pour la faune**, notamment la grande faune, malgré les nombreux obstacles anthropiques. La faune se déplace aussi bien dans l'axe de la vallée

que transversalement, entre les deux massifs montagneux. Chaque élément naturel structurant (cours d'eau, cordon boisé), contribue à faciliter les déplacements de la faune. Les réseaux écologiques mis en place par les agriculteurs sur les deux cantons contribuent à maintenir ces éléments et à les compléter. Il en va de même avec plusieurs mesures de compensation écologique mises en place dans le cadre de l'exploitation des carrières FAMSA.

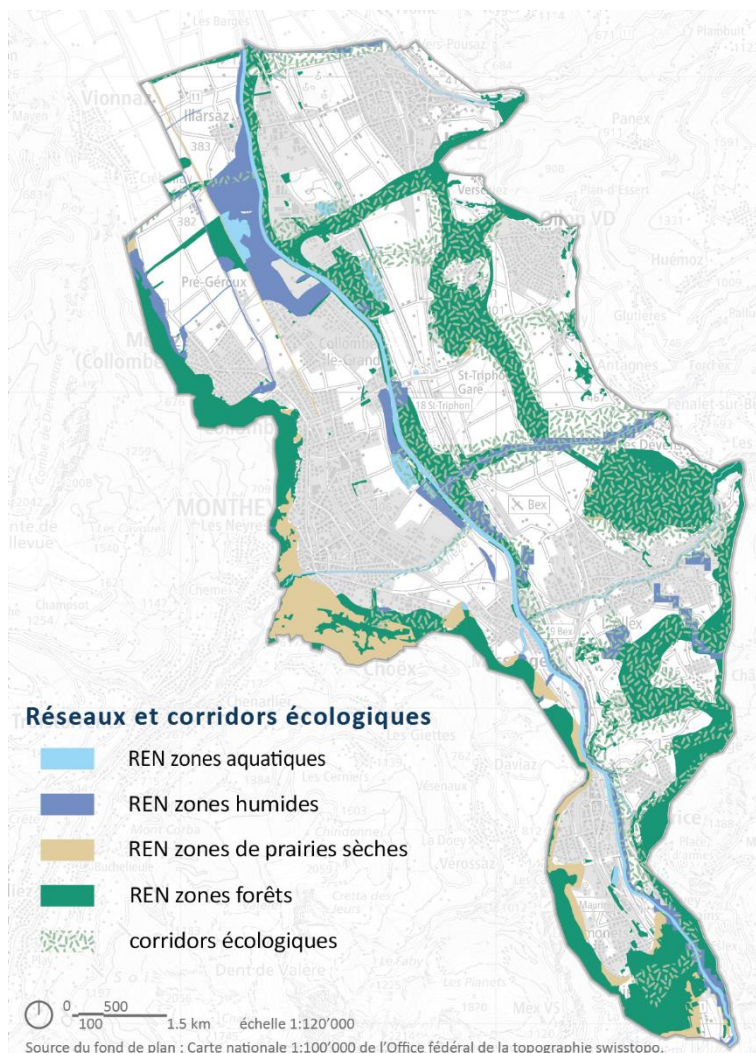


Figure 93: Infrastructure écologique nationale et corridors biologiques

Pertes de qualité écologique

L'extension et l'étalement de l'urbanisation en pied de versant constituent une **entrave croissante aux possibilités d'échanges faunistiques**, à l'instar de la zone urbanisée quasi continue entre Collombey et Monthey. De même, les nombreux axes de circulation (A9, routes à fort trafic), représentent non seulement des obstacles quasi infranchissables, mais également des pièges mortels.

Un problème d'ampleur croissante est celui des **espèces végétales et animales envahissantes**, qui font non seulement peser des menaces sur la biodiversité, mais constituent également un enjeu de santé publique, posent des problèmes pour l'agriculture et engendrent des charges économiques significatives. Leur propagation est favorisée par les échanges mondiaux, à l'exemple du Sénéçon du Cap qui se

développe massivement le long de l'A9 ou du Cynips du châtaignier, un petit insecte originaire de Chine qui entraîne un affaiblissement de ces arbres et une réduction de la production de châtaignes.

En application de la législation fédérale, l'exploitation intensive du sol à l'intérieur comme à l'extérieur des localités implique de veiller à une compensation écologique sous forme de bosquets, haies, rives boisées ou autres types de végétations naturelles.

Potentialités

Pour les années à venir, la 3^e correction du Rhône va **renforcer la valeur naturelle du cours d'eau et de ses abords**. Elle est accompagnée par différentes interventions sur les principaux affluents et sur les canaux, qui, ensemble, vont renforcer de façon significative les valeurs naturelles et améliorer la liaison entre elles.

Conformément aux exigences fédérales, les deux cantons travaillent sur la planification de l'infrastructure écologique, un réseau d'aires naturelles interconnectés essentielles à la conservation des espèces et résilientes face aux changements climatiques.

D'autres initiatives combinées des deux cantons et des communes vont également favoriser les milieux naturels, avec la conservation et la restauration de milieux naturels ainsi que la mise en réseau de ceux-ci, notamment à travers des projets de renaturation. Le schéma directeur nature du Chablais, récemment établi pour les deux cantons, permet de cibler et d'organiser au mieux les mesures en faveur de la nature et de la biodiversité²⁸.

La commune de Saint-Maurice est intégrée au projet de parc naturel régional de la Vallée du Trient qui veut être reconnu comme un territoire exemplaire du développement durable.

Si de prime abord **les zones urbanisées** ne paraissent pas favorables à la biodiversité, elles comprennent néanmoins des habitats parfois importants pour certaines espèces particulières et menacées, comme les chauves-souris, les martinets ou les hirondelles. Plus généralement, les différents îlots de verdure, espaces publics, espaces résiduels non bâtis, cours d'eau et arborisations sont autant d'éléments de maillage biologique importants en milieu urbain, pour autant qu'ils soient pensés et entretenus de manière adéquate. Ils contribuent également à la qualité de vie pour les personnes qui y vivent et y travaillent. Leur importance ira croissante en relation avec la hausse des températures en raison du changement climatique.

Enjeu : Une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération

Les qualités naturelles du périmètre de Chablais Agglo sont intimement liées au paysage et à sa morphologie d'origine alluviale. Les espaces naturels se sont largement réduits au fil du temps, mais conservent une qualité et une diversité importante.

Le défi est de conserver et restaurer les milieux naturels dans les différents territoires de l'agglomération, avec une armature écologique structurante s'étendant autant en milieu ouvert que dans les espaces bâtis. Il s'agira également d'identifier les zones de conflits et d'intégrer les objectifs liés à la biodiversité et à l'infrastructure écologique lors des réflexions sur les dézonages. Le développement des quartiers, des espaces publics, des réseaux de mobilité douce et des zones industrielles offre des opportunités pour la nature (compensation écologique). L'espace des cours d'eau et les distances de sécurité proches des lignes à haute tension peuvent aussi offrir des opportunités d'action. La présence d'une nature attractive sur le chemin de l'école, de la gare ou du travail est gage de plus de respect ou d'attention.

28 Schéma directeur nature du Chablais, Hintermann & Weber, 2020

La lutte contre les organismes exotiques et envahissants, qui posent de plus en plus de problèmes écologiques, économiques et sanitaires représente un autre enjeu croissant.

4.3.5 Dangers naturels

Le **danger d'inondation est le principal danger naturel** qui concerne le périmètre de Chablais Agglo. Il est principalement lié au Rhône pour les dangers élevés. Différents travaux de sécurisation contre les crues ont déjà été entrepris et ont permis de réduire la situation de danger. D'autres travaux de sécurisation sont projetés, en particulier le projet de 3^e correction du Rhône, mais également des projets sur les affluents. Ensemble, ils permettront une réduction significative du danger d'inondation dans toute la plaine. Les aménagements potentiellement réalisables dans ces zones prochainement sécurisées sont donc tributaires du planning de réalisation de la MP Chablais, s'agissant du Rhône.

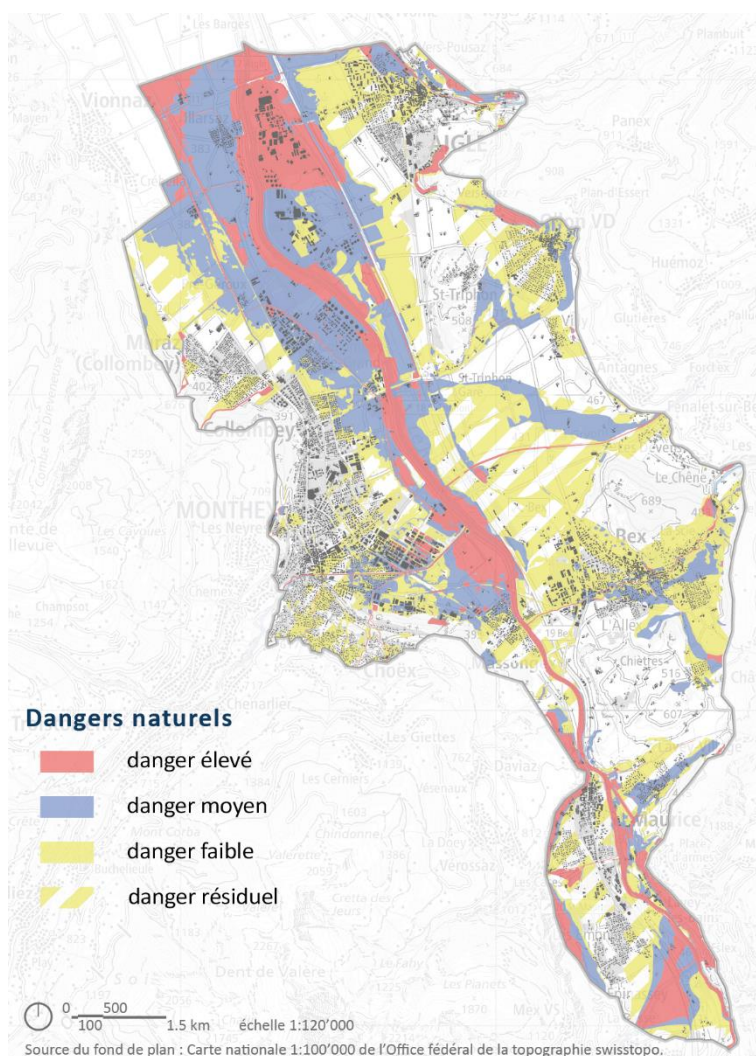


Figure 94 : Carte synoptiques des dangers naturels

Les zones de dangers d'inondation sont généralement décroissantes en termes de degré de danger avec la distance aux cours d'eau. Les zones les plus à risques touchent les zones industrielles, les villages

d'Illarsaz, de Massongex et Collombey-le-Grand et quelques quartiers d'Aigle, Bex et Monthey, situés à proximité des cours d'eau. Pour la zone industrielle d'Aigle et la raffinerie, la réalisation de premières mesures a permis de renforcer les tronçons de digue pour lesquels la 3^e correction du Rhône ne prévoit pas d'élargissement. La suite des travaux de sécurisation est planifiée par la mesure prioritaire (MP) du Chablais. Prévues entre 2025 et 2040 environ, cette mesure permettra de protéger l'ensemble de la plaine contre les inondations du Rhône, réduisant son exposition à un danger résiduel.

Les **dangers géologiques sont également présents, spécialement sur les cônes alluviaux** : laves torrentielles, glissements de terrains spontanés ou permanents et chutes de pierres ou de blocs. Depuis quelques années, les glissements à Ollon exposent la route de Verschiez et potentiellement une partie de la zone à bâtir à un danger élevé. A St-Maurice, en pied de coteau, une partie de la zone à bâtir est également exposée à un danger élevé de chute de pierres et de blocs. Ailleurs, ils sont généralement de degré faible, voire moyen.

Les changements climatiques sont susceptibles d'accentuer certains phénomènes et les risques liés. Ces questions sont en principes intégrées dans l'évaluation des dangers naturels.

Une carte synoptique des dangers naturels a été élaborée. Elle distingue quatre niveaux :

- Danger élevé : pas d'augmentation de l'exposition au danger. Il est en principe interdit d'y construire ou d'y créer de la zone à bâtir ;
- Danger moyen : les zones concernées sont soumises à des restrictions de constructibilité. La zone à bâtir est maintenue sous conditions. Le danger doit être diminué de manière acceptable par des mesures de protection individuelles ou collectives ;
- Danger faible : les zones concernées sont soumises à des restrictions de constructibilité pour certaines affectations sensibles. La détermination de nouvelles zones à bâtir est autorisée sous condition. Le danger doit être diminué de manière acceptable par des mesures de protection individuelles ou collectives ;
- Danger résiduel : le danger est très peu probable, mais son impact est réel. Les zones concernées sont soumises à des restrictions de constructibilité pour certaines affectations sensibles.

En complément des dangers naturels cités ci-dessus, l'aléa du ruissellement se caractérise par des inondations liées directement aux précipitations, en fonction de l'imperméabilité du sol et des contraintes topographiques.

