



**PROGRAMME
DE MESURES**

TABLE DES MATIERES

1	CADRAGE	3
1.1	DES MESURES POUR CONCRÉTISER LE PROJET D'AGGLOMÉRATION	4
1.2	ORGANISATION DES MESURES.....	4
1.3	DOUBLE PRIORISATION DES MESURES	4
1.4	COÛTS.....	5
1.5	ÉVOLUTION ENTRE LA 4 ^E ET 5 ^E GÉNÉRATION	6
2	MESURES URBANISATION.....	20
2.1	MESURES URBANISATION ET CADRE DE VIE	25
2.2	PÔLES URBAINS MIXTES (PUM).....	42
2.3	SECTEURS DE DENSIFICATION DOUCE (DD).....	144
2.4	PÔLES D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS (PEP)	166
2.5	PÔLES D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLES (PAI)	175
3	MESURES MOBILITÉ	223
3.1	MESURES DE RANG SUPÉRIEUR (Ms)	232
3.2	GESTION DE LA MOBILITÉ – GM	241
3.3	VALORISATION / SÉCURITÉ DE L'ESPACE ROUTIER – VSR.....	248
3.4	INFRASTRUCTURES POUR BUS / TP – TP.....	263
3.5	PLATEFORMES MULTIMODALES – PM	276
3.6	MOBILITÉ DOUCE – MD	309
3.7	TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LOGISTIQUE – TML	324
4	MESURES PAYSAGE, NATURE ET ENVIRONNEMENT	329
4.1	MESURE DE RANG SUPÉRIEUR	332
4.2	MESURE NATURE ET PAYSAGE	336
4.3	MESURES ÉNERGIE (ENE)	341

1.1 Des mesures pour concrétiser le projet d'agglomération

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

1.2 Organisation des mesures

Le PA5-PDI propose des mesures pour concrétiser les stratégies présentées dans les domaines « Urbanisation », « Mobilité » et « Paysage, nature et environnement ».

Au sein de chaque volet thématique, les mesures sont réparties en paquets qui répondent aux besoins d'action identifiés dans les stratégies. Les fiches sont structurées selon les directives de la Confédération et présentent une rubrique « Besoin de coordination » qui permet de faire le lien entre les différentes mesures et de garantir leur cohérence.

1.3 Double priorisation des mesures

Selon les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets de 5e génération, les mesures sont priorisées selon différents horizons :

- Mesures en priorité A : début de la réalisation entre 2028 et 2032 ;
- Mesures A permanentes, en cours de planification, dont la réalisation s'étend sur les horizons A et B. Ces mesures sont accompagnées d'un planning des étapes concrètes de mise en œuvre.
- Mesures en priorité B : début de la réalisation entre 2032 et 2036 ;
- Mesures en priorité C1 : début de la réalisation planifiée entre 2032 et 2040.
- Mesures en priorité C2 : début de la réalisation planifiée à partir de 2040.

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

De plus, la conformité avec les Plans directeurs cantonaux d'une part, avec les lois fédérale et cantonales sur l'aménagement du territoire (LAT, LATC, LcAT) d'autre part, doit être assurée.

Cette priorisation des mesures permet de présenter un programme de mesures cohérent, coordonné aux grands projets régionaux et conforme aux prescriptions des Plans directeurs cantonaux et de la législation.

1.4 Coûts

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

Mesures en priorité A : environ fr. 69'000'000.-

Mesures en priorité B : environ fr. 37'000'000.-

Commentaire

Le PA4-PDI avait annoncé des mesures pour 70.94 mio en A et 25.34 mio en B. Ces montants ont fait l'objet d'une priorisation après le dépôt du projet et selon les exigences de la Confédération.

Conformément à l'accord sur les prestations du PA4, la Confédération a considéré des mesures en priorité A (du PA4-PDI) pour un montant total de 35.28 mio, avec participation fédérale de 10.59 mio. Les mesures annoncées en B (du PA4-PDI) étaient estimées à 40.92 mio. Certaines mesures du PA4-PDI, qui avaient obtenu un cofinancement, ont été reportées au PA5-PDI à cause des retards sur les projets CFF. Le montant des mesures reportées est de 6.5 mio.

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

Les mesures en priorité C ne sont pas suffisamment matures pour faire l'objet d'une estimation chiffrée à ce stade. Les mesures hors fonds d'infrastructure et de gestion de la mobilité ne sont pas non plus comprises dans ce total.

Liste des mesures infrastructurelles faisant l'objet d'une demande de cofinancement (mesures A et B) :

N°	Nom mesure	Commune	Priorité	Coût
P.VSR.A	Valorisation / sécurité de l'espace routier – paquet horizon A	Aigle / Collombey-Muraz / Lavey-Morcles / Monthey / Saint-Maurice	A	26'257'000.-
P.VSR.B	Valorisation / sécurité de l'espace routier – paquet horizon B	Aigle / Bex / Collombey-Muraz / Monthey / Saint-Maurice	B	17'430'000.-
TP.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	Bex / Massongex	A	4'944'000.-
TP.5	Franchissement TP entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	Aigle / Collombey-Muraz	B	14'000'000.-
TP.6	Axe fort TP Aigle – Raffinerie – Corbier (ARC)	Aigle / Collombey-Muraz	B	3'200'000.-

PM.1	Plateforme multimodale de la halte CFF de Massongex	Massongex	A	2'200'000.-
PM.4	Plateforme multimodale de la halte CFF Collombey-Le-Grand	Collombey-Muraz	B	600'000.-
PM.5	Plateforme multimodale de la gare CFF/AOMC de Monthey	Monthey	A	4'000'000.-
PM.6	Plateforme multimodale de la halte AOMC de Clos-Donroux	Monthey	A	1'500'000.-
PM.7	Plateforme multimodale de la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	Collombey-Muraz	A	1'000'000.-
PM.8	Plateforme multimodale de la gare CFF de Saint-Maurice	Saint-Maurice	A	3'700'000.-
MD.12	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Saint-Maurice et le Rhône	Saint-Maurice	A	8'000'000.-
P.MD.A	Mobilité douce – paquet horizon A	Aigle / Bex / Collombey-Muraz / Ollon/Lavey-Morcles	A	16'927'000.-
P.MD.B	Mobilité douce – paquet horizon B	Bex / Monthey	B	1'500'000.-

1.5 Evolution entre la 4^e et 5^e génération

Dans le cadre du PA3 (2016) et du PA4-PDI (2021), une série de mesures a été identifiée. Une partie de ces mesures a bénéficié d'un co-financement. Les informations détaillées sur l'état d'avancement de leur mise en œuvre figurent dans le chapitre 3 du volet explicatif.

Afin d'obtenir une vision claire de l'évolution du programme de mesures en vue d'un dépôt en 5e génération le chapitre suivant dresse un état des lieux succinct.

Urbanisation

Le diagnostic a mis en lumière certaines faiblesses au niveau de l'adéquation entre urbanisation et mobilité. En conséquence, le volet stratégique propose une évolution du projet de territoire, en renforçant la priorité des mesures d'urbanisation proches des gares et des secteurs à bonne ou très bonne desserte en transports publics. Le projet est également étendu aux communes de Lavey-Morcles et Saint-Maurice.

Cette évolution a pour conséquence que :

- Certaines mesures sont en cours de réalisation et sortent du programme des mesures ;
- Certaines mesures prennent plus de temps qu'initialement prévu pour être réalisées et sont repriorisées en A permanent ;
- Certaines mesures prévues en B dans le PA4-PDI passent en A permanent dans le PA5-PDI ;
- Certaines mesures nouvelles sont proposées dans le PA5-PDI ;
- Certaines mesures sont repriorisées en B ou C, en conséquence de réflexions générales sur la priorisation de l'ensemble des mesures ;
- Certaines mesures sont envisagées à plus long terme et ont une priorité C dans le PA5-PDI.

Afin de faciliter le suivi de l'évolution du projet entre les PA4 et PA5, le tableau ci-dessous met en parallèle les mesures des deux générations de projet.

Besoins d'action	N° ARE	Commune	N° PA4	N° PA5	Intitulé	Priorité	Commentaire
Urbanisation vers l'intérieur	6153.4.060	Toutes	MRF	MRF	Mobilisation des réserves foncières	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de la révision des plans d'affectation communaux.
	6153.4.066	Toutes	MU	MU	Maîtrise de l'urbanisation	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de la révision des plans d'affectation communaux.
	6153.4.039	Aigle	PUM.1	PUM.1	Novassalles	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de la révision des plans d'affectation communaux.
	6153.4.040	Aigle	PUM.2	PUM.2	Landi	A5/B4	Passé en A permanent.
	6153.3.090	Aigle	PUM.3	PUM.3	Arsenal	C5/C4	Mesure maintenue à moyen terme.
	6153.3.081	Aigle	PUM.4	PUM.4	Valerette Nord	C5/C4	Mesure maintenue à moyen terme.
	6153.2.070	Aigle	PUM.5	PUM.5	Valerette Sud	C5/C4	Mesure maintenue à moyen terme.
	6153.4.044	Ollon	PUM.6	PUM.6	Ollon Gare	A5/B4	Passé en A permanent.
	6153.4.045	Bex	PUM.7	PUM.7	Bex Gare	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de la révision des plans d'affectation communaux.

	Monthey	PUM.8		Vers le Nant de Choëx		Mesure réalisée
6153.4.047	Monthey	PUM.9	PUM.9	Semilles	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Augmentation de la densité prévue. Mesure en cours de réalisation au travers d'un plan spécial.
6153.4.048	Monthey	PUM.10	PUM.10	Panus	A5/B4	Repriorisé en A permanent. Augmentation de la densité prévue. Mesure en cours de réalisation au travers d'un plan spécial.
6153.4.049	Monthey	PUM.11	PUM.11	Arbignon	C5/A4	Mesure renommée et repriorisée en C, en lien avec les mesures rail/routes et afin de favoriser d'autres mesures.
6153.4.050	Monthey, Collombey-Muraz	PUM.12	PUM.12	Clos-Donroux / Gessimo	C5/A4	Mesure renommée et repriorisée en C, en lien avec les mesures rail/routes et afin de favoriser d'autres mesures.
6153.4.051	Monthey	PUM.13		Les Goilles		Mesure réalisée
6153.4.052	Monthey	PUM.14	PUM.14	Monthey Gare	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de plans spéciaux.
6153.4.053	Monthey	PUM.15		Plantaud		Mesure réalisée
6153.4.054	Monthey	PUM.16	PUM.16	Vieux Collège	A5/B4	Passé en A permanent. Périmètre de projet modifié et mesure renommée.
6153.2.067	Monthey	PUM.17	PUM.17	Au-delà du Pont	C5/C4	Mesure maintenue à moyen terme.
6153.4.056	Collombey-Muraz	PUM.18	PUM.18	Halte de Collombey Le Grand	B5/B4	Mesure maintenue en B.
6153.4.057	Collombey-Muraz	PUM.19	PUM.19	Gare de Collombey	A5/B4	Passé en A permanent.
6153.4.058	Collombey-Muraz	PUM.20	PUM.20	Les Vergers Est	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de plans spéciaux.
6153.4.059	Massongex	PUM.21		Massongex		Mesure réalisée

	Saint-Maurice		PUM.22	Saint-Maurice Gare	A5	Nouvelle mesure (nouvelle commune)
	Saint-Maurice		PUM.23	Les Iles	A5	Nouvelle mesure (nouvelle commune)
	Monthey		PUM.24	Tovex	A5	Nouvelle mesure
	Monthey	-	PUM.25	Bugnon	A5	Nouvelle mesure
6153.4.061	Aigle	DD.1	DD.1	Pré-Yonnet	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de la révision des plans d'affectation communaux.
6153.4.062	Aigle	DD.2	DD.2	Les Pommiers	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de la révision des plans d'affectation communaux.
6153.4.063	Aigle	DD.3	DD.3	Les Vergers	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de la révision des plans d'affectation communaux.
6153.4.064	Collombey-Muraz Monthey	DD.4	-	Rue des Merisiers		Mesure réalisée
	Collombey-Muraz	DD.5	DD.5	Clos-Novex	B5/C4	Passé en B.
	Saint-Maurice	-	DD.6	Borette	A5	Nouvelle mesure (nouvelle commune)
6153.4.036	Toutes	AVP		Avenue verte partagée	A4	Mesure générique abandonnée, au profit d'une plus grande précision de la stratégie sectorielle. Les avenues vertes partagées sont concrétisées au travers de mesures de réaménagements routiers, ainsi que dans les mesures d'urbanisation située en bordure de ces avenues.
6153.4.037	Toutes	EPQ	EPQ	Espace public de qualité	A5/A4	Repriorisé en A permanent, avec identification de 8 espaces publics ciblés en priorité A.
6153.4.038	Toutes	PP	PP	Valorisation du patrimoine bâti	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de la révision des plans d'affectation communaux.
6153.4.069	Aigle	PAI 1	PAI 1	ZI Aigle	A5/A4	Repriorisé en A permanent.
6153.4.070	Bex	PAI 2	PAI 2	ZI Bex	A5/A4	Repriorisé en A permanent.

	6153.4.071	Collombey-Muraz	PAI 3	PAI 3	Reutet Bovéry	A5/A4	Repriorisé en A permanent.
		Collombey-Muraz	PAI 4	PAI 4	Ancienne raffinerie	A5/C4	Repriorisé en A permanent, suite à la fermeture définitive de la raffinerie. Le périmètre a été divisé en deux, l'autre partie étant la PAI 9
Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités	6153.4.073	Monthey	PAI 5	PAI 5	Site Chimique	B5/A4	Mesure renommée et repriorisée en B, en lien avec les projets et investissements réalisés ces dernières années sur le site et les projets à moyen terme.
	6153.4.074	Toutes	PAI 6	PAI 6	Sites d'activités régionaux	A5/A4	Repriorisé en A permanent.
	6153.4.075	Toutes	PAI 7	PAI 7	Sites d'activités locaux	A5/A4	Repriorisé en A permanent.
Attractivité des zones d'activités	6153.4.076	Toutes	PAI 8	PAI 8	Système de gestion des zones d'activités	A5/A4	Repriorisé en A permanent.
		Collombey-Muraz	-	PAI 9	Charbonnière	C5/C4	Mesure issue de la séparation de PAI 4 en deux mesures. Mesure maintenue à moyen terme.
		Saint-Maurice	-	PAI 10	ZI Saint-Maurice	A5	Nouvelle mesure (nouvelle commune)
Optimisation des équipements publics	6153.4.067	Aigle	PEP 1		Gymnase du Chablais		Mesure réalisée
	6153.4.068	Monthey	PEP 2		Zone sportive du Verney		Mesure réalisée
		Bex		PEP 3	Piscine naturelle	A5	Nouvelle mesure
		Saint-Maurice		PEP 4	Zone sportive Sous le Scex	A5	Nouvelle mesure (nouvelle commune)

Mobilité

Dans le cadre du PA5-PDI les mesures concernant la mobilité ont été précisées en regard des précédents projets. Il existe un nombre important de mesures cofinancées dans les trois projets des générations précédentes mais pour un nombre de réalisations encore faible aujourd'hui. Le PA5-PDI cherche donc plutôt à réorganiser et compléter finement les lacunes identifiées dans l'examen de la Confédération du PA4-PDI tout en correspondant à la stratégie du présent projet, et à profiter de l'élargissement du périmètre VACo à Lavey-Morcles et Saint-Maurice. De plus, certaines mesures ont été ajoutées en fonction de l'avancement des réflexions dans les communes et les services cantonaux.

Afin de faciliter le suivi de l'évolution du projet entre les deux précédentes générations de projets et le PA5-PDI, le tableau ci-dessous met en parallèle les mesures des anciennes générations avec les mesures définies dans le cadre du PA5-PDI. Au niveau des commentaires, le terme « mesure convenue » signifie que la mesure a été validée et cofinancée dans les précédents projets et qu'elle n'est donc pas reprise dans le présent projet. Certaines mesures ont été reprises des précédents projets d'agglomération en raison de leur dépendance à un projet connexe et/ou à une planification externe qui a connu des retards et implique une reprogrammation.

Besoins d'action	N° ARE	Commune	N° PA4	N° PA5	Intitulé	Priorité	Commentaire
Poursuite du développement des transports publics	6153.3.061	Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey, St-Maurice	Ms.3	Ms.3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF	A5/AB4	Mesure repriorisée en A
		Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Monthey, Ollon	Ms.4	Ms.4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVV)	AB5/BC4	Mesure repriorisée en A/B
	6153.4.083	Monthey	Ms.5	Ms.5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	A5/A4	Mesure reprise, car dépendance avec projet connexe
	6153.4.018	Bex, Massongex	TP.1	TP.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	A5/B4	Mesure repriorisée en A
	6153.4.098	Toutes	TP.2	-	Développement du réseau de bus d'agglomération	A4	Mesure convenue
		Aigle, Collombey-Muraz, Ollon	-	TP.5	Franchissement TP entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	B5	Nouvelle mesure
		Aigle, Collombey-Muraz	-	TP.6	Axe fort TP Aigle – Raffinerie – Corbier (ARC)	B5	Nouvelle mesure

Renforcement du réseau de mobilité douce	6153.4.006	Bex / Ollon	MD.1	-	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	A4	Mesure convenue
	6153.4.011	Toutes	MD.7	-	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	A4	Mesure convenue
		Toutes	MD.8	-	Instauration d'un système de partage de vélos dans toute l'agglomération	B4	Mesure abandonnée
		Bex, Massongex	MD.10	-	Franchissement MD, secteur es Paluds (MBR)	C4	Mesure abandonnée
	6153.4.014	Massongex	MD.11	-	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	A4	Mesure convenue
		Saint-Maurice, Massongex	-	MD.12	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Saint-Maurice et le Rhône	A5	Nouvelle mesure
		Ollon	-	P.MD.A.10	Liaison piétonne entre le giratoire de la Monnaie et St-Triphon à Ollon	A5	Nouvelle mesure
		Aigle	-	P.MD.A.11	Voie verte mode doux entre le centre-ville et le centre d'entretien CFF à Aigle	A5	Nouvelle mesure
		Collombey-Muraz	MD.5	P.MD.A.12	Réaménagement de la rue du Vieux-Pont à Illarsaz	A5/A4	Mesure partielle dans fiche paquet
	6153.4.007	Bex	MD.2	P.MD.A.13	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	A5/B4	Mesure partielle dans fiche paquet
	6153.4.009	Aigle, Collombey-Muraz	MD.4	P.MD.A.14	Passerelle au-dessus du Rhône secteur Charbonnière	A5/B4	Mesure partielle dans fiche paquet
		Monthey, Ollon	MD.9	P.MD.A.15	Passerelle au-dessus du Rhône secteur Gryonne	A5/B4	Mesure partielle dans fiche paquet
		Lavey-Morcles	-	P.MD.A.16	Passerelle au-dessus du canal de Fuite	A5	Nouvelle mesure

Renforcement du réseau de mobilité douce		Collombey-Muraz	VSR.2	P.MD.A.17	Réaménagement MD hors RC302 entre Giratoire RC301 et giratoire des Perraires	A5/C4	Mesure partielle dans fiche paquet
		Aigle	-	P.MD.A.18	Liaison cyclable inter-agglomération Rennaz-Aigle, tronçon Yvorne - Aigle	A5	Nouvelle mesure
	6153.4.099	Bex	P.MD.B.3	P.MD.B.3	Aménagements cyclables, rue du Simplon à Bex	B5/B4	Mesure reprise, car dépendance avec projet connexe
		Monthey	-	P.MD.B.6	Réaménagement modes doux de la rue des Marmettes à Monthey	B5	Nouvelle mesure
		Collombey-Muraz	-	P.MD.C.1	Réaménagement du chemin du Saudan à Illarsaz	C5	Nouvelle mesure
		Aigle, Ollon	-	P.MD.C.2	Liaison cyclable intercommunale Aigle-Ollon	C5	Nouvelle mesure
		Bex	MD.6	P.MD.C.3	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » le long de la Gryonne	C5/C4	Mesure partielle dans fiche paquet
		Bex	-	P.MD.C.4	Continuités piétonnes entre le centre et la gare de Bex	C5	Nouvelle mesure
Maîtrise du transport individuel motorisé	6153.4.017	Toutes	ME.1	-	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostation	AB4	Mesure convenue
		Monthey	CR.1	-	Nouveau barreau routier sous les voies CFF à Monthey	A4	Mesure convenue
		Toutes	-	GM.8	Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds privé	AvE5	Nouvelle mesure
		Toutes	-	GM.9	Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds public	AvE5	Nouvelle mesure
		Monthey	TP.4	VSR.3	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	C5/C4	Mesure modifiée en VSR et pas de fiche car priorité C

	Saint-Maurice	-	VSR.4	Requalification de la route du Léman à Saint-Maurice	C5	Nouvelle mesure (nouvelle commune) Pas de fiche car priorité C
6153.4.099	Monthey	P.MD.B.5	PVSR.A.8	Réaménagement de l'av. du Crochetan à Monthey	A5/B4	Transformée en mesure VSR
	Monthey	-	PVSR.A.9	Requalification de la route d'Outre-Vièze, Choëx – Champian à Monthey	A5	Nouvelle mesure
	Monthey	-	PVSR.A.10	Requalification de la route d'Outre-Vièze, Champian – Massillon à Monthey	A5	Nouvelle mesure
6153.4.099	Aigle	P.MD.B.1	PVSR.A.11	Requalification de la rue de la Gare à Aigle	A5/B4	Transformée en mesure VSR
	Aigle	-	PVSR.A.12	Réaménagement de l'avenue des Glariers à Aigle	A5	Nouvelle mesure
	Aigle	-	PVSR.A.13	Réaménagement de la place Alphonse-Mex à Aigle	A5	Nouvelle mesure
	Aigle	-	PVSR.A.14	Réaménagement du carrefour Frederic-Rouge – Rue Margencel	A5	Nouvelle mesure
	Lavey-Morcles	-	PVSR.A.15	Requalification de la rue Centrale à Lavey-Morcles	A5	Nouvelle mesure (nouvelle commune)
	Saint-Maurice	-	PVSR.A.16	Requalification de la Grand-Rue à Saint-Maurice	A5	Nouvelle mesure (nouvelle commune)
6153.4.095	Collombey-Muraz	P.MD.A.8	PVSR.A.17	Réaménagement de la rue St-Didier à Collombey	A5/A4	Transformée en mesure VSR
6153.4.100	Bex	PVSR.B.1	PVSR.B.1	Requalification de la traversée de Bex	B5/B4	Mesure reprise, car dépendance avec projet connexe
	Monthey	-	PVSR.B.4	Réaménagement de la rue du Tonkin à Monthey	B5	Nouvelle mesure

Maîtrise du transport individuel motorisé	6153.4.095	Bex	P.MD.A.1	P.VSR.B.5	Réaménagement de la route de l'Infirmier à Bex	B5/A4	Transformée en mesure VSR
		Aigle	-	P.VSR.B.6	Réaménagement du chemin des Noyers à Aigle	B5	Nouvelle mesure
		Saint-Maurice	-	P.VSR.B.7	Réaménagement de l'avenue du Midi à St-Maurice	B5	Nouvelle mesure
	6153.4.003	Collombey-Muraz, Monthey	VSR.1	P.VSR.B.8	Réaménagement la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Giratoire RC301 – Chemin d'Arbignon (Le Verger)	B5/A4	Mesure divisée dans fiche paquet
		Aigle	-	P.VSR.B.9	Réaménagement du chemin des Lieugex à Aigle	B5	Nouvelle mesure
		Collombey-Muraz, Monthey	VSR.1	P.VSR.C.1	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Chemin d'Arbignon (Le Verger) - Av. de l'Europe	C5	Mesure divisée dans fiche paquet
		Monthey	VSR.1	P.VSR.C.2	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Av. de l'Europe - Rue des Marmettes	C5	Mesure divisée dans fiche paquet
		Monthey	VSR.1	P.VSR.C.3	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Rue des Marmettes - Avenue du Théâtre	C5	Mesure divisée dans fiche paquet
		Monthey	VSR.1	P.VSR.C.4	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Avenue du Théâtre - Place Centrale	C5	Mesure divisée dans fiche paquet
		Bex	P.VSR.B.3	P.VSR.C.5	Réaménagement av. de la Gare à Bex	C5/B4	Mesure reprise, car dépendance avec projet connexe
		Saint-Maurice	-	P.VSR.C.6	Réaménagement de l'avenue des Terreaux à St-Maurice	C5	Nouvelle mesure

Renforcement de l'intermodalité	6153.4.020	Massongex	PM1	PM.1	Plateforme multimodale de la halte CFF de Massongex	A5/A4	Mesure reprise
	6153.4.021	Bex	PM.2	-	Interface à la halte CFF de Bex	A4	Mesure convenue
	6153.4.022	Ollon	PM.3	-	Interface à la halte AOMC d'Ollon	A4	Mesure convenue
	6153.4.023	Collombey-Muraz	PM.4	PM.4	Plateforme multimodale de la halte CFF de Collombey-le-Grand	B5/B4	Mesure reprise
	6153.3.045	Monthey	-	PM.5	Plateforme multimodale à la gare CFF/AOMC de Monthey	A5	Mesure reprise, liée au réaménagement de la ligne AOMC.
	6153.3.046	Monthey	Ms.6	PM.6	Plateforme multimodale à la halte AOMC Clos-Donroux	A5/C4	Mesure reprise, liée au réaménagement de la ligne AOMC.
	6153.3.047	Collombey-Muraz	-	PM.7	Plateforme multimodale de la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	A5	Mesure reprise, liée au réaménagement de la ligne AOMC.
	Nouvelle	Saint-Maurice	-	PM.8	Plateforme multimodale de la gare CFF de Saint-Maurice	A5	Nouvelle mesure
Optimisation du transport de marchandises		Aigle, Collombey-Muraz, Ollon	TML.1	TML.1	Franchissement fret entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	BvE5/C4	Mesure repriorisée en BvE

Paysage, nature et environnement

Le volet Paysage du PA4-PDI comportait plusieurs mesures génériques sans préciser comment elles devaient être concrétisées. Ce point a fait l'objet de différents commentaires dans le rapport d'examen du PA4-PDI par la Confédération.

Le PA5-PDI a réalisé un tri dans ces mesures. Certaines mesures paysagères concrètes sont maintenues voire précisées au niveau de leur mise en œuvre. D'autres mesures ont été abandonnées en tant que telles, leur contenu a alors été repris au niveau des stratégies sectorielles et transcrites de manière transversale au travers des mesures d'urbanisation et de certaines mesures de mobilité.

Afin de faciliter le suivi de l'évolution du projet entre les PA4 et PA5, le tableau ci-dessous met en parallèle les mesures des deux générations de projet.

Besoins d'action	N° ARE	Commune	N° PA4	N° PA5	Intitulé	Priorité	Commentaire
Intégration paysagère et préservation des espaces naturels	6153.4.024	Toutes	R3	R3	3 ^e correction du Rhône	A5/A4	Mesure considérée comme de rang supérieur, car planifiée et réalisées dans un processus Cantons-Confédération. Cette mesure a été retardée et impact directement plusieurs mesures du projet d'agglomération.
	6153.4.025	Toutes	EAU		Aménagement des cours d'eau		Cette mesure est planifiée et réalisée dans un processus Cantons-Communes. Mesure partiellement réalisée et partiellement abandonnée. Des mesures ont été réalisées sur plusieurs cours d'eau en milieu urbain. Aucun tronçon nouveau n'est prêt pour une réalisation entre 2028 et 2032. La stratégie sectorielle reprend les exigences générales. Dans les futures générations de projets, elle sera remplacée par des mesures portant sur des itinéraires précis de cours d'eau et plus sur l'ensemble du linéaire des cours d'eau du périmètre de l'agglomération.
	6153.4.026	Toutes	FOR		Forêt		Mesure abandonnée. Cette mesure traitait essentiellement de l'entretien et de la préservation des forêts, sans mesures concrètes. La stratégie sectorielle reprend les exigences générales.

	6153.4.027	Toutes	AGR		Agriculture		<p>Cette mesure est planifiée et réalisée dans un processus Cantons-Communes.</p> <p>Mesure partiellement réalisée et partiellement abandonnée. Des projets d'amélioration foncière ont été étudiés et une plateforme de coordination des projets et actions sur le territoire agricole a été organisée.</p> <p>La stratégie sectorielle reprend les exigences générales.</p> <p>Les mesures concrètes découlant de ces actions suivent les procédures agricoles ordinaires.</p> <p>Dans les futures générations de projets, elle sera au besoin remplacée par des mesures portant sur des projets concrets en lien avec le paysage ou la mobilité.</p>
	6153.4.028	Toutes	REC		Biodiversité et réseaux écologiques		<p>Cette mesure est planifiée et réalisée dans un processus Cantons-Communes.</p> <p>La stratégie sectorielle reprend les exigences générales.</p> <p>Aucun tronçon nouveau n'est prêt pour une réalisation entre 2028 et 2032.</p> <p>Dans les futures générations de projets, elle sera remplacée par des mesures portant sur des itinéraires précis de réseaux écologiques et plus sur l'ensemble du linéaire des cours d'eau du périmètre de l'agglomération.</p>
	6153.4.029	Toutes	NAT	NAT	Nature en ville	A5/A4	<p>Cette mesure est maintenue et concrétisée dans une liste de 6 sous-mesures de verdissement de préaux d'écoles.</p> <p>Pour le reste, des exigences en lien avec l'arborisation et la végétalisation des quartiers et de certaines routes ont été intégrées aux mesures d'urbanisation et de mobilité.</p>
	6153.4.030	Toutes	ENV		Protection de l'environnement		<p>Mesure abandonnée. Les exigences en lien avec l'environnement ont été intégrées aux mesures</p>

							d'urbanisation et de mobilité. La stratégie sectorielle reprend les exigences générales.
	6153.4.031	Toutes	CLIM		Climat		Mesure abandonnée. Les exigences en lien avec le climat ont été intégrées aux mesures d'urbanisation, de mobilité et de paysage. La stratégie sectorielle reprend les exigences générales.
Transition énergétique	6153.4.032	Toutes	ENE 1		Intégration au changement chez les privés		Partiellement réalisé. Pour le PA5, mesure remplacée par ENE 2 et ENE 5 pour plus d'efficacité.
	6153.4.033	Toutes	ENE 2	ENE 2	Règlements	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation au travers de la révision des plans d'affectation communaux.
	6153.4.034	Toutes	ENE 3	ENE 3	Réseaux thermiques	A5/A4	Repriorisé en A permanent. Mesure en cours de réalisation.
	6153.4.035	Toutes	ENE 4		Soutien au solaire thermique		Partiellement réalisé. Pour le PA5, mesure remplacée par ENE 2 et ENE 5 pour plus d'efficacité.
		Toutes		ENE 5	Formation du personnel communal	A5	Nouvelle mesure. Cette mesure remplace les incitations auprès du public, afin de privilégier la formation du personnel communal qui assurent le contact avec les privés.