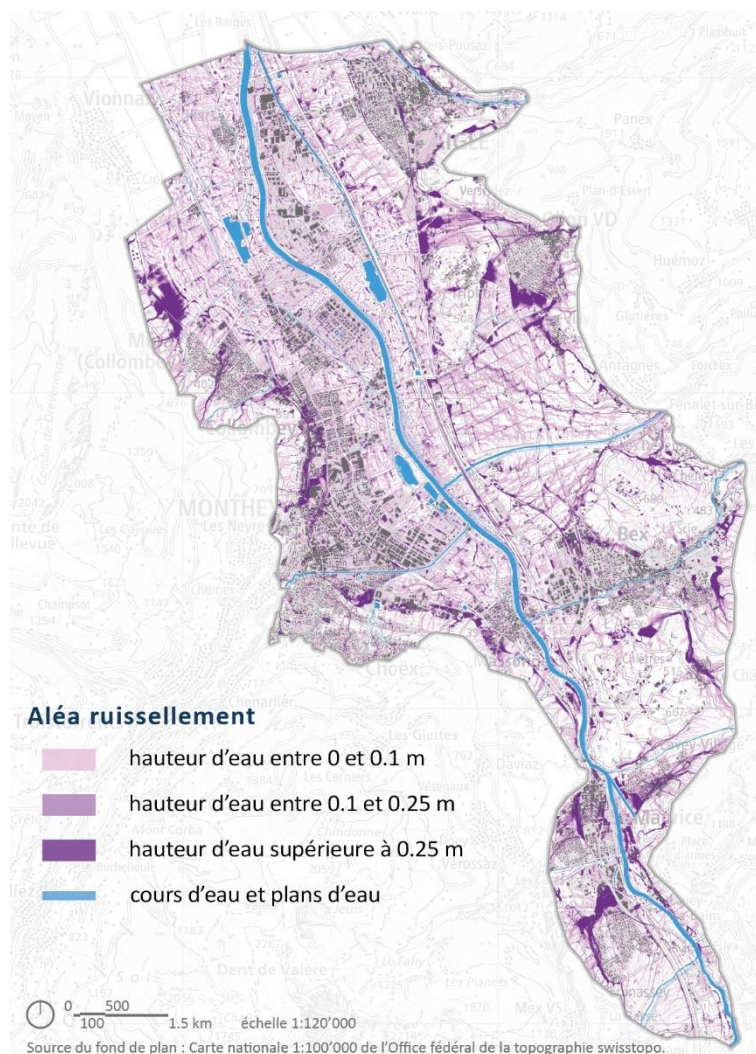


Figure 95 : Carte des aléas de ruissellement

Dans le canton de Vaud, la gestion des dangers naturels passe par la transcription des cartes des dangers dans les plans d'affectation et des mesures organisationnelles de gestion des événements naturels. Les mesures seront définies au fur et à mesure de l'adaptation des différents plans d'affectation concernés et de l'achèvement des différents travaux de sécurisation visant à réduire les risques. Dans le canton du Valais, les cartes de dangers ont été transcrites dans des plans spéciaux de zones de dangers réglant les restrictions du droit de propriété, les exigences en matière de construction et les mesures organisationnelles nécessaires. Ces plans des zones de dangers sont contraignants, au même titre que les plans d'affectation qu'ils complètent.

Enjeu : Des espaces bâtis protégés contre les dangers naturels

La morphologie de la plaine du Rhône en fait un espace soumis aux dangers naturels : inondations par les cours d'eau et phénomènes géologiques liés aux versants alpins. Des grands travaux sont planifiés pour limiter l'exposition des milieux bâtis et des réseaux d'infrastructure à ces dangers naturels. Le défi est de tenir compte des dangers naturels dans le développement urbain. Les secteurs exposés ne doivent pas être densifiés. L'urbanisation doit s'ajuster au fur et à mesure de la réalisation des travaux de sécurisation. De plus, en gagnant en intensité, les événements climatiques peuvent accroître les dangers naturels. L'urbanisation doit également s'ajuster en conséquence.

4.3.6 Energie

La question énergétique, étroitement liée au réchauffement climatique, est au cœur des préoccupations cantonales et communales actuelles. Les exigences légales ont récemment évolué et toutes les communes sauf Lavey-Morcles ont réalisé une planification énergétique. Quatre des huit communes sont labellisées Cité de l'énergie.

Dans le Canton de Vaud, la Loi vaudoise sur l'énergie (LVLEne) exige une planification énergétique territoriale dans le cadre des projets d'agglomération notamment (art. 16a LVLEne et 46a RLVEne). Pour la partie valaisanne, la fiche E3 du Plan directeur cantonal laisse le choix de traiter la planification énergétique à l'échelle communale ou intercommunale. Les communes ont décidé de travailler sur l'ensemble du périmètre de Chablais Agglo, en complément des planifications communales en cours.

Chaleur

La consommation annuelle de chaleur dans le périmètre compact de l'agglomération²⁹ est évaluée à 883 GWh. Elle est répartie de la façon suivante³⁰ :

	Aigle	Bex	Collombey-Muraz	Lavey-Morcles	Massongex	Monthey	Ollon	Saint-Maurice	Total	Part
Bois	1.2	5	2.1	0.6	0.2	1.1	3.3	4.4	17.9	2.03%
Solaire thermique	0.7	0.7	0	0.05	0	0.1	0.4	0.02	1.97	0.22%
Chauffage à distance	0.6	1.7	13.4	0	0	55.5	0	0.06	71.26	8.07%
Gaz	60.5	62.3	28.1	3.2	11.7	440	17.8	18.4	642	72.67%
Mazout	23	31.4	10.6	3.1	2.3	21.1	16	10.7	118.2	13.38%
Electricité	1.8	2.8	4.6	0.23	1.2	6.3	2.4	2	21.33	2.41%
Pompe à chaleur	0.9	0.5	3.9	0.63	0.6	1.4	0.4	1.6	9.93	1.12%
Autre	0	0	0.1	0.01	0	0.7	0	0.01	0.81	0.09%
Total	88.7	104.4	62.8	7.8	16.0	526.2	40.3	37.2	883.4	
Part fossile	94%	90%	62%	81%	88%	88%	84%	78%	86%	
Part électrique	2.03%	2.68%	7.32%	2.94%	7.50%	1.20%	5.96%	5.38%	2.41%	

Tableau 23 : Chaleur, consommation [GWh]

90% des besoins en chaleur de l'agglomération (80% sans le site chimique de Monthey) sont couverts par des énergies fossiles ou de l'électricité utilisée en direct, principalement par le réseau de gaz qui est présent sur les huit communes. Il y a donc une très grande marge de progression à ce niveau.

²⁹ E.g. pas l'entier du territoire des communes.

³⁰ Sources : CADener Vaud, EnergieKadaster VS, SATOM, EnergiaPro, NCSA, RegBL mars 2020

La répartition par fonction est la suivante³¹ :

	Aigle	Bex	Collombey- Muraz	Lavey- Morcles	Massongex	Monthey	Ollon	Saint- Maurice	Total	Part
Chauffage	61	71	48	6.6	6	95	124	26.8	438.4	43%
Eau chaude	7	10	9	0.9	2	20	18	4.9	71.8	7%
Industrie	21	44	5	15	10	406	3	10.8	514.8	50%
Total	89	125	62	22.5	18	521	145	42.5	1025	

Tableau 24 : Répartition de la chaleur par fonction, consommation [GWh]

La moitié des besoins thermiques est liée à l'habitat et aux commerces, l'autre étant consommée par l'industrie – principalement à Monthey. Les profils de charge³² des trois fonctions sont très différentes, un élément important qu'il faudra prendre en compte dans la stratégie énergétique à mettre en œuvre.

En vue d'identifier les meilleures options pour fournir la chaleur consommée, une analyse de densité permet d'identifier les secteurs favorables au chauffage à distance, grâce à une densité de besoins suffisante. La densité de besoins est estimée sur la base du cadastre de chaleur, ainsi que dans certains cas sur la base des données de la STATENT pour les industries (estimation grossière). Ainsi, on obtient la carte suivante :

³¹ Ces valeurs sont données pour l'ensemble de la commune – il n'est pas possible de séparer les fonctions au niveau du territoire de ChablaisAgglo. La différence la plus importante est à Ollon, où Villars-sur-Ollon n'est pas inclus dans le périmètre de l'agglomération.

³² Puissance demandée en fonction du moment dans la journée et dans l'année.

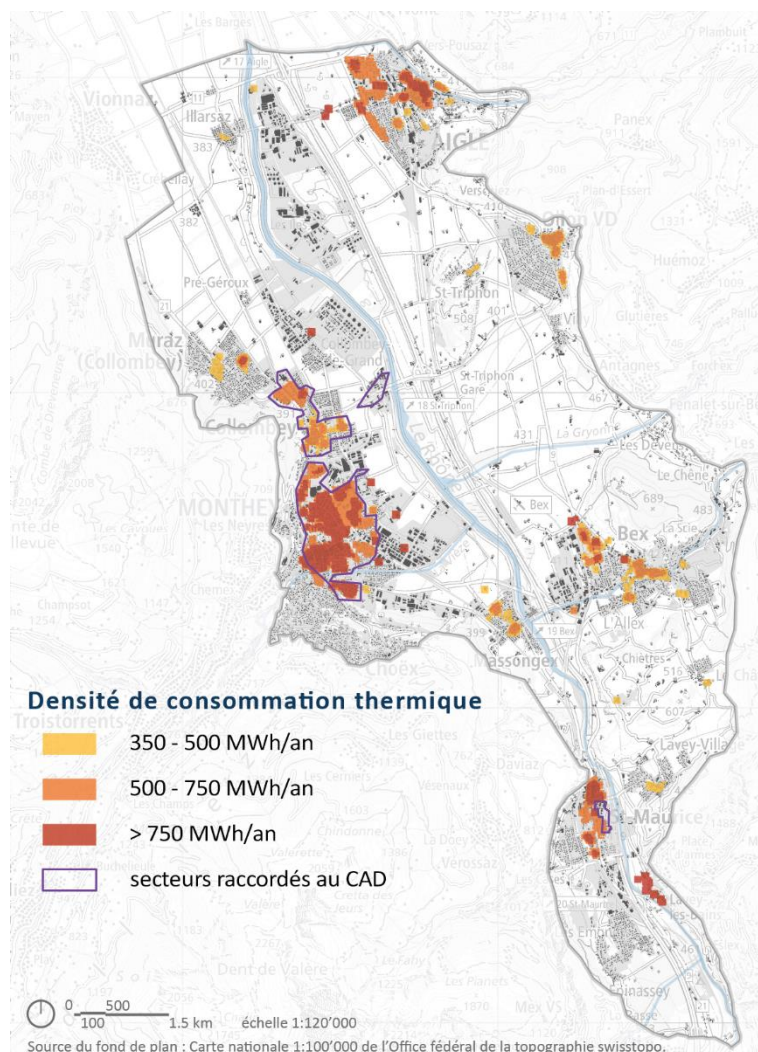


Figure 96 : Densité de consommation thermique, situation actuelle. Seules les zones propices à un raccordement à un chauffage à distance ont été mises en évidence (à partir de 350 MWh/ha/an).

Selon l'âge des bâtiments, on peut estimer le potentiel de réduction des besoins de chaleur dans l'hypothèse d'une rénovation énergétique. Ce potentiel, sur le territoire de l'agglomération, est estimé à 110 GWh/an³³ pour les objets non protégés construits ou rénovés avant 1990, soit environ 25% de moins pour l'ensemble des besoins de chauffage. Dans le secteur au Sud-Ouest d'Ollon, une telle rénovation réduirait suffisamment les besoins pour que le CAD devienne une solution peu intéressante (densité de

³³ L'hypothèse est qu'un bâtiment d'avant 1990 rénové aujourd'hui consomme 150% des besoins d'un objet neuf actuel ; les objets protégés au sens du patrimoine culturel et les objets hors fonction d'habitation/ bureau/commerce ne sont pas inclus : très difficiles à rénover dans le premier cas, et le potentiel hors fonctions de chauffage (optimisation de process) ne peuvent pas être appréhendés globalement – seulement par analyse individuelle

besoins trop faible) ; mais sinon les secteurs identifiés comme favorables à un développement d'un chauffage à distance restent valables.

Chaque commune a un potentiel d'amélioration, qui concerne entre 45 et 70% du parc immobilier. La figure ci-dessous illustre cette part par commune (bâtiments dans le périmètre de Chablais Agglo, à l'exclusion des secteurs protégés ISOS).

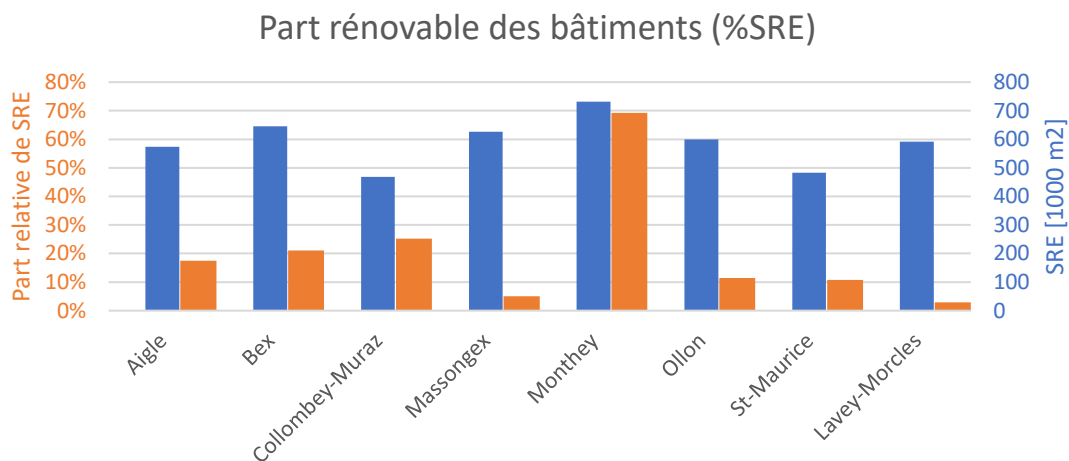


Figure 97 : Potentiel de rénovation énergétique des objets chauffés par commune, hors secteurs protégés (ISOS). La commune de Monthey est celle qui a le potentiel le plus important. Source : cadastres énergie Vaud et Valais, valeur 2018

Analyse des ressources renouvelables³⁴

Pour couvrir ces besoins, le potentiel de ressources renouvelables locales est le suivant :

	Aigle	Bex	Collombey- Muraz	Lavey- Morcles	Massongex	Monthey	Ollon	Saint- Maurice	Total
Bois ³⁵	1.2	19.7	1.65	0.6	2 / 10 ⁶	1.5 ³⁶	15.4	7.5	49.5 - 57.5
Solaire thermique ³⁷	1.84	1.42	0.77	0.27	0.34 / 10.8 ⁶	1.87	0.8	1.5	8.8 - 19.3
Nappe phréatique ³⁸	9	16.6	32.5	0.17	5.8	45	8.6	?	> 117
Biogaz ³⁹	0.1	0.9	0	0	0	0	1	0	2
Géothermie ⁴⁰	44.8 ⁴¹	83 ⁴²	18.3 ⁴³	?	3.1 ⁶	74.5	?	15	> 238.7
STEP (biogaz)	19 ⁴⁴					28.7 ⁴⁵		1	48.7
SATOM (rejets de chaleur)						435 ⁴⁶			435
Total	75.9	121.0	53.2	1.0	11-29	586.5	25.8	25	900 - 918

Tableau 25 : Chaleur, potentiel renouvelable [GWh]

Ce potentiel, à 48% lié à la SATOM, est important : il correspond à 102% des besoins de l'agglomération (environ 88% des besoins des communes en entier). Une rénovation énergétique systématique augmenterait encore cette couverture d'environ 10%. Il est donc possible de viser l'autonomie thermique sans valoriser le 100% de toutes les ressources.

³⁴ Cette analyse est faite pour l'ensemble du territoire des communes de l'agglomération. Une limitation stricte au territoire de l'agglo n'est pas possible techniquement.

³⁵ Source : forestiers de triage

³⁶ Source : PCEn Monthey, novembre 2016

³⁷ Hypothèse de couverture de 60% des besoins d'ECS, applicable dans 50% des cas (25% si Chauffage à distance)

³⁸ Source : https://www.geo.vd.ch/theme/energie_thm et <https://opendatasitvsalais.hub.arcgis.com/>

³⁹ Source : statistique des exploitations agricoles 2013

⁴⁰ Le potentiel de la géothermie à moyenne et grande profondeur est encore très incertain.

⁴¹ Source : Planification énergétique territoriale – Commune d'Aigle, NCSA, Juin 2020. Semble très élevé

⁴² Source : Planification énergétique territoriale – Commune de Bex, NCSA, novembre 2023. Semble très élevé

⁴³ Source : Plan directeur des énergies – Commune de Collombey-Muraz, NCSA, Août 2023

⁴⁴ Source : « Etat des lieux et perspectives énergétiques des STEP vaudoises », mars 2018

⁴⁵ Source : PCEn Monthey, novembre 2016, pp. 40&41 (méthanisation des boues + chaleur de l'eau)

⁴⁶ Source : Satom SA, M. Ilazi (Cahier des charges étude extension CAD 17.2.2020, p.7)

Actuellement, la part effectivement exploitée est la suivante :

	Aigle	Bex	Collombey- Muraz	Lavey- Morcles	Massongex	Monthey	Ollon	Saint- Maurice	Total
Bois	1.2	5.0	2.1	0.6	0.2	1.1	3.3	4.5 - 11	18 – 24.5
Solaire thermique	0.7	0.7	0.0		0.0	0.1	0.4	0.02 ⁴⁷ – 0.6 ⁴⁸	1.97 – 2.55
Nappe phréatique	0	0	0		0	0	0	0	0
Biogaz	0	0	0		0	0	0	0	0
Environnement (air/géothermie)	0.9	0.5	3.9		0.6	1.4	0.4	4 ⁴⁹	11.7
STEP	0					0		0.004	0
SATOM						70			70
Total	2.8	6.2	6	0.65	0.8	72.6	4.1	8.5	81.7

Tableau 26: Chaleur, ressources renouvelables exploitées actuellement [GWh]

Le bilan de chaleur est donc le suivant :

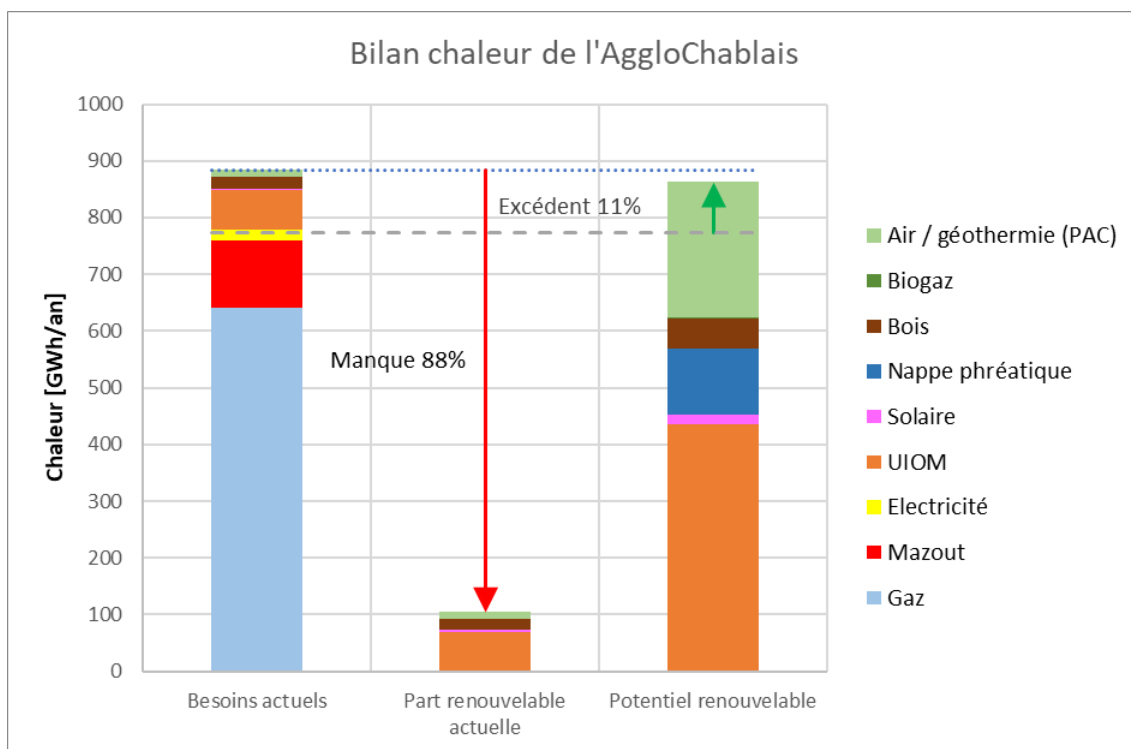


Figure 98: Bilan chaleur de l'agglo Chablais. De 12%, la part renouvelable pourrait passer à 100%

⁴⁷ Source : Cadastre Thermique VS, septembre 2023

⁴⁸ Source : NCSA, Planification énergétique territoriale de St-Maurice, Mars 2023, P. 29

⁴⁹ Estimation de 1.2 GWh/an pour l'Abbaye et le Collège, + 2.8 GWh/an pour les petits consommateurs

Le graphique ci-dessus montre qu'une fois que toutes les ressources locales auront été valorisées y compris l'efficacité, il est tout-à-fait possible d'atteindre une autonomie thermique. Cela est remarquable compte tenu des besoins importants du site chimique de Monthey⁵⁰.

Electricité

Les besoins électriques actuels des communes de l'agglomération⁵¹ sont les suivants :

	Aigle	Bex	Collombey- Muraz	Lavey- Morcles	Massongex	Monthey ⁵²	Ollon	Saint- Maurice	Total
Habitat, bureaux, commerces	23	20	25	1.8	2	86	8	12.3	178
Industrie	30	5	11	5.9	4	185	3		244
Total	53	25	36	7.7	6	271	11	12.3	422

Tableau 27: Electricité, besoins actuels [GWh/an]

Soit environ 58% pour l'industrie et 42 % pour l'habitat.

Pour couvrir ces besoins, le client peut actuellement choisir la qualité (part renouvelable) de son courant, et pour les grands consommateurs même choisir le fournisseur sur le marché global. Dans une optique d'autonomie, il est toutefois intéressant d'analyser le potentiel de ressources renouvelables locales, qui est le suivant :

⁵⁰ Le potentiel de la géothermie demanderait à être vérifié

⁵¹ Il n'est pas possible de limiter au périmètre de l'agglomération, la granularité des données ne le permet pas ; on inclut donc pour ce chapitre l'ensemble des territoires communaux.

⁵² Source : PCEn Monthey, novembre 2016 (valeurs 2014)

	Aigle	Bex	Collombey- Muraz	Lavey- Morcles	Massongex	Monthey	Ollon	Saint- Maurice	Total
Eolien ⁵³	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hydraulique	86 ⁵⁴	136 ⁵⁵	0	400.7 ⁵⁶	75 ⁵⁷	4	8.4 ⁵⁸	1.9 ⁵⁹	712
Photovoltaïque ⁶⁰	80	52.7	62.9	5.3	10.4	81.1	60	21.7	136.5
STEP	0					5	0.5 ⁶¹		5
SATOM						90 ⁶²			90
Total	166	188.7	62.9	406	85.4	180	69	23.6	1181

Tableau 28: Electricité, potentiel renouvelable [GWh]

Il est remarquable que malgré les importants besoins industriels, il y a un potentiel de couverture des besoins par des ressources locales supérieur à 100%. Ce même avec des hypothèses conservatrices sur le potentiel photovoltaïque. Il faut cependant relativiser ce bilan puisqu'en raison du potentiel hydraulique, la région produit de l'électricité répondant à des besoins cantonaux, voire nationaux et pas uniquement locaux.

Actuellement, la part effectivement exploitée est la suivante :

	Aigle	Bex	Collombey- Muraz	Lavey- Morcles	Massongex	Monthey	Ollon	Saint- Maurice	Total
Hydraulique	86	123.5	0	400	0	1.1	3.4 ⁶³	1.9	615.9
Photovoltaïque	9.6	7.2	1.58	0.26	0.91	3.9	2.85	2.86	29.16
PV - % du potentiel	40%	36%	7.5%	3%	30%	14%	11%	7.7%	7.8%
STEP	0					0	0.5		0
SATOM						90			90
Total	95.6	130.7	1.58	400.26	0.91	95	6.75	4.76	735.5

Tableau 29: Electricité, ressources renouvelables exploitées actuellement [GWh]

⁵³ Tout le périmètre de l'agglo est exclu pour des raisons de proximité aux bâtiments, même si la vallée du Rhône génère un vent intéressant du point de vue énergétique.

⁵⁴ Station des Farettes

⁵⁵ Station de la Peuffeyre 75 GWh/an, Salines de Bex 15.7 GWh/an (10 actuellement, agrandissement en cours), Sublin I et II 38 GWh/an, Projet de Glaret 7.5 GWh/an, en cours de planification. Source : R. Duarte et N. Tissot, canton de Vaud.

⁵⁶ Installation propriété des Services industriels de Lausanne (400 GWh/an) + Projet de turbinage de l'Avençon entre Morcles et Eslex, production annuelle minimale estimée à 0.7 GWh/an.

⁵⁷ Projet de turbinage sur le Rhône

⁵⁸ Chenaletaz I et II 1.7 GWh/an, Panex 1.7 GWh/an, projet de la Rippaz 2,1 GWh/an, projet de la source de l'hôtel des Salines 2.9 GWh/an

⁵⁹ Centrale de la Rasse

⁶⁰ Potentiel communal selon toitsolaire.ch, ne considérant que les toitures et en laissant la place nécessaire pour une part de solaire thermique.

⁶¹ Turbinage des eaux usées STEP en Bruet

⁶² Source : Satom SA, M. Ilazi (Cahier des charges étude extension CAD 17.2.2020, p.7)

⁶³ Turbinage des sources du Poutet

Le bilan montre qu'actuellement, plus de 170% des besoins électriques sont produits sur place, ce qui est remarquable.

Le plein développement des ressources renouvelables et locales telles que présentés ci-dessous permet de mettre à disposition un excédent de l'ordre de 156% des besoins actuels. Cela pourrait contribuer à la couverture des besoins à venir de la mobilité électrique.