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 priorités 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. 	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.	Urbanisation vers l'intérieur	Stratégie Milieu bâti <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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. 	DD	MU
			Attractivité des zones d'activités	Stratégie Zones d'activités <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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. 		Poursuite du développement des transports publics	Stratégie Transports publics <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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. 	Renforcement paysager et préservation des espaces naturels	Stratégie Paysage et biodiversité <ol style="list-style-type: none"> 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.
Amélioration de l'environnement urbain	Stratégie Environnement <ol style="list-style-type: none"> 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 <ol style="list-style-type: none"> 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. 	TP			MD	

Urbanisation et qualité de vie

EPQ	Espaces publics de qualité	Toutes	A perm
PP	Valorisation du patrimoine bâti	Toutes	A perm
MRF	Mobilisation des réserves foncières	Toutes	A perm
MU	Maîtrise de l'urbanisation	Toutes	A perm

Une mesure du PA4 a été supprimée, les actions à mener ont été intégrées à d'autres mesures, en particulier aux mesures PUM et PAI.

Pôles mixtes de développement stratégiques

PUM.1	Pôle d'urbanisation mixte « Novassalles »	Aigle	A perm
PUM.2	Pôle d'urbanisation mixte « Landi »	Aigle	A perm
PUM.3	Pôle d'urbanisation mixte « Arsenal »	Aigle	C
PUM.4	Pôle d'urbanisation mixte « Valerette Nord »	Aigle	C
PUM.5	Pôle d'urbanisation mixte « Valerette Sud »	Aigle	C
PUM.6	Pôle d'urbanisation mixte « Ollon Gare »	Ollon	A perm
PUM.7	Pôle d'urbanisation mixte « Bex Gare »	Bex	A perm
PUM.9	Pôle d'urbanisation mixte « Semilles »	Monthey	A perm
PUM.10	Pôle d'urbanisation mixte « Panus »	Monthey	A perm
PUM.11	Pôle d'urbanisation mixte « Arbignon »	Monthey	A perm
PUM.12	Pôle d'urbanisation mixte « Clos-Donroux / Gessimo »	Monthey, Collombey-Muraz	C
PUM.14	Pôle d'urbanisation mixte « Monthey Gare »	Monthey	A perm
PUM.16	Pôle d'urbanisation mixte « Vieux-Collège »	Monthey	A perm
PUM.17	Pôle d'urbanisation mixte « Au-delà du Pont »	Monthey	C
PUM.18	Pôle d'urbanisation mixte « Halte de Collombey-le-Grand »	Collombey-Muraz	B
PUM.19	Pôle d'urbanisation mixte « Gare de Collombey »	Collombey-Muraz	A perm
PUM.20	Pôle d'urbanisation mixte « Les Vergers Est »	Collombey-Muraz	A perm
PUM.22	Pôle d'urbanisation mixte « Saint-Maurice Gare »	Saint-Maurice	A perm
PUM.23	Pôle d'urbanisation mixte « Les Iles »	Saint-Maurice	A perm

PUM.24	Pôle d'urbanisation mixte « Tovex »	Monthey	A perm
PUM.25	Pôle d'urbanisation mixte « Bugnon »	Monthey	A perm

Mobilisation foncière et densification douce

DD.1	Densification douce « Pré-Yonnet »	Aigle	A perm
DD.2	Densification douce « Les Pommiers »	Aigle	A perm
DD.3	Densification douce « Les Vergers »	Aigle	A perm
DD.5	Densification douce « Clos-Novex »	Collombey-Muraz	A perm
DD.6	Densification douce « Borette »	Saint-Maurice	A perm

Pôles d'équipements publics

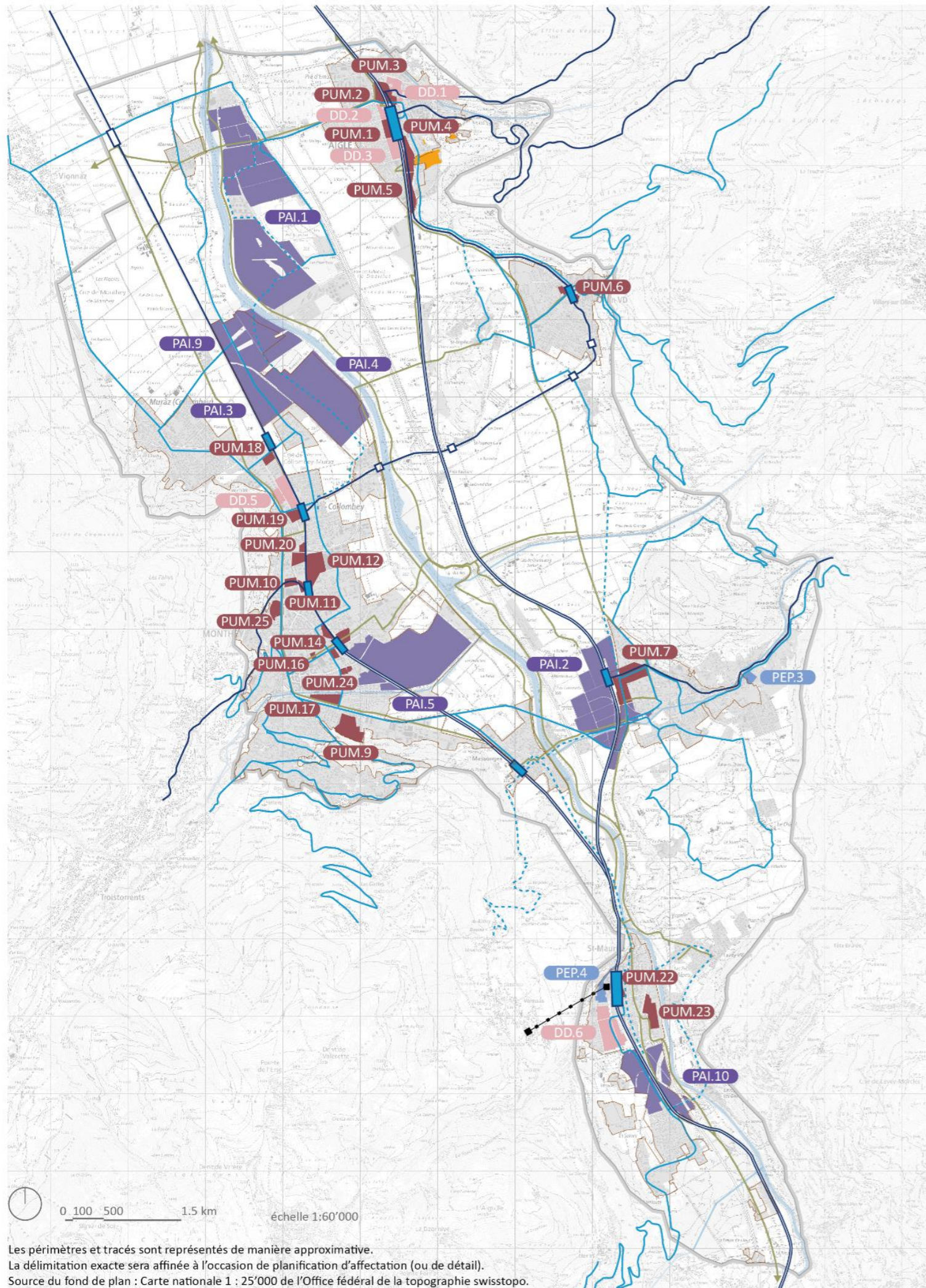
PEP.3	Pôle d'équipements publics « Piscine naturelle Les Salines »	Bex	A perm
PEP.4	Pôle d'équipements publics « Centre sportif Sous le Scex »	Saint-Maurice	A perm

Pôles d'activités industrielles

PAI.1	Pôle d'activité « ZI Aigle »	Aigle	A perm
PAI.2	Pôle d'activités « ZI Bex »	Bex	A perm
PAI.3	Pôle d'activités « Reutet Boverly »	Collombey-Muraz	A perm
PAI.4	Pôle d'activités « Ancienne raffinerie »	Collombey-Muraz	A perm
PAI.5	Pôle d'activités « Site Chimique »	Monthey	B
PAI.6	Sites d'activités régionaux	Toutes	A perm
PAI.7	Sites d'activités locaux	Toutes	A perm
PAI.8	Système de gestion des zones d'activités	Toutes	A perm
PAI.9	Pôle d'activités « Charbonnière »	Collombey-Muraz	C
PAI.10	Pôle d'activités « ZI Saint-Maurice »	Saint-Maurice	A perm

CHABLAIS AGGLO

Mesures Urbanisation



- zone à bâtir
- périmètres compacts / d'urbanisation
- voies vertes
- réseau de bus existant
- réseau de bus projeté
- chemin de fer
- gares
- desserte par câble projetée

Pôles urbains mixtes

- PUM.1 Novassalles
- PUM.2 Landi
- PUM.3 Arsenal
- PUM.4 Valerette Nord
- PUM.5 Valerette Sud
- PUM.6 Ollon Gare
- PUM.7 Bex Gare
- PUM.9 Semilles
- PUM.10 Panus
- PUM.11 Arbignon
- PUM.12 Clos-Donroux / Gessimo
- PUM.14 Monthey Gare
- PUM.16 Vieux-Collège
- PUM.17 Au-delà du Pont
- PUM.18 Halte de Collombey-le-Grand
- PUM.19 Gare de Collombey
- PUM.20 Les Vergers Est
- PUM.22 Saint-Maurice Gare
- PUM.23 Les Iles
- PUM.24 Tovex
- PUM.25 Bugnon

Densification douce

- DD.1 Pré-Yonnet
- DD.2 Les Pommiers
- DD.3 Les Vergers
- DD.5 Clos-Novex
- DD.6 Borette

Pôles d'activités industrielles

- PAI.1 ZI Aigle
- PAI.2 ZI Bex
- PAI.3 Reutet Boverly
- PAI.4 Raffinerie
- PAI.5 Site Chimique
- PAI.6 Sites d'activités régionales
- PAI.7 Sites d'activités locaux
- PAI.8 Système de gestion des zones d'activités
- PAI.9 Charbonnière
- PAI.10 ZI Saint-Maurice

Maîtrise de l'urbanisation

- Secteurs en cours de dézonage

Pôles d'équipements publics

- PEP.3 Piscine naturelle Les Salines
- PEP.4 Centre sportif Sous le Scex

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.

2.1 Mesures urbanisation et cadre de vie

EPQ

Espaces publics de qualité

ARE 6153.4.037

Urbanisation – Stratégie centralités

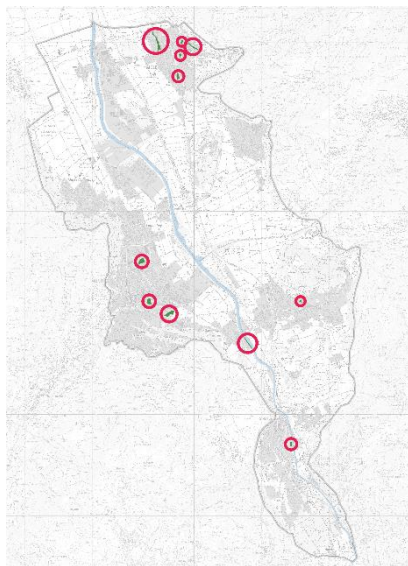
Priorité A5/A4 – tâche permanente

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Toutes les communes

Cantons de Vaud et Valais



Description de la mesure

Situation actuelle

L'agglomération a recensé 130 espaces publics. Ils se situent en milieu bâti et se répartissent assez bien en fonction de la taille des communes. Aigle et Monthey ont une bonne couverture du territoire. Ollon et Lavey-Morcles ont une plus faible couverture.

A quelques exceptions près, l'ensemble du milieu bâti dispose d'espaces publics de proximité (moins de 5 minutes à pied). La qualité des espaces publics est pas contre très inégale et présente un important potentiel d'amélioration : mise en place de mobilier urbain, végétalisation, etc.

Buts et contenu de la mesure

Création d'espaces publics dans les nouveaux quartiers denses ou dans les secteurs manquant d'espaces publics.

Amélioration de la qualité des espaces publics existants.

Aménagement des espaces publics propices à l'appropriation par les habitants (jeux, détente, repos, contemplation, attente, sport, etc.).

Gestion des seuils entre les espaces privés et publics.

Prise en compte du contexte patrimonial dans la requalification des espaces publics.

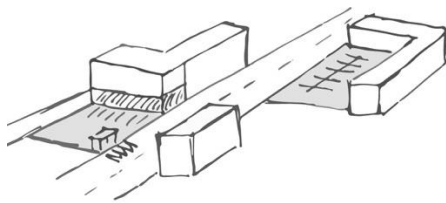
Privilégier des aménagements paysagers de qualité favorisant la biodiversité.

Développement depuis la génération précédente

Tâche permanente des communes, se déclinant en de multiples projets d'aménagements d'espaces publics.

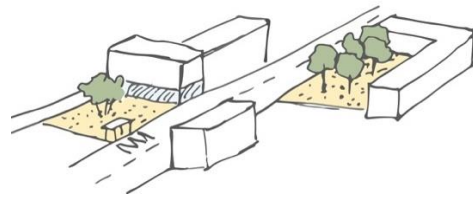
Principes d'application

Une absence d'espace public



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

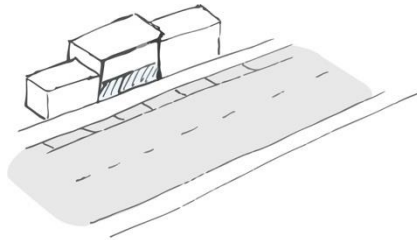
Créer et mettre en réseau les espaces publics de qualité



- Diversifier et mutualiser les fonctions des espaces publics.
- Récupérer les espaces résiduels et les intégrer dans un concept global.
- Assurer une complémentarité des espaces publics.

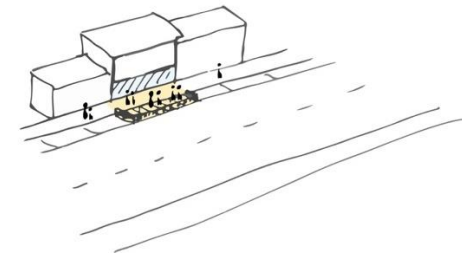
Renforcer la qualité de vie et le lien social.

Une multiplication des surfaces de stationnement et des accès routiers



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

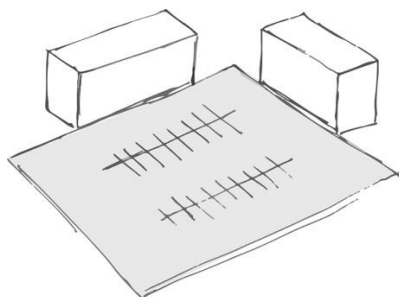
Libérer l'espace public



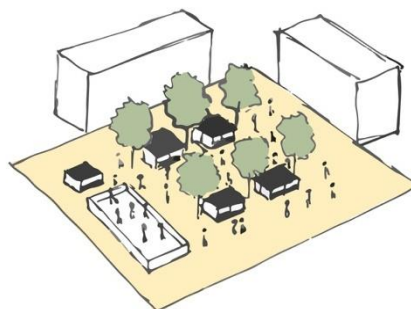
- Mutualiser les surfaces de circulation et de stationnement pour dégager des espaces publics.
- Valoriser les espaces publics par une diversité d'usages au cours du temps.

Des espaces publics **stériles**

Aménager l'espace public pour diverses appropriations

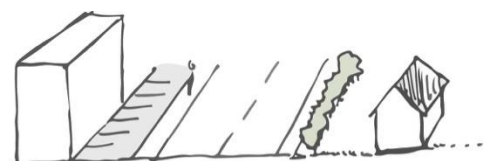


Le langage routier actuel provoque un sentiment d'insécurité et laisse peu d'espace qualitatif à l'appropriation des habitants et visiteurs.



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

Un effet de cloisonnement entre les espaces privés et publics



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

Gérer les seuils espaces privés - publics



- Créer des perméabilités visuelles et physiques.
- Diminuer et relocaliser le stationnement.
- Assurer la gestion des eaux de ruissellement.

Aménager les seuils en mutualisant leur fonction : végétalisation / filtre végétal, gestion des eaux de surfaces / noue paysagère, mobilier urbain.

Opportunité et utilité

Opportunité

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

Référence au besoin d'action

Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Référence aux objectifs stratégiques

3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
11. Apaiser et sécuriser le trafic à proximité des équipements publics.
12. Améliorer la qualité paysagère et environnementale des infrastructures.
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.
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.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.2 : Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée

Leviers d'actions

Lien espace privé / public

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

Stationnement et porosité du tissu urbain

- Limiter le nombre de places de stationnement autorisé en surface et exiger la création de parkings en ouvrage si possible sous l'emprise des bâtiments.

- Lors de nouvelles constructions ou rénovations : la rationalisation des accès et du stationnement et l'obligation, si cela se justifie, de conserver un passage pour la MD en limite parcellaire afin de créer des porosités piétonnes au sein des quartiers.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Travaux en cours</i>	Plusieurs communes de l'agglomération ont entériné des travaux pour la requalification de leurs espaces publics, à l'échelle communale à l'aide d'un plan ou schéma directeur ou par projet à l'échelle locale. Cette mesure EPQ sert de ligne directrice pour la mise en œuvre de ces requalifications.
<i>Travaux prévus entre 2028 et 2032</i>	<p><i>Les améliorations des espaces publics suivants font l'objet de mesures prévues en horizon A :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Aigle : Espace public du Pré d'Emoz</i> • <i>Aigle : Espace public des Glariers</i> • <i>Aigle : Espace public de la Grande Eau</i> • <i>Aigle : Espace public du Parc Monséjour</i> • <i>Aigle : Espace public du Gymnase du Chablais</i> • <i>Bex : Nouvel aménagement de la place du Marché</i> • <i>Massongex : Espace public de la Place des Fêtes</i> • <i>Massongex : Espace public du Jardin de l'Eglise</i> • <i>Monthey : Espace public de Clos-Donroux</i> • <i>Monthey : Espace public de la Vièze</i> • <i>Monthey : Espace public du Nant de Choëx</i> • <i>Saint- Maurice : Espace public Parc du Rhône</i>

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDCn VD</i>	<p>La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD :</p> <p>B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux</p> <p>B34. Espaces publics</p> <p>C11. Patrimoine culturel et développement régional</p>
<i>Conformité au PDc VS</i>	<p>La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :</p> <p>C.2. Qualité des zones à bâtir</p> <p>C.3. Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques</p> <p>C.5. Agglomérations</p>
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination réglée

Références

Inventaire des espaces publics de l'Agglomération du Chablais et amélioration possible de l'offre existants, Chablais Agglo, 2024.

Projets-modèles pour un développement territorial durable 2014–2018 : L'importance de l'espace ouvert pour un développement vers l'intérieur de qualité, Office fédéral du développement territorial (ARE), 2018.

Qualité du séjour dans l'espace public, Mobilité piétonne suisse.

Fichiers évaluation des espaces publics de Massongex

PP

Valorisation du patrimoine bâti

ARE 6153.4.038

Urbanisation – Stratégie centralités

Priorité A5/A4 – tâche permanente

Aigle, Bex, Ollon, Saint-Triphon et Saint-Maurice sont des sites à l'inventaire ISOS. Les quatre communes concernées révisent leurs plans d'affectation. Ces révisions transcrivent les objectifs de protection liés au patrimoine. Les plans d'affectation devraient entrer en vigueur entre 2026 et 2030, selon la complexité des procédures.

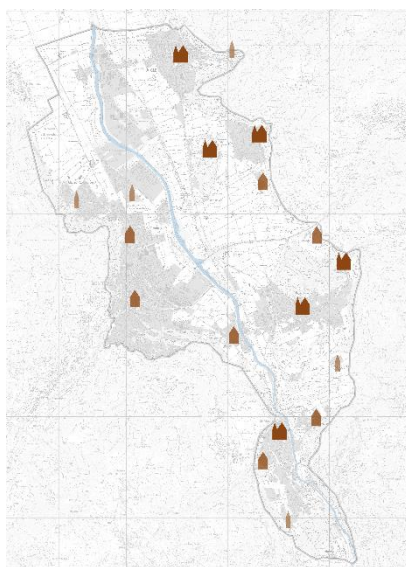
Les sites d'intérêt régionaux sont également traités dans le cadre des révisions en cours des plans d'affectation des communes.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Toutes les communes

Cantons de Vaud et Valais



Description de la mesure

Situation actuelle

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

Buts et contenu de la mesure

Conservation des qualités patrimoniales présentes dans les centralités.

Préservation de l'organisation et du tissu bâti historique.

Gestion des droits à bâtir dans les secteurs sensibles pour éviter des densifications affectant les qualités patrimoniales.

Procéder à une identification du patrimoine bâti non recensé.

Définir les interventions énergétiques possibles au niveau de la rénovation de l'enveloppe des bâtiments comme de la production d'énergie à l'échelle du bâtiment.

Développement depuis la génération précédente

Principes d'application

Dans les ISOS nationaux (Aigle, Bex, Ollon, Saint-Triphon, Saint-Maurice)

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

Dans les ISOS régionaux

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

Opportunité et utilité

Opportunité

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

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

Référence au besoin d'action

Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Référence aux objectifs stratégiques

3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.
6. Préserver le patrimoine bâti et naturel.
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.

Référence aux critères d'efficacité CE 2.2 : Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée

Étapes de mise en oeuvre

Travaux en cours Les communes concernées travaillent sur la révision de leurs plans d'affectation et intègrent des dispositions de préservation du patrimoine.

Certaines communes sont encore en phase de projet alors que d'autres sont déjà dans la procédure de légalisation des nouveaux plans d'affectation.

Travaux prévus entre 2028 et 2032 *Légalisation des plans d'affectation. La procédure dépendant de nombreux paramètres et notamment des recours, le calendrier est difficile à maîtriser.*

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

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

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B34. Espaces publics

C11. Patrimoine culturel et développement régional

Conformité au PDC VS La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS :

C.2. Qualité des zones à bâtir

C.3. Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques

C.5. Agglomérations

Etat de la coordination Coordination réglée

Références

Relevés de sites d'importance nationale Aigle, Bex, Ollon, Saint-Triphon, Saint-Maurice

MRF

Mobilisation des réserves foncières

ARE 6153.4.060

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/A4 – tâche permanente

Toutes les communes de l'agglomération ont initié des processus de révision des plans d'affectation, qui intègrent des mesures de mobilisation des réserves foncières. Ces mesures diffèrent selon les communes et la nature des plans d'affectation. Elles diffèrent également selon les Cantons qui ont chacun mis en vigueur des cadres légaux particuliers.

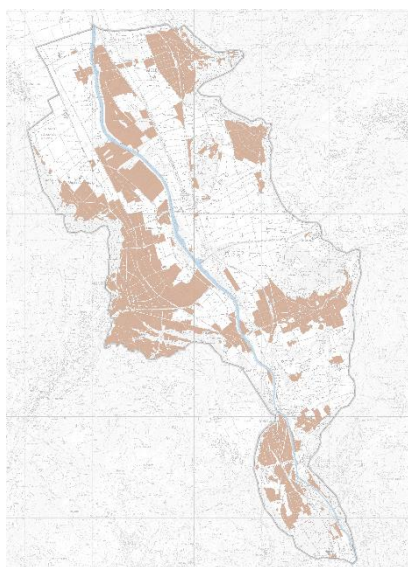
Ces révisions de plans d'affectation devraient entrer en vigueur entre 2026 et 2030, selon la complexité des procédures et l'avancement des communes.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Toutes les communes

Cantons de Vaud et Valais



Description de la mesure

Situation actuelle

Le milieu bâti de l'agglomération compte des zones à bâtir en friche, des surfaces sous-utilisées et des surfaces ayant un potentiel de densification.

Les principales friches, surfaces sous-utilisées et surfaces ayant un potentiel de densification font l'objet de mesures spécifiques PUM, DD ou PAI, en particulier lorsqu'elles sont dans les centres ou bien desservies par les transports publics.

Dans le reste du territoire, on trouve également de telles surfaces, mais de plus petite taille ou avec des potentiels plus limités.

C'est notamment le cas du tissu résidentiel qui occupe une large partie du territoire bâti de l'agglomération. Cette morphologie urbaine nécessite d'importantes surfaces et favorise l'étalement urbain. Les zones pavillonnaires peu denses génèrent des déplacements automobiles importants.

Par ailleurs, ces zones comportent une richesse en termes d'espaces verts et d'arborisation. Les nombreux jardins contribuent à végétaliser les localités, cependant leurs mises en réseau et leurs qualités environnementales ne sont pas toujours assurées. En effet, les limites franches créées entre les espaces publics et privés cloisonnent les rues et altèrent largement la qualité du tissu urbain.

Buts et contenu de la mesure

Assurer la disponibilité foncière des parcelles libres de construction au travers de dispositions spécifiques intégrées aux plans d'affectation.

Favoriser la densification sur les parcelles pour lesquelles les droits à bâtir ne sont que partiellement utilisés. Sensibiliser et encourager les propriétaires fonciers à agrandir ou surélever leurs bâtiments.

Participer au maintien de la valeur patrimoniale des zones villas en encourageant la création d'extensions en accord avec les normes de protection du bâti.

Inciter les communes à utiliser les outils nécessaires à la densification douce des zones résidentielles.

Développement depuis la génération précédente Reformulation partielle de la mesure.

Principes d'application

Dans les plans d'affectation

- Intégrer des mesures de mobilisation des réserves foncières.
- Proposer des dispositions de police des constructions favorisant l'évolution des constructions (laisser libre le nombre d'appartements par parcelle et immeuble, permettre les rehaussements et extensions, etc.).

Sensibilisation des propriétaires

- Informer les propriétaires sur les possibilités de réalisation de l'intégralité des droits à bâtir.
- En cas de rénovation, sensibiliser les propriétaires à déjà prévoir les possibilités de futures extensions potentielles.
- Encourager les propriétaires à construire des bâtiments modulables qui permettent une évolution des typologies d'habitat : division possible des étages en appartements, ajout d'un étage si nécessaire, ajout d'une annexe.
- Proposer des extensions au bâti actuel permettant de garder l'identité du quartier en promulguant une évolution lente de son environnement bâti.

Opportunité et utilité

Opportunité

Assurer et accompagner la densification douce des zones résidentielles permet de garantir une mutation qualitative du tissu urbain en rationalisant l'espace. Une telle mesure permet d'envisager des mutations lentes et durables répondant aux enjeux environnementaux et de croissance démographique. Par ailleurs, la densification progressive de ces secteurs peut

encourager une mixité des activités et de ce fait améliorer l'intensité urbaine par l'apparition de nouveaux usagers et de nouveaux services.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

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.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Étapes de mise en oeuvre

Travaux en cours

Les communes concernées travaillent sur la révision de leurs plans d'affectation et intègrent des dispositions de garantie de la disponibilité foncière.

Certaines communes sont encore en phase de projet alors que d'autres sont déjà dans la procédure de légalisation des nouveaux plans d'affectation.

Travaux prévus entre 2028 et 2032

Légalisation des plans d'affectation. La procédure dépendant de nombreux paramètres et notamment des recours, le calendrier est difficile à maîtriser.

Travaux de sensibilisation des propriétaires.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

C.2. Qualité des zones à bâtir

C.5. Agglomérations

Etat de la coordination

Coordination réglée

Références

Densifier dans un esprit de qualité – la boîte de densification, Metron, 2015.

Les enjeux du développement vers l'intérieur, 32 exemples de densification réalisés en Suisse, Tribu architecture, 2016.

MétamorpHouse, Synthèse du projet pilote mené dans le canton de Vaud (2018- 2019), Mariette Beyeler et Etat de Vaud, 2020.

Les nouveaux quartiers-jardins du XXI siècle, Guide pour une densification de qualité de la zone villa sans modification de zone à Genève, Canton de Genève, 2017.

MU

Maîtrise de l'urbanisation

ARE 6153.4.066

Urbanisation – Stratégie centralités

Priorité A5/A4 – tâche permanente

Les communes de l'agglomération ont initié des processus de révision des plans d'affectation, qui intègrent des mesures de dézonage (VD) ou de mise en attente jusqu'en 2040 (VS) de certains secteurs non bâtis, ainsi que des limitations des densifications possibles dans les secteurs patrimoniaux. Ces mesures diffèrent selon les Cantons qui ont chacun mis en vigueur des cadres légaux spécifiques.

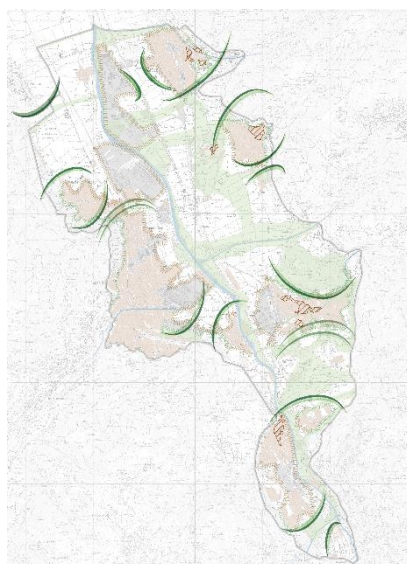
Ces mesures sont mises en œuvre dans le cadre des révisions de plans d'affectation et devraient entrer en vigueur entre 2026 et 2030, selon la complexité des procédures et l'avancement des communes.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Toutes les communes

Cantons de Vaud et Valais



Description de la mesure

Situation actuelle

Les bourgs de l'agglomération se sont historiquement développés au pied des coteaux, sur les cônes de déjection des affluents du Rhône. Tout au long du XXe siècle, l'urbanisation s'est étendue sur la plaine agricole en direction du Rhône, péjorant ainsi la lisibilité du paysage chablaisien. Il s'agit aujourd'hui d'éviter que l'étalement urbain ne se poursuive dans la plaine et sur les coteaux et de protéger le paysage remarquable du Chablais. Pour ce faire, une réduction ou mise en attente de la zone à bâtir dans les secteurs non bâtis à la périphérie permet de freiner l'étalement et de recentrer l'urbanisation vers l'intérieur.

Buts et contenu de la mesure

Dézonage de territoires non bâtis déconnectés ou à la périphérie des localités.

Adaptation des règles constructives dans les PGA/PAZ ou dans les planifications de détail. À Aigle, Bex et Ollon, il s'agira en

particulier de tenir compte des objectifs de sauvegarde de l'ISOS national.

Mise en priorité post 2040 de la révision de l'affectation de terrains non bâtis.

Développement depuis la génération précédente Mise à jour de la mesure et reformulation.

Principes d'application

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

- Aigle : - 913 habitants potentiels (estimation à titre indicatif).
- Bex : - 533 habitants potentiels (estimation à titre indicatif).
- Ollon : - 64 habitants potentiels (estimation à titre indicatif).

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

Opportunité et utilité

Opportunité

La présente mesure vise à maîtriser le développement à la périphérie du milieu bâti.

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

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

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

5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.

36. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualitative entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels.