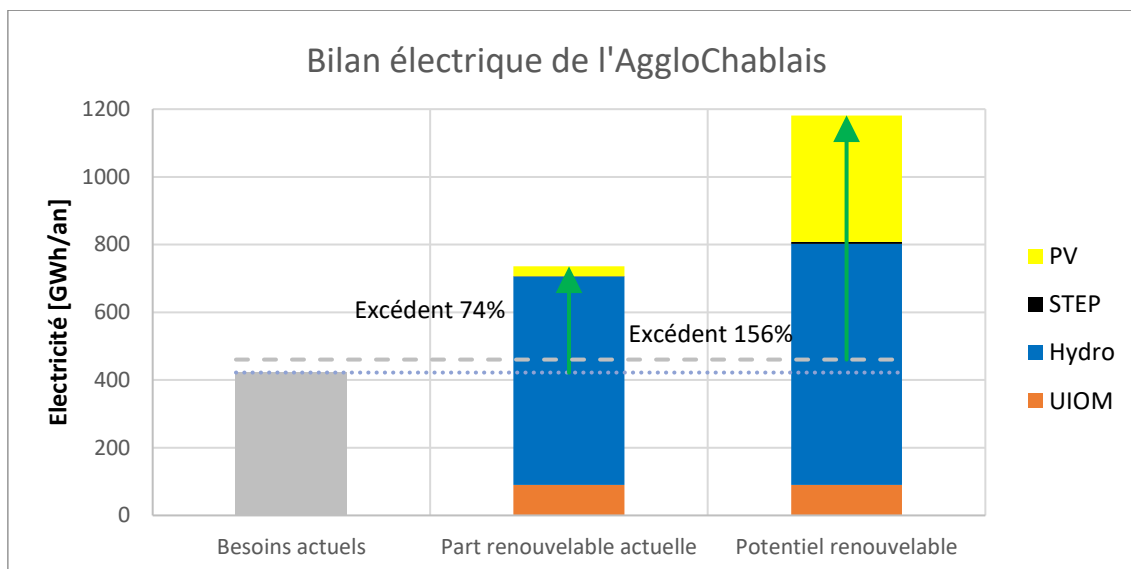


Figure 99: Bilan électrique, avec une comparaison entre les besoins actuels et les ressources locales. La ligne traitillée correspond à la production PV complémentaire à installer pour couvrir les besoins restants avec des pompes à chaleur, sous réserve que les bâtiments anciens (avant 1990) aient été assainis

Mobilité

La consommation liée à la mobilité est estimée sur la base du nombre de voitures de tourisme immatriculées par commune.

	Aigle	Bex	Collombey-Muraz	Lavey-Morcles	Massongex	Monthey	Ollon	Saint-Maurice
Nb voitures	5120	3964	6355	511	1024	12'211 ⁶⁴	4398	2023
Energie finale annuelle	96.56	74.76	119.86	9.63	19.31	4.21	82.95	38.14

Tableau 30: Consommation liée à la mobilité [nombre de voitures et GWh]

Soit environ 670 GWh/an pour le transport (485 GWh/an sans inclure le trafic aérien).

⁶⁴ Extrapolation sur la base des indications pour le district de Monthey pour les 3 communes valaisannes, https://fr.wikipedia.org/wiki/District_de_Monthey

Cette part est aujourd’hui presque intégralement alimentée par des carburants fossiles. Une évolution du parc automobile vers des véhicules électriques permettrait de réduire les besoins tout en augmentant la part renouvelable – pour autant que l’électricité requise soit produite avec des ressources renouvelables.

Synthèse

Globalement, les besoins énergétiques actuels (environ 1’950 GWh à l’échelle des communes de l’agglomération) se répartissent comme indiqué dans le graphique ci-contre.

L’analyse a montré qu’il y a un potentiel majeur pour faire évoluer les besoins en énergie de ressources fossiles vers une part renouvelable nettement plus importante.

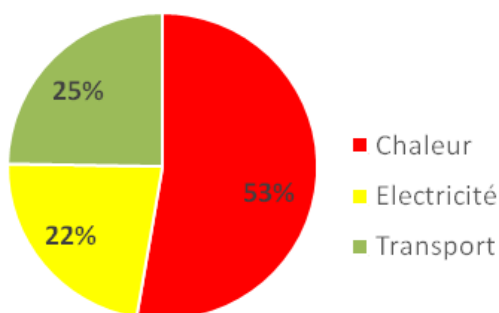


Figure 100 : Besoins énergétiques dans l’agglomération

Enjeu : Une réduction de la consommation énergétique et une alimentation énergétique à partir de ressources renouvelables.

Les principaux besoins énergétiques de l’agglomération sont le chauffage (55%, pour moitié dans l’industrie), les transports (25%) et l’alimentation électrique des habitations (10%) et activités (10%). Les ressources renouvelables ne couvrent actuellement que 10% des besoins ; elles ont le potentiel pour en couvrir au moins 60%, en particulier grâce à un développement approprié du chauffage à distance.

L’enjeu est de répondre aux besoins de l’agglomération en valorisant les ressources renouvelables disponibles. Le développement des nouveaux quartiers valorise déjà les énergies renouvelables, mais d’importants potentiels existent au niveau de l’assainissement du parc bâti existant et de la gestion de la mobilité.

L’enjeu est également de coordonner les différentes démarches énergétiques réalisées par les communes et régions.

4.3.7 Climat

Changement climatique

Le changement climatique est un phénomène global, qui se manifeste de manière différente selon les régions. **Les régions alpines montrent une réaction accrue en termes de réchauffement.** Ainsi, la température moyenne en Suisse a déjà augmenté de 2° C depuis les débuts des mesures en 1864, soit deux fois plus que le réchauffement mondial qui se monte à 1° C⁶⁵. Cette situation impose de nouveaux enjeux et un certain nombre de défis pour les agglomérations : accentuation de fortes chaleurs dans les villes (îlots de chaleur), sécheresse, précipitations plus violentes et donc accroissement du risque de dangers naturels (crues, mouvements de terrain, etc.), dégradation de la qualité de l’eau, des sols et de l’air ou encore modification des milieux naturels et du paysage et atteinte à la biodiversité.

⁶⁵ La canicule et la sécheresse de l’été 2018 – Impacts sur l’homme et l’environnement (OFEV 2019)

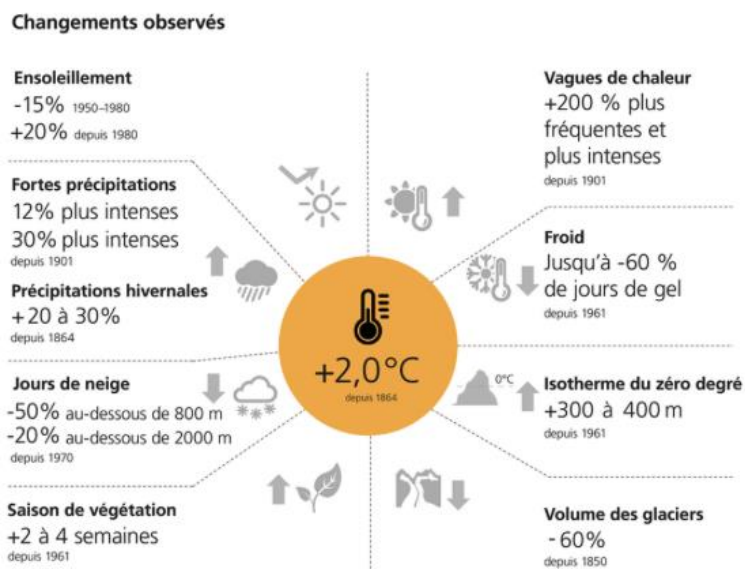


Figure 101 : Changements observés en Suisse en relation avec la modification du climat (nccs.admin.ch)

En lien avec les scénarios climatiques tablant sur une augmentation des températures annuelles moyennes de 2°C à 4°C d'ici le milieu du 21^e siècle pour les Alpes⁶⁶, **les villes et régions urbanisées sont particulièrement exposées** et ont également un rôle considérable à jouer pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et intégrer les changements climatiques en cours.

Lors des périodes de canicule, **les villes forment des îlots de chaleur**, qui accentuent encore les effets de ces hautes températures et génèrent un nombre accru de nuits dites « tropicales », avec des effets négatifs sur la santé.

Spécificités de l'agglomération

Comme mis en évidence par les enjeux énergétiques, l'agglomération est une importante consommatrice d'énergies fossiles et contribue au réchauffement climatique, principalement pour les raisons suivantes :

- Le milieu bâti est peu dense, avec un parc de chauffage utilisant largement les hydrocarbures ;
- Les modes de transports privilégiés par la population sont les transports individuels motorisés (TIM) ;
- De nombreuses activités industrielles, en particulier des industries lourdes, se trouvent sur le territoire de l'agglomération. Ces activités et les transports liés sont de grands consommateurs d'énergie fossiles et des sources importantes d'émissions de gaz à effet de serre.

⁶⁶ National Centre for Climate Services (nccs.admin.ch - 2020).

Emissions de CO₂-eq en 2019 [kT/an]

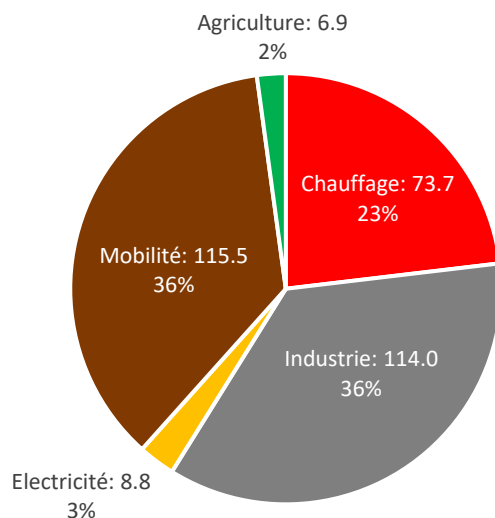


Figure 102 : Bilan des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de ChablaisAgglo⁶⁷.

Malgré ces éléments, des efforts d'optimisation de la consommation énergétique et d'intégration des risques climatiques sont actuellement menés dans l'agglomération :

- La ville de Monthey a mis en place un Plan directeur des espaces verts (2012) identifiant les potentiels des espaces verts de la ville, leur valorisation et leur développement. Cet élément permet de contribuer à réduire les effets engendrés par les îlots de chaleur urbains ;
- La quasi-totalité des communes (à l'exception de Lavey-Morcles) de l'agglomération ont obtenu le label Cité de l'énergie et mènent activement une politique énergétique durable ;
- Les industries lourdes présentes dans l'agglomération ont entrepris des démarches d'écologie industrielle en pratiquant des synergies de valorisation de leurs déchets et rejets et mettent en œuvre des mesures de réduction d'émissions, notamment de CO₂.

⁶⁷ Le calcul des émissions gaz à effet de serre en CO₂-eq de l'agriculture se base sur la production de CO₂-eq liée aux animaux de rente dont le cheptel est connu pour la commune d'Aigle et qui a été extrapolé à l'échelle de l'agglomération sur la base du ratio des surfaces de SDA. La production de CO₂ liée aux animaux est reprise du rapport « Inventaire cantonal des émissions de gaz à effet de serre - Etat initial » (Quantis, 2017), dont la part des émissions totales pour l'agriculture est estimée à 50%, compte tenu de la répartition entre prairies et grandes cultures dans l'agglomération (respectivement 16% et 76%).

Les émissions de gaz à effet de serre de l'électricité, du chauffage et de l'industrie ne prennent en compte que la part fossile des ressources utilisées, sur la base d'une moyenne de 75% gaz et 25% huile légère, soit 245g CO₂-eq/kWh. Les émissions de la mobilité sont admises à 100% d'huile légère (320g CO₂-eq/kWh).

Enjeu : Des espaces bâtis et une gestion globale du paysage atténuant les effets du réchauffement climatique

Le réchauffement climatique mesuré dans les Alpes est appelé à se renforcer à l'avenir. Il induit des périodes de canicule plus fréquentes, en particulier en milieu urbain où des îlots de chaleur apparaissent.

Le défi est d'atténuer les effets du réchauffement climatique sur le milieu bâti, en favorisant les mesures d'atténuation : corridors de ventilation, arborisation urbaine, végétalisation des toitures, création d'espaces verts, plans d'eaux, etc. Le développement de quartiers, des espaces publics, des réseaux de mobilité douce, des zones industrielles offre des opportunités pour mettre de telles mesures en place, dans une approche intégrée avec le renforcement des espaces publics et la conservation de la nature en ville.

Enjeu : Réduction des gaz à effets de serre

La réduction de moitié des émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération d'ici à 2030 représente une contribution essentielle à la mise en œuvre de sa politique climatique.

4.4 Synthèse de l'analyse de la situation et des tendances

4.4.1 Comment l'agglomération a-t-elle évolué jusqu'ici dans les domaines des transports et de l'urbanisation, tenant compte du paysage ?

L'attractivité de l'agglomération se caractérise par des dynamiques démographique et économique favorables, ces dernières années. Cette tendance peut en partie s'expliquer par des facteurs conjoncturels externes, mais plusieurs interventions liées à la mise en œuvre du projet d'agglomération y ont également contribué. Les éléments de synthèse ci-dessous permettent notamment de répondre aux critères d'efficacité.

Améliorer la qualité du système de transport

La qualité de la desserte en transports publics des habitants et emplois est en nette progression dans l'agglomération. Elle s'explique par la densification de quartiers bien desservis par les transports publics, mais surtout par un renforcement significatif de l'offre en transports publics (desserte et fréquence), essentiellement lié à la mise en service du bus d'agglomération (2018) et à l'amélioration de la desserte de gares de Bex, Monthey et Saint-Maurice. L'amélioration de la qualité de la desserte en transports publics est illustrée sur les cartes ci-dessous. Elle est également mise en évidence par les indicateurs MOCA 3 et 4 qui ont évolué de +14% entre 2017 et 2022.