38. Préserver l'agriculture et renforcer son intégration dans l'agglomération.

40. Préserver les surfaces d'assolement.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Étapes de mise en oeuvre

<i>Travaux en cours</i>	<p>Les communes concernées travaillent sur la révision de leurs plans d'affectation et intègrent des dispositions de maîtrise de l'urbanisation.</p> <p>Certaines communes sont encore en phase de projet alors que d'autres sont déjà dans la procédure de légalisation des nouveaux plans d'affectation.</p>
<i>Travaux prévus entre 2028 et 2032</i>	<p><i>Légalisation des plans d'affectation. La procédure dépendant de nombreux paramètres et notamment des recours, le calendrier est difficile à maîtriser.</i></p>

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDCn VD</i>	<p>La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD :</p> <ul style="list-style-type: none">A11. Zones d'habitation et mixtesB11. Agglomérations, centres cantonaux et régionauxB34. Espaces publicsC11. Patrimoine culturel et développement régional
<i>Conformité au PDC VS</i>	<p>La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS :</p> <ul style="list-style-type: none">C.1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitatC.3. Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiquesC.5. Agglomérations
<i>Etat de la coordination</i>	<p>Coordination réglée</p>

Références

-

2.2 Pôles urbains mixtes (PUM)

PUM 1

Pôle d'urbanisation mixte « Novassalles »

ARE 6153.4.039

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/A4/A3 – tâche permanente

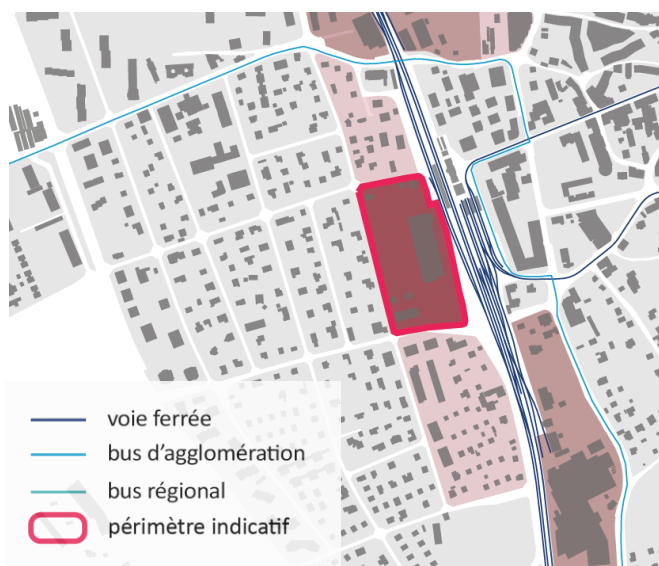
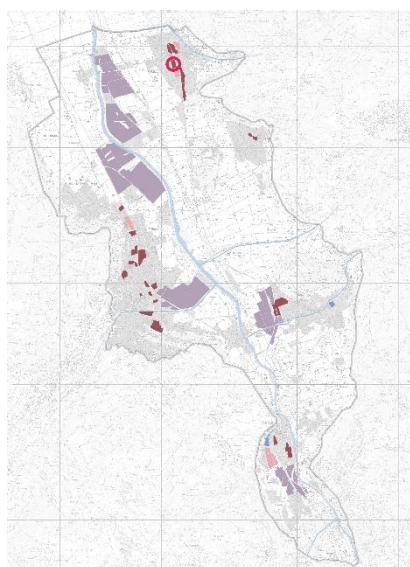
Plan d'affectation en cours d'élaboration, avec enquête publique prévue en 2026. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2027). Les nouveaux habitants et emplois sont attendus dans le meilleur des cas en 2030.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Novassalles » est situé à l'ouest des voies de chemin de fer, derrière la gare d'Aigle.

La surface brute de terrain est de 28'000 m².

Le site est aujourd'hui affecté en zones mixtes d'habitation de moyenne et faible densité et d'habitats groupés. Il abrite d'importants potentiels de densification bien situés à proximité de la gare.

Il comprend aujourd'hui un espace de loisirs dans un grand volume bâti (dont un cinéma), du stationnement longue durée (P+R) et quelques habitations individuelles.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 2.8 ha en bordure de la gare d'Aigle.

Destiné à l'habitation et aux activités tertiaires (services, tertiaire administratif, commerces).

Densité élevée d'environ 250 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec espace public de quartier et parc paysager.

Connexion au réseau de voies vertes de l'agglomération.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Novassalles » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4. La complexité du projet et les exigences cantonales de prioriser la révision du plan d'affectation communal explique l'allongement de la procédure d'affectation en cours.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur peu dense situé au cœur du milieu bâti d'Aigle.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité de la gare d'Aigle. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.
3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'habitation de moyenne et faible densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	Densification et mixité
Densité cible (hab +empl/ha)	66	250 (IUS 1.25)	+134

Habitants	58	492	+434
Emplois	127	208	+81
Total	185	700	+515

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	ARE A	ARE A
<i>Accessibilité MD</i>	-	Voie verte
<i>Stationnement vélos</i>	275 à 325 places, conformément norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 60% (type de localisation VSS B) <p>Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)</p>	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : Ms.3, Ms.4 PA4 : Ms.2, Ms.3, Ms.4, P.MD.A.5, P.MD.A.7	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Espace public de qualité <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 2'800 m² en pleine terre et en lien avec la sortie ouest de la gare. - Revoir l'aménagement du P+R en ouvrage, avec moins de places de stationnement et moins d'emprise au sol sur le quartier. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs en direction de la gare. <p>Paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure radiale liée au cône alluvial d'origine par des éléments de trame verte. <p>Environnement (principaux enjeux)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tenir compte des risques OPAM liés à la proximité du rail. - Assurer la protection du nouveau quartier contre le bruit, lié à la proximité du rail. - Assurer la protection des eaux souterraines (secteur Au). - Tenir compte des dangers naturels (ruissellement). <p>Arborisation et végétation</p>	

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences indigènes dans la proposition végétale et des espèces adaptées à l'évolution climatique, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte min 50%.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- P+R en ouvrage afin de pouvoir faire évoluer l'offre.
- Toitures plates végétalisées avec panneaux solaires.
- Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les bâtiments à performance énergétique élevée.

Favoriser une alimentation du réseau thermique tritube, exploitant des retours à basse température (déploiement du réseau prévu à court-moyen terme).

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2019	2027	2028
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>	515 (100%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>		-

Actions à mener

Mettre à jour la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur) (en cours).

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

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagement extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2026-2030).

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A11. Zones d'habitation et mixtes

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B31. Habitat collectif

B33. Affectations mixtes

B34. Espaces publics

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Etude en cours pour la localisation et l'équipement des P+R et B+R dans la région.

PUM 2

Pôle d'urbanisation mixte « Landi »

ARE 6153.4.040

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/B4 – tâche permanente

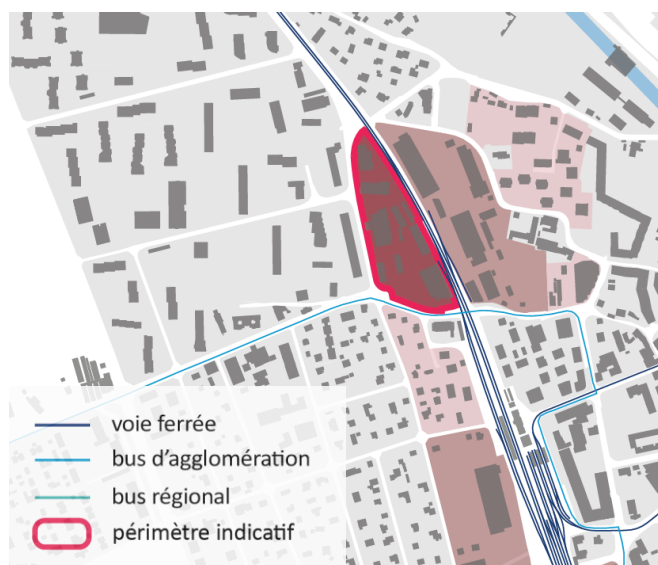
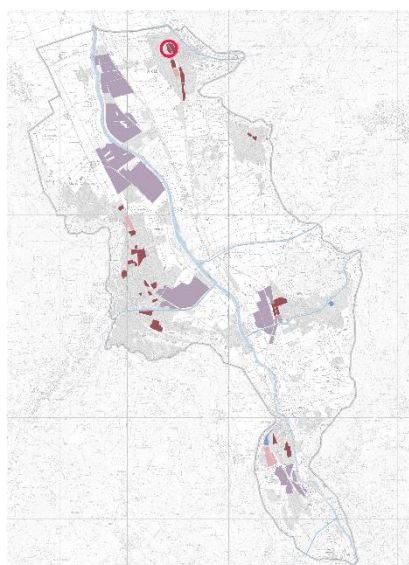
Révision de l'affectation dans le cadre du plan d'affectation communal en cours d'élaboration, avec enquête publique prévue en 2026. La réalisation du quartier est envisagée à partir de 2027. Les nouveaux habitants et emplois sont attendus dans le meilleur des cas en 2030.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le secteur de Landi constitue aujourd'hui un tissu industriel, situé au nord la ville d'Aigle. Il est composé principalement d'entrepôts et d'ateliers. Il comprend également la « tour Landi » qui a été transformée en logement.

La surface brute de terrain est de 22'000 m². Le secteur est actuellement affecté en zone industrielle.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 2.2 ha en bordure de la gare d'Aigle. Sa réaffectation va offrir des potentiels importants de reconversion à proximité de la gare et du centre d'Aigle.

Destiné à l'habitation et aux activités tertiaires (services, tertiaire administratif).

Densité élevée d'environ 250 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, exploitant l'image de friche industrielle tout en l'insérant dans le tissu bâti du centre-ville d'Aigle, notamment par l'aménagement d'espaces publics agréables et de cheminements de mobilité douce.

Exploiter la proximité avec la gare d'Aigle, principal nœud TP de l'agglomération et connecter au réseau de voies vertes de l'agglomération.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Landi » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4. La complexité du projet explique l'allongement de la procédure d'affectation en cours.

Opportunité et utilité

Opportunité Secteur de bâtiments d'activités très peu utilisés et situé au cœur du milieu bâti d'Aigle.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité de la gare d'Aigle. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Référence au besoin d'action Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques 1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.

- 3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
- 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
- 7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.

13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.

41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.

42. Protéger contre les dangers naturels.

44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.

45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone industrielle avec présence d'habitation	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	Réorientation mixte et densification
Densité cible (hab +empl/ha)	146	250 (IUS 1.25)	+104

Habitants	291	385	+94
Emplois	62	165	+103
Total	353	550	+197

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	A	A
<i>Accessibilité MD</i>	-	Voie verte
<i>Stationnement vélos</i>	275 à 325 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 60% (type de localisation B) 	
	Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : / PA4 : MD.10, P.MD.A.6	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Avenue verte partagée <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs sur route d'Evian 	
	Espace public de qualité <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 2'200 m² en pleine terre et en lien avec la sortie ouest de la gare. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs en direction de la gare. 	
	Paysage <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure radiale liée au cône alluvial d'origine par des éléments de trame verte. 	
	Environnement (principaux enjeux) <ul style="list-style-type: none"> - Tenir compte des risques OPAM liés à la proximité du rail. - Assurer la protection du nouveau quartier contre le bruit, lié à la proximité du rail et de routes. - Assurer la protection des eaux souterraines (secteur Au). - Tenir compte des dangers naturels (inondation et ruissellement). 	

Arborisation et végétation

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences indigènes dans la proposition végétale et des espèces adaptées à l'évolution climatique, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte min 50%.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Toitures plates végétalisées avec panneaux solaires.
- Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les bâtiments à performance énergétique élevée.

Favoriser une alimentation du réseau thermique tritube, exploitant des retours à basse température (déploiement du réseau prévu à court-moyen terme).

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2019	2027	2030
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>	197 (100%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>		-

Actions à mener

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

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagement extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2026-2027)

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A11. Zones d'habitation et mixtes

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B31. Habitat collectif

B33. Affectations mixtes

B34. Espaces publics

D12. Zones d'activités

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Projet de plan d'affectation communal, version provisoire.

PUM 3

Pôle d'urbanisation mixte « Arsenal »

ARE 6153.3.090

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

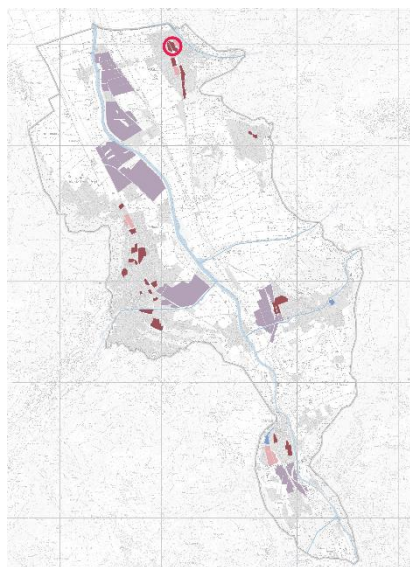
Priorité C5(1)/C4(2)

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le secteur « Arsenal » est intégré dans le tissu résidentiel au nord de la ville d'Aigle. C'est un secteur occupé par l'arsenal de l'armée (propriété de la Confédération) et partiellement en état de friche.

La surface brute de terrain est de 38'000 m². Le secteur est actuellement affecté en zone industrielle.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 3.8 ha en bordure de la gare d'Aigle. Sa réaffectation va offrir des potentiels importants de reconversion à proximité de la gare et du centre d'Aigle.

Des discussions ont déjà eu lieu entre la commune et la Confédération. Cette dernière pourrait envisager de vendre une partie du site à la commune dans un horizon à moyen terme permettant ainsi un développement partiel après 2040.

Destiné à créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie.

Cadre de vie de qualité, exploitant l'image de friche militaire tout en l'insérant dans le tissu bâti du centre-ville d'Aigle,

notamment par l'aménagement d'espaces publics agréables et de cheminements de mobilité douce.

Exploiter la proximité avec la gare d'Aigle, principal nœud TP de l'agglomération et connecter au réseau de voies vertes de l'agglomération.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Arsenal » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4. Le processus de négociation avec ArmaSuisse en fait un secteur à exploiter à plus long terme.

Opportunité et utilité

Opportunité Secteur de bâtiments d'activités militaires très peu utilisés et situé au cœur du milieu bâti d'Aigle.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité de la gare d'Aigle. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Référence au besoin d'action Urbanisation vers l'intérieur

- Référence aux objectifs stratégiques**
1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.
 3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
 7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
 13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
 41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.
 42. Protéger contre les dangers naturels.
 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
 45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone industrielle	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	Réorientation mixte et densification

Densité cible (hab +empl/ha)	12	200 (IUS 1.0)	+188
Habitants	31	532	+501
Emplois	20	228	+208
Total	51	760	+709

Pour les mesures en priorité C, le nombre d'habitants et d'emplois sera encore précisé dans les futures générations de projet.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	Etat actuel	Etat futur (2040)
Qualité de la desserte TP	A	A

Pour les mesures en priorité C, les autres aspects seront définis ultérieurement

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
2035	2038	2040
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)	709 (100%)	

Actions à mener

Sur la base du PDi SRGZA, confirmer la faisabilité d'une affectation mixte remplaçant une zone militaire et utilité publique.

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

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

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A11. Zones d'habitation et mixtes

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B31. Habitat collectif

B33. Affectations mixtes

B34. Espaces publics

D12. Zones d'activités

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

-

PUM 4

Pôle d'urbanisation mixte « Valerette Nord »

ARE 6153.3.081

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

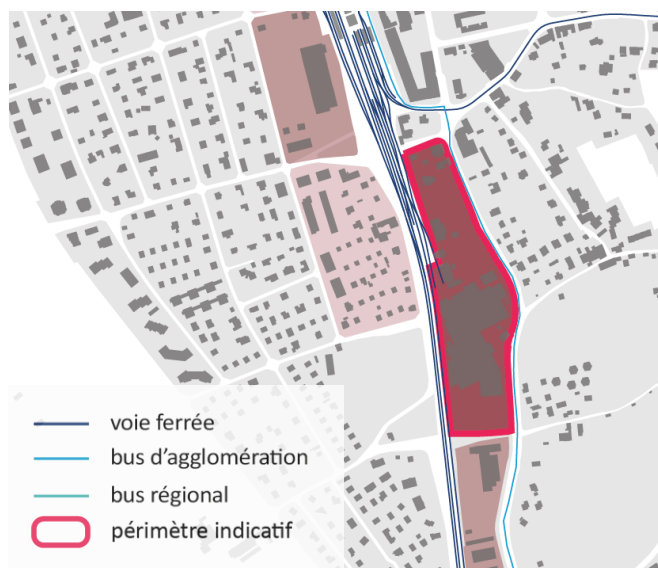
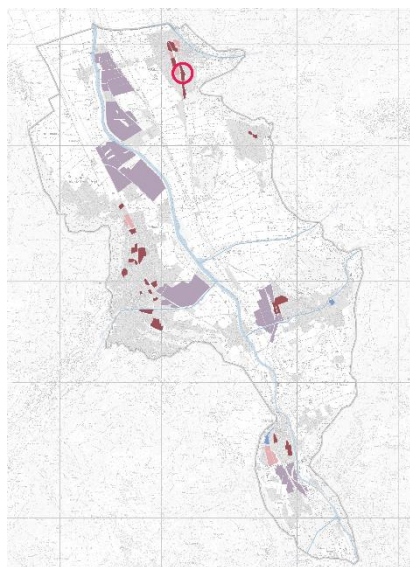
Priorité C5(1)/C4(2)

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le secteur « Valerette Nord » est situé à l'entrée sud de la ville d'Aigle, bordant la ligne ferroviaire et le long d'un des principaux axes routiers. C'est un secteur occupé par l'entreprise Reitzel et partiellement occupé.

La surface brute de terrain est de 45'000 m². Le secteur est actuellement affecté en zone industrielle.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 4.5 ha en bordure de la gare d'Aigle. Sa réaffectation va offrir des potentiels importants de reconversion à proximité de la gare et du centre d'Aigle.

Des discussions ont déjà eu lieu entre la commune et l'entreprise Reitzel. Cette dernière pourrait envisager une valorisation urbaine de la moitié nord du site à partir de 2036.

Destiné à créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie.

Exploiter la proximité avec la gare d'Aigle, principal nœud TP de l'agglomération. Le site est déjà connecté au réseau de voies vertes de l'agglomération.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Valerette » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4. Le processus de négociation avec Reitzel en fait un secteur à exploiter à plus long terme.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur de bâtiments d'activités très peu utilisés et situé au cœur du milieu bâti d'Aigle.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité de la gare d'Aigle. Ce site profite également d'une bonne à très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.
3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone industrielle	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Réorientation mixte et densification</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	19	220 (IUS 1.1)	+201
Habitants	37	495	+458
Emplois	32	495	+463
Total	69	990	+921

Pour les mesures en priorité C, le nombre d'habitants et d'emplois sera encore précisé dans les futures générations de projet.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	Etat actuel	Etat futur (2040)
Qualité de la desserte TP	A/B	A/B

Pour les mesures en priorité C, les autres aspects seront définis ultérieurement

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
2035	2040	2042
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)	921 (100%)	

Actions à mener

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

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

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

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD : A11. Zones d'habitation et mixtes B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux B31. Habitat collectif B33. Affectations mixtes
-----------------------	--

B34. Espaces publics

D12. Zones d'activités

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

-

PUM 5

Pôle d'urbanisation mixte « Valerette Sud »

ARE 6153.2.070

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

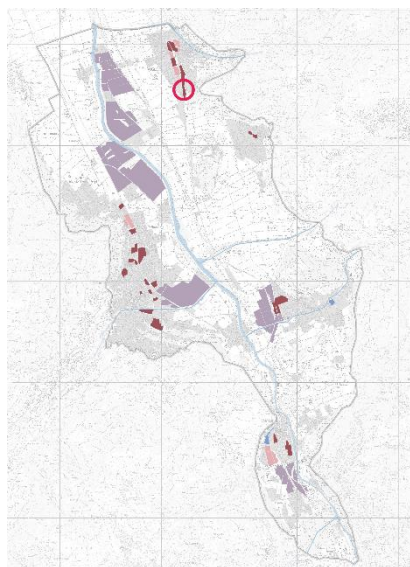
Priorité C5(2)/C4(2)

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le secteur « Valerette Sud » est situé à l'entrée sud de la ville d'Aigle, bordant la ligne ferroviaire et un des principaux axes routiers. C'est un secteur occupé par diverses entreprises et partiellement occupé.

La surface brute de terrain est de 35'000 m². Le secteur est actuellement affecté en zone industrielle.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 3.5 ha proche de la gare d'Aigle. Sa réaffectation va offrir des potentiels importants de reconversion à proximité de la gare et du centre d'Aigle.

Destiné à créer un quartier dense et mixte offrant une bonne qualité de vie.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Exploiter la proximité avec la gare d'Aigle, principal nœud TP de l'agglomération. Le site est déjà connecté au réseau de voies vertes de l'agglomération.

Développement depuis la génération précédente « Valerette » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité Secteur de bâtiments d'activités très peu utilisées et situé en bordure du milieu bâti d'Aigle.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité du centre-ville d'Aigle. Ce site profite également d'une bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Référence au besoin d'action Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques 1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.

3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.

4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.

7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.

13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.

41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.

44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.

45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone industrielle	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Réorientation mixte et densification</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	10	220 (IUS 1.1)	+210
Habitants	6	385	+379
Emplois	32	385	+353
Total	38	770	+732

Pour les mesures en priorité C, le nombre d'habitants et d'emplois sera encore précisé dans les futures générations de projet.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	<i>C/D</i>	<i>B/C</i>

Pour les mesures en priorité C, les autres aspects seront définis ultérieurement

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
<i>2040</i>	<i>2046</i>	<i>2048</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>	<i>732 (100%)</i>	

Actions à mener

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

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

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

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A11. Zones d'habitation et mixtes

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B31. Habitat collectif

B33. Affectations mixtes

B34. Espaces publics

D12. Zones d'activités

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

-

PUM 6

Pôle d'urbanisation mixte « Ollon Gare »

ARE 6153.4.044

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/B4 – tâche permanente

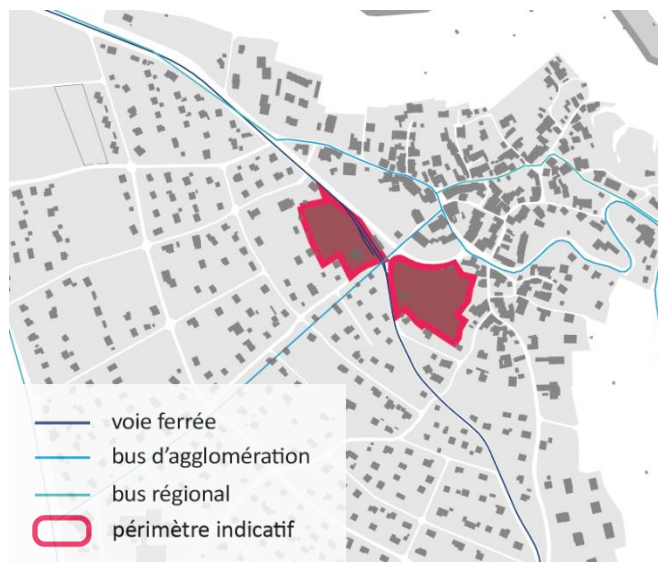
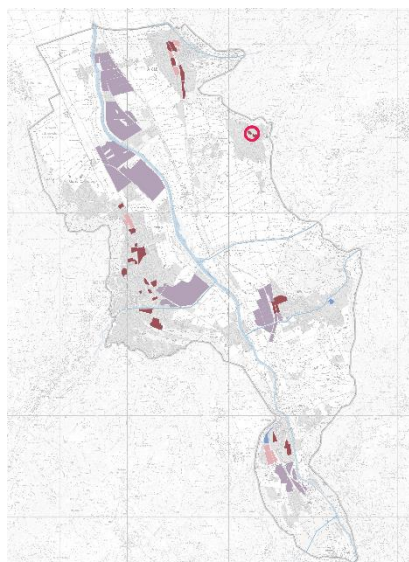
Plan d'affectation spécial en cours d'élaboration, avec enquête publique prévue en 2025. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2026). Les nouveaux habitants et emplois sont attendus dans le meilleur des cas en 2028.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Ollon

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Ollon Gare » est au cœur de la centralité d'Ollon, à proximité des équipements publics principaux. Il est à l'ouest et en aval du noyau historique, recensé à l'ISOS. Il s'articule autour de la halte ferroviaire de l'AOMC et est connecté au réseau de mobilité douce intra-urbain.

La surface brute de terrain est de 21'000 m².

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'utilité publique, de verdure et d'habitation de très faible densité. Il intègre des terrains libres de construction, comprenant notamment du stationnement.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 2.1 ha en bordure de la halte AOMC.

Destiné à l'habitation, à un EMS et aux activités tertiaires (services, tertiaire administratif).

Densité moyenne d'environ 125 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec prise en compte des valeurs naturelles et paysagères présentes sur le site et du voisinage du bourg (ISOS).

Développement depuis la génération précédente « Ollon Gare » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité	Secteur peu dense situé au cœur du milieu bâti d'Ollon. Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité de la halte AOMC et des services.
Référence au besoin d'action	Urbanisation vers l'intérieur
Référence aux objectifs stratégiques	<ol style="list-style-type: none"> 1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics. 3. Améliorer la qualité de l'urbanisation. 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville. 7. Développer la proximité pour la vie au quotidien. 13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce. 41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores. 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains. 45. Réduire la consommation énergétique.
Référence aux critères d'efficacité	CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zones d'utilité publique, de verdure et d'habitation de très faible densité	Habitat, EMS et activités tertiaires compatibles	<i>Densification et mixité</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	41	125 (IUS 0.625)	+84
Habitants	41	197	+156
Emplois	28	65	+37
Total	69	262	+193

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	C	C
<i>Accessibilité MD</i>	-	Voie verte
<i>Stationnement vélos</i>	100 à 125 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Valoriser les potentiels liés au réaménagement de la route cantonale en traversée de RC719	
<i>Stationnement TIM</i>	<p>Selon norme VSS 40 281</p> <ul style="list-style-type: none"> - Logement, facteur localisation max. 100% - Activités, facteur localisation max 80% (type de localisation C) <p>Selon les besoins, intégration de stationnement public et P+R.</p>	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	<p>PA5 : /</p> <p>PA4 : P.VSR.A.3, P.MD.A.3, PM.3, TP.2</p>	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Avenue verte partagée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs sur la route d'Aigle. <p>Espace public de qualité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 1'700 m² en pleine terre. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. <p>Paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure radiale liée au cône alluvial d'origine par des éléments de trame verte. <p>Environnement (principaux enjeux)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer la protection du nouveau quartier contre le bruit, lié à la proximité des routes. - Tenir compte des dangers naturels (inondation et ruissellement) <p>Arborisation et végétation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences 	

indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.

- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte min 50%.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires.
- Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les bâtiments à performance énergétique élevée.

Périmètre hors réseau thermique, favoriser une combinaison de solaire thermique et pompe à chaleur (PAC sol/eau limitées à 100 mètres).

Toitures à valoriser en optimisant le ratio entre les parts thermique et photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2026	2031	2033
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>	143 (100%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>		-

Actions à mener

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

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A11. Zones d'habitation et mixtes

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B31. Habitat collectif

B33. Affectations mixtes

B34. Espaces publics

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

-

PUM 7

Pôle d'urbanisation mixte « Bex Gare »

ARE 6153.4.045

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/A4 – tâche permanente

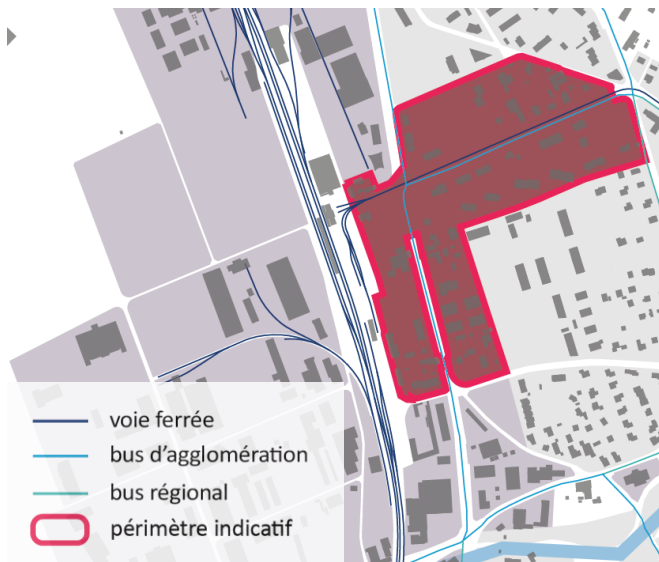
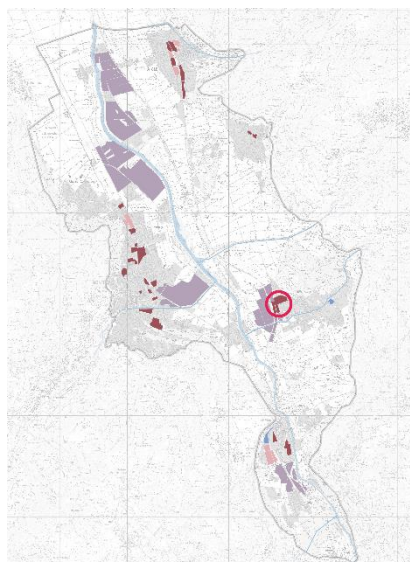
Révision de l'affectation dans le cadre du plan d'affectation communal en cours d'élaboration, avec enquête publique en 2024. La réalisation du quartier est envisagée à partir de 2028. Les nouveaux habitants et emplois sont attendus dans le meilleur des cas en 2030.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Bex

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Bex Gare » est situé sur l'axe entre la gare et le centre historique. Il est à l'ouest et en aval du noyau historique, recensé à l'ISOS. Il s'articule autour de la halte ferroviaire de l'AOMC et est connecté au réseau de mobilité douce intra-urbain en cours de développement.

La surface brute de terrain est de 110'000 m².

Le site est aujourd'hui affecté en zones mixtes et artisanales. Il est occupé par des bâtiments d'habitation et d'activités avec d'importants terrains libres de construction.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 11.0 ha autour de la place de la Gare et de l'avenue de la Gare, intégré avec la gare et sa fonction de point d'entrée dans la ville et interface majeure de mobilité.

Destiné à l'habitation, aux activités tertiaires (services, tertiaire administratif, commerces) et aux activités secondaires compatibles avec l'habitation.