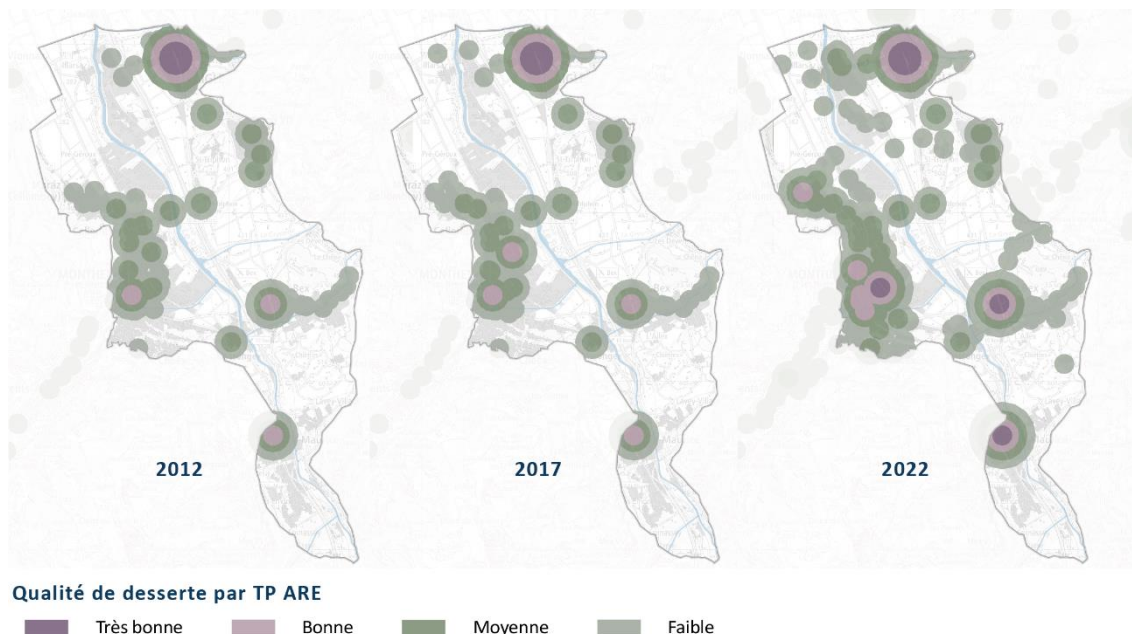


Figure 103 : Comparaison de la qualité de desserte (données ARE)

En matière de répartition modale, **la part des trajets effectués en transport individuel motorisé a augmenté malgré l'amélioration significative de la desserte en transports publics** (cette augmentation est à nuancer en lien avec l'intervalle de confiance des données MOCA 1 et avec la crise COVID qui sévissait encore au moment de la récolte de données). La part des trajets en voiture reste importante, notamment

en raison du réseau routier dense et globalement performant, mais également de conditions de stationnement peu contraignantes (offre conséquente et très abordable financièrement). L'amélioration de la desserte par les transports publics et les efforts en cours pour améliorer les réseaux de mobilité douce devront favoriser un report vers le vélo et la marche. La topographie, les distances réduites, la montée en puissance du vélo électrique et les centralités à échelle humaine rendent en effet la marche et le vélo particulièrement attractifs moyennant des aménagements adéquats.

Certaines communes ont réduit l'offre de stationnement dans les centres et développement des politiques de stationnement plus restrictives. Ces limitations font cependant face à une fronde d'une partie des commerçants et des habitants, ce qui rend leur mise en place difficile.

Accroître la sécurité du trafic

En matière de sécurité après plusieurs baisses, **le nombre d'accidents a réaugmenté avec l'augmentation du trafic routier**. Ces données sont à relativiser car elles sont basées sur un petit échantillon d'accidents et on donc une volatilité élevée.

Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

La densité de l'agglomération a légèrement augmenté ces dernières années, du fait des efforts de densification vers l'intérieur (aucune nouvelle zone à bâtir depuis 2014). La densité n'est véritablement élevée que dans les centralités principales. Elle est relativement faible dans les centralités secondaires et dans les zones périphériques, principalement occupées par de l'habitat individuel. Les communes ont par ailleurs quelques projets en cours pour dézoner certaines réserves en zone à bâtir situées en périphérie du milieu bâti.

La structure polycentrique de l'agglomération s'est maintenue ces dernières années. Elle implique des dynamiques et des fonctionnalités différenciées entre les centralités. L'évolution actuelle démontre une croissance plus rapide des centres secondaires (Collombey-Muraz notamment) alors que les principales centralités (Aigle et Monthey) ont une croissance moins importante. Cette tendance est cependant à relativiser puisque d'importants projets de densification et de requalification sont en cours dans les centralités principales.

Sur le plan économique, **l'agglomération est en mutation, mais maintient l'équilibre entre habitants et emplois**. Bien que le secteur industriel connaisse un fléchissement conjoncturel, il reste fort et participe à l'identité de l'agglomération. A l'inverse, le secteur tertiaire et plus marginalement le secteur primaire sont en progression.

Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources

La proximité quasi immédiate entre le milieu urbain et le paysage ouvert confère une cadre de vie de qualité à l'agglomération qui reste stable. La croissance de la population et des emplois, impliquant également une croissance de la mobilité, entraîne un accroissement de la pression sur les milieux naturels et l'environnement. Si la qualité de l'air s'améliore depuis quelques années, **les autres aspects de l'environnement restent sur des tendances négatives**. Les efforts consentis ne suffisent pas jusqu'ici pour compenser les effets négatifs de la croissance sur l'environnement.

Qualité de la desserte en transports publics (TP) des habitants et emplois

La corrélation entre densité urbaine et qualité de la desserte en transports publics (voir carte ci-dessous) permet de mettre en évidence les efforts consentis pour mieux desservir l'agglomération dans son ensemble. **Les secteurs les plus denses de l'agglomération (centralités principales) présentent une bonne qualité de desserte.** L'amélioration récente de l'offre permet une desserte adaptée des quartiers Est de Monthey, de Collombey-Muraz et de la zone industrielle d'Aigle.

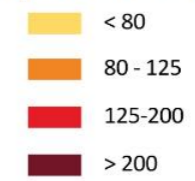
Cette corrélation met en évidence le fait que le centre-ville de Bex est le seul secteur de densité moyenne qui ne bénéficie pas d'un niveau de desserte moyen ou bon. De même, certains secteurs bâtis présentent une qualité de desserte insuffisante, principalement les quartiers résidentiels de Bex, Lavey et Saint-Maurice ainsi que certaines zones industrielles de Monthey, Saint-Maurice et Collombey-Muraz.

A l'inverse, de larges secteurs présentent une faible densité alors qu'ils sont bien desservis notamment autour des gares CFF d'Aigle, Bex, Monthey et Saint-Maurice.

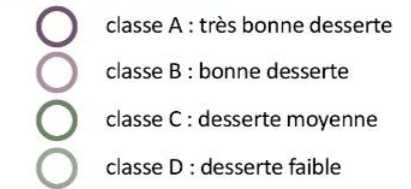
CHABLAIS AGGLO

Qualité de la desserte en TP des habitants et emplois

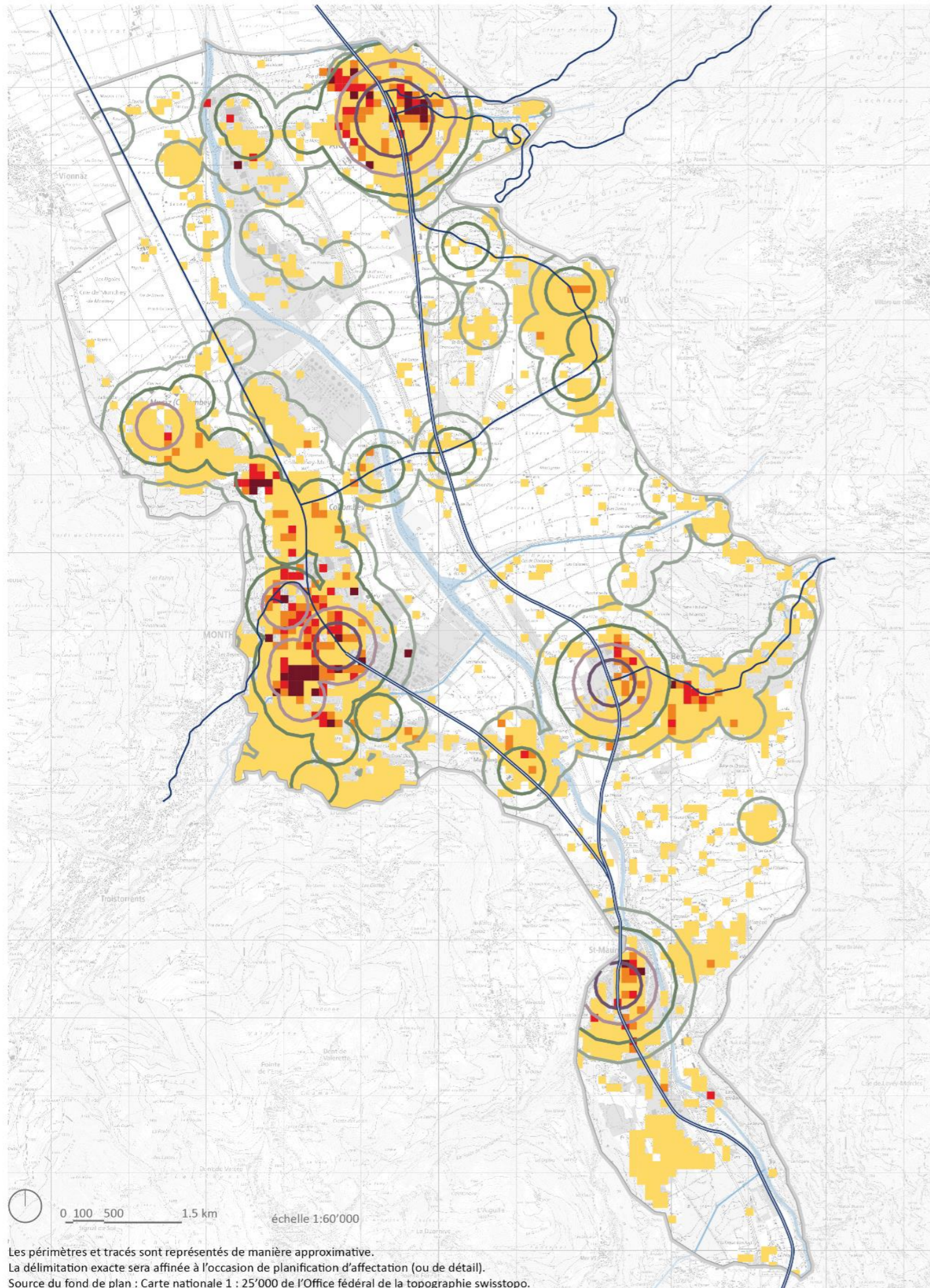
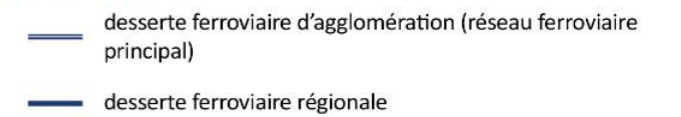
population et emploi



niveau de desserte



transports publics



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planification d'affectation (ou de détail).
Source du fond de plan : Carte nationale 1 : 25'000 de l'Office fédéral de la topographie swisstopo.

4.4.2 Comment évoluera l'agglomération à l'avenir si rien n'est entrepris et si aucune planification n'est réalisée ?

Ces dernières années, l'agglomération a réalisé et planifié de nombreuses mesures dans les domaines des transports et de l'urbanisation, en tenant compte du paysage. **Ces mesures vont continuer à déployer progressivement leurs effets, même si aucune nouvelle planification n'est réalisée.**

Il est attendu que la croissance de l'agglomération continue à un rythme élevé, tant en termes d'habitants que d'emplois, tout en restant influencée par des facteurs conjoncturels.

Transports

Sans planification, la **qualité de la desserte en transports publics des habitants et emplois devrait continuer à progresser**. Même si le réseau de transports publics n'évolue plus, d'importants projets de densification sont envisagés dans les secteurs bien desservis par les transports publics. Dans un deuxième temps, la construction des réserves situées à la périphérie devrait entraîner une augmentation de la densité de population dans des secteurs à qualité de desserte faible.

Sans planification, **la part des trajets effectués en transport individuel motorisé ne devrait plus augmenter**. Le réseau est saturé par endroits. En revanche et malgré son potentiel, le réseau de mobilité douce souffre encore de ruptures fréquentes, de lacunes dans le franchissement de certains obstacles, dans les aménagements pour la sécurité des piétons et vélos et dans les offres de stationnement vélo. De manière générale, les infrastructures à disposition incitent insuffisamment à la multimodalité.

Sans planification, le nombre d'accidents pourrait se maintenir avec l'accroissement des charges de trafic, en particulier sur les points noirs persistants du réseau routier de l'agglomération.

Le tableau ci-dessous résume les principales forces et faiblesses de l'agglomération liées à la mobilité :

Forces	Faiblesses
Réseau de bus d'agglomération améliorant considérablement la qualité de desserte.	Rupture dans la continuité et la sécurité des itinéraires piétons et vélos dans l'espace urbain.
Plusieurs lignes ferroviaires régionales en rabattement sur le réseau national via la gare d'Aigle.	Traversées de localités peu confortables et sécurisées pour les modes doux et présentant une qualité d'espace-rue généralement faible.
Topographie, distances inter-localités et espaces naturels favorables à la pratique quotidienne et touristique du vélo dans l'agglomération.	Maillage du réseau mobilité douce inter-localités parfois déficient, franchissements des obstacles infrastructurels et naturels peu/pas adaptés.
Localités à taille humaine et quartiers résidentiels modérés, adaptés aux déplacements intra-urbains des piétons et cyclistes.	Déficit de cohérence entre offres communales en stationnement sur fond public et privé, au détriment des autres modes et de la convivialité.
Réseau autoroutier et routier principal bien développé et assurant une bonne desserte de la zone à bâtir.	Équipement des interfaces de transport et opportunités de rabattement incitant trop peu à la multimodalité.

Tableau 31 : Forces et faiblesses de l'agglomération liées à la mobilité

Urbanisation

Sans planification, **la densité de l'agglomération va continuer à augmenter progressivement**. La surface des zones à bâtir devrait légèrement diminuer principalement dans les secteurs les plus périphériques. Les efforts se porteront sur la densification et la construction des réserves internes.

Sans planification, la structure polycentrique va se maintenir. Les dynamiques de croissance vont fortement dépendre des politiques communales, avec dans un premier temps un rattrapage des principales centralités qui ont d'importants projets de densification et de requalification.

Sans planification, **l'évolution du tissu économique va se poursuivre, avec une réduction de la part d'activités secondaires productives**. L'évolution des réserves et friches industrielles sera probablement gérée en fonction des opportunités. Une telle tendance apporte des grands potentiels de développement et de reconversion, mais dans des secteurs mal desservis par les transports publics. Elle présente également un risque de manque de qualification sans accompagnement adéquat.

Le tableau ci-dessous résume les principales forces et faiblesses de l'agglomération liées à l'urbanisation :

Forces	Faiblesses
Centralités principales, avec qualités patrimoniales fortes, concentration des services et commerces, efforts récents pour requalifier les rues et donner plus de place aux piétons et aux vélos.	Peu d'espaces publics structurant à l'échelle de l'agglomération, participant à l'attractivité des centralités.
Dynamisme démographique soutenu, accompagné par un dynamisme économique.	Grandes zones à bâtir non construites à la périphérie des centralités, avec qualités paysagères fortes et desserte TP moyenne à faible.
Majorité des habitants travaillant dans l'agglomération, voire dans leur commune, limitant le trafic pendulaire.	Nombreux espaces non bâtis dans le tissu urbain, avec faible qualité paysagère, mais bonne desserte TP et bonne centralité.
Ratio habitants-emplois équilibré, avec des pôles importants d'activités productives spécialisés dans l'industrie classique et spécialisée.	Secteur industriel affaibli, en stagnation du fait du départ de certaines activités clés et de mutations structurelles importantes.
Potentiel de développement industriel important aux portes de la métropole lémanique.	Disponibilité des zones d'activités importante sur le plan quantitatif, mais à desserte insuffisante par les transports publics et à étudier sur le plan qualitatif, notamment dans une logique offre-demande.

Tableau 32 : Forces et faiblesses de l'agglomération liées à l'urbanisation

Paysage et environnement

Sans planification, le développement de l'agglomération va se faire notamment sur les grandes réserves construites à la périphérie des centralités, qui présentent des qualités paysagères élevées. L'accroissement de la pression sur les milieux naturels et l'environnement va également se poursuivre, avec une **augmentation des effets négatifs sur le paysage et l'environnement**.

Sans planification, la préservation des qualités patrimoniales ne sera pas assurée.

Le tableau ci-dessous résume les principales forces et faiblesses de l'agglomération liées au paysage et à l'environnement :

Forces	Faiblesses
Macro-paysage marquant et lisible, déterminant une identité forte.	Appauvrissement du paysage résultant de l'étalement et de la dispersion de l'urbanisation et des zones d'activités.
Qualité de la plaine agricole, coteaux, rives de cours d'eau formant une trame variée d'espaces de délasserment et de production agricole.	Nature et agriculture morcelées par les réseaux d'infrastructures et l'urbanisation, avec une perte de connectivité.
Potentiel élevé pour la biodiversité lié à la richesse originelle du paysage alluvial ancien (offrant de nombreuses possibilités de renaturation et de revitalisation).	Agriculture relativement intensive avec pression sur la nature, le paysage et l'environnement.
Dangers naturels maîtrisés ou en voie de l'être (dangers d'inondation en particulier).	Environnement généralement dégradé, exposant la population aux polluants atmosphériques, aux nuisances sonores et aux risques d'accidents majeurs. Nombreux sites pollués.
Terres agricoles de grande qualité (fertiles, planes) permettant une agriculture variée et de proximité.	Tissu urbain pauvre en valeurs naturelles et peu adapté aux changements climatiques : déficits d'arborisation, peu de toitures végétalisées, cours d'eau canalisés.
Territoire avec potentiel d'amélioration des différents enjeux environnementaux.	Utilisation massive d'énergie non-renouvelable, avec émissions de gaz à effets de serre.
Potentiel de valorisation d'énergies renouvelables très favorable, relativement homogène sur l'agglomération.	Faible densité de l'habitat, par conséquent moyennement favorable aux réseaux de chauffages à distance.
Topographie et densité bâtie favorables aux circulations de l'air et potentiel d'arborisation pour lutter contre les îlots de chaleur.	

Tableau 33 : Forces et faiblesses de l'agglomération liées à l'environnement

Réserves en zone à bâtir et qualité de la desserte en transports publics (TP)

Sans planification, les efforts se porteront prioritairement sur la construction des réserves. La comparaison entre la localisation de ces réserves et la qualité de la desserte en transports publics (voir carte ci-dessous) met en évidence d'importantes surfaces constructibles situées dans les secteurs bien ou moyennement desservis en transports publics. Ces secteurs se situent notamment à l'intérieur du milieu bâti et leur construction permettra de densifier l'agglomération en répondant aux buts et principes de l'aménagement du territoire et sans nécessiter le développement de nouvelles lignes de transports publics.

La carte met également en évidence d'importantes réserves situées à la périphérie du tissu bâti, dans des secteurs présentant une qualité de desserte en transports publics faible, voire insuffisante. Ces réserves incluent des réserves dans les zones d'activités économiques. Sans planification, la construction de ces secteurs va impliquer une utilisation accrue de la voiture, la nécessité de renforcer les réseaux de transports, avec des impacts paysagers, environnementaux et financiers.

En complément de la construction des réserves, la densification du milieu bâti est un enjeu principal. Sans révision de la planification régionale, la densification va suivre des logiques communales, sur la base des planifications en cours et des mesures du PA3. La densification devrait donc se poursuivre, en particulier dans les centralités principales.

Synthèse des enjeux

Mobilité	Urbanisation	Paysage et environnement
<p>Une mise en réseau des mobilités (tous les modes se complètent entre eux : le bon mode au bon endroit), adaptée au territoire de Chablais Agglo.</p> <p>Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics.</p> <p>Des gares évoluant vers des interfaces multimodales.</p> <p>Une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales à forte fréquentation existantes d'autre part.</p> <p>Une revalorisation du fret ferroviaire dans les sites d'activités stratégiques.</p> <p>Un trafic TIM maîtrisé et une politique de stationnement (fonds publics et privés) harmonisée à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives à la voiture, la qualité urbaine et la nature en ville.</p> <p>Des aménagements adaptés aux modes de transport.</p> <p>Un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre les localités, les quartiers et les générateurs.</p> <p>Une offre de mobilité renforcée vers les coteaux (pendulaire et loisir).</p> <p>Une amélioration des sites accidentogènes.</p>	<p>Des territoires de projets priorités pour l'accueil de nouveaux habitants.</p> <p>Une urbanisation strictement contenue.</p> <p>Une densification ciblée, respectueuse du cadre de vie et du paysage.</p> <p>Une attractivité économique préservée et un tissu industriel en mutation.</p> <p>Des zones industrielles focalisées sur les activités productives.</p> <p>Des installations à forte fréquentation à intégrer en priorité dans les centres urbains.</p> <p>La mise en valeur du patrimoine bâti dans les espaces urbains.</p>	<p>Une amélioration de la qualité des franges urbaines.</p> <p>Des interventions respectant la structure paysagère.</p> <p>Un espace agricole productif au cœur de l'agglomération.</p> <p>Une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération et respectueuse de la santé des habitants</p> <p>Une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération.</p> <p>Des espaces bâtis protégés contre les dangers naturels.</p> <p>Une réduction de la consommation énergétique et une alimentation énergétique à partir de ressources renouvelables.</p> <p>Des espaces bâtis et une gestion globale du paysage atténuant les effets du réchauffement climatique.</p> <p>Réduction des gaz à effets de serre.</p>

Tableau 34 : Synthèse des enjeux

CHABLAIS AGGLO

Qualité de la desserte en TP des réserves en ZAB

réserves en zone à bâtir

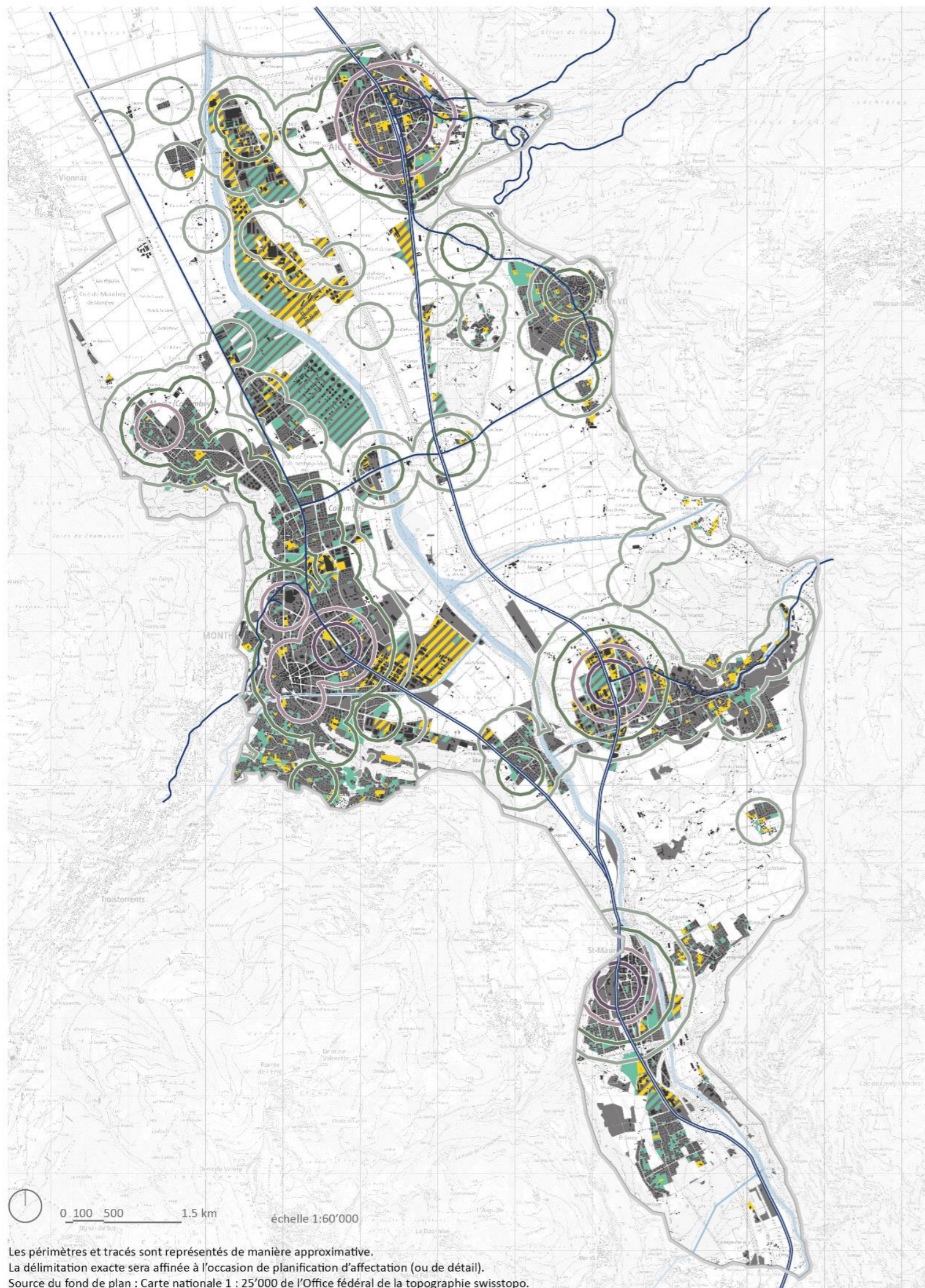
- zone à bâtir
- potentiel de densification (zones d'habitation)
- potentiel de densification (zones d'activités)
- zone à bâtir non construite (zones d'habitation)
- zone à bâtir non construite (zones d'activités)

niveau de desserte

- classe A : très bonne desserte
- classe B : bonne desserte
- classe C : desserte moyenne
- classe D : desserte faible

transports publics

- desserte ferroviaire d'agglomération (réseau ferroviaire principal)
- desserte ferroviaire régionale



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planification d'affectation (ou de détail).
Source du fond de plan : Carte nationale 1 : 25'000 de l'Office fédéral de la topographie swisstopo.