Densité moyenne d'environ 125 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec gestion de la transition entre le tissu artiano-industriel et les quartiers d'habitation et mixtes.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Bex Gare » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur peu dense avec habitation et bâtiments d'activités très peu utilisés et situé au cœur du milieu bâti de Bex.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité de la gare de Bex. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.
3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'activités et zone centrale de faible densité	Zone centrale	Densification et mixité
Densité cible (hab +empl/ha)	78	125 (IUS 0.9)	+47

Habitants	808	963	+110
Emplois	48	413	+365
Total	856	1'375	+475

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	<i>A/B</i>	<i>A/B</i>
<i>Accessibilité MD</i>	-	<i>Voie verte</i> <i>Réseau cyclable principal</i>
<i>Stationnement vélos</i>	<i>700 à 750 places, conformément à la norme VSS 40 065</i>	
<i>Accessibilité TIM</i>	<i>Valoriser les potentiels liés au réaménagement de la traversée de Bex et la requalification de l'av. de la Gare.</i>	
<i>Stationnement TIM</i>	<p>Selon norme VSS 40 281</p> <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 80% (type de localisation C) <p>Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)</p>	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	<p>PA5 : , Ms.3, Ms.4, TP.1, P.VSR.B.1, P.VSR.C.5</p> <p>PA4 : MS.3, MS.4, P.VSR.B.1, P.VSR.B.3, PM.2, TP.2, P.MD.A.2</p>	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Avenue verte partagée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs sur l'Avenue de la gare. <p>Espace public de qualité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 11'000 m² en pleine terre et en lien avec la sortie de la gare. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs en direction de la gare. <p>Paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte d'origine par des éléments de trame verte. <p>Environnement (principaux enjeux)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tenir compte des risques OPAM liés à la proximité du rail. - Assurer la protection du nouveau quartier contre le bruit, lié à la proximité du rail et de routes. 	

- Tenir compte des dangers naturels (inondation, ruissellement et effondrement).

Arborisation et végétation :

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte min 50%.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- P+Rail en ouvrage afin de pouvoir faire évoluer l'offre.
- Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires.
- Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les bâtiments à performance énergétique élevée.

Favoriser une alimentation du réseau thermique tritube, exploitant des retours à basse température (déploiement du réseau prévu à moyen terme).

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2020	2028	2030
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>	105 (20%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>	105 (20%)	

Habitants et emplois supplémentaires
planifiés après 2036 (C)

310 (60%)

Actions à mener

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

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures de densification et d'intégration (2028-2040).

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A11. Zones d'habitation et mixtes

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B31. Habitat collectif

B33. Affectations mixtes

B34. Espaces publics

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Projet de plan d'affectation communal, version provisoire.

PUM 9

Pôle d'urbanisation mixte « Semilles »

ARE 6153.4.047

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/A4/B3 – tâche permanente

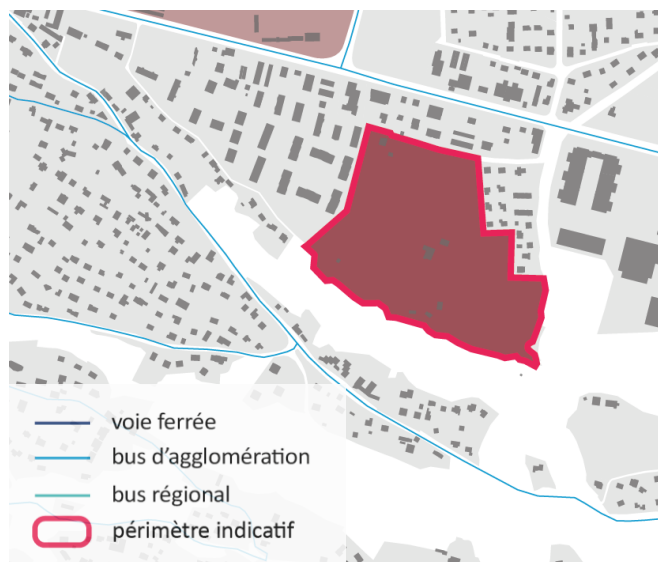
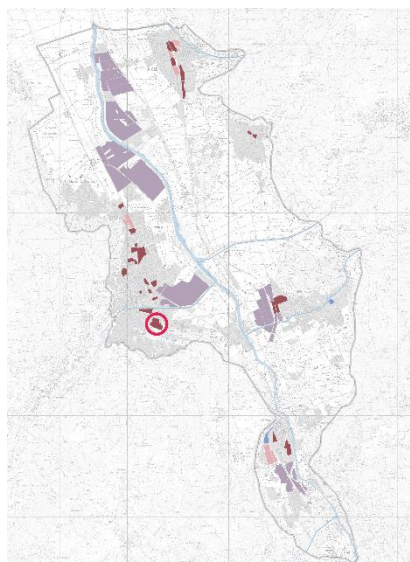
Etude de plan d'affectation réalisée dans un plan spécial, mais enjeux de mobilité en cours de consolidation. Enquête publique prévue en 2027. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2028).

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Monthey

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Semilles » est situé au sud de la ville de Monthey, entre le centre-ville et le coteau, le long d'un des principaux axes routiers.

La surface brute de terrain est de 81'000 m².

Il est affecté en zone d'habitation et d'intérêt public, aujourd'hui occupé par des terrains majoritairement non bâtis, à l'exception de quelques fermes.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 8.1 ha dense et qualitatif, sur l'axe Monthey-Bex qui devient un axe de mobilité douce et de transports publics de l'agglomération.

Densité moyenne d'environ 200 habitants et emplois par ha. Affectation en deux étapes.

Cadre de vie de qualité, avec gestion de la transition entre le coteau forestier et le quartier mixte, exemplaire dans le domaine énergétique.

Un parc pourrait servir de zone tampon entre le secteur urbanisé et la lisière forestière afin de concilier au mieux les usages avec les milieux naturels locaux.

Développement depuis la génération précédente

« Semilles » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4. La complexité du projet explique l'allongement de la procédure d'affectation en cours.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur de réserves en zone à bâtir situé à proximité du centre de Monthey.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et en continuité de l'urbanisation de Monthey.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.
3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.
42. Protéger contre les dangers naturels.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'habitation de moyenne et faible densité, zone d'installations publiques	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification, mixité</i>
Densité cible (hab + empl/ha)	1	200 (IBUS 1.2)	+199

Habitants	5	1'296	+1'291
Emplois	4	324	+324
Total	9	1'620	+1'611

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	C	C
<i>Accessibilité MD</i>	<i>Bandes cyclables</i>	<i>Voie verte Réseau cyclable principal</i>
<i>Stationnement vélos</i>	900 à 950 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 90% (type de localisation D) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
<i>Plan de mobilité</i>	<i>Pas nécessaire</i>	
<i>Fiches mobilité concernées</i>	PA5 : / PA4 : P.MD.A.4, TP.4	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Avenue verte partagée : <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs sur l'Avenue du Simplon. Espace public de qualité <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 8'100 m² en pleine terre. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. Paysage <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure radiale liée au cône alluvial d'origine par des éléments de trame verte. - Créer une transition de qualité entre le quartier et les espaces agricoles et naturels. Arborisation et végétation <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. 	

- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte min 50%.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires.
- Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée.

PAC eau/eau admises, sol/eau admises. Réseau thermique à proximité immédiate. Favoriser une alimentation du réseau tritube, exploitant des retours à basse température (réseau déjà à proximité) sauf si PAC plus économique.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
<i>En cours</i>	<i>2028</i>	<i>2030</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>	<i>805 (50%) correspondant à la première étape</i>	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>	<i>805 (50%) correspondant à la seconde étape</i>	

Actions à mener

Consolider les études de mobilité pour assurer la maîtrise des impacts induits par le développement du quartier, notamment les impacts sur la mobilité (en cours).

Première étape d'adaptation de l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité (en cours). Accompagner les acteurs privés dans la mise en oeuvre des mesures d'intégration (aménagement extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2028-2032).

Seconde étape d'adaptation de l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité (à partir de 2032).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C2. Qualité des zones à bâtir
- C5. Agglomérations
- D1. Transports publics
- D5. Mobilité douce quotidienne
- E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

Avant-projet Alpa et Raum404.

PUM 10

Pôle d'urbanisation mixte « Panus »

Le secteur « Dailles Ouest » a été renommé « Panus ».

ARE 6153.4.048

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

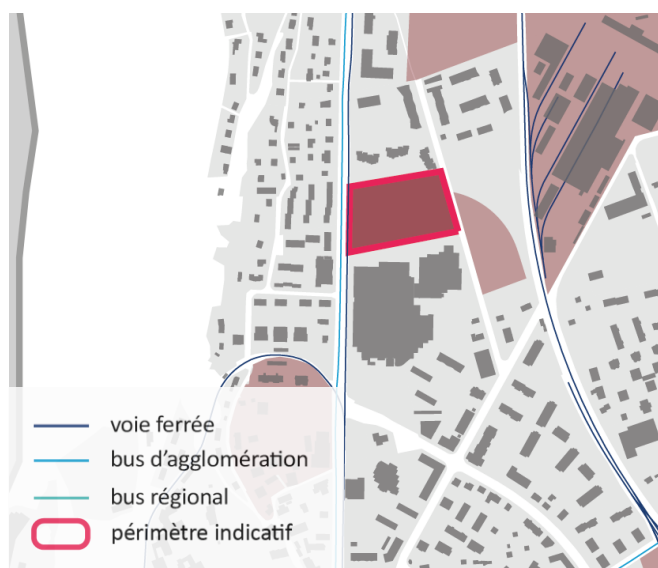
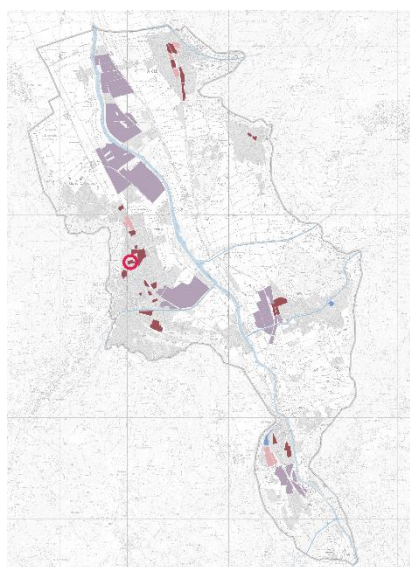
Priorité C5(1)/B4 – tâche permanente

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Monthey

-



Description de la mesure

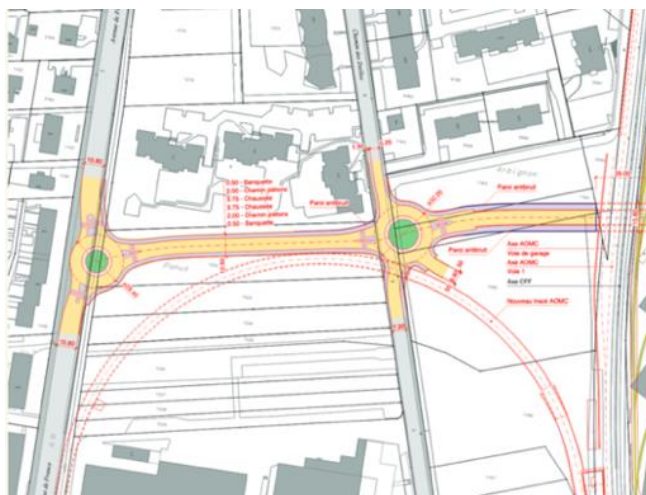
Situation actuelle

Le site « Panus » est situé au nord de la ville de Monthey, entre un centre commercial et un des axes routiers principaux.

La surface brute de terrain est de 17'000 m².

Il est affecté en zone commerciale, aujourd'hui occupé par des terrains non bâtis.

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



Projet de modification de la ligne de train et des routes en bordure nord du secteur.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 1.7 ha dense et qualitatif à proximité de la nouvelle gare, dans un secteur qui va voir fortement évoluer les équipements (rail, routes).

Densité moyenne d'environ 220 à 250 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec qualification du rapport à la route cantonale et intégration énergétique exemplaire.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Panus », anciennement « Dailles Ouest » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur de réserves en zone à bâtir situé au cœur de Monthey. Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité d'une nouvelle gare.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.
3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.

- 42. Protéger contre les dangers naturels.
- 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
- 45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	Etat actuel	Objectif cible	Evolution
Affectation	Zone de centre d'achat	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	Densification, mixité
Densité cible (hab +empl/ha)	0	220 à 250 (IBUS 1.3 à 1.5)	+250
Habitants	0	319	+319
Emplois	0	106	+106
Total	0	425	+425

Pour les mesures en priorité C, le nombre d'habitants et d'emplois sera encore précisé dans les futures générations de projet.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	Etat actuel	Etat futur (2040)
Qualité de la desserte TP	C	B (Ms.3)

Pour les mesures en priorité C, les autres aspects seront définis ultérieurement.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
2028	2040	2045
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)		425 (100%)

Actions à mener

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

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS :

C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat

C2. Qualité des zones à bâtir

C5. Agglomérations

D1. Transports publics

D5. Mobilité douce quotidienne

E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

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

Malnati architectes urbanistes, avant-projet de plan de quartier et avant-projet architectural, novembre 2024.

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 11

Pôle d'urbanisation mixte « Arbignon »

Le secteur « Dailles Sud » a été renommé « Arbignon »

ARE 6153.4.049

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

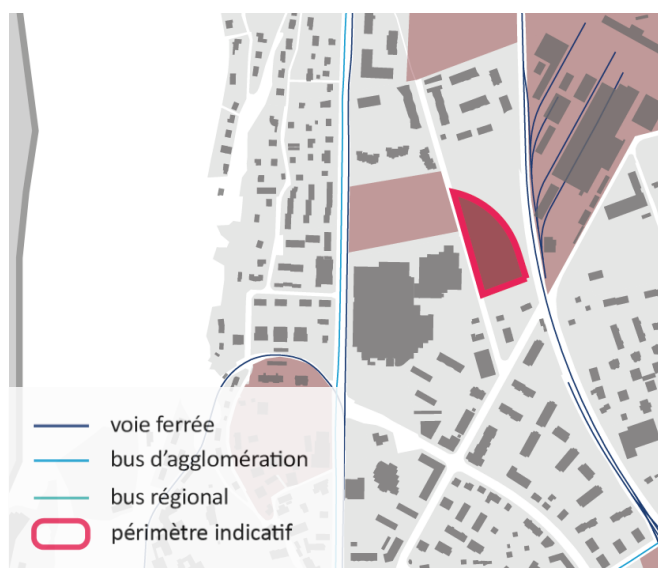
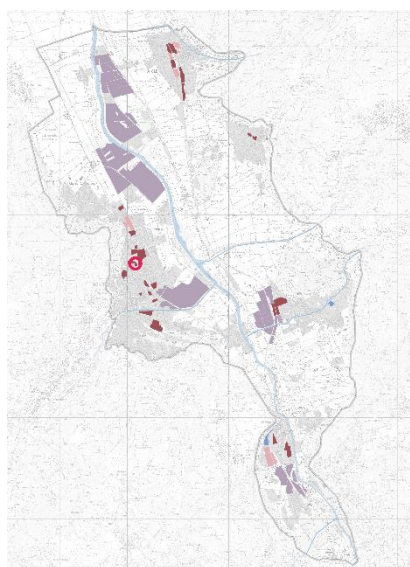
Priorité C5(1)/A4/B3

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Monthey

-



Description de la mesure

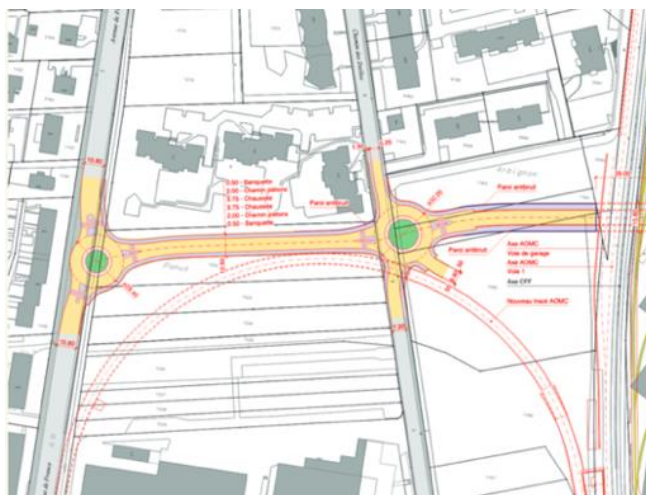
Situation actuelle

Le site « Arbignon » est situé au nord de la ville de Monthey, entre un centre commercial et la nouvelle halte AOMC.

La surface brute de terrain est de 10'000 m².

Il est affecté en zone mixte, aujourd'hui occupé par des terrains non bâtis.

La future halte AOMC « Clos-Donroux » se situe sur le site.



Projet de modification de la ligne de train sur le secteur et des routes en bordure nord du secteur.



Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 1.0 ha dense et qualitatif à proximité de la nouvelle gare, dans un secteur qui va voir fortement évoluer les équipements (rail, routes).

Densité moyenne d'environ 220 à 250 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec intégration de la halte ferroviaire et de l'interface de mobilité.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Arbignon », anciennement « Dailles Sud » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA3 et PA4. Le projet étant lié à la modification du train et à la modification de la route, il est en attente de ces coordinations et travaux. Pour cette raison et par suite d'une nouvelle priorisation de l'ensemble des mesures communales, il a été reprogrammé en C.

Le périmètre du projet a été modifié, tenant compte du tracé de la nouvelle ligne de train.

Opportunité et utilité

Opportunité	Secteur de réserves en zone à bâtir situé au cœur de Monthey. Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité d'une nouvelle gare.
Référence au besoin d'action	Urbanisation vers l'intérieur
Référence aux objectifs stratégiques	<p>1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.</p> <p>3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.</p> <p>4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.</p> <p>7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.</p> <p>13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.</p> <p>41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.</p> <p>44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.</p> <p>45. Réduire la consommation énergétique.</p>
Référence aux critères d'efficacité	CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone mixte sans habitat	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification, mixité</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	0	220 à 250 (IBUS 1.3 à 1.5)	+250
Habitants	0	125	+125
Emplois	0	125	+125
Total	0	250	+250

Pour les mesures en priorité C, le nombre d'habitants et d'emplois sera encore précisé dans les futures générations de projet.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Etat actuel

Etat futur (2040)

Qualité de la desserte TP

C

B (Ms.3)

Pour les mesures en priorité C, les autres aspects seront définis ultérieurement.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
2035	2040	2045
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)	250 (100%)	

Actions à mener

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

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS : C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat C2. Qualité des zones à bâtir C5. Agglomérations D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne E3. Approvisionnement en énergie
Etat de la coordination	Coordination réglée
Conformité à traiter lors de la mise en oeuvre :	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input checked="" type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : -

Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 12

Pôle d'urbanisation mixte « Clos-Donroux / Gessimo »

ARE 6153.4.050

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

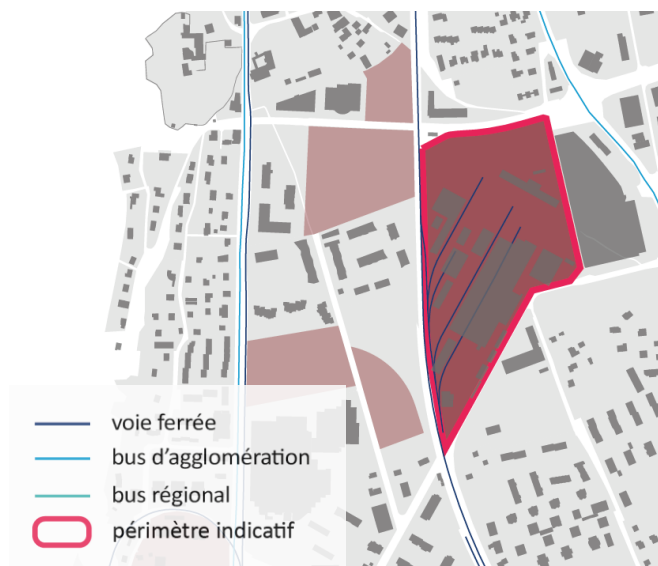
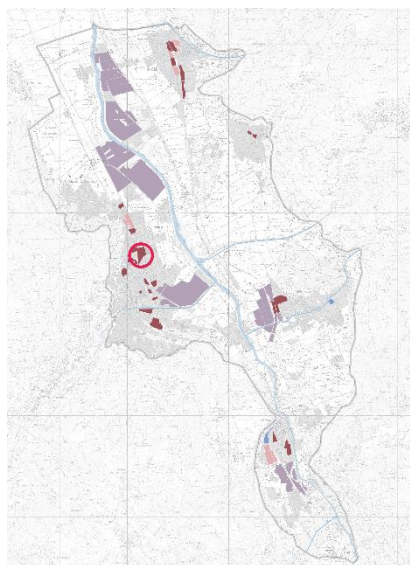
Priorité C5(2)/A4/B3

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Monthey et Collombey-Muraz

-



Description de la mesure

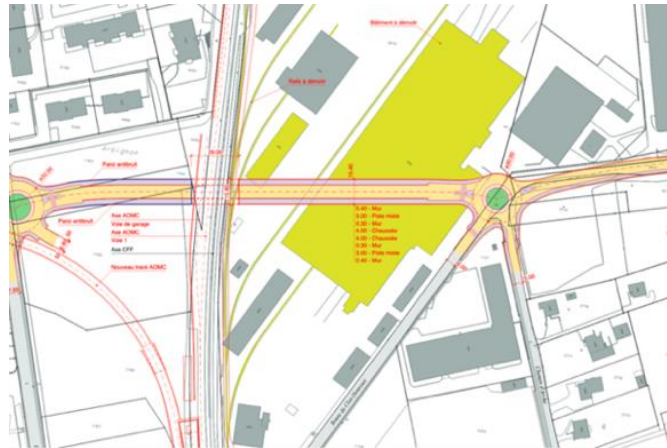
Situation actuelle

Le site « Clos Donroux » est situé au nord de la ville de Monthey, sur le site d'une friche industrielle.

La surface brute de terrain est de 81'000 m² (Monthey 55'000 m², Collombey-Muraz 26'000 m²).

Il est affecté en zone industrielle, aujourd'hui occupé par une friche industrielle utilisée comme entrepôts et pépinière d'entreprises, dans l'attente de sa requalification. Le site est géré par la société Gessimo SA, propriété de la ville de Monthey.

La future halte AMOC « Clos-Donroux » se situe en bordure du site.



Projet de modification de la ligne de train sur le secteur et des routes en bordure nord du secteur.



Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 8.1 ha dense et qualitatif à proximité de la nouvelle gare, dans un secteur qui va voir fortement évoluer les équipements (rail, routes).

Activités secondaires, tertiaires administratives et d'utilité publique. L'option d'accueillir du logement sur ce site n'est plus prioritaire, mais pourra être requestionnée dans les étapes futures.

Cadre de vie de qualité, avec intégration de la halte ferroviaire et de l'interface de mobilité.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Clos-Donroux / Gessimo », est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4. Le projet étant lié à la modification du train et à la requalification de la route, il est en attente de ces coordinations et travaux. Pour cette raison et par suite d'une nouvelle priorisation de l'ensemble des mesures communales, il a été reprogrammé en C.

Opportunité et utilité

Opportunité	Secteur de friche en zone à bâtir situé au cœur de l'espace urbain Monthey-Collombey. Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité d'une nouvelle gare.
Référence au besoin d'action	Urbanisation vers l'intérieur
Référence aux objectifs stratégiques	<p>1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.</p> <p>3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.</p> <p>4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.</p> <p>7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.</p> <p>13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.</p> <p>41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.</p> <p>44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.</p> <p>45. Réduire la consommation énergétique.</p>
Référence aux critères d'efficacité	CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement vers l'intérieur du milieu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone industrielle	Zone d'activités mixtes et zones d'utilité publique	<i>Requalification, densification</i>
Densité cible (hab + empl/ha)	8	150	+92
Habitants	0	-	-
Emplois	64	1'215	+1'151
Total	64	1'215	+1'151

Pour les mesures en priorité C, le nombre d'habitants et d'emplois sera encore précisé dans les futures générations de projet.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
Qualité de la desserte TP	C	B/C

Pour les mesures en priorité C, les autres aspects seront définis ultérieurement.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
2035	2040	2045
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)	1'215 (100%)	

Actions à mener

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

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS	<p>La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :</p> <ul style="list-style-type: none"> C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat C2. Qualité des zones à bâtir C4 Pôles de développement et zones d'activités économiques C5. Agglomérations C8. Installations d'intérêt public D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne E3. Approvisionnement en énergie
Etat de la coordination	Coordination réglée
Conformité à traiter lors de la mise en oeuvre :	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 14

Pôle d'urbanisation mixte « Monthey Gare »

ARE 6153.4.052

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/A4/A3 – tâche permanente

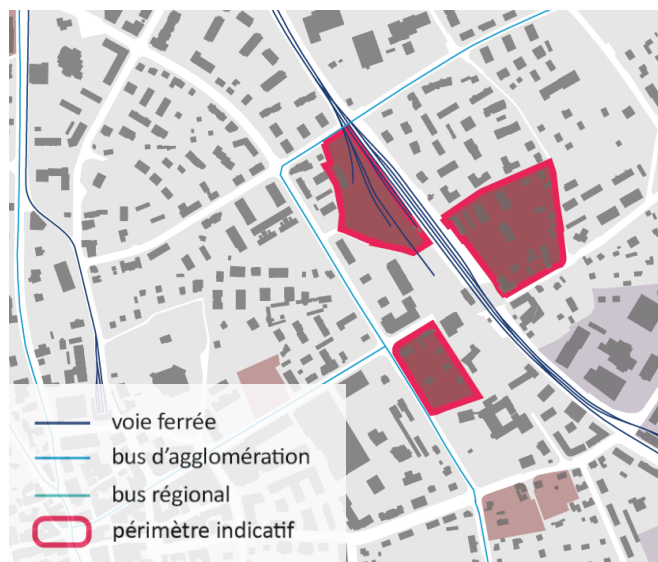
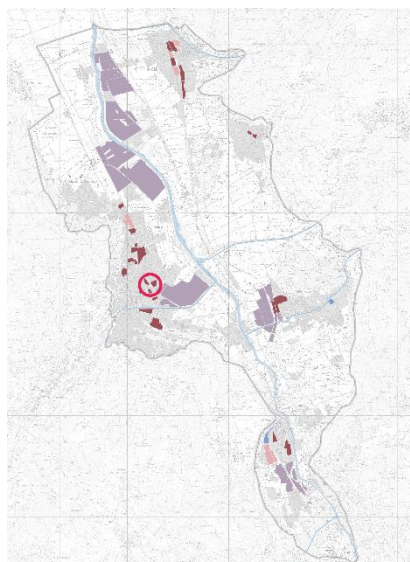
Etude de plan d'affectation réalisée via le plan d'affectation communal et pour certains sous-secteurs au travers de plans spéciaux. Enquête publique prévue en 2025. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2028).

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Monthey

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Monthey Gare » est situé à l'est du centre-ville de Monthey, en bordure de la gare.

La surface brute de terrain est de 49'000 m².

Il est affecté en zone d'habitation, aujourd'hui occupé par des terrains partiellement bâtis, et occupés par de l'habitation.

Les espaces publics sont peu qualifiés, dans un site au cœur de Monthey.

Buts et contenu de la mesure

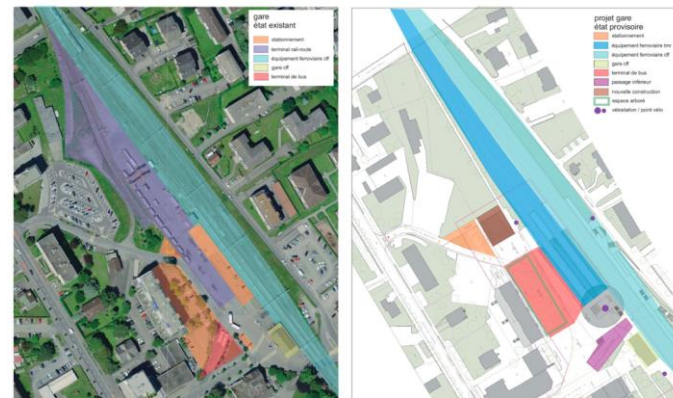
Pôle d'urbanisation mixte de 4.9 ha dense et qualitatif à proximité immédiate de la gare de Monthey. Ce secteur doit constituer une centralité mixte.

Densité moyenne d'environ 220 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec intégration de l'interface de mobilité et aménagement d'espaces publics de qualité en lien avec ce nœud de mobilité quotidienne.

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

Le projet devra tenir compte du projet de raccordement de Monthey à la ligne du Simplon et de liaison Monthey - Bex par voie métrique.



En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Monthey Gare » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4. La complexité du projet explique l'allongement de la procédure d'affectation en cours.

Le périmètre de projet a été redéfini en excluant les espaces liés à l'interface gare et les bâtiments existants qui seront maintenus, mais en intégrant des parcelles faiblement bâties au sud et à l'est de la gare.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur de terrains sous-utilisés en zone à bâtir, situé à proximité du centre de Monthey.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et en bordure de la gare de Monthey.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

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

- 3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
- 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
- 7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
- 13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
- 41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.
- 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
- 45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'habitation de moyenne et forte densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification, mixité</i>
Densité cible (hab + empl/ha)	70	220 (IBUS 1.3)	+130
Habitants	300	650	+350
Emplois	40	250	+210
Total	340	900	+560

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	A	A
<i>Accessibilité MD</i>	<i>Bandes cyclables</i>	<i>Voie verte</i> <i>Réseau cyclable principal</i> <i>Passage inférieur</i>
<i>Stationnement vélos</i>	425 à 475 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Valoriser les potentiels liés à la requalification de la route du Tonkin, la suppression du passage à niveau reliant la rue du Closillon et l'avenue de la Gare ainsi que la voie verte reliant le centre-ville de Monthey aux berges du Rhône.	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 80% (type de localisation C) 	

	Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public).
	Eventuellement intégrer au projet du stationnement public et P+R.
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : Ms.3, Ms4, Ms.5, PM.5, P.VSR.B.4 PA4 : MD.VV, Ms.1, Ms.2, MS.3, Ms.5, TP.2, ME.1
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Avenue verte partagée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs Avenue de la gare et Avenue de l'Europe. <p>Espace public de qualité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 4'100 m² en pleine terre. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. <p>Paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure radiale liée au cône alluvial d'origine par des éléments de trame verte. <p>Arborisation et végétation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte min 50%. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables). <p>Constructions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires. - Parkings souterrains en priorité sous les immeubles. - Places de stationnement extérieures perméables et plantées. - La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.
<i>Energie</i>	Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée.

PAC eau/eau admises, sol/eau interdites. Réseau thermique implanté dans le périmètre. Favoriser une alimentation du réseau tritube, exploitant des retours à basse température.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
<i>En cours</i>	<i>2028</i>	<i>2030</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>	512 (50%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>	513 (50%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>		-

Actions à mener

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

Accompagner les acteurs privés dans la mise en oeuvre des mesures d'intégration (aménagement extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2028-2032).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDC VS</i>	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS : C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat C2. Qualité des zones à bâtir C5. Agglomérations D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne E3. Approvisionnement en énergie
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination réglée
<i>Conformité à traiter lors de la mise en oeuvre :</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : -

Compensation : -

Références

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

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

Etude Test, Monthey et CFF.

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 16

Pôle d'urbanisation mixte « Vieux Collège »

Le secteur « Avenue de la Gare Nord » a été renommé « Vieux Collège »

ARE 6153.4.054

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/B4/C3 – tâche permanente

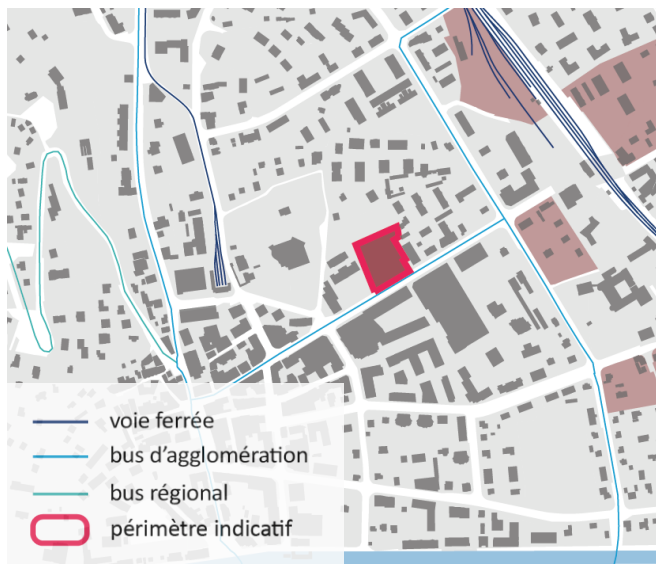
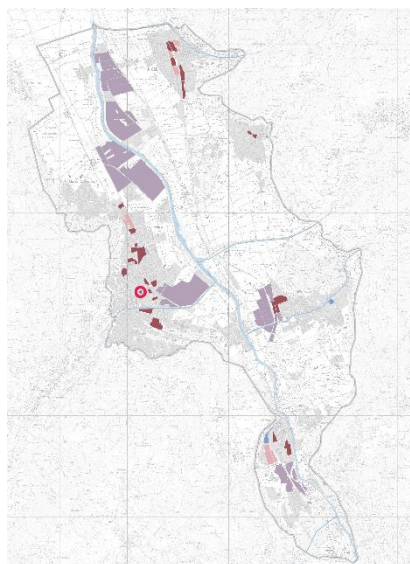
Etude de plan d'affectation réalisée via le plan d'affectation communal. *Enquête publique prévue en 2025. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2028).*

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Monthey

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Vieux Collège » est situé au centre-ville de Monthey, le long de l'avenue de la Gare, entre le centre historique et la gare.

La surface brute de terrain est de 5'000 m².

Il est affecté en zones d'habitation et d'intérêt public, aujourd'hui non bâti.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 0.5 ha dense et qualitatif à proximité immédiate de la gare de Monthey.

Densité moyenne d'environ 220 habitants et emplois par ha.

Quartier urbain dense et mixte offrant une bonne qualité de vie et valorisant sa centralité en associant densité et mixité.

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

Développement depuis la génération précédente

« Vieux-Collège » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4. La complexité du projet explique l'allongement de la procédure d'affectation en cours.

Le périmètre a été modifié pour se recentrer sur la parcelle de l'ancien collège.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur de terrains sous-utilisés en zone à bâtir, situé à proximité du centre de Monthey et de la gare.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et au cœur de Monthey.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.
3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'habitation de forte densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification, mixité</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	0	220 (IBUS 1.3)	+220
Habitants	-	55	+55

Emplois	-	55	+55
Total	-	110	+110

Pour les mesures en priorité C, le nombre d'habitants et d'emplois sera encore précisé dans les futures générations de projet.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	<i>B</i>	<i>A/B</i>
<i>Accessibilité MD</i>	<i>Bandes cyclables</i>	<i>Voie verte</i> <i>Réseau cyclable principal</i> <i>Passage inférieur</i>
<i>Stationnement vélos</i>	50 à 60 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Valoriser les potentiels liés à proximité de la gare et la voie verte reliant le centre-ville de Monthey aux berges du Rhône.	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 80% (type de localisation C) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public).	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : PM.5, PA4 : MD.VV, Ms.5, TP.2	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Avenue verte partagée : <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs Avenue de la gare. Espace public de qualité <ul style="list-style-type: none"> - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. Paysage <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure radiale liée au cône alluvial d'origine par des éléments de trame verte. Arborisation et végétation <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. 	

- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte min 50%.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires.
- Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée.

PAC eau/eau admises, sol/eau interdites. Réseau thermique implanté dans le périmètre. Favoriser une alimentation du réseau tritube, exploitant des retours à basse température.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
<i>En cours</i>	<i>2028</i>	<i>2030</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>	125 (100%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>		-
Actions à mener	<p><i>Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité (en cours).</i></p> <p><i>Accompagner les acteurs privés dans la mise en oeuvre des mesures d'intégration (aménagement extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2028-2032).</i></p>	

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDC VS</i>	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS : C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat C2. Qualité des zones à bâtir C5. Agglomérations D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne E3. Approvisionnement en énergie
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination réglée
<i>Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : - Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 17

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

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

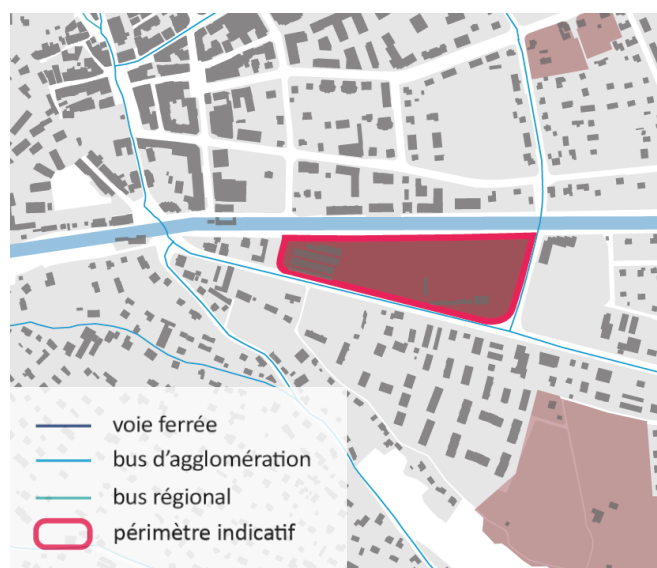
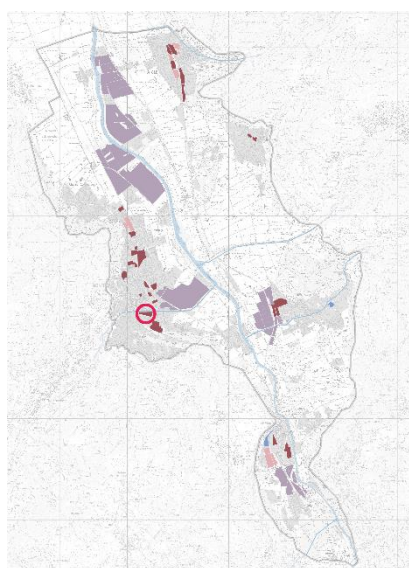
Priorité C5(1)/C4/B3

Instance responsable et pilote

Monthey

Autres instances concernées

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Au-delà du Pont » est situé au sud de la ville de Monthey, le long de l'un des principaux axes routiers.

La surface brute de terrain est de 38'000 m².

Il est affecté en zone d'intérêt public, aujourd'hui occupé par des parkings publics et des terrains de sports qui seront à terme relocalisés sur le complexe sportif du Verney.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 3.8 ha dense et qualitatif à proximité immédiate de la gare de Monthey.

Densité moyenne d'environ 220 à 250 habitants et emplois par ha.

Quartier urbain dense et mixte offrant une bonne qualité de vie et valorisant sa centralité en associant densité et mixité.

En bordure de la Vièze, intégration avec la trame paysagère verte et bleue.

Développement depuis la génération précédente

« Au-delà du Pont » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4. Par suite d'une nouvelle

priorisation de l'ensemble des mesures communales, il a été reprogrammé en C.

Opportunité et utilité

Opportunité	Secteur de terrains sous-utilisés en zone à bâtir, situé à proximité du centre de Monthey. Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et au cœur de Monthey.
Référence au besoin d'action	Urbanisation vers l'intérieur
Référence aux objectifs stratégiques	<ol style="list-style-type: none"> 1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics. 3. Améliorer la qualité de l'urbanisation. 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville. 7. Développer la proximité pour la vie au quotidien. 13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce. 41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores. 42. Protéger contre les dangers naturels. 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains. 45. Réduire la consommation énergétique.
Référence aux critères d'efficacité	CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'installations publiques	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification, mixité</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	0	220 à 250 (IBUS 1.3 à 1.5)	+250
Habitants	0	665	+665
Emplois	0	285	+285
Total	0	950	+950

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	Etat actuel	Etat futur (2040)
Qualité de la desserte TP	C	C

Pour les mesures en priorité C, les autres aspects seront définis ultérieurement.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
2035	2040	2045
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)	950 (100%)	

Actions à mener

Etudier la programmation, l'intégration urbaine et environnementale, ainsi que les incidences sur la mobilité (schéma directeur ou image directrice).

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS : C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat C2. Qualité des zones à bâtir C5. Agglomérations D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne E3. Approvisionnement en énergie
Etat de la coordination	Coordination réglée
Conformité à traiter lors de la mise en oeuvre :	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input checked="" type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 18

Pôle d'urbanisation mixte « Halte de Collombey-le-Grand »

ARE 6153.4.056

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité B5/B4

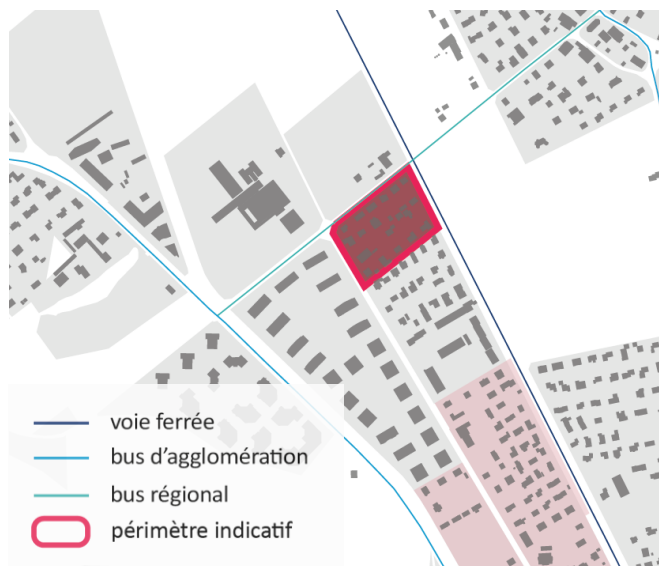
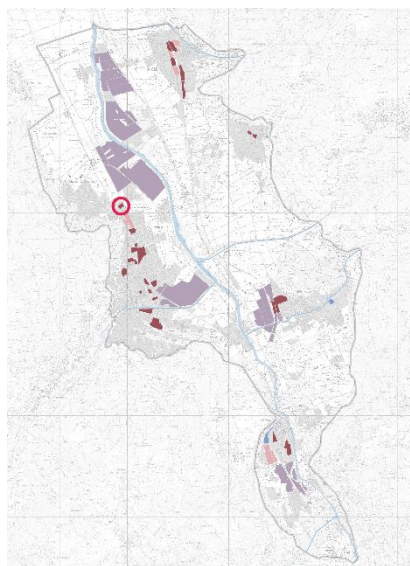
Etude de plan d'affectation réalisée via le plan d'affectation communal. *Enquête publique prévue en 2026. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2028).*

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Collombey-Muraz

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Halte de Collombey-le-Grand » est situé à Collombey-le-Grand, à côté de la halte CFF, à proximité du cœur historique de Collombey-le-Grand et en bordure du périmètre d'urbanisation.

Les infrastructures sportives et le complexe scolaire (cycle d'orientation) de la commune sont situés à environ 150 mètres du secteur.

La surface brute de terrain est de 17'000 m².

Il est affecté en zone d'habitation, aujourd'hui occupé par des villas individuelles.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 1.7 ha dense et qualitatif à proximité immédiate de la halte de train. Ce secteur doit constituer une centralité mixte.

Densité moyenne d'environ 120 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec intégration de l'interface de mobilité et accueil de services et petits commerces.

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

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Halte de Collombey-le-Grand » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4. La chronologie du projet est en lien avec le réaménagement de la halte qui a pris du retard.

Le secteur est à développer en même temps que la nouvelle halte CFF, afin de requalifier ses abords et d'offrir des commerces et services aux usagers des transports publics.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur de terrains peu denses en zone à bâtir, situé dans une polarité secondaire.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé, en bordure d'une gare et à proximité du centre de Collombey-le-Grand.

Par ailleurs, la proximité avec Collombey-le-Grand (350m) permet de servir de centralité secondaire à une partie du territoire qui en est dépourvue. L'augmentation de la densité du secteur doit permettre de faire muter ce secteur actuellement constitué de villas individuelles vers une typologie d'habitat plus urbain exemplaire dans le domaine énergétique. Offrir au secteur une protection contre les nuisances sonores par un front bâti qui permet également le développement de commerces et de services au rez de chaussée.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

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

3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.

4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.

7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.

13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.

41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.

42. Protéger contre les dangers naturels.

- 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
- 45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'habitation de faible densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification, mixité</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	51	120 (IBUS 0.75)	+69
Habitants	44	163	+119
Emplois	17	41	+24
Total	61	204	+143

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	<i>D</i>	<i>C (PM.4)</i>
<i>Accessibilité MD</i>	<i>Zone 30 et bandes cyclables</i>	<i>Zone 30 et bandes cyclables Réseau cyclable principal</i>
<i>Stationnement vélos</i>	<i>100 à 130 places, conformément à la norme VSS 40 065</i>	
<i>Accessibilité TIM</i>	<i>Aucun changement significatif</i>	
<i>Stationnement TIM</i>	<i>Selon norme VSS 40 281</i> <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 80% (type de localisation C) <i>Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)</i>	
<i>Plan de mobilité</i>	<i>Pas nécessaire</i>	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	<i>PA5 : Ms.3, PM.4</i> <i>PA4 : Ms.3, Ms.7, PM.4</i>	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<i>Avenue verte partagée</i> <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs sur la route de Collombey-le-Grand. <i>Espace public de qualité</i>	

- Intégrer un espace public au développement du site, min. 1'700 m² en pleine terre.
- Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs.

Paysage

- Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte.
- Créer une transition de qualité entre le quartier et les espaces agricoles et naturels.

Arborisation et végétation

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte min 50%.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires.
- Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les bâtiments à performance énergétique élevée.

Favoriser une alimentation du réseau thermique tritube, exploitant des retours à basse température (réseau déjà au bord du quartier).

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
<i>En cours</i>	<i>2028</i>	<i>2036</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-

<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>	-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>	-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>	143 (100%)-

Actions à mener

Etudier les possibilités de densification (principes, orientations).

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDc VS</i>	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS : C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat C2. Qualité des zones à bâtir C5. Agglomérations D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne E3. Approvisionnement en énergie
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination réglée
<i>Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input checked="" type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : - Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 19

Pôle d'urbanisation mixte « Gare de Collombey »

ARE 6153.4.057

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/B4 – tâche permanente

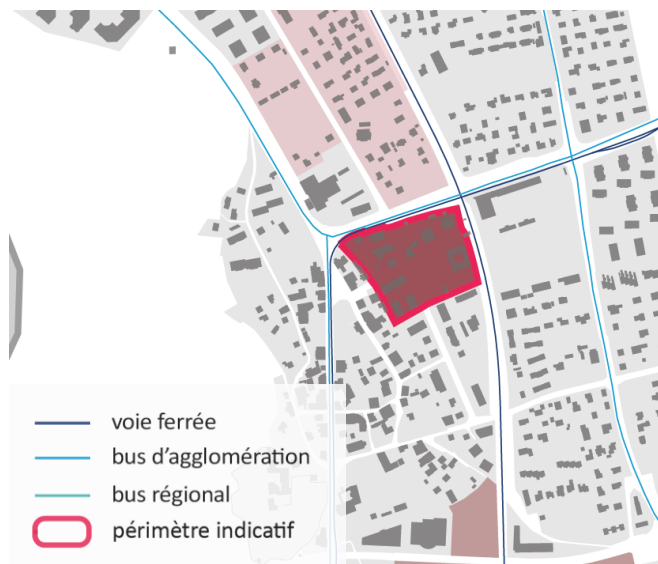
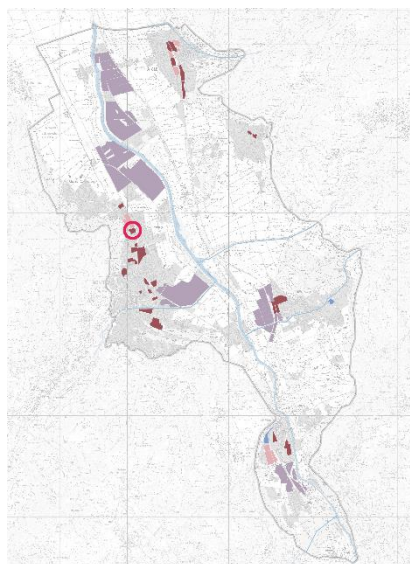
Etude de plan d'affectation réalisée via le plan d'affectation communal. *Enquête publique prévue en 2026. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2028).*

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Collombey-Muraz

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Gare de Collombey » est situé au nord de Collombey, à côté de la future gare CFF et TPC, à proximité du cœur historique de Collombey et au cœur du périmètre d'urbanisation.

Le site est également proche d'une école et des services.

La surface brute de terrain est de 23'000 m².

Il est affecté en zone d'habitation, aujourd'hui occupé par des logements, des commerces, une école spécialisée et des bâtiments agricoles.

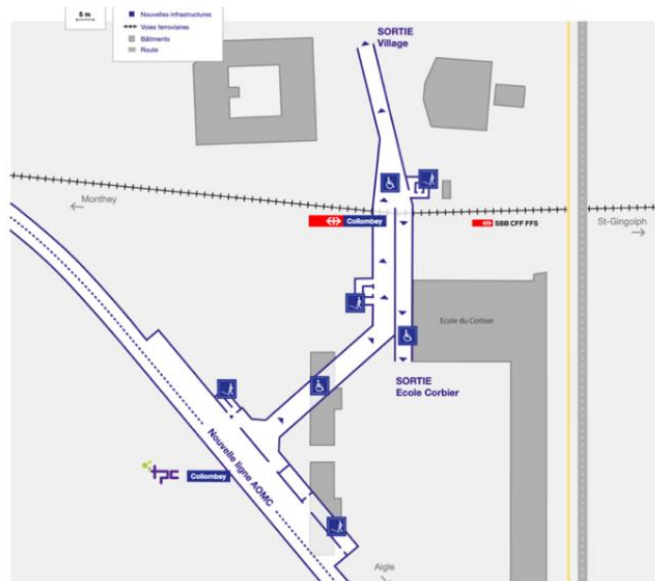
Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 2.3 ha dense et qualitatif à proximité immédiate de la halte de train. Ce secteur doit renforcer la centralité mixte.

Densité moyenne d'environ 180 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec intégration de l'interface de mobilité (trains, bus, vélos) et accueil de services et petits commerces en lien avec la gare et l'espace rue.

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



Le projet de plan d'affectation devra tenir compte du projet d'extension de la gare, y inclus l'éventuel raccordement à la ligne du Simplon.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Gare de Collombey » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur de terrains peu denses en zone à bâtir, situé dans une polarité.

Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé, en bordure d'une gare et à proximité du centre de Collombey.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics
3. Améliorer la qualité de l'urbanisation

- 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
- 7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
- 13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
- 41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.
- 42. Protéger contre les dangers naturels.
- 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
- 45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'habitation de moyenne densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification, mixité</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	72	180 (IBUS 1.1)	+108
Habitants	86	290	204
Emplois	80	124	44
Total	166	414	248

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	C	A/B
<i>Accessibilité MD</i>	Zone 30	Voie verte Réseau cyclable principal
<i>Stationnement vélos</i>	200 à 250 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Valoriser les potentiels liés au réaménagement de la rue de St-Didier et de la rue des Dents-du-Midi (RC302)	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 80% (type de localisation C) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	

<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : Ms.3, , PM.7, PA4 : VSR.1, MD.VV, Ms.1, Ms.2, Ms.3	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Espace public de qualité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 2'300 m² en pleine terre. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. <p>Paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte. <p>Arborisation et végétation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte min 50%. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables). <p>Constructions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires. - Parkings souterrains en priorité sous les immeubles. - Places de stationnement extérieures perméables et plantées. - La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate. 	
<i>Energie</i>	<p>Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée.</p> <p>Réseau thermique déjà en place dans le quartier.</p> <p>Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.</p>	

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
<i>En cours</i>	<i>2028</i>	<i>2036</i>

<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>	-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>	-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>	-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>	248 (100%)

Actions à mener

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

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

Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2028-2036).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDc VS</i>	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS : C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat C2. Qualité des zones à bâtir C5. Agglomérations D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne E3. Approvisionnement en énergie
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination réglée
<i>Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : - Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 20

Pôle d'urbanisation mixte « Les Vergers Est »

ARE 6153.4.058

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/A4 – tâche permanente

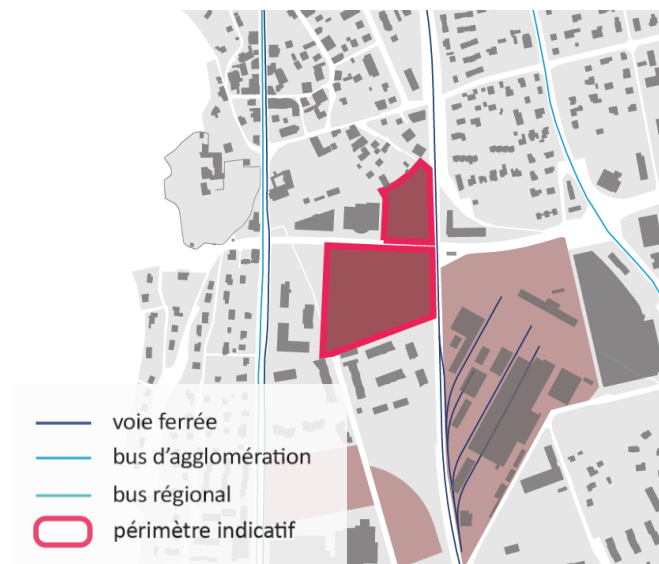
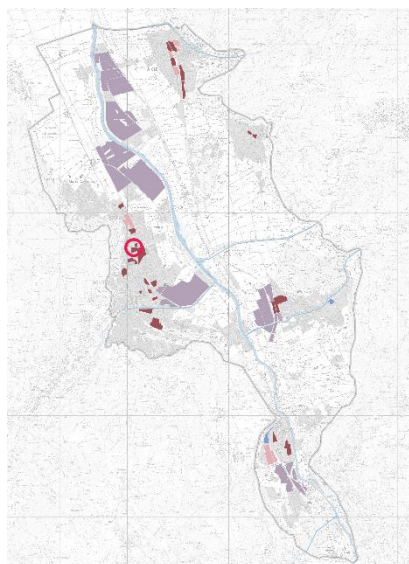
Etude de plan d'affectation en cours. Enquête publique prévue en 2025. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2028).

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Collombey-Muraz

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Les Vergers Est » est situé au sud de Collombey, en direction de Monthey, à proximité du cœur historique de Collombey et au cœur du périmètre d'urbanisation.

La surface brute de terrain est de 32'000 m².

Il est affecté en zone d'habitation, aujourd'hui occupé par des terrains non bâtis.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 3.2 ha dense et qualitatif à proximité immédiate de la halte de train.

Densité moyenne d'environ 200 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec intégration de la relation au bâti existants et notamment au bourg de Collombey. Intégrer un espace public conséquent et de qualité qui répond aux besoins des nombreux habitants futurs du secteur en privilégiant des surfaces perméables et une couverture arborée suffisante afin de contrer les effets des îlots de chaleurs urbains

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente « Les Vergers Est » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans les PA2, PA3 et PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité Secteur de réserves en zone à bâtir, situé dans une polarité.
Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité du centre de Collombey.

Référence au besoin d'action Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.
3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.
13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.
42. Protéger contre les dangers naturels.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'habitation de moyenne et forte densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification, mixité</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	0	200 (IBUS 1.2)	+200
Habitants	-	512	+512
Emplois	-	128	+128
Total	-	640	+640

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	C	B/C
<i>Accessibilité MD</i>	<i>Piste cyclable</i>	<i>Voie verte</i> <i>Réseau cyclable principal</i>
<i>Stationnement vélos</i>	325 à 375 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Valoriser les potentiels liés au réaménagement de la rue de St-Didier et de la rue des Dents-du-Midi (RC302)	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 90% (type de localisation D) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : PM.6, PA4 : VSR.1, Ms.1, Ms.2, Ms.6, MD.VV	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Espace public de qualité <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 3'200 m² en pleine terre. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. - Qualifier les limites d'urbanisation en améliorant les franges urbaines en lien direct avec le cœur agricole Paysage <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte. Arborisation et végétation <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte min 50%. 	

- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires.
- Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les bâtiments à performance énergétique élevée.

PAC eau/eau et sol/eau interdites. Favoriser une alimentation du réseau thermique tritube, exploitant des retours à basse température (réseau déjà à proximité).

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
<i>En cours</i>	<i>2028</i>	<i>2030</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>	640 (100%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>		-

Actions à mener

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

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

Accompagner les acteurs privés dans la mise en oeuvre des mesures d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2026-2030).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C2. Qualité des zones à bâtir

- C5. Agglomérations
- D1. Transports publics
- D5. Mobilité douce quotidienne
- E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 22

Pôle d'urbanisation mixte « Saint-Maurice Gare »

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5 – tâche permanente

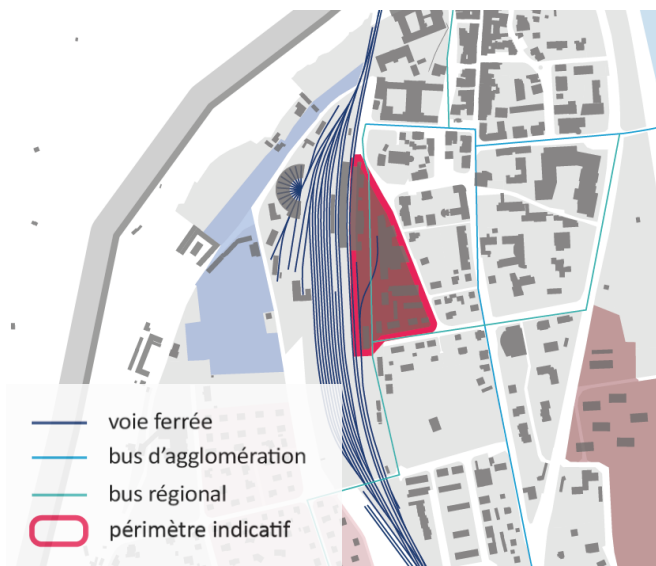
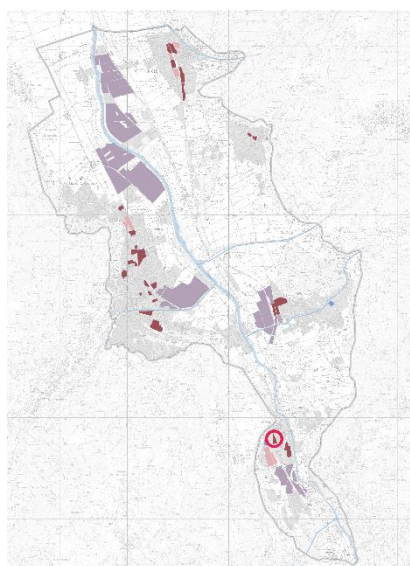
Etude de faisabilité réalisée. Organisation en cours d'un concours d'architecture prévu en 2024-2025. L'affectation sera modifiée en parallèle si nécessaire, avec enquête publique prévue en 2025/26. La réalisation du quartier est envisagée dès 2026 pour la partie conforme au plan d'affectation en vigueur et pour les autres parties, dès le plan d'affectation révisé (au plus tôt en 2027/28).

Instance responsable et pilote

St-Maurice

Autres instances concernées

Canton du Valais



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « St-Maurice Gare » est situé à l'est de la gare et au sud du centre historique. Il s'articule autour de la place de la gare.

Il est composé d'un tissu mixte englobant les constructions ferroviaires, dont les entrepôts, l'ancien arsenal et la poste bordant les voies.

Le site fait partie du noyau ISOS, avec un objectif de sauvegarde *C* dans lequel est demandée une sauvegarde du caractère et suggérée une attention particulière pour l'intégration des constructions nouvelles.

La surface brute de terrain est de 22'000 m².

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'habitation et d'installations publiques. Il est occupé par des bâtiments d'habitation et d'activités dont l'arsenal et certains dépôts plus utilisés.

Buts et contenu de la mesure	<p><i>Pôle d'urbanisation mixte de 2.2 ha autour de la place de la Gare, intégré avec la gare et sa fonction de point d'entrée dans la ville et interface majeure de mobilité.</i></p> <p><i>Projet d'intégrer au site les nouveaux locaux de la Haute Ecole Pédagogique (HEP) du Valais, ainsi que du logement et des activités tertiaires (services, tertiaire administratif, commerces).</i></p> <p><i>Densité moyenne d'environ 250 habitants et emplois par ha sur les parcelles privées, hors HEP. La HEP représente un programme d'environ 6'000 m² de surface de plancher. Avec la HEP, la densité est d'environ 170 habitants et emplois par ha.</i></p> <p>Cadre de vie de qualité, avec gestion de la transition entre le noyau ISOS et les quartiers d'habitation et mixtes.</p> <p>En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.</p>
-------------------------------------	--

Développement depuis la génération précédente Nouvelle mesure

Opportunité et utilité

Opportunité	<p>Secteur peu dense avec habitation et bâtiments d'activités très peu utilisés, situé au cœur du milieu bâti de Saint-Maurice.</p> <p>Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité directe de la gare de Saint-Maurice. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.</p>
Référence au besoin d'action	Urbanisation vers l'intérieur
Référence aux objectifs stratégiques	<ol style="list-style-type: none"> 1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics. 3. Améliorer la qualité de l'urbanisation. 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville. 7. Développer la proximité pour la vie au quotidien. 13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce. 41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores. 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains. 45. Réduire la consommation énergétique.
Référence aux critères d'efficacité	CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'installations publique et zone d'habitation de moyenne densité	Habitat, installations publiques et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification et mixité</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	77	170	+93
Habitants	50	224	+174
Emplois	60	150	+90
Total	170	374	+264

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	A	A
<i>Accessibilité MD</i>	-	<i>Réseau cyclable principal</i>
<i>Stationnement vélos</i>	150 à 200 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max. 100% - Activités : max. 80% (type de localisation C) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public). Intégrer le stationnement P+R.	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : PM.8	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Avenue verte partagée : <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs sur l'avenue de la Gare. Espace public de qualité <ul style="list-style-type: none"> - Espace public communal et CFF à intégrer au développement du site « place de la gare » - Intégrer un espace public au développement du site, min. 2'300 m² en pleine terre. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. 	

Paysage

- Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte.

Arborisation et végétation :

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte min 50%.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires.
 - Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
 - Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée, mais haute température pour les anciens.

PAC sol/eau admises. Déploiement du réseau thermique prévu à court terme – favoriser une alimentation du réseau tritube dans les secteurs à construire, exploitant des retours à basse température.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2023	2027	2027
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		66 (25%)
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		132 (50%)

*Habitants et emplois supplémentaires
planifiés 2032-2036 (B)* 66 (25%)

*Habitants et emplois supplémentaires
planifiés après 2036 (C)* -

Actions à mener Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité (en cours).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C2. Qualité des zones à bâtir
- C3. Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques
- C5. Agglomérations
- C8. Installations d'intérêt public
- D1. Transports publics
- D5. Mobilité douce quotidienne
- E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Etude de faisabilité urbanistique et architecturale, avec volet mobilité et transport

PUM 23

Pôle d'urbanisation mixte « Les Iles »

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

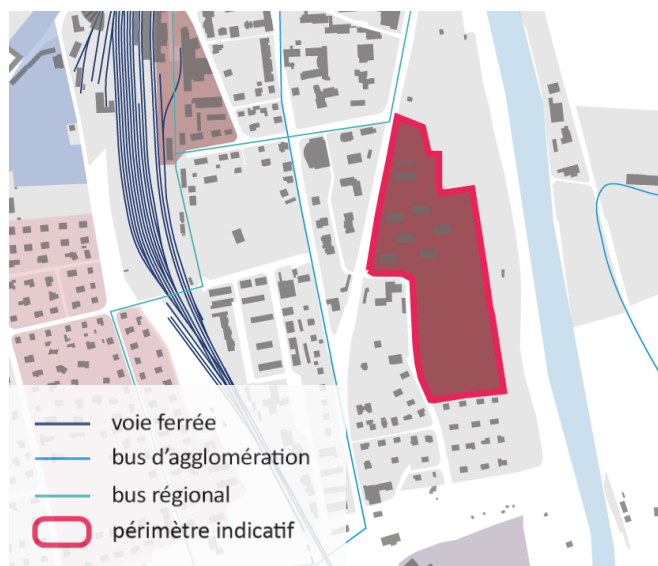
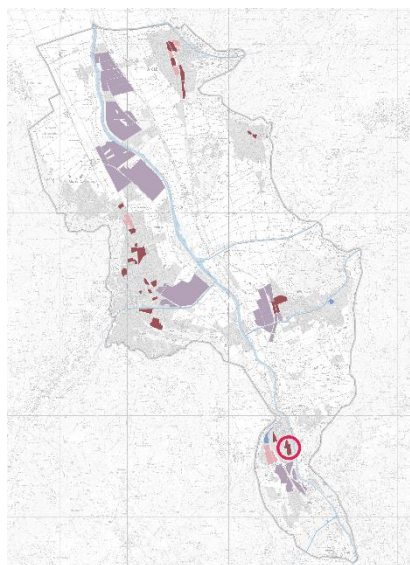
Priorité A5 – tâche permanente

Instance responsable et pilote

St-Maurice

Autres instances concernées

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Les Iles » est situé à l'est de la ville de Saint-Maurice.

Il est composé d'un tissu résidentiel partiellement bâti.

La surface brute de terrain est de 59'000 m².

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'habitation de moyenne densité. Le quartier est orienté sur lui-même et manque de lien avec le reste du tissu urbain.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 5.9 ha, créant un lien avec la rue urbaine probablement au travers de rez actifs et en synergie avec une requalification de l'axe routier en « avenue verte partagée ».

Densité moyenne d'environ 200 habitants et emplois par ha.

Cadre de vie de qualité, avec variété d'implantations et diversité des aménagements extérieurs.

Gestion des questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc.

En bordure du Rhône, intégration avec les trames paysagères vertes et bleues.

Développement depuis la génération précédente Nouvelle mesure

Opportunité et utilité

Opportunité	<p>Secteur peu dense et réserves en zone à bâtir situés à proximité du centre de Saint-Maurice.</p> <p>Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité directe des écoles et services de Saint-Maurice. Ce site profite également d'une proximité à la gare (700 m) qu'il s'agit d'exploiter au maximum.</p>
Référence au besoin d'action	Urbanisation vers l'intérieur
Référence aux objectifs stratégiques	<p>1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.</p> <p>3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.</p> <p>4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.</p> <p>7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.</p> <p>13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.</p> <p>41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.</p> <p>44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.</p> <p>45. Réduire la consommation énergétique.</p>
Référence aux critères d'efficacité	CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'habitation de faible et moyenne densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification et mixité</i>
Densité cible(hab +empl/ha)	42	200 (IBUS 1.2)	+130
Habitants	250	900	+650
Emplois	-	300	+300
Total	250	1'200	+950

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	<i>B/C</i>	<i>B/C</i>
<i>Accessibilité MD</i>	<i>Bandes cyclables</i>	<i>Bandes cyclables Réseau cyclable principal</i>
<i>Stationnement vélos</i>	<i>540 à 590 places, conformément à la norme VSS 40 065</i>	
<i>Accessibilité TIM</i>	<i>Valoriser les potentiels liés au réaménagement de la route du Léman</i>	
<i>Stationnement TIM</i>	<p>Selon norme VSS 40 281</p> <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max. 100% - Activités : max. 90% (type de localisation D) <p>Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)</p>	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : VSR.2	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Avenue verte partagée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs sur la route du Léman <p>Espace public de qualité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. <p>Paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte. - Créer une transition de qualité entre le quartier et les espaces agricoles et naturels. <p>Arborisation et végétation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte à définir. 	

- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires.
- Parkings en priorité en ouvrage.
- .
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée.

PACs interdites. Déploiement du réseau thermique prévu à court-moyen terme – favoriser une alimentation du réseau tritube, exploitant des retours à basse température.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2028	2032	2034
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>	300 (30%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>	650 (70%)	

Actions à mener

Elaborer une vision directrice pour le quartier (étude de faisabilité).

Evaluer l'opportunité de développer le quartier en 1 ou plusieurs étapes.

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité, en 1 ou plusieurs étapes.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C2. Qualité des zones à bâtir

- C5. Agglomérations
- D1. Transports publics
- D5. Mobilité douce quotidienne
- E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

-

PUM 24

Pôle d'urbanisation mixte « Tovex »

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5 – tâche permanente

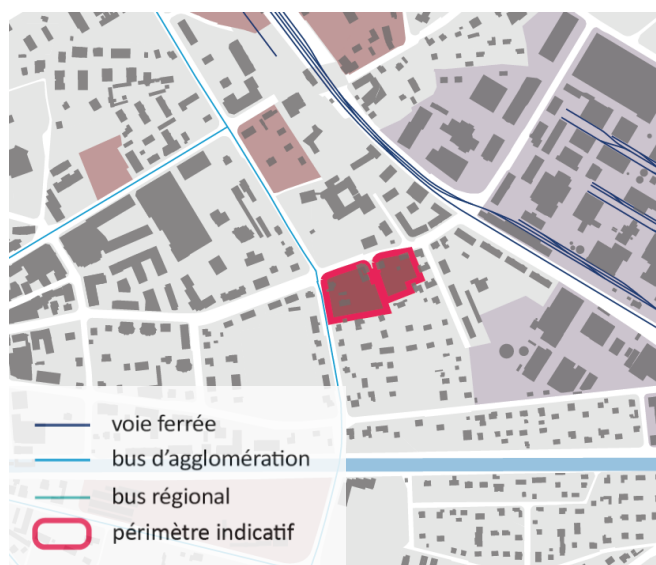
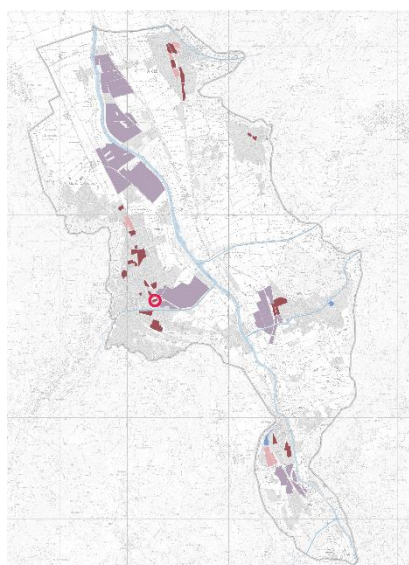
Etude de plan d'affectation réalisée dans un plan spécial, mais enjeux de mobilité en cours de consolidation. *Enquête publique prévue en 2027. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2028).*

Instance responsable et pilote

Monthey

Autres instances concernées

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Tovex » est situé à l'est du centre-ville de Monthey, à proximité de la Gare.

La surface brute de terrain est de 10'000 m².

Il est affecté en zones d'habitation, aujourd'hui occupé par des terrains partiellement bâtis, et occupés par de l'habitation et un parking.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 1.0 ha dense et qualitatif à proximité immédiate de la gare de Monthey.

Densité moyenne d'environ 180 habitants et emplois par ha.

Quartier urbain dense offrant une bonne qualité de vie et valorisant sa centralité en associant densité et mixité.

Développement depuis la génération précédente

Nouvelle mesure.

Opportunité et utilité

Opportunité	<p>Secteur sous utilisé en zone à bâtir situé à proximité du centre de Monthey.</p> <p>Le secteur est stratégique, car il se situe dans le territoire urbanisé et en continuité de l'urbanisation de Monthey.</p>
<i>Référence au besoin d'action</i>	Urbanisation vers l'intérieur
<i>Référence aux objectifs stratégiques</i>	<p>1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics.</p> <p>3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.</p> <p>4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.</p> <p>7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.</p> <p>13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.</p> <p>41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores.</p> <p>44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.</p> <p>45. Réduire la consommation énergétique.</p>
<i>Référence aux critères d'efficacité</i>	CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'habitation de faible densité	Habitat et activités tertiaires ou artisanales compatibles	<i>Densification, mixité</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	30	180 (IBUS 1.1)	+150
Habitants	30	140	+110
Emplois	-	80	+80
Total	30	220	+210

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	<i>B</i>	<i>B</i>
<i>Accessibilité MD</i>	<i>Piste cyclable</i>	<i>Piste cyclable</i>

<i>Stationnement vélos</i>	100 à 130 places, conformément à la norme VSS 40 065
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif
<i>Stationnement TIM</i>	<p>Selon norme VSS 40 281</p> <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 80% (type de localisation C) <p>Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)</p>
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	<p>PA5 : VSR.1</p> <p>PA4 : P.MD.A.4, TP.4</p>
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Avenue verte partagée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs Avenue de l'Europe. <p>Espace public de qualité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 1'200 m² en pleine terre. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. <p>Paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure radiale liée au cône alluvial d'origine par des éléments de trame verte. <p>Arborisation et végétation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte min 50%. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables). <p>Constructions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires. - Parkings souterrains en priorité sous les immeubles. - Places de stationnement extérieures perméables et plantées.

- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée.

PAC eau/eau admises, sol/eau interdites. Réseau thermique implanté dans le périmètre. Favoriser une alimentation du réseau tritube, exploitant des retours à basse température, sauf si PAC plus économique.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
En cours	2028	2030
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)	105 (50%)	
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)	105 (50%)	

Actions à mener

Consolider les études de mobilité pour assurer la maîtrise des impacts induits par le développement du quartier. (en cours)

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

Accompagner les acteurs privés dans la mise en oeuvre des mesures d'intégration (aménagement extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2026-2030).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS	<p>La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :</p> <ul style="list-style-type: none"> C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat C2. Qualité des zones à bâtir C5. Agglomérations D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne E3. Approvisionnement en énergie
Etat de la coordination	Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PUM 25

Pôle d'urbanisation mixte « Bugnon »

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5 – tâche permanente

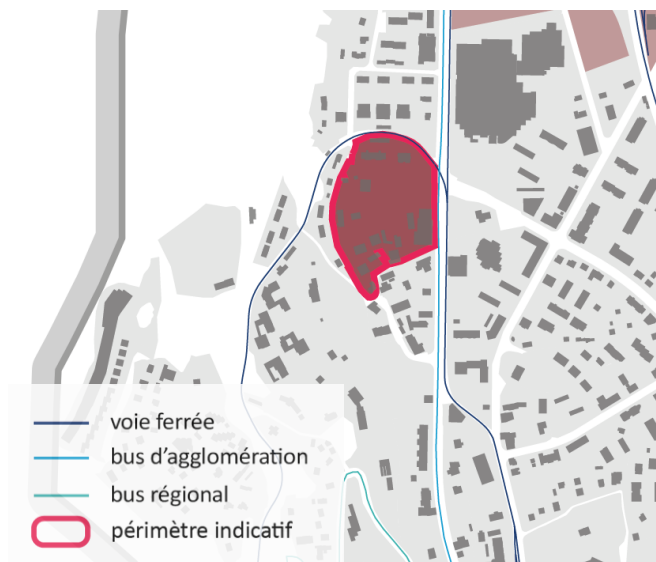
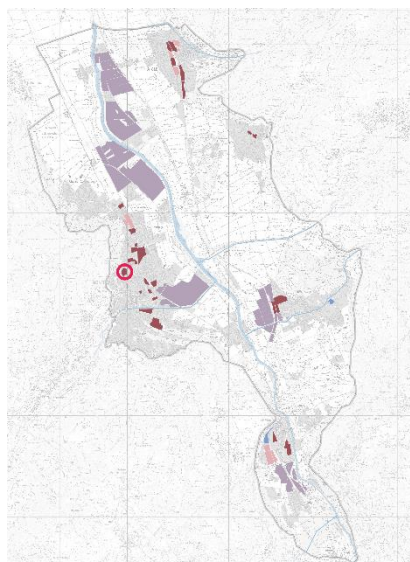
Etude de plan d'affectation réalisée dans un plan spécial, mais enjeux de mobilité en cours de consolidation. *Enquête publique prévue en 2027. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2028).*

Instance responsable et pilote

Monthey

Autres instances concernées

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Bugnon » est situé au nord, le long d'un des principaux axes routiers.

La surface brute de terrain est de 31'000 m².

Il est affecté en zones d'habitation et mixte, aujourd'hui occupé par des terrains bâtis peu denses, et occupés par de l'habitation et quelques activités.

Buts et contenu de la mesure

Pôle d'urbanisation mixte de 3.1 ha dense et qualitatif.

Densité moyenne d'environ 180 habitants et emplois par ha.

Quartier urbain dense offrant une bonne qualité de vie et valorisant sa centralité en associant densité et mixité.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc..

Qualité de la desserte TP	B	B
Accessibilité MD	-	Voie verte
<i>Stationnement vélos</i>	275 à 325 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Valoriser le réaménagement de la RC302	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 80% (type de localisation C) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
Plan de mobilité	Pas nécessaire	
Besoins de coordination mobilité	PA5 : P.VSR.C.2 PA4 : Ms.1, Ms.2, Ms.6, MD.VV, CR.1, VSR.1, P.GT.A.3	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Avenue verte partagée : <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs Avenue de France. Espace public de qualité <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un espace public au développement du site, min. 3'100 m² en pleine terre. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. Paysage <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte. Arborisation et végétation <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte min 50%. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables). Constructions : <ul style="list-style-type: none"> - Toitures plates végétalisées et compatibles avec panneaux solaires. 	

- Parkings souterrains en priorité sous les immeubles.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
- La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.

Energie

Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée.

PAC eau/eau et sol/eau admises. Réseau thermique implanté dans le périmètre. Favoriser une alimentation du réseau tritube, exploitant des retours à basse température, sauf si PAC plus économique.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque (2026-2030).

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
En cours	2028	2030
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)	105 (50%)	
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)	105 (50%)	

Actions à mener

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

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat

C2. Qualité des zones à bâtir

C5. Agglomérations

D1. Transports publics

D5. Mobilité douce quotidienne

E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

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

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

2.3 Secteurs de densification douce (DD)

DD 1

Densification douce « Pré-Yonnet »

ARE 6153.4.061

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/A4 – tâche permanente

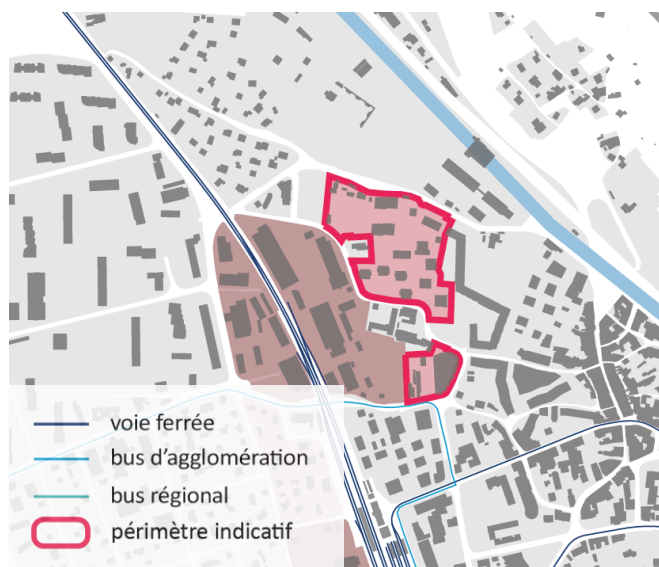
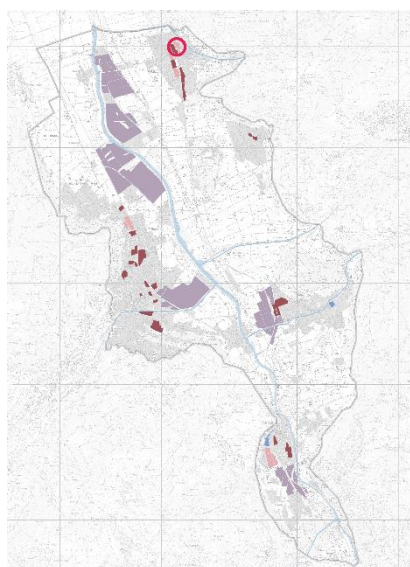
Révision de l'affectation dans le cadre du plan d'affectation communal en cours d'élaboration, avec enquête publique prévue en 2026. La densification du quartier est envisagée à partir de 2028, mais est prévue à moyen terme dans le cadre d'opérations à l'initiative des propriétaires.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le secteur « Pré-Yonnet » est situé à l'est des voies de chemin de fer, dans la partie nord de la centralité d'Aigle. Il est actuellement occupé par des bâtiments d'habitation organisés en plots d'une hauteur de rez + 2.

La surface brute de terrain est de 27'000 m². Le secteur est actuellement affecté en zones mixtes d'habitation de faible et moyenne densité.

Buts et contenu de la mesure

Créer un quartier résidentiel dense offrant une bonne qualité de vie, en incitant les propriétaires à compléter leurs parcelles par l'ajout d'un étage supplémentaire et en encourageant la mixité.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Aménager l'itinéraire cycliste et piéton qui doit se développer de part et d'autre du quartier.

Développement depuis la génération précédente « Pré-Yonnet » est un secteur déjà identifié comme densification douce dans le PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité	Secteur peu dense situé au cœur du milieu bâti d'Aigle. Le secteur est pertinent, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité du centre-ville d'Aigle. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.
Référence au besoin d'action	Urbanisation vers l'intérieur
Référence aux objectifs stratégiques	<ol style="list-style-type: none"> 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. 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville. 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains. 45. Réduire la consommation énergétique.
Référence aux critères d'efficacité	CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

Modifier l'affectation pour une zone résidentielle de moyenne densité (environ 0.8).

Ce secteur sera densifié progressivement sur les prochaines années.

L'augmentation est estimée à 70 habitants supplémentaires d'ici 2040 et 230 à long terme.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	Etat actuel	Etat futur (2040)
Qualité de la desserte TP	A/B	A/B
Accessibilité MD	-	Voie verte
Stationnement vélos	Se référer à la norme VSS 40 065	
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	
Stationnement TIM	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 60% (type de localisation B) 	
	Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	

<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : P.VSR.B.9 PA4 : Ms.3, Ms.4
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure radiale liée au cône alluvial d'origine par des éléments de trame verte. - Créer une transition de qualité entre le quartier et les espaces agricoles et naturels. <p>Arborisation et végétation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Remplacer les essences existantes néfastes pour la biodiversité. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte min 50%. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables). <p>Constructions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fixer un indice d'occupation du sol (IOS) afin d'encourager la construction en hauteur. - Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
<i>Energie</i>	<p>Chauffage basse température pour les bâtiments à performance énergétique élevée.</p> <p>Favoriser une alimentation du réseau thermique tritube, exploitant des retours à basse température (déploiement du réseau prévu à court-moyen terme).</p> <p>Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.</p>

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2019	2027	2028

Actions à mener

Premièrement, modifier le règlement dans le cadre de la révision du plan d'affectation communal pour permettre une densification modérée (en cours) :

- Passage d'un plan de quartier avec gabarits à une zone d'habitation de densité 0.8.

Deuxièmement, inciter les propriétaires à densifier leurs parcelles de manière qualitative (2026-2030).

- Un guide des bonnes pratiques peut être distribué auprès des propriétaires privés et une aide financière peut être proposée pour l'étude des potentiels constructibles.
- Des conférences ou des ateliers participatifs peuvent être organisés afin d'intégrer les propriétaires au processus de mutation du quartier.

Si le processus de densification ne démarre pas ou que l'intérêt public le justifie, des mesures plus contraignantes peuvent être mises en œuvre par les communes conformément à la LAT / LATC (mobilisation des terrains à bâtir, délais fixés aux propriétaires fonciers, droit d'emption).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A11. Zones d'habitation et mixtes

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B31. Habitat collectif

B34. Espaces publics

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Projet de plan d'affectation communal, version provisoire.

DD 2

Densification douce « Les Pommiers »

ARE 6153.4.062

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/A4 – tâche permanente

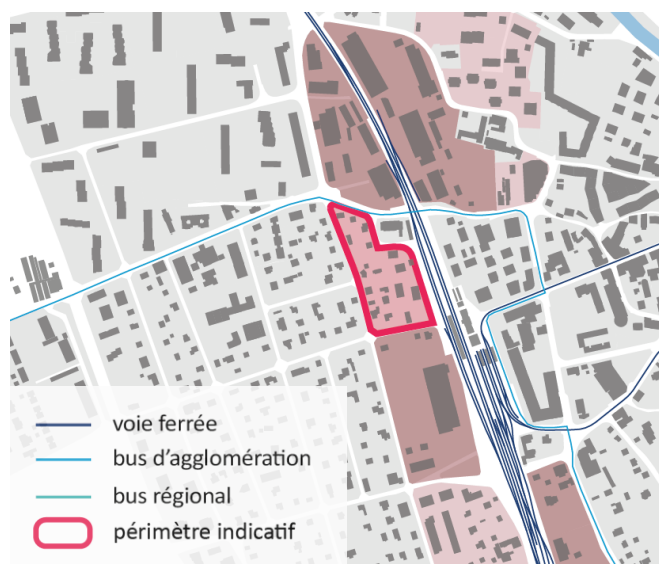
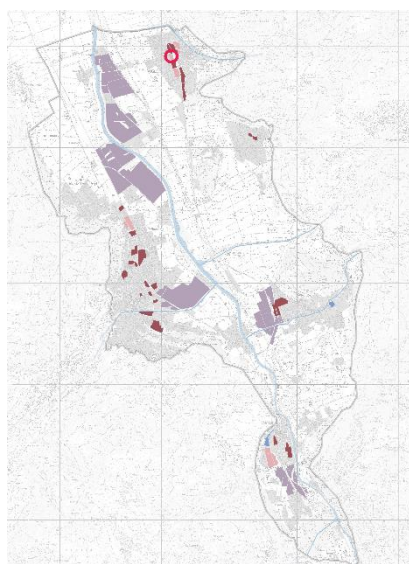
Révision de l'affectation dans le cadre du plan d'affectation communale en cours d'élaboration, avec enquête publique prévue en 2025. La densification du quartier est envisagée à partir de 2026, mais est prévue à moyen terme dans le cadre d'opérations à l'initiative des propriétaires.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le secteur « Les Pommiers » est situé à l'ouest des voies de chemin de fer, à proximité directe de la gare CFF d'Aigle. Il est actuellement occupé par des bâtiments d'habitation individuelle ou groupée, d'une hauteur de rez + 1 ou rez + 2.

La surface brute de terrain est de 16'000 m². Le secteur est actuellement affecté en zones mixtes d'habitation de faible et moyenne densité.

Buts et contenu de la mesure

Créer un quartier résidentiel moyennement dense (environ 1.0) offrant une bonne qualité de vie, en incitant les propriétaires à compléter leurs parcelles par l'ajout d'un étage supplémentaire ou d'une extension (métamorphose) et en ouvrant des possibilités de mixité.

Aménager l'itinéraire cycliste et piéton qui doit se développer à l'est du quartier.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Les Pommiers » est un secteur déjà identifié comme densification douce dans le PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur peu dense situé au cœur du milieu bâti d'Aigle.
Le secteur est pertinent, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité du centre-ville d'Aigle. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

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.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

Modifier l'affectation pour une zone mixte de moyenne densité (1.0).

Ce secteur sera densifié progressivement sur les prochaines années.

L'augmentation est estimée à 70 habitants supplémentaires d'ici 2040 et 200 à long terme.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	A	A
<i>Accessibilité MD</i>	-	Voie verte
<i>Stationnement vélos</i>	Se référer à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281	
	<ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 60% (type de localisation B) 	

	Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : / PA4 : Ms.3, Ms.4
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Avenue verte partagée <ul style="list-style-type: none"> - Front bâti avec rez actifs sur route d'Evian. Arborisation et végétation : <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Remplacer les essences existantes néfastes pour la biodiversité. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte min 50%. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables). Constructions : <ul style="list-style-type: none"> - Fixer un indice d'occupation du sol (IOS) afin d'encourager la construction en hauteur. - Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
<i>Energie</i>	Chauffage basse température pour les bâtiments à performance énergétique élevée. Favoriser une alimentation du réseau thermique tritube, exploitant des retours à basse température (déploiement du réseau prévu à court-moyen terme). Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2019	2026	2027

Actions à mener

Premièrement, modifier le règlement dans le cadre de la révision du plan d'affectation communal pour permettre une densification modérée (en cours) :

- Passage d'un plan de quartier avec gabarits à une zone mixte de densité 0.6 à 1.0.

Deuxièmement, inciter les propriétaires à densifier leurs parcelles de manière qualitative (2026-2030).

- Un guide des bonnes pratiques peut être distribué auprès des propriétaires privés et une aide financière peut être proposée pour l'étude des potentiels constructibles.
- Des conférences ou des ateliers participatifs peuvent être organisés afin d'intégrer les propriétaires au processus de mutation du quartier.

Si le processus de densification ne démarre pas ou que l'intérêt public le justifie, des mesures plus contraignantes peuvent être mises en œuvre par les communes conformément à la LAT / LATC (mobilisation des terrains à bâtir, délais fixés aux propriétaires fonciers, droit d'emption).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A11. Zones d'habitation et mixtes

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B31. Habitat collectif

B34. Espaces publics

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Projet de plan d'affectation communal, version provisoire.

DD 3

Densification douce « Les Vergers »

ARE 6153.4.063

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5/A4- tâche permanente

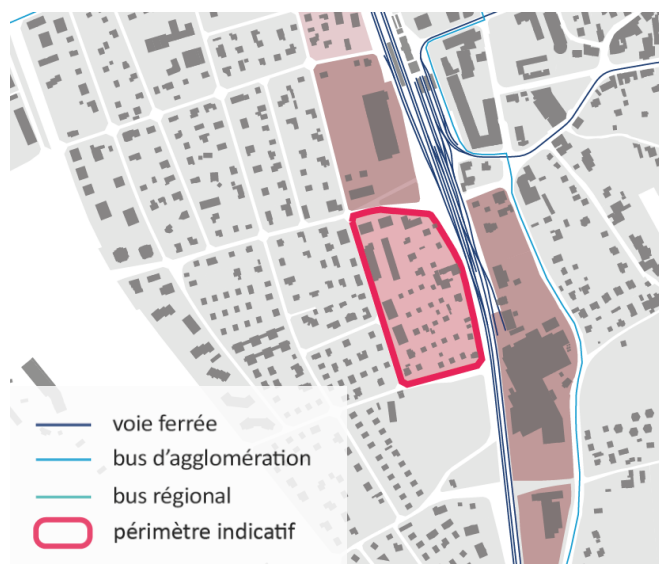
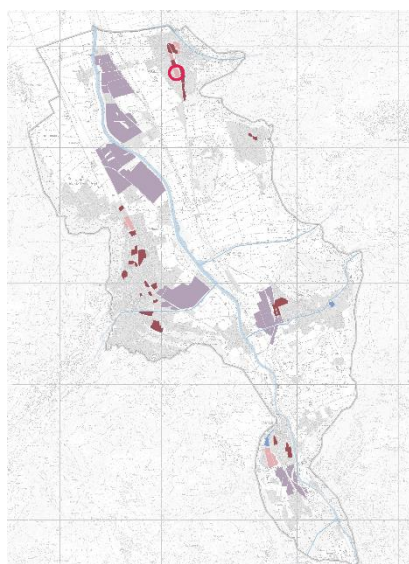
Révision de l'affectation dans le cadre du plan d'affectation communal en cours d'élaboration, avec enquête publique prévue en 2025. La densification du quartier est envisagée à partir de 2026, mais est prévue à moyen terme dans le cadre d'opérations à l'initiative des propriétaires.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le secteur « Les Vergers » est situé à l'ouest des voies de chemin de fer, à proximité directe de la gare CFF d'Aigle. Il est actuellement occupé par des bâtiments d'habitation individuelle ou groupée, d'une hauteur de rez + 1 ou rez + 2.

La surface brute de terrain est de 37'000 m². Le secteur est actuellement affecté en zones mixtes d'habitation de faible et moyenne densité

Buts et contenu de la mesure

Créer un quartier résidentiel moyennement dense (environ 0.625) offrant une bonne qualité de vie, en incitant les propriétaires à compléter leurs parcelles par l'ajout d'un étage supplémentaire ou d'une extension (métamorphose) et en ouvrant des possibilités de densification ponctuelles sur la partie nord du quartier.

Aménager l'itinéraire cycliste et piéton qui doit se développer à l'est du quartier.

En bordure du rail, gestion des questions techniques liées à l'OPAM, au bruit, à l'ORNI, etc.

Développement depuis la génération précédente

« Les Vergers » est un secteur déjà identifié comme densification douce dans le PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur peu dense situé au cœur du milieu bâti d'Aigle.
Le secteur est pertinent, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité du centre-ville d'Aigle. Ce site profite également d'une très bonne desserte en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

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.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

Modifier l'affectation pour une zone d'habitation de moyenne densité sur la partie nord (0.625).

Ce secteur sera densifié progressivement sur les prochaines années.

L'augmentation est estimée à 90 habitants supplémentaires d'ici 2040 et 260 à long terme.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	Etat actuel	Etat futur (2040)
Qualité de la desserte TP	A	A
Accessibilité MD	-	Voie verte
Stationnement vélos	Se référer à la norme VSS 40 065	
Accessibilité TIM	Aucun changement significatif	
Stationnement TIM	Selon norme VSS 40 281	
	<ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 60% (type de localisation B) 	

	Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : / PA4 : Ms.3, Ms.4, P.MD.A.5, P.MD.A.7
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Paysage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure radiale liée au cône alluvial d'origine par des éléments de trame verte. <p>Arborisation et végétation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Remplacer les essences existantes néfastes pour la biodiversité. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte min 50%. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables). <p>Constructions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fixer un indice d'occupation du sol (IOS) afin d'encourager la construction en hauteur. - Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
<i>Energie</i>	<p>Chauffage basse température pour les bâtiments à performance énergétique élevée.</p> <p>Favoriser une alimentation du réseau thermique tritube, exploitant des retours à basse température (déploiement du réseau prévu à court-moyen terme).</p> <p>Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.</p>

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2019	2026	2027

Actions à mener

Premièrement, modifier le règlement dans le cadre de la révision du plan d'affectation communal pour permettre une densification modérée (en cours) :

- Passage en zone d'habitation de moyenne densité pour une partie du périmètre.

Deuxièmement, inciter les propriétaires à densifier leurs parcelles de manière qualitative (2026-2030).

- Un guide des bonnes pratiques peut être distribué auprès des propriétaires privés et une aide financière peut être proposée pour l'étude des potentiels constructibles.
- Des conférences ou des ateliers participatifs peuvent être organisés afin d'intégrer les propriétaires au processus de mutation du quartier.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A11. Zones d'habitation et mixtes

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B31. Habitat collectif

B34. Espaces publics

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Projet de plan d'affectation communal, version provisoire.

DD 5

Densification douce « Clos-Novex »

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité B5/C4 – tâche permanente

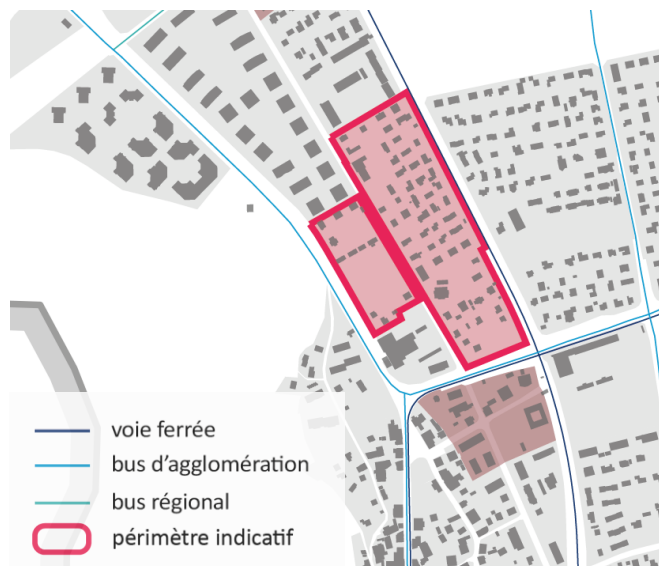
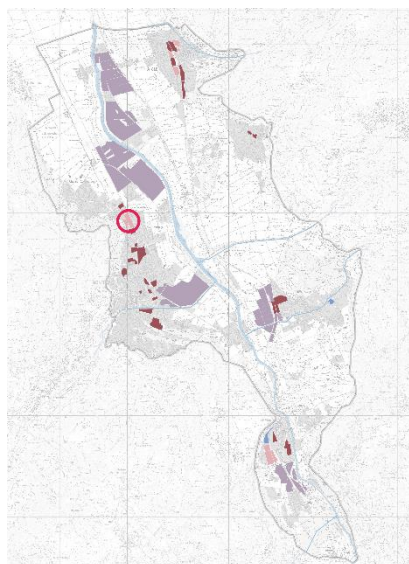
Etude de requalification routière en cours. Plan d'affectation à démarrer. *Enquête publique prévue en 2030. La réalisation du quartier est envisagée dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2035).*

Instance responsable et pilote

Collombey-Muraz

Autres instances concernées

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le secteur « Clos Novex » est situé au sud-est de la commune de Collombey-Muraz, en bordure de la voie CFF. Il est actuellement occupé par des villas.

La surface brute de terrain est de 70'000 m². Le secteur est actuellement affecté en zones d'habitation de faible densité.

Buts et contenu de la mesure

Créer un quartier résidentiel moyennement dense (environ 0.6) offrant une bonne qualité de vie, en incitant les propriétaires à construire les parcelles non bâties et à compléter leurs parcelles, par l'ajout d'un étage supplémentaire et en encourageant la mixité.

Profiter du réaménagement de la rue de Clos-Novex pour inciter les propriétaires à prendre part à la mutation qualitative du quartier. Diminuer l'emprise du stationnement voiture sur l'espace public en encourageant la création de parkings collectif et/ou souterrain.

Le projet devra tenir compte du projet de raccordement de Monthey à la ligne du Simplon.

Développement depuis la génération précédente

Mesure déjà identifiée comme dans le PA4.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur peu dense situé au cœur du milieu bâti de Collombey.

Le secteur est pertinent, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité de la gare et des services. Ce site profite également d'une desserte de qualité en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Le secteur faible densité de Clos-Novex est une zone qui a vu son contexte urbain se transformer depuis quelques années. La construction de nombreux immeubles en vis-à-vis du quartier villas a rendu ce quartier déséquilibré en termes de gabarit et d'espace public (stationnement en surface important). Par ailleurs, le fait qu'une nouvelle halte au nord-ouest (Collombey Le Grand) et que la gare de Collombey au sud-est (Corbier) voient leurs cadences horaires augmentées permet à ce secteur d'améliorer considérablement son accessibilité en transport public.

C'est pourquoi la commune de Collombey-Muraz a requalifié la rue de Clos-Novex et c'est dans ce sens qu'une densification des villas préexistantes est à inciter par différents outils (ateliers participatifs, guides de bonnes pratiques...).



Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

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.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

Modifier l'affectation pour une zone résidentielle de moyenne densité (environ 0.6).

Ce secteur sera densifié progressivement sur les prochaines années.

L'augmentation est estimée à 200 habitants supplémentaires d'ici 2040 et 600 à long terme.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	Etat actuel	Etat futur (2040)
Qualité de la desserte TP	C	B/C
Accessibilité MD	Zone 30	Voie verte Réseau cyclable principal
Stationnement vélos	Se référer à la norme VSS 40 065	
Accessibilité TIM	Valoriser les potentiels liés au réaménagement de la rue des Dents-du-Midi (RC302)	
Stationnement TIM	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 90% (type de localisation D) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
Plan de mobilité	Pas nécessaire	
Besoins de coordination mobilité	PA5 : Ms.3, P.MD.A.12, PM.7 PA4 : VSR.1, MD.VV, Ms.1, Ms.2, Ms.3	
Intégration urbaine et paysagère	Paysage : <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte. Arborisation et végétation : <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Remplacer les essences existantes néfastes pour la biodiversité. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte min 50%. 	

- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Fixer un indice d'occupation du sol (IOS) afin d'encourager la construction en hauteur.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées

Energie

Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée.

PAC eau/eau admises, sol/eau admises que sur le côté Ouest de la rue. Mais réseau thermique déjà implanté – favoriser une alimentation du réseau tritube, exploitant des retours à basse température (réseau déjà à proximité) sauf si PAC plus économique.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études

Mise en vigueur estimée

Début des travaux estimé

2026

2027

Actions à mener

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat

C2. Qualité des zones à bâtir

C5. Agglomérations

D1. Transports publics

D5. Mobilité douce quotidienne

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

DD 6

Densification douce « Borette »

Urbanisation – Stratégie milieu bâti

Priorité A5 – tâche permanente

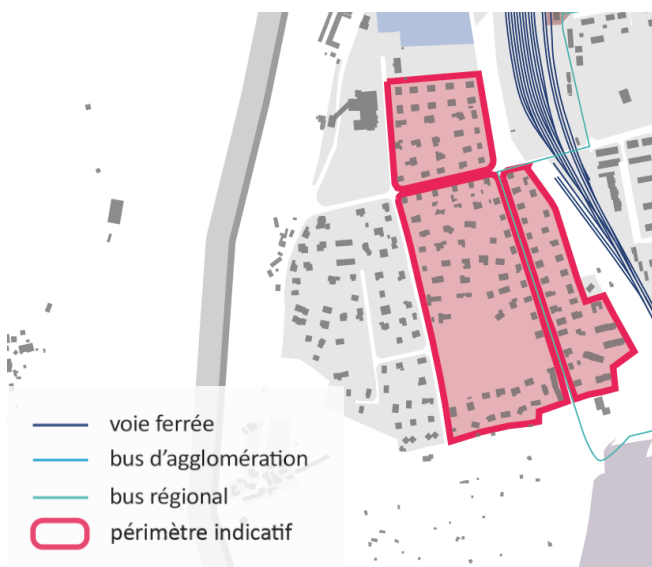
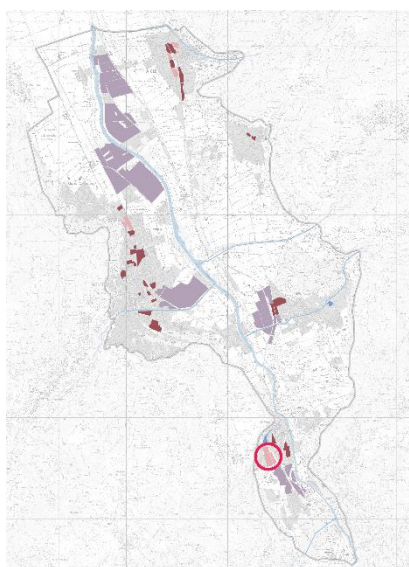
Révision de l'affectation dans le cadre du plan d'affectation communal en cours d'élaboration, avec enquête publique prévue en 2027. La réalisation du quartier est envisagée à partir de 2028. Les nouveaux habitants et emplois sont attendus dans le meilleur des cas en 2030.

Instance responsable et pilote

St-Maurice

Autres instances concernées

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le secteur « Borette » est situé à l'ouest des voies de chemin de fer, dans la partie sud de la centralité de Saint-Maurice. Il est actuellement occupé par des villas.

La surface brute de terrain est de 131'000 m². Le secteur est actuellement affecté en zones d'habitation de faible densité.

Buts et contenu de la mesure

Créer un quartier résidentiel moyennement dense (environ 0.6 à 0.8) offrant une bonne qualité de vie, en incitant les propriétaires à construire les parcelles non bâties et à compléter leurs parcelles, par l'ajout d'un étage supplémentaire et en encourageant la mixité.

Développement depuis la génération précédente

Nouvelle mesure.

Opportunité et utilité

Opportunité

Secteur peu dense situé au cœur du milieu bâti de Saint-Maurice.

Le secteur est pertinent, car il se situe dans le territoire urbanisé et à proximité de la gare et des services. Ce site profite également d'une desserte de qualité en transports publics qu'il s'agit d'exploiter au maximum.

Référence au besoin d'action

Urbanisation vers l'intérieur

Référence aux objectifs stratégiques

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.
4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.
44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
45. Réduire la consommation énergétique.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

Modifier l'affectation pour une zone résidentielle de moyenne densité (environ 0.6 à 0.8).

Ce secteur sera densifié progressivement sur les prochaines années.

L'augmentation est estimée à 500 habitants supplémentaires d'ici 2040 et 1'500 à long terme.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	B/C	B/C
<i>Accessibilité MD</i>	-	-
<i>Stationnement vélos</i>	<i>Se référer à la norme VSS 40 065</i>	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max. 100% - Activités : max. 90% (type de localisation D) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : PM.8	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Paysage : <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte. 	

- Créer une transition de qualité entre le quartier et les espaces agricoles et naturels.

Arborisation et végétation :

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 500 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Remplacer les essences existantes néfastes pour la biodiversité.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte min 50%.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).

Constructions :

- Fixer un indice d'occupation du sol (IOS) afin d'encourager la construction en hauteur.
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées

Energie

Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments ou extension d'anciens à performance énergétique élevée.

PACs sol/eau admises. Déploiement du réseau thermique planifié à moyen terme – favoriser une alimentation du réseau tritube, exploitant des retours à basse température, sauf si PAC plus économique (probable).

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études

2019

Mise en vigueur estimée

2027

Début des travaux estimé

2028

Actions à mener

Premièrement, modifier le règlement dans le cadre de la révision du plan d'affectation communal pour permettre une densification modérée (en cours) :

- *Passage à une zone d'habitation de densité 0.8 (IBUS).*

Deuxièmement, inciter les propriétaires à densifier leurs parcelles de manière qualitative (2026-2040).

- *Un guide des bonnes pratiques peut être distribué auprès des propriétaires privés et une aide financière*

peut être proposée pour l'étude des potentiels constructibles.

- Des conférences ou des ateliers participatifs peuvent être organisés afin d'intégrer les propriétaires au processus de mutation du quartier.

Si le processus de densification ne démarre pas ou que l'intérêt public le justifie, des mesures plus contraignantes peuvent être mises en œuvre par les communes conformément à la LAT / LATC (mobilisation des terrains à bâtir, délais fixés aux propriétaires fonciers, droit d'emption).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- C1. Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C2. Qualité des zones à bâtir
- C5. Agglomérations
- D1. Transports publics
- D5. Mobilité douce quotidienne

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

-

2.4 Pôles d'équipements publics (PEP)

PEP 3

Pôle d'équipements publics « Piscine naturelle Les Salines »

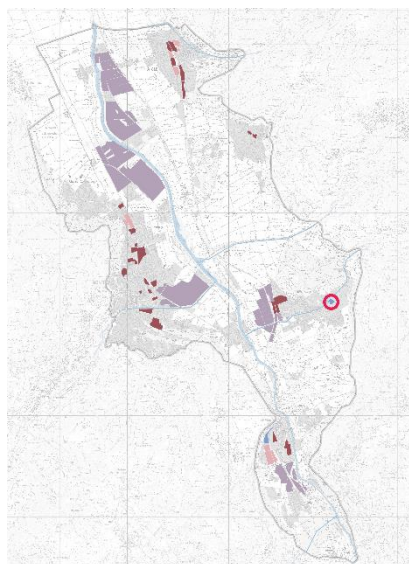
Urbanisation – Stratégie équipements publics

Priorité A5– tâche permanente

Plan d'affectation spécial en cours d'élaboration, avec enquête publique prévue en 2026. La réalisation de la piscine est prévue dès le plan d'affectation en vigueur (au plus tôt en 2027).

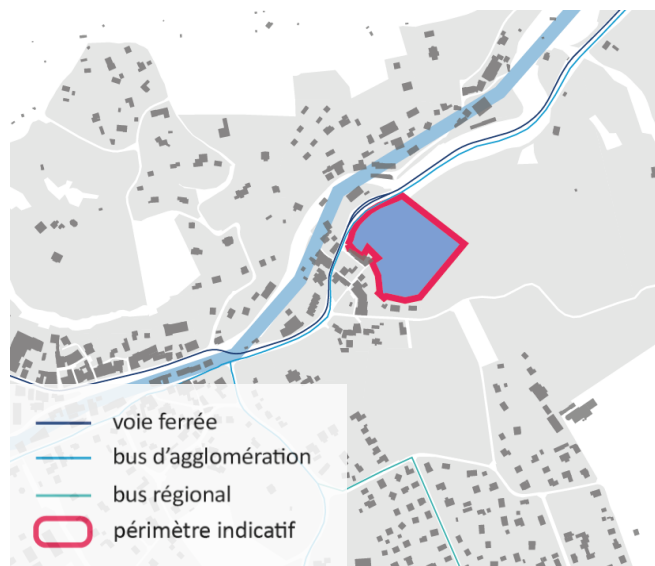
Instance responsable et pilote

Bex



Autres instances concernées

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Bex Salines » est situé à l'est du noyau historique, recensé à l'ISOS.

Le site était occupé jusqu'en 1980 par un hôtel et des bains. Le site a été démoli à la suite d'un incendie.

La surface brute de terrain est d'environ 10'000 m².

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'équipements touristiques, paramédicaux et sociaux. Il est occupé par un parc recensé à l'ICOMOS.

Buts et contenu de la mesure

Piscine publique naturelle de 1.0 ha.

Cadre de vie de qualité et parc paysager, pour un équipement communal.

Connection au réseau de voies vertes de l'agglomération.

Développement depuis la génération précédente

Nouvelle mesure.

Opportunité et utilité

Opportunité	Le secteur se situe à proximité du noyau urbain de Bex, en bordure de la ligne de train. Le site bénéficie d'une histoire liée aux bains qui justifie sa localisation dans ce parc paysager recensé.
<i>Référence au besoin d'action</i>	Optimisation des équipements publics
<i>Référence aux objectifs stratégiques</i>	<p>3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.</p> <p>4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.</p> <p>6. Préserver le patrimoine bâti et naturel.</p> <p>7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.</p> <p>12. Améliorer la qualité paysagère et environnementale des infrastructures.</p> <p>13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.</p> <p>36. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualitative entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels.</p>
<i>Référence aux critères d'efficacité</i>	CE 2.2 : Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone tourisme et utilité publique	Zone affectée à des besoins publics	<i>Selon projet identifié</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	-	-	-
Habitants	-	-	-
Emplois	-	-	-
Total	-	-	-

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	D	D
<i>Accessibilité MD</i>	-	Bande cyclable à la montée Réseau cyclable secondaire
<i>Stationnement vélos</i>	Se référer à la norme VSS 40 065	

<i>Accessibilité TIM</i>	<i>Aucun changement significatif</i>
<i>Stationnement TIM</i>	<p>Selon norme VSS 40 281</p> <ul style="list-style-type: none"> - Logement : max.100% - Activités : max. 90% (type de localisation D) <p>Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)</p>
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	<p>PA5 : Ms.4</p> <p>PA4 : Ms. 4</p>
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Paysage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer une transition de qualité entre le quartier et les espaces agricoles et naturels. <p>Espace public de qualité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcer et préserver les corridors écologiques existants. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. - Conserver au maximum les arbres existants. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables). <p>Construction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Places de stationnement extérieures perméables et plantées. - La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate.
<i>Energie</i>	<p>Chauffage basse température pour la piscine, moyenne température pour les douches.</p> <p>Favoriser une combinaison de solaire thermique et pompe à chaleur.</p> <p>Toitures à valoriser en optimisant le ratio entre les parts thermique et photovoltaïque.</p>

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2024	2028	2030
Actions à mener	Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité (en cours).	

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

B11. Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

B34. Espaces publics

B44. Infrastructure publiques

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

-

PEP 4

Pôle d'équipements publics « Zone sportive Sous le Scex »

Urbanisation – Stratégie équipements publics

Priorité A5– tâche permanente

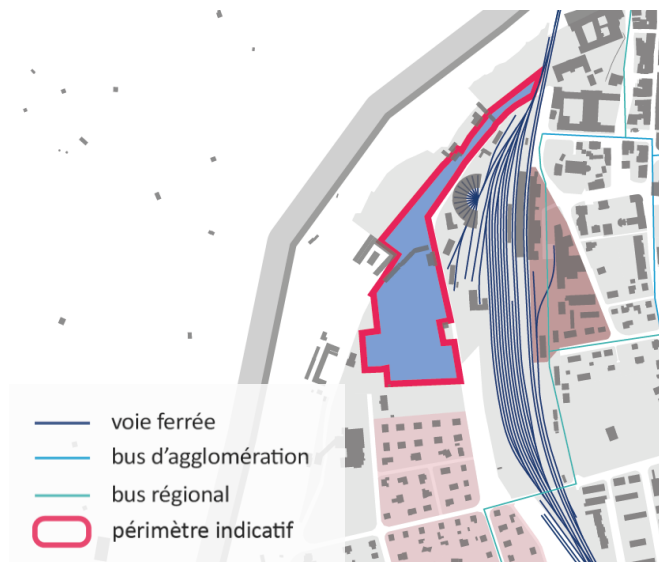
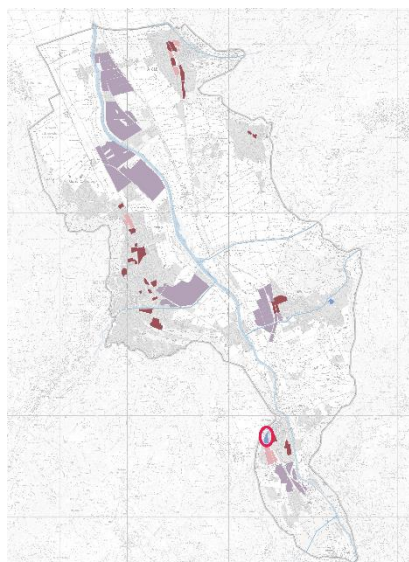
Révision de l'affectation dans le cadre du plan d'affectation communal en cours d'élaboration, avec enquête publique prévue en 2026/2027. La réalisation du quartier est envisagée à partir de 2028. La réalisation des équipements est prévue entre 2026 et 2032.

Instance responsable et pilote

St-Maurice

Autres instances concernées

-



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site « Sous le Scex » est situé à l'ouest des voies CFF, en bordure de la gare de Saint-Maurice, recensé à l'ISOS.

Le site fait partie d'un périmètre environnant ISOS, avec un objectif de sauvegarde *a* dans lequel il est recommandé de sauvegarder l'espace libre ou agricole.

La surface brute de terrain est d'environ 3.5 ha.

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'utilité publique. Il est aménagé, mais soumis aux dangers naturels en pied de falaise.

Le site est concerné par les zones de protection des eaux S1 et S2 des puits de la Croix.

Buts et contenu de la mesure

Restructurer le secteur, afin d'aménager des nouveaux terrains de sports, salle de gym, une télécabine en direction de Verossaz, ainsi qu'une requalification des espaces publics, tout

en assurant la coordination avec les zones de protection des eaux souterraines et avec les dangers naturels.

Le nouveau pôle d'équipement devra être coordonné avec les zones de protection des eaux souterraines. Les secteurs de protection non compatibles avec une activité économique seront réaffectés en zone agricole extensive ou zone protégée.

Connection au réseau de voies vertes de l'agglomération.

Développement depuis la génération précédente Nouvelle mesure.

Opportunité et utilité

Opportunité	Le secteur se situe à proximité du noyau urbain, des écoles et en bordure de la gare.
<i>Référence au besoin d'action</i>	Optimisation des équipements publics
<i>Référence aux objectifs stratégiques</i>	<p>3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.</p> <p>4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.</p> <p>6. Préserver le patrimoine bâti et naturel.</p> <p>7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.</p> <p>12. Améliorer la qualité paysagère et environnementale des infrastructures.</p> <p>13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.</p> <p>36. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualitative entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels.</p>
<i>Référence aux critères d'efficacité</i>	CE 2.2 : Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Objectif cible</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone affectée à des besoins publics	Zone affectée à des besoins publics	<i>Selon projet identifié</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	-	-	-
Habitants	-	-	-
Emplois	-	-	-
Total	-	-	-

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	A	A
<i>Accessibilité MD</i>	-	Voie verte
<i>Stationnement vélos</i>	Se référer à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 <ul style="list-style-type: none"> - Activités : max. 80% (type de localisation C) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
<i>Plan de mobilité</i>	Pas nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5: PM.8	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Paysage : <ul style="list-style-type: none"> - Créer une transition de qualité entre le quartier et les espaces agricoles et naturels. Espace public de qualité <ul style="list-style-type: none"> - Renforcer et préserver les corridors écologiques existants. - Créer des continuités piétonnes et paysagères offrant des parcours attractifs. - Conserver au maximum les arbres existants. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables) Construction : <ul style="list-style-type: none"> - Places de stationnement extérieures perméables et plantées. - La terre végétale décapée du site sera prioritairement réutilisée sur le site ou à proximité immédiate. 	
<i>Energie</i>	Chauffage basse température pour les nouveaux bâtiments à performance énergétique élevée, mais haute température pour les anciens. PAC sol/eau admises. Déploiement du CAD prévu à court terme – favoriser une alimentation du CAD tritube dans les secteurs à construire, exploitant des retours à basse température.	

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2024	2028	2025
Actions à mener	Réaliser les équipements sur la base de l'affectation en cours (2025-2028). Adapter l'affectation du sol en pied e falaise afin de permettre la renaturation du pied de falaise (en cours, mise en vigueur 2027/28). Etablir un projet de réaménagement des routes et espaces publics (2027) pour une réalisation à partir de 2032.	

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDc VS</i>	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS : C5. Agglomérations C8. Installations d'intérêt public D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination réglée
<i>Conformité à traiter lors de la mise en oeuvre :</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input checked="" type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : - Compensation : -

Références

-

2.5 Pôles d'activités industrielles (PAI)

PAI 1

Pôle d'activités « ZI Aigle »

ARE 6153.4.069

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

Priorité A5/A4 – tâche permanente

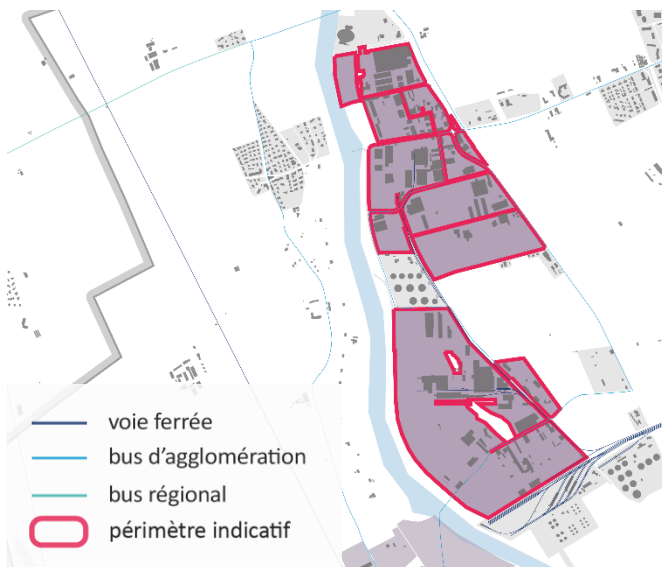
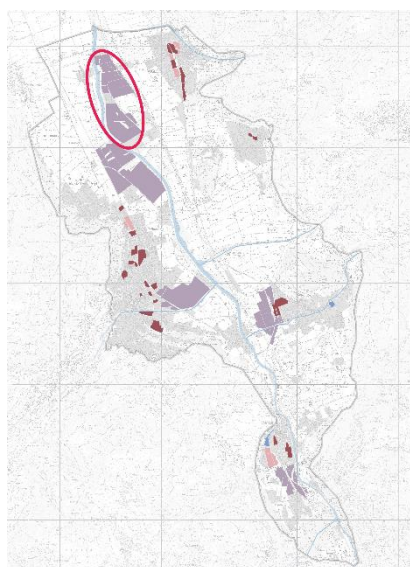
Cette mesure est partie intégrante du Plan directeur régional « Stratégie de gestion des zones d'activités » du Chablais vaudois (PDR-SRGZA) en cours de légalisation. Elle est figurée ici à titre indicatif. La planification est prévue dès mise en vigueur du Plan directeur régional.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle¹

Canton de Vaud, commune de Bex et Chablais Région



Description de la mesure

Situation actuelle

La zone industrielle d'Aigle est située entre l'autoroute et le Rhône, en périphérie d'Aigle. Elle fait partie du site stratégique de développement d'activités Aigle-Bex, d'importance cantonale.

La surface brute de terrain est de 130.9 ha.

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'activités. Il abrite d'importants potentiels de densification, notamment des réserves stratégiques.

Tant que la 3e correction du Rhône n'est pas réalisée, le développement d'une partie du site est soumis à conditions car il se trouve en situation de danger de d'inondation élevé. Les mesures de protection planifiées sur le Rhône ou réalisées ainsi que le plan d'urgence établi permettent d'envisager des

¹ La Commune territoriale est compétente pour la procédure d'affectation. Dans le cadre du PDR-SRGZA, un organe de gestion a été constitué, composé du Canton, de Chablais Région, de la Commune d'Aigle et de la Commune de Bex. Cet organe de gestion assure le pilotage de la mise en œuvre de la mesure.

constructions en zone de dangers, sous réserve que des mesures de protection garantissant la sécurité des personnes et des biens soient réalisées. Les contraintes de constructions pour les surfaces situées en danger élevé, moyen et faible sont précisées dans une expertise². De plus, certaines surfaces situées en zone de danger élevé dynamique sont inconstructibles jusqu'à la réalisation de la Mesure prioritaire du Chablais.

Buts et contenu de la mesure

Maintien en zone d'activités, destinée de façon prépondérante aux activités secondaires.

Gestion des réserves stratégiques pour des projets d'implantation d'importance cantonale ou régionale.

Gestion au travers d'un organe de gestion associant le Canton de Vaud, Chablais Région et les communes d'Aigle et Bex.

Densité cible entre 30 et 40 emplois par ha.

Amélioration de la qualité paysagère du site.

Renforcement de la desserte TP.

Maintien et renforcement des connections au rail marchandises.

Connexion au réseau de voies vertes de l'agglomération.

En bordure du Rhône, intégration avec les trames paysagères vertes et bleues.

Développement depuis la génération précédente

« ZI Aigle » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4. La complexité du projet explique l'allongement de la procédure d'affectation en cours.

Opportunité et utilité

Opportunité

Avec ses importantes activités existantes et ses réserves, le secteur est stratégique. Il a déjà fait l'objet d'une première étape d'amélioration de la desserte en transports publics.

Référence au besoin d'action

Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
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'activité.

² Expertise du 1^{er} février 2022 du bureau Gruner.

10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.

32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire.

33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise.

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.

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.

45. Réduire la consommation énergétique.

47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat post mesure</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'activités économiques	Zone d'activités économiques	<i>Densification</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	9	26	+15
Habitants	-	-	-
Emplois	1'243	3'392	+2'150
Total	1'243	3'392	+2'150

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
Qualité de la desserte TP³	C/D	B/C/D Nouvel axe fort TP (TP.3) Franchissement multimodal (TML.1)

³ Pour la répartition géographique des niveaux de desserte, voir chapitre 1.6

<i>Accessibilité MD</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Voie verte <li style="padding-left: 20px;"><i>Passerelle de la Charbonnière (P.MD.A.9)</i>
<i>Stationnement vélos</i>	525 à 575 places, conformément à la VSS 40 065
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif
<i>Stationnement TIM</i>	<p>Selon norme VSS 40 281</p> <ul style="list-style-type: none"> - Activités : max. 80% (type de localisation C) <p>Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)</p>
<i>Plan de mobilité</i>	Nécessaire
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	<p>PA5 : TML.1, TP.5, TP.6,</p> <p>PA4 : TML.1, TP.3, MD.4</p>
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	<p>Espace public :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer des espaces publics en lien avec les arrêts de bus et combinant des services aux employés. - Créer un réseau de cheminements publics et d'espaces publics en lien avec les réseaux verts et bleus. <p>Paysage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en évidence la structure des anciens bras et boisements en lien avec l'origine alluviale du secteur. - Intégrer des milieux aquatiques et riverains des cours d'eau de qualité dans les aménagements extérieurs. - Créer une transition de qualité entre le secteur et les espaces agricoles et naturels. <p>Arborisation et végétation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité. - Arborisation majeure : min 1 arbre pour 2'000 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant. - Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales. - Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable. - Indice de surface verte à fixer. - Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables). - Places de stationnement extérieures perméables et plantées. -

Energie

Réseau à déployer avec une structure permettant la valorisation de rejets de chaleur des entreprises (déploiement du réseau thermique prévu à moyen terme).

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2025	2028	2030
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		430 (20%)
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>		860(40%)
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>		860 (40%)

Actions à mener

Développer un schéma directeur ou une image directrice traitant de la mise en oeuvre des aspects paysage, énergie, environnement, écologie industrielle, mobilités (2025-2027).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité (2026-2030).

Inciter les propriétaires à construire ou densifier leurs parcelles (2031-2040).

Accompagner les acteurs privés dans la mise en oeuvre des mesures de densification et d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2026-2040).

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDCn VD</i>	La présente mesure est conforme à la mesure suivante du PDCn VD : D11. Pôles de développement
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination par le PDR-SRGZA
<i>Conformité à traiter lors de la mise en oeuvre :</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input checked="" type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : - Compensation : -

Références

Stratégie de gestion des zones d'activités du Chablais vaudois (PDR-SRGZA), version provisoire.

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

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

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

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

PAI 2

Pôle d'activités « ZI Bex »

ARE 6153.4.070

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

Priorité A5/A4 – tâche permanente

Cette mesure est partie intégrante du Plan directeur régional « Stratégie de gestion des zones d'activités » (PDR-SRGZA) en cours d'élaboration. Elle est figurée ici à titre indicatif. La planification est prévue dès mise en vigueur du Plan directeur régional.

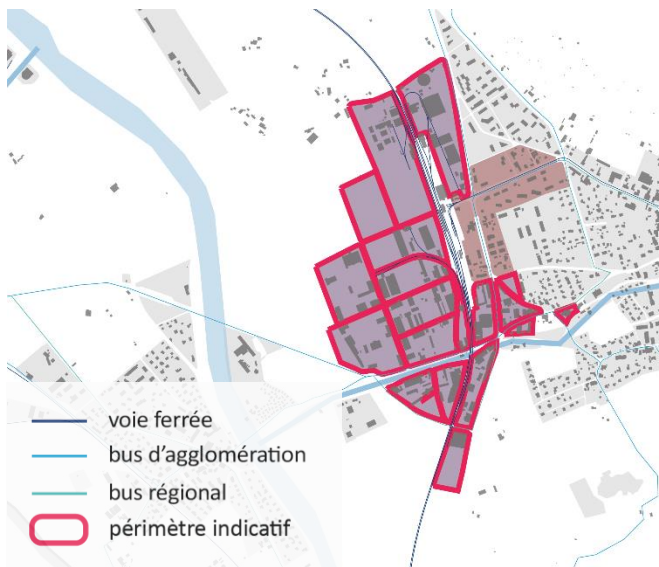
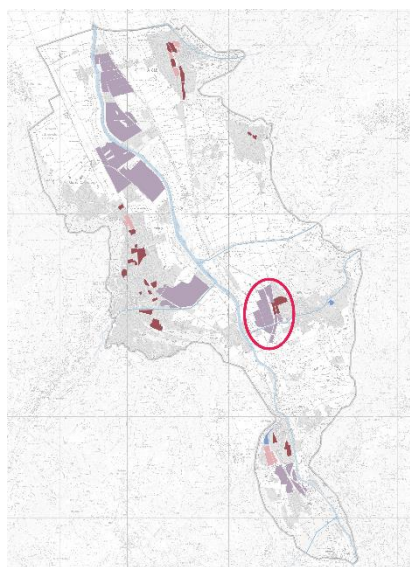
Révision de l'affectation dans le cadre du plan d'affectation *communal en cours d'élaboration, avec enquête publique en 2024. La réalisation du quartier est envisagée à partir de 2028. Les nouveaux emplois sont attendus dans le meilleur des cas en 2030.*

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Bex⁴

Canton de Vaud, commune d'Aigle et Chablais Région



Description de la mesure

Situation actuelle

La zone industrielle de Bex est située entre l'autoroute et la voie CFF, dans la continuité du milieu urbain de Bex. Elle fait partie du site stratégique de développement d'activités Aigle-Bex, d'importance cantonale.

La surface brute de terrain est de 57.3 ha.

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'activités. Il accueille un tissu très varié d'entreprises (types d'activités, taille). Il abrite d'importants potentiels de densification.

⁴ La Commune territoriale est compétente pour la procédure d'affectation. Dans le cadre du PDR-SRGZA, un organe de gestion a été constitué, composé du Canton, de Chablais Région, de la Commune d'Aigle et de la Commune de Bex. Cet organe de gestion assure le pilotage de la mise en œuvre de la mesure.

Le site est à proximité directe de la gare de Bex et est raccordé au rail pour le transport des marchandises (les entreprises l'utilisent peu aujourd'hui).

Buts et contenu de la mesure

Maintien en zone d'activités, destinée de façon prépondérante aux activités secondaires.

Gestion des réserves stratégiques pour des projets d'implantation d'importance cantonale ou régionale.

Gestion au travers d'un organe de gestion associant le Canton de Vaud, Chablais Région et les communes d'Aigle et Bex.

Densité cible entre 30 et 40 emplois par ha.

Amélioration de la qualité paysagère du site.

Maintien et renforcement des connections au rail marchandises.

Connection au réseau de voies vertes de l'agglomération.

Gestion des questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc.

En bordure de l'Avançon, intégration avec les trames paysagères vertes et bleues.

Développement depuis la génération précédente

« ZI Bex » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4. La complexité du projet explique l'allongement de la procédure d'affectation en cours.

Opportunité et utilité

Opportunité

Avec ses importantes activités existantes et ses réserves, le secteur est stratégique. Il a déjà fait l'objet d'une première étape d'amélioration de la desserte en transports publics.

Référence au besoin d'action

Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
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'activité.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire.
33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise.

- 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.
- 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.
- 45. Réduire la consommation énergétique.
- 47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat post mesure</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'activités économiques	Zone d'activités économiques	<i>Densification</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	9	31	+22
Habitants	57.3	-	-
Emplois	502	1'132	+630
Total	502	1'132	+1'630

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP⁵</i>	A/B	A/B
<i>Accessibilité MD</i>	-	Voie verte Réseau cyclable principal Passerelle mixte TP/MD
<i>Stationnement vélos</i>	200 à 225 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281	

⁵ Pour la répartition géographique des niveaux de desserte, voir chapitre 1.6.

- Activités : max. 90% (type de localisation D)
- Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)

Plan de mobilité

Nécessaire

Besoins de coordination mobilité

PA5 : TP.1, P.MD.A.13, P.VSR.B.1, P.VSR.C.5

PA4 : TP.1, MD.2, P.VSR.B.1, P.VSR.B.3

Intégration urbaine et paysagère

Espace public :

- Créer des espaces publics en lien avec les arrêts de bus et combinant des services aux employés.
- Créer un réseau de cheminements publics et d'espaces publics en lien avec les réseaux verts et bleus.

Paysage :

- Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte.
- Créer une transition de qualité entre le secteur et les espaces agricoles et naturels.

Arborisation et végétation :

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 2'000 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte à fixer.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
-

Energie

Réseau thermique à déployer avec une structure permettant la valorisation de rejets de chaleur des entreprises (déploiement du réseau prévu à moyen terme). Dans les secteurs hors réseau (Bex A), pompes à chaleur et solaire thermique à prioriser.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque dans le périmètre du réseau thermique.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études

Mise en vigueur estimée

Début des travaux estimés

	2020	2028	2030
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>			
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		200 (31%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>		200 (31%)	
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>		230 (38%)	
Actions à mener		<p>Développer un schéma directeur ou une image directrice traitant de la mise en œuvre des aspects paysage, énergie, environnement, écologie industrielle, mobilités (en cours).</p> <p>Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité (en cours).</p> <p><i>Inciter les propriétaires à construire ou densifier leurs parcelles (2028-2040).</i></p> <p>Accompagner les acteurs privés dans la mise en œuvre des mesures de densification et d'intégration (aménagements extérieurs, espaces publics, énergie, etc.) (2028-2040).</p>	

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDCn VD</i>	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD : D11. Pôles de développement
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination par le SRGZA
<i>Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input checked="" type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : - Compensation : -

Références

- Stratégie de gestion des zones d'activités du Chablais vaudois (PDR-SRGZA), version provisoire.
- Etat de Vaud, LMLV I-Consulting, Stratégie de gestion des zones d'activités – synthèse de l'étude de base, mai 2016 SDT, LMLV
- Urbaplan, Stratégie des zones d'activités de Chablais Agglo (étude U7), 2013
- Paysagegestion SA et Repetti Sàrl, Stratégie paysagère et agricole de la plaine (2013)

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

Projet de plan d'affectation communal, version provisoire.

PAI 3

Pôle d'activités « Reutet Bovéry »

6153.4.071

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

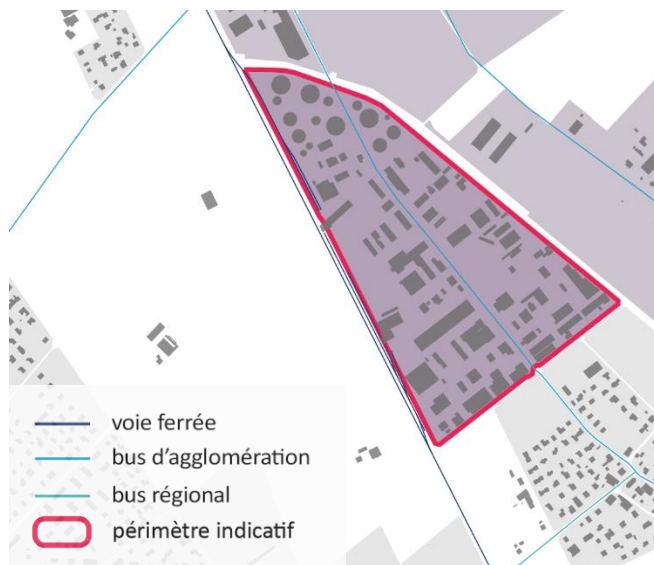
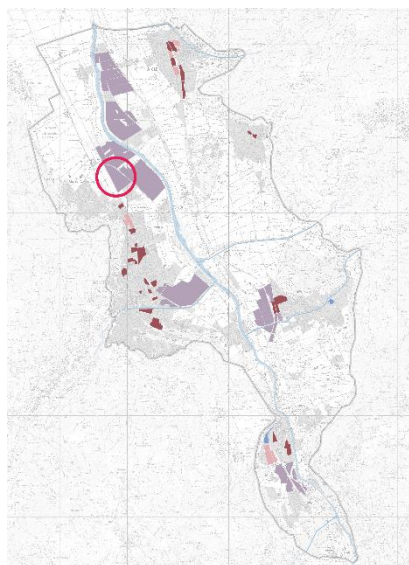
Priorité A5/A4 – tâche permanente

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Collombey-Muraz

Canton du Valais, Chablais Région



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site est situé entre le Rhône et la ligne CFF, à côté de la raffinerie Tamoil qui est aujourd'hui à l'arrêt et en démantèlement progressif.

La surface brute de terrain est de 27 ha.

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'activités. Il accueille un site artisanal largement bâti, mais de faible densité d'emplois.

Le site inclut différents terrains non bâtis.

Il n'est pas connecté au rail mais bénéficie d'une bonne desserte routière.

Buts et contenu de la mesure

Maintien en zone d'activités, destinée au maintien et au développement du site.

Préciser les orientations stratégiques de ce site en fonction de la desserte en transports publics prévue et d'un éventuel raccordement au rail pour le transport des marchandises.

Gérer la consommation des réserves, à priori à travers le(s) système régional(aux) de gestion.

En bordure du canal du Bras Neuf, intégration avec les trames paysagères vertes et bleues.

Développement depuis la génération précédente

« Reutet Boverly » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4. La complexité du projet explique l'allongement de la procédure de réflexion en cours.

Opportunité et utilité

Opportunité

Avec ses activités existantes peu denses et ses réserves, le secteur a un potentiel de densification.

Référence au besoin d'action

Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
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'activité.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement
32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire,
33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise.
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.
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.
45. Réduire la consommation énergétique.
47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

Etat actuel

Etat post mesure

Evolution

Affectation	Zone d'activités économiques	Zone d'activités économiques	<i>Densification</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	16	30	+14
Habitants	-	-	-
Emplois	430	810	+380
Total	430	810	+380

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	<i>D</i>	<i>C (TP.3, TP.4)</i>
<i>Accessibilité MD</i>	-	<i>Voie verte</i> <i>Réseau cyclable principal</i>
<i>Stationnement vélos</i>	120 à 150 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 - Activités : max. 90% (type de localisation D) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
<i>Plan de mobilité</i>	Nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : Ms.3, PM.4, TML.1, TP.5, TP.6, P.MD.A.14 PA4 : Ms.3, Ms.7, MD.4 ;MD.5,TP.2, TML.1	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Espace public : - Créer des espaces publics en lien avec les arrêts de bus et combinant des services aux employés. - Créer un réseau de cheminements publics et d'espaces publics en lien avec les réseaux verts et bleus. Paysage : - Mettre en évidence la structure orthogonale liée à la plaine ouverte par des éléments de trame verte. - Créer une transition de qualité entre le quartier et les espaces agricoles et naturels. - Assurer une transition de qualité avec le canal, en favorisant la végétation et l'arborisation des espaces en bordure du canal. - Mettre en place une gestion intégrée des eaux, tenant compte de la présence de la nappe à faible	

profondeur, des exigences de protection liées et des risques de remontées de nappe.

Arborisation et végétation :

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 2'000 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte à fixer.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.

Usages temporaires :

- Utiliser les espaces temporairement disponibles pour créer des pépinières : plantation de jeunes arbres qui serviront de futurs arbres d'alignement, bosquets pour les espaces publics futurs.
- Exploiter les espaces en friche comme espaces publics temporaires, prairies, ou intégrer de l'agriculture urbaine pour animer le site.

Energie

Réseau thermique à déployer avec une structure permettant la valorisation de rejets de chaleur des entreprises (déploiement du réseau prévu à moyen terme). PACs sol/eau interdites.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
2025	2030	2030
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		-
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		95 (25%)
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>		95 (25%)

Actions à mener

Les mesures PAI3, PAI4 et PAI9 font l'objet de réflexions étroitement coordonnées.

Développer un schéma directeur ou une image directrice traitant de la mise en œuvre des aspects paysage, énergie, environnement, écologie industrielle, mobilités (2025-2029).

Réaliser une étude sur les principes et actions à mener pour favoriser une mobilisation des réserves et une densification (2025-2029).

Mettre en œuvre les résultats de l'étude au travers d'actions volontaires auprès des propriétaires, voire de modifications de l'affectation (requalification, densification) (dès 2030).

Sur la base d'une étude complémentaire pour les ZAE, préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification (2028-2032).

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur) (2030-2032).

Accompagner les acteurs privés dans la gestion de ces réserves stratégiques.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

C4. Pôles de développement et zones d'activités économiques

C5. Agglomérations

D1. Transports publics

D5. Mobilité douce quotidienne

E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination

Planification cantonale des zones d'activités en cours

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PAI 4

Pôle d'activités « Ancienne raffinerie »

Le secteur « Pôles d'activités Collombey-Muraz » a été divisé en deux (voir PAI 9).

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

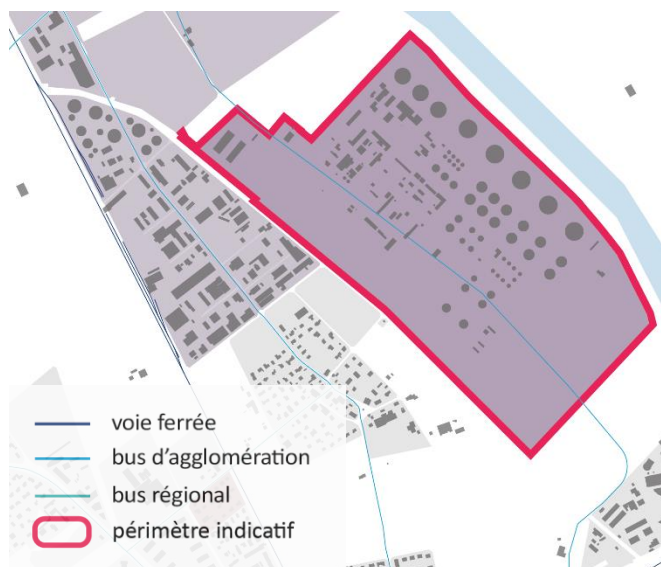
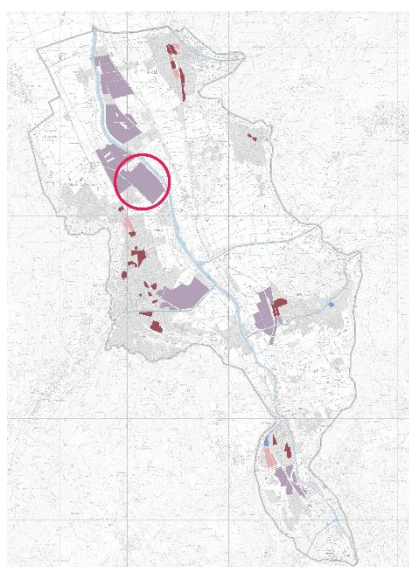
Priorité A5/C4 – tâche permanente

Instance responsable et pilote

Collombey-Muraz

Autres instances concernées

Canton du Valais, Chablais Région



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site est la friche de l'ancienne raffinerie Tamoil qui est aujourd'hui à l'arrêt et en démantèlement progressif.

La surface brute de terrain est de 71 ha.

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'activités. Il accueille une friche industrielle.

Il n'est pas connecté au rail.

Le site est une réserve stratégique d'intérêt cantonal.

Buts et contenu de la mesure

Le site présente un potentiel stratégique très important pour de développement de nouvelles activités économiques. Il fait l'objet d'une coordination forte entre urbanisation, mobilité en environnement, lié au potentiel très important d'accueil de nouveaux emplois.

Maintien en zone d'activités économiques, destinée au maintien et au redéveloppement du site.

Développement d'un parc d'activité moderne, principalement secondaire. Ce parc d'activité à le statut de réserve stratégique d'importance cantonale (RSIC).

Raccorder le site au rail pour le transport des marchandises (par-dessus le Rhône en direction la zone industrielle d'Aigle).

Raccorder le site au réseau structurant de transports publics (nouvel axe fort Aigle -Raffinerie-Corbier).

Raccorder le site au réseau de mobilité douce via une passerelle sur le Rhône reliant le site à la gare d'Aigle et aux itinéraires de mobilité douce cantonaux.

En bordure du Rhône, intégration avec les trames paysagères vertes et bleues.

Développement depuis la génération précédente

« Ancienne raffinerie » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4. La fermeture définitive de la raffinerie et son démantèlement amènent à un engagement fort pour redévelopper ce secteur stratégique.

Un premier diagnostic a été effectué. Un mandat d'étude est en cours pour élaborer des scénarii de développement qui permettront une planification cohérente du site.

Opportunité et utilité

Opportunité

Avec sa friche industrielle, le secteur a un potentiel de requalification stratégique.

Référence au besoin d'action

Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
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'activité.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire.
33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise.
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.

- 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.
- 45. Réduire la consommation énergétique.
- 47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat post mesure</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'activités économiques	Zone d'activités économiques	<i>Densification</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	0	50	+50
Habitants	-	-	-
Emplois	-	3'500	+3'500
Total	-	3'500	+3'500

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	-	C (TP.3, TP.4)
<i>Accessibilité MD</i>	-	Voie verte Réseau cyclable principal
<i>Stationnement vélos</i>	550 à 600 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 - Activités : max. 90% (type de localisation D) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
<i>Plan de mobilité</i>	Nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : Ms.3, PM.4, TML.1, TP.5, TP.6, P.MD.A.14 PA4 : MS.3, MS.7, MD.4 ;MD.5,TP.2, TML.1	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Espace public :	

- Créer des espaces publics en lien avec les arrêts de bus et combinant des services aux employés.
- Créer un réseau de cheminements publics et d'espaces publics en lien avec les réseaux verts et bleus.

Paysage :

- Mettre en évidence la structure des anciens bras et boisements en lien avec l'origine alluviale du secteur.
- Intégrer des milieux aquatiques et riverains des cours d'eau de qualité dans les aménagements extérieurs, en lien avec la proximité du Rhône.
- Créer une transition de qualité entre le secteur et les espaces agricoles et naturels.
- Mettre en place une gestion intégrée des eaux, tenant compte de la présence de la nappe à faible profondeur, des exigences de protection liées et des risques de remontées de nappe.

Arborisation et végétation :

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 2'000 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte à fixer.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.

Usages temporaires :

- Utiliser les espaces temporairement disponibles pour créer des pépinières : plantation de jeunes arbres qui serviront de futurs arbres d'alignement, bosquets pour les espaces publics futurs.
- Exploiter les espaces en friche comme espaces publics temporaires, prairies, ou intégrer de l'agriculture urbaine pour animer le site.

Energie

Réseau thermique à déployer avec une structure permettant la valorisation de rejets de chaleur des entreprises (déploiement du réseau prévu à moyen-long terme). PACs sol/eau interdites, PACs eau/eau à risque Fe-Mn ou interdites.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
En cours	2030	2030
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		350 (10%)
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)		700 (20%)
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)		2'450 (70%)

Actions à mener

Les mesures PAI3, PAI4 et PAI9 font l'objet de réflexions étroitement coordonnées.

Démantèlement des installations de l'ancienne raffinerie (en cours jusqu'à fin 2026).

Etudes de planification, en partenariat entre l'ensemble des acteurs (en cours jusqu'à fin 2026).

Adapter l'affectation du sol afin de permettre le développement souhaité (2027-2029).

Dès 2030, viabilisation du secteur.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS :

C4. Pôles de développement et zones d'activités économiques

C5. Agglomérations

D1. Transports publics

D5. Mobilité douce quotidienne

E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination

Planification cantonale des zones d'activités en cours

Conformité à traiter lors de la mise en oeuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PAI 5

Pôle d'activités « Site Chimique »

Le secteur « Pôle d'activités Monthey » a été renommé « Site chimique »

ARE 6153.4.073

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

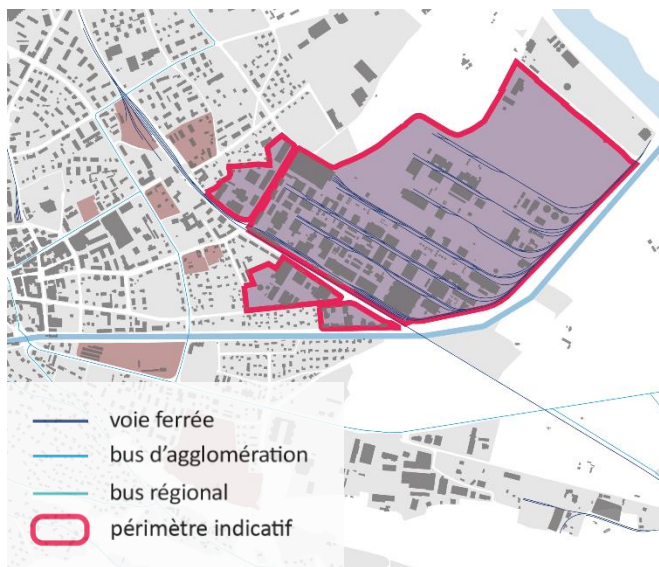
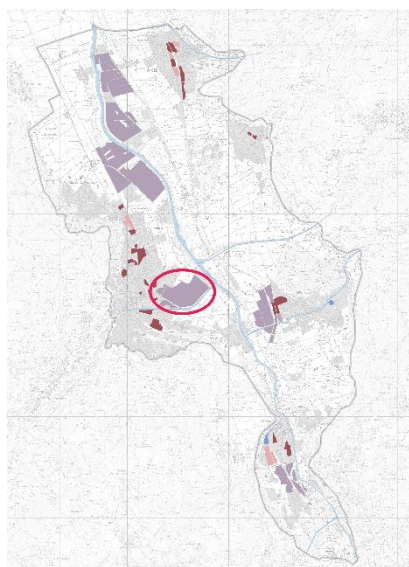
Priorité B5/A4

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Monthey

Canton du Valais, Chablais Région



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site chimique de Monthey est situé à l'est de la ville de Monthey, dans la continuité du milieu urbain.

La surface brute de terrain est de 84 ha.

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'activités. Il accueille un site industriel chimique stratégique qui compte plus de 2'000 emplois.

Le site inclut différents terrains non bâtis qui constituent des réserves d'entreprise.

Le site est raccordé au rail pour le fret ferroviaire.

Le site est une réserve stratégique d'intérêt cantonal.

Buts et contenu de la mesure

Maintien en zone d'activités, destiné au maintien et au développement du site chimique.

Les réserves en zone à bâtir contenues dans le site sont maintenues comme des réserves propres au site, destinées à des besoins d'extension future des installations. La taille importante des réserves représente un avantage concurrentiel

pour l'implantation potentielle de nouvelles chaînes de production.

Ce site est stratégique pour l'agglomération et le Canton.

En bordure de la Vièze, intégration avec les trames paysagères vertes et bleues.

Développement depuis la génération précédente

Le site chimique fait l'objet de très importants investissements en cours sur les équipements et chaînes de production.

Temporalité modifiée : les réserves stratégiques sont maintenues en réserve pour les besoins spécifiques du site chimique. Il n'est pas prévu de les mobiliser pour d'autres usages que ceux du site chimique.

Opportunité et utilité

Opportunité

Réserves stratégiques en lien avec le potentiel de développement du site à long terme.

Référence au besoin d'action

Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
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'activité.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire.
33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise.
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.
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.
45. Réduire la consommation énergétique.

47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat post mesure</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'activités économiques	Zone d'activités économiques	<i>Densification</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	24	36	+12
Habitants	-	-	-
Emplois	2'000	3'000	+1'000
Total	2'000	3'000	+1'000

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	B/C	B/C
<i>Accessibilité MD</i>	-	Voies vertes Réseau cyclable principal
<i>Stationnement vélos</i>	450 à 500 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif.	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 - Activités : max. 90% (type de localisation C/D) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
<i>Plan de mobilité</i>	Nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : Ms.3, Ms.5, PA4 : Ms.1, Ms.2, Ms.3, Ms.5	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Paysage : - Mettre en évidence la structure des anciens bras et boisements en lien avec l'origine alluviale du secteur. - Intégrer des milieux aquatiques et riverains des cours d'eau de qualité dans les aménagements extérieurs. - Créer une transition de qualité entre le secteur et les espaces agricoles et naturels. Arborisation et végétation :	

- Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.
- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 2'000 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte à fixer.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.
-

Energie

Ecologie industrielle à renforcer, dans le même esprit que Ecotube, pour réduire les besoins de gaz. Potentiels d'optimisation, de rejets de chaleur à valoriser et de réduction des besoins de ressources fossiles à identifier entre les partenaires concernés (CIMO, SATOM, Commune de Monthey).

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
2035	2040	2045
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)		200 (20%)
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)		800 (80%)

Actions à mener

Sur la base d'une étude complémentaire pour les ZAE, préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine, paysagère, énergétique et environnementale (schéma directeur).

Accompagner les acteurs privés dans la gestion de ces réserves stratégiques.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDc VS</i>	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS : C4. Pôles de développement et zones d'activités économiques C5. Agglomérations D1. Transports publics D5. Mobilité douce quotidienne E3. Approvisionnement en énergie
<i>Etat de la coordination</i>	Planification cantonale des zones d'activités en cours
<i>Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input checked="" type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : - Compensation : -

Références

Plan directeur des mobilités, CITEC, 2020.

PAI 6

Sites d'activités régionaux

ARE 6153.4.074

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

Priorité A5/A4 – tâche permanente

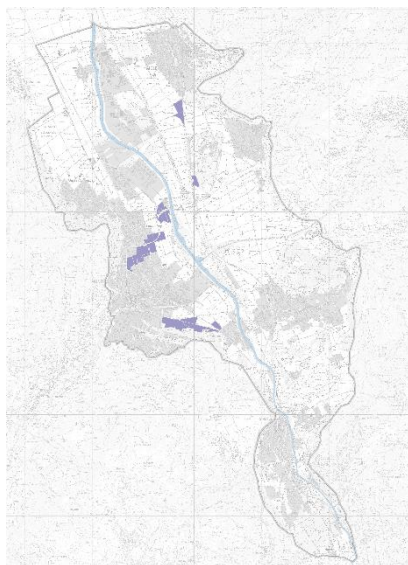
Pour la partie vaudoise, cette mesure est partie intégrante du Plan directeur régional « Stratégie de gestion des zones d'activités » (PDR-SRGZA) en cours d'élaboration. Elle est figurée ici à titre indicatif.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Organe de gestion

Communes, Cantons de Vaud et Valais et Chablais Région



Description de la mesure

Situation actuelle

Les sites d'activités régionaux sont des secteurs affectés spécifiquement aux activités économiques. De par leur taille, leur importance et la nature des entreprises, ils sont complémentaires des principaux pôles d'activités. Ils participent au tissu économique diversifié de la région.

Buts et contenu de la mesure

Maintien en zone d'activités, destinée de façon prépondérante aux activités secondaires.

Gestion des réserves foncières pour des projets d'implantation d'importance régionale.

Gestion au travers d'un organe de gestion à constituer.

Densité cible entre 15 et 30 emplois par ha.

Amélioration de la qualité paysagère des sites.

Maintien et renforcement des connections au rail marchandises.

Connection au réseau TP et de voies vertes de l'agglomération.

Gestion des questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc.

Intégration énergétique et écologie industrielle.

Développement depuis la génération précédente

Reformulation partielle, notamment selon les études menées dans la « Stratégie de gestion des zones d'activités » en cours d'élaboration.

Opportunité et utilité

Opportunité

Ces sites permettent d'accueillir des PMI-PME d'activités principalement secondaires et contribuent à diversifier le tissu économique régional.

Référence au besoin d'action

Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
8. Maintenir l'agglomération comme 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'activité.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
36. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualitative entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels.
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.
47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Marais du Carro (Aigle)

Zone d'activité actuellement non bâtie, avec projet de construction d'un centre d'entretien des CFF. S'agissant d'une activité dépendante de la présence de voies de chemin de fer, la localisation de ce centre d'entretien des CFF sur la ZAR du Marais du Carro a fait l'objet d'une étude de variantes et pesées des intérêts aux niveaux des CFF, du Canton et de la Commune.

Superficie : 12 ha	<i>Révision de l'affectation spécifiquement pour le développement du projet</i>
Affectation : Zone d'activités économiques	
Emplois actuels : -	<i>Début des études : 2024</i>
Emplois futurs : 160	<i>Mise en vigueur estimée : 2028</i>
Evolution des emplois : +160	<i>Début des travaux estimé : 2032</i>

Andonces (Ollon)

Zone d'activité actuellement non bâtie, avec projet de construction d'un data center et d'un parc d'activités secondaires destinés aux PME.

Superficie : 