5 INDEX

5.1 Index des figures

Figure 1 : Lien avec les agglomérations voisines	7
Figure 2 : L'agglomération au cœur de la région du Chablais	7
Figure 3 : Périmètres de Chablais Agglo et périmètre VACo donnant droit aux contributions	9
Figure 4 : Structure institutionnelle de Chablais Région	11
Figure 5 : Structure de Chablais Agglo.....	13
Figure 6 : Développement de la vision et des thématiques à travers les diverses générations de PA	16
Figure 7 : Déroulement de la phase participative et consultative.....	18
Figure 8 : Niveau de préoccupation de la population par enjeu lié au territoire (échelle : 1 = pas du tout prioritaire ; 4 = absolument prioritaire)	18
Figure 9 : Réflexions sur les enjeux du territoire de Chablais Agglo.....	19
Figure 10 : Evaluation des stratégies proposées	20
Figure 11 : Projet de territoire suisse, stratégie 1 : mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes	23
Figure 12 : Extrait de la carte du Plan directeur cantonal vaudois - 4 ^e adaptation quater (novembre 2022)	28
Figure 13 : Carte du Plan directeur cantonal valaisan (2019).....	29
Figure 14 : Planification Valais.....	33
Figure 15 : Planification Vaud.....	33
Figure 16 : Visions développées au cours des générations de projet d'agglomération	37
Figure 17 : Carte des mesures impactées par des projets à une échelle différente de l'agglomération (reprise du PA4-PDI)	39
Figure 18 : Etat global de la mise en œuvre	45
Figure 19 : Etat de l'utilisation du cofinancement global	45
Figure 20 : Etat de la mise en œuvre des mesures cofinancées PA2-3-4	46
Figure 21 : Etat de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation PA 2-3-4	46
Figure 22 : Etat de la mise en œuvre des mesures d'environnement	47
Figure 23 : Etat de l'utilisation des cofinancements du A2	48
Figure 24 : Etat de l'utilisation des cofinancements du PA3	49
Figure 25 : Etat de la mise en œuvre des mesures cofinancées du PA3	49
Figure 26: Etat de la mise en œuvre des paquets de mesures cofinancées.....	50
Figure 27 : Illustration du projet lauréat du réaménagement du centre-ville d'Aigle.....	50
Figure 28 : L'axe du Simplon à Monthey avec ses bandes dédiées au bus et aux vélos	51
Figure 29 : Etat de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PA3	51
Figure 30 : Etat de la mise en œuvre des mesures d'environnement et paysage du PA3	52
Figure 31 : Etat de la mise en œuvre du PA4	53
Figure 32 : Etat de la mise en œuvre des du PA4	53
Figure 33 : Temps de trajet TP et TIM avec des villes de référence	62
Figure 34 : Evolution de l'urbanisation au sein de l'agglomération	66
Figure 35 : Milieu bâti.....	67
Figure 36 : Principaux équipements touristiques et de loisirs	68
Figure 37 : Densité effective d'habitants et emplois par hectare dans l'agglomération.	71
Figure 38 : Densité planifiée par les plans d'affectation en vigueur.....	73
Figure 39 : Réserves en zones à bâtir	76
Figure 40 : Périmètres de référence utilisés pour le calcul des indices de localisation des différents secteurs d'activités.	79
Figure 41 : Secteurs d'activités spécifiques à l'agglomération Chablais (selon quotient de localisation 2017).....	80
Figure 42 : Dynamiques des secteurs d'activités de l'agglomération du Chablais entre 2013 et 2017.....	81

Figure 43 : Densité d'équivalents plein temps par hectare dans l'agglomération	82
Figure 44 : Typologie d'activités économiques (CBRE - iConsulting)	83
Figure 45 : Densité des établissements productifs, résidentiels et urbains en 2017 (rayon de 500 m, plafond à 50 EPT)	84
Figure 46 : Evolution de la part des emplois (EPT) selon l'approche économie territoriale	85
Figure 47 : Part des familles d'activités "économie territoriale" dans les zones d'activités et évolutions selon l'approche économie territoriale et évolutions 2013-2017	86
Figure 48 : Composition fine du tissu économique des zones d'activités selon l'approche économie territoriale (EPT, 2017)	86
Figure 49 : ICFF/IGT	88
Figure 50 : Répartition des types d'espaces publics dans l'agglomération (source : Laetitia Leubaz)	90
Figure 51 : Qualité et zone de desserte des espaces publics (source : Laetitia Leubaz)	92
Figure 52 : Répartition des déplacements au travail des habitants de l'agglomération 2017-2021	93
Figure 53 : Pendulaires actifs en échange avec l'agglomération (2017/2021)	94
Figure 54 : Pendulaires actifs internes à l'agglomération (2017/2021)	96
Figure 55 : Réseau de transports publics existant	101
Figure 56 : Réseau de bus d'agglomération et régional (TPC, 2024)	104
Figure 57 : Niveaux de desserte en transports publics	105
Figure 58 : Fréquentation des lignes ferroviaires (CFF, 2019/2023 ; AOMC, 2023 ; SDM 2023)	109
Figure 59 : Charges par arrêts de transports publics	110
Figure 60 : Réseaux de mobilité en rabattements sur les gares	114
Figure 61 : Stationnement vélo de la gare d'Aigle	114
Figure 62 : Hiérarchie du réseau routier	116
Figure 63: Axes fréquemment saturés	117
Figure 64 : Charges de trafic TJM 2021-2022	118
Figure 65 : Emplacement des zones de modération du trafic (2019)	120
Figure 66 : Giratoire décoré d'un vélo à Aigle	122
Figure 67 : Itinéraire cycliste préférentiel entre Illarsaz et la gare de Vionnaz	123
Figure 70 : Itinéraire cycliste entre Aigle et le Rhône débouchant sur un carrefour à feux inadaptés aux vélos (rte d'Evian) - un passage sous route existe, mais n'est pas optimal (détour important)	123
Figure 69 : Réseau principal de randonnée pédestre et cyclotourisme (itinéraires SuisseMobile)	125
Figure 70 : Itinéraire modes doux en site propre au centre de Monthey (rue du Collège)	125
Figure 71 : Carrefour au caractère routier à proximité de la gare d'Aigle (av. de Loès / rue Margencel)	126
Figure 72 : Rue en zone 30 sans trottoir mais avec stationnement longitudinal	126
Figure 73 : Aménagements cyclables existants dans les différentes localités	127
Figure 74 : Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute comprise) (source : Cantons du Valais (SDM) et de Vaud (DGMR))	130
Figure 75 : Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants et population (autoroute non comprise) (source : Cantons du Valais (SDM) et de Vaud (DGMR))	131
Figure 76 : Points noirs sur le réseau d'agglomération sur la période 2020-2022	133
Figure 77 : Evolution du nombre de pendulaires en échange	138
Figure 78 : Schéma géomorphologique du paysage de la Plaine du Rhône	139
Figure 79 - Paysage de la plaine en 1938, laissant apparaître les anciens bras du Rhône (fond swisstopo) ²³	139
Figure 80 - Bâtiments industriels en rupture avec la fluidité des structures paysagères anciennes (ancien bras et ses boisements) ²⁴	140
Figure 81 - Le Rhône actuel (gauche) et le projet de 3e correction dans la plaine de l'agglomération (droite) (fond swisstopo)	141
Figure 82 - Principaux inventaires et zones de protection dans le périmètre de Chablais Agglo	143
Figure 83 : Surfaces d'assolement comprises dans le périmètre de Chablais Agglo	145
Figure 84 - Secteurs de protection des eaux dans l'agglomération	147
Figure 85 - Sites pollués (classification sur la base des données cantonales)	150

Figure 86 - Sites OPAM indicatifs et périmètres de consultation liés.....	151
Figure 87 - PM10, moyennes annuelles pour les stations d'Aigle et Massongex.....	152
Figure 88 - NOx, moyennes annuelles pour les stations d'Aigle et Massongex	153
Figure 89 – Extrait de la carte de l'analyse climatique : situation nocturne à 4h00 (source : Etat de Vaud)	154
Figure 90 – Bruit du trafic routier diurne dépassant la valeur limite pour habitation stricte (DS II) (OFEV 2015).....	155
Figure 91 - Bruit du trafic routier nocturne dépassant la valeur limite pour habitation stricte (DS II) (OFEV 2015).....	156
Figure 92 – Biotopes d'importance nationale et régionale	159
Figure 93: Infrastructure écologique nationale et corridors biologiques.....	160
Figure 94 : Carte synoptiques des dangers naturels	162
Figure 95 : Carte des aléas de ruissellement.....	164
Figure 96 : Densité de consommation thermique, situation actuelle. Seules les zones propices à un raccordement à un chauffage à distance ont été mises en évidence (à partir de 350 MWh/ha/an).	167
Figure 97 : Potentiel de rénovation énergétique des objets chauffés par commune, hors secteurs protégés (ISOS). La commune de Monthey est celle qui a le potentiel le plus important. Source : cadastres énergie Vaud et Valais, valeur 2018.....	168
Figure 98: Bilan chaleur de l'agglomération Chablais. De 12%, la part renouvelable pourrait passer à 100%	170
Figure 99: Bilan électrique, avec une comparaison entre les besoins actuels et les ressources locales. La ligne traitillée correspond à la production PV complémentaire à installer pour couvrir les besoins thermiques restants avec des pompes à chaleur, sous réserve que les bâtiments anciens (avant 1990) aient été assainis	173
Figure 100 : Besoins énergétiques dans l'agglomération.....	174
Figure 101 : Changements observés en Suisse en relation avec la modification du climat (nccs.admin.ch)	175
Figure 102 : Bilan des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de ChablaisAgglo.....	176
Figure 103 : Comparaison de la qualité de desserte (données ARE).....	178

5.2 Index des tableaux

Tableau 1 : Communes de Chablais Agglo et numéro OFS.....	8
Tableau 2 : Population dans le périmètre de Chablais Agglo au 31.12.2022	63
Tableau 3 : Perspective de croissance de la population	65
Tableau 4 : Surfaces des réserves en zone à bâtir (ha)	74
Tableau 5 : Répartition des emplois entre les communes de l'agglomération (2021) et évolution (source : OFS)	78
Tableau 6 : Variations annuelles moyennes des emplois par secteur entre 2015 et 2021 (source : OFS).....	78
Tableau 7 : Evolution des familles d'activités dans les zones d'activités de l'agglomération	85
Tableau 8 : Répartition des actifs résidant dans le périmètre de Chablais Agglo (2017/2021)	97
Tableau 9 : part du TIM sur la base de la distance journalière.....	97
Tableau 10 : Déplacements entrants/sortants par commune (de et vers l'extérieur de l'agglomération) (2017/2021).....	98
Tableau 11 : Part modale en transports publics vers des grandes villes romandes, 2017/21	98
Tableau 12 : Pendulaires entrants/sortants par commune (de et vers les autres communes de l'agglomération), 2017-2021	99
Tableau 13 : Pendulaires internes aux communes, 2017/2021	100
Tableau 14 : Lignes du réseau de bus d'agglomérations MobiChablais (TPC, 2024).....	103
Tableau 15: Répartition de la population en fonction des classes de desserte	106
Tableau 16: Répartition des emplois en fonction des classes de desserte	106
Tableau 17 : Besoins en stationnement P+R (adapté de RR&A, 2022)	113
Tableau 18: Besoins en stationnement B+R (RR&A, 2022)	115
Tableau 19 : Offre en stationnement des communes de l'Agglo Chablais (Citec, 2023).....	121
Tableau 20 : Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants dans l'agglomération	129
Tableau 21 : Nombre de points noirs du réseau routier sur le territoire de l'agglomération (source : Cantons du Valais (SDM) et de Vaud (DGMR)	132
Tableau 22 : Principales gares pour le fret ferroviaire	135
Tableau 23 : Chaleur, consommation [GWh]	165
Tableau 24 : Répartition de la chaleur par fonction, consommation [GWh]	166
Tableau 25 : Chaleur, potentiel renouvelable [GWh].....	169
Tableau 26: Chaleur, ressources renouvelables exploitées actuellement [GWh]	170
Tableau 27: Electricité, besoins actuels [GWh/an].....	171
Tableau 28: Electricité, potentiel renouvelable [GWh]	172
Tableau 29: Electricité, ressources renouvelables exploitées actuellement [GWh]	172
Tableau 30: Consommation liée à la mobilité [nombre de voitures et GWh].....	173
Tableau 31 : Forces et faiblesses de l'agglomération liées à la mobilité.....	182
Tableau 32 : Forces et faiblesses de l'agglomération liées à l'urbanisation.....	183
Tableau 33 : Forces et faiblesses de l'agglomération liées à l'environnement	184
Tableau 34 : Synthèse des enjeux	185

6 ANNEXE

Analyse des sites d'activités

La section qui suit présente l'état des sites d'activités⁶⁸ du périmètre d'agglomération selon les données disponibles en 2021 et en tenant compte de la nouvelle approche développée dans le présent chapitre. Les sites comptant environ 250 EPT sont détaillés en annexe, car ils peuvent être considérés comme générant l'activité d'une grande entreprise selon les classes de taille des entreprises de l'OFS⁶⁹. Les résultats des autres sites sont présentés dans des tableaux de synthèse. Néanmoins, le site de Boeuferrant, situé dans la partie valaisanne de l'agglomération et comportant moins de 250 emplois, a été détaillé dans l'analyse du fait des enjeux liés à sa situation (frontière cantonale, gare immédiatement accessible).

Il est également présenté l'état des lieux des réserves en zones d'activités identifiées selon les méthodes utilisées dans les deux cantons. Pour la partie vaudoise de l'agglomération, les données sont issues du bilan des zones d'activités fourni par les communes. Pour la partie valaisanne, les démarches d'identification des réserves sont en cours. A la fin du chapitre, une synthèse reprend les résultats issus de l'étude de l'offre et de la demande des zones d'activités pour le Canton du Valais réalisée en 2018^{70 71}.

Quand bien même les résultats qui suivent permettent de dresser un premier aperçu de l'état des réserves, ils devront être consolidés et validés, tant sur la partie vaudoise que valaisanne. Ces consolidations pourront être faites en parallèle de la mise en place du système de gestion exigé des zones d'activités par l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT, art. 30a, al. 2).

Principaux sites d'activités

Le périmètre vaudois de l'agglomération comporte 18 sites d'activités, pour un total d'environ 318 hectares et 4'192 EPT. A noter que parmi les sites identifiés, 7 sites ne présentent pas d'emplois en 2017, mais la situation a pu évoluer depuis la publication des données statistiques.

La partie valaisanne du périmètre de l'agglomération comporte 9 sites d'activités pour un total d'environ 333 ha et 2'470 EPT. Tous les sites présentent des emplois, il n'y a aucun site inoccupé dans cette partie de l'agglomération.

⁶⁸ Le « site d'activité » a été défini comme étant un périmètre regroupant l'ensemble des surfaces d'activités (industrielles, artisanales, tertiaires, centres d'achats, commerciales) dans une distance de 100m. Certains ajustements ont été fait, pour délimiter certains pôles déjà identifiés.

⁶⁹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/industrie-services/entreprises-emplois/structure-economie-entreprises/pme.html>

⁷⁰ L'étude de base de 2018 sur l'offre et la demande des zones d'activités dans le Canton du Valais (iConsulting), conduite par l'Etat du Valais (SDT et SETI) avait permis d'identifier les réserves à l'échelle du Canton et des régions via la méthode l'ARE.

⁷¹ L'étude Raum+ a été transmise pendant l'étude et a pu être consultée pour évaluer les réserves.

Les Bans – site chimique



Zone d'activités d'intérêt cantonal VS

Commune : Monthey

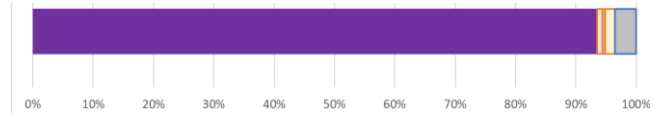
Surface : 84,088 ha

Nombre d'emplois : 2'023.3 EPT

Evolution des emplois 2013-2017 : -9% (-188.3 EPT)

Densité : 24 EPT/ha

Réserves : données non disponibles, travaux en cours



Ce site est celui comprenant le plus d'emplois de l'agglomération et présente une forte densité. Identifié dans le Plan directeur cantonal (PDC) comme étant une zone d'activités d'intérêt cantonal (ZAIC, fiche C4) du fait de son intégration dans la politique de développement des sites « Arks⁷² » du Canton du Valais. Hormis cette identification, ce site n'a pas fait l'objet d'analyses ou de mesures plus poussées connues à ce jour. Néanmoins, la marche à suivre définie par le Plan directeur cantonal définit le rôle et les démarches à suivre du canton et des communes.

Avec une croissance d'emplois négatives depuis 2013, ce site est pratiquement entièrement constitué d'activités productives industrielles (du fait de la présence majeure des emplois du site Syngenta notamment), ce qui renforce son rôle de « moteur » d'agglomération. Par ailleurs, certaines activités du site sont directement reliées au réseau ferré pour le transport de marchandises (cf. mesure 6153.3.094 du PA2 « terminal régional train-route combiné »).

Aigle Rhône



Site stratégique de développement d'activités (SSDA)

Commune : Aigle

Surface : 190 ha

Nombre d'emplois (2017) : 1'376 EPT

Evolution des emplois 2013-2017 : 0% (+5.9 EPT)

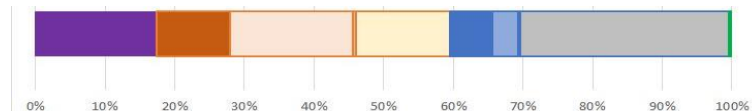
Densité : 7.2 EPT/ha

Parcelles mobilisables : 11 parcelles pour 20 ha

Secteurs⁷³ mobilisables : 20 secteurs pour 34 ha

Parcelles potentiellement mobilisables : 12 parcelles pour 8.9 ha

Secteurs potentiellement mobilisables : 36 secteurs pour 38.4 ha



Le site est identifié comme un site d'activités stratégique par la politique des pôles de développement du canton de Vaud. Il s'agit du deuxième plus grand site d'activités de l'agglomération en matière d'emplois et le plus grand en termes de surface. Il présente les réserves les plus importantes des sites de l'agglomération. Les activités de ce site disposent d'une interface directe au réseau ferré, essentiel pour le transport de marchandises des activités du site.

Avec une certaine stabilité des emplois depuis 2013, le site présente des activités économiques diversifiées, avec une place importante pour l'industrie productive, l'industrie locale, mais aussi les commerces de proximité et les

⁷² La politique cantonale du Valais « Ark » vise le développement de pôles d'innovation spécifiques dans plusieurs domaines. Pour Monthey, il s'agit du site retenu pour le développement de « bioArk », un lieu de recherche et de développement dédié aux entreprises dans le domaine des sciences de la vie.

⁷³ Par secteur mobilisable, on comprend une partie de parcelle non bâtie.

services de proximité, les grands commerces. Les services urbains sont dominants, notamment pour la production et le transport d'énergie, de carburant, etc.

Remarque : La surface indiquée de 190 ha est un chiffre global qui correspond à la somme des surfaces affectées au moment où ce volet de l'étude a été réalisé. Au cours de la démarche réalisée en parallèle visant la mise en place de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités du Chablais (PDR-SRGZA), le périmètre a été recalibré pour en sortir 3 sites dont ceux de la gravière et de l'UCI, portant la surface du site à 177 ha (cf. ** de la fiche mesure PA1).

Reutet-Charbonnière-Raffinerie



Zone d'activités d'intérêt cantonal VS

Commune : Collombey-Muraz

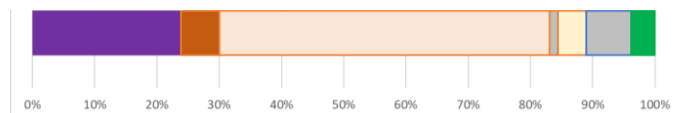
Surface : 155,27 ha

Nombre d'emplois : 429.5 EPT

Evolution des emplois 2013-2017 : -42% (-306.8 EPT)

Densité : 2.8 EPT/ha

Réserves : données non disponibles, travaux en cours



Le site Reutet-Raffinerie est le deuxième plus grand site de l'agglomération en matière de surface après son homologue vaudois qui lui fait face. Il est identifié dans le Plan directeur cantonal du canton du Valais (fiche C4) comme une zone d'activités d'intérêt cantonal (ZAIC) du fait de son rôle industriel majeur, mais également pour les potentiels de développement disponibles, entre autres à la suite du départ de l'entreprise Tamoil.

Ce dernier point a déjà été évoqué, compte tenu de l'impact qu'il a eu sur les emplois de la région. Mais force est de constater qu'il ouvre de nouvelles opportunités en matière de développement et de réorientation d'un site idéalement localisé aux portes du bassin lémanique. Selon la commune, les stratégies sont actuellement en développement mais il pourrait être envisagé de découper le site en plusieurs secteurs, d'accueillir des entreprises à plus haute densité (non pas de l'industrie lourde) et de travailler sur l'accessibilité au niveau de la mobilité douce, des transports publics et des transports individuels, sachant qu'une partie du site dispose d'un raccordement ferroviaire pour le transport de marchandises.

Concernant le tissu économique du périmètre, les activités productives industrielles restent très présentes même si ce sont elles qui ont été impactées avec le départ de Tamoil (elles représentaient près de 50% des emplois du site en 2013). Aujourd'hui les emplois sont majoritaires dans les secteurs de l'industrie et l'artisanat de proximité.

En Vannel-Les Courtraits (Bex)



Site stratégique de développement d'activités (SSDA)

Commune : Bex

Surface : 62 ha

Nombre d'emplois : 583 EPT

Evolution des emplois 2013-2017 : +4% (+24.4 EPT)

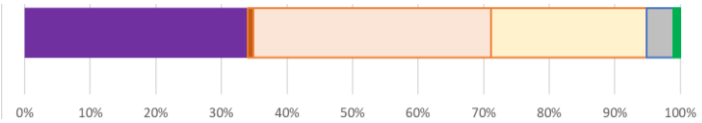
Densité : 9.4 EPT/ha

Parcelles mobilisables : 16 parcelles pour 9.5 ha

Secteurs mobilisables : 4 pour 5.1 ha

Parcelles potentiellement mobilisables : 5 pour 3.1 ha

Secteurs potentiellement mobilisables : 14 pour 6.5 ha



Ce site était jusqu'ici identifié comme stratégique par la politique des pôles de développement du canton de Vaud, mais il est projeté de le passer en site d'importance régionale. Le site a des potentiels de développement importants, tout en disposant d'une desserte en transports publics, poids-lourds et rail qualifiée, avec une interface rail-route identifiée au niveau fédéral pour le transport de marchandises.

En matière d'activités économiques, il présente une faible croissance des emplois, mais une forte spécialisation des activités en faveur de l'industrie exportatrice, de l'artisanat, de la petite industrie et des services de proximité.

Boeuferrant



Site d'importance régionale (à confirmer)

Commune : Monthey

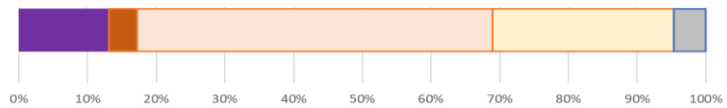
Surface 14 ha

Nombre d'emplois : 183.8 EPT

Evolution des emplois 2013-2017 : +23% (+23.1 EPT)

Densité : 13.2 EPT/ha

Réserves : données non disponibles, travaux en cours



Le site de Boeuferrant est à la frontière entre les cantons de Vaud et du Valais, sur le point de passage du « Pont du Rhône ». Situé à proximité du site d'activités cantonal Reutet-Charbonnière-Raffinerie, son tissu économique reste néanmoins plus orienté en faveur des activités locales avec une part importante d'artisanats et de petites industries ainsi que de services de proximité. Le site dispose en son cœur d'une gare régionale directement accessible pour les employés, mais pas d'interface de ferroutage. Du fait de sa situation, d'un nombre d'emplois significatifs et de son accessibilité, ce site peut prétendre à un rôle régional.

ZI Saint-Maurice



Site d'importance régionale (à confirmer)

Commune : Saint-Maurice

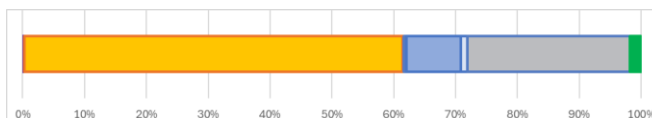
Surface : 33.5 ha

Nombre d'emplois : 368 EPT

Evolution des emplois 2013-2017 : données non disponibles

Densité : 11 EPT/ha

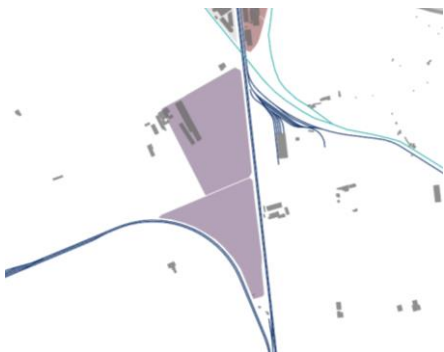
Réserves : données non disponibles, travaux en cours



Ce site stratégique se situe en périphérie du tissu urbain de Saint-Maurice, à proximité directe d'un accès autoroutier. Il est également traversé par la voie CFF mais n'y est pas raccordé.

La majorité des emplois du site sont associés aux petites industries et à l'artisanat. Les activités économiques urbaines sont aussi présentes, en particulier au travers de services urbains et d'industries régionales.

Marais du Carro



Site d'importance régionale

Commune : Aigle

Surface : 11.9 ha

Nombre d'emplois : 0 EPT

Evolution des emplois 2013-2017 : +0% (+0 EPT)

Densité : 0 EPT/ha

Parcelles mobilisables : 4 parcelles mobilisables pour 11.9 ha

Ce site se situe dans la plaine. Il est concerné par le projet de construction d'un centre d'entretien des CFF, avec la création de 160EPT. La localisation du site est dépendant de la présence des voies de chemin de fer.

Les Andonces



Site d'importance régionale

Commune : Ollon

Surface : 4.4 ha

Nombre d'emplois : 0 EPT

Evolution des emplois 2013-2017 : +0% (+0 EPT)

Densité : 0 EPT/ha

Parcelles mobilisables : 2 parcelles mobilisables pour 4.4 ha

Ce site se situe dans la plaine. Il est concerné par le projet de réalisation d'un datacenter, impliquant la création de 60 EPT. Il fait dès lors l'objet d'une stratégie pour renforcer la desserte en transports publics et gérer le stationnement de façon collective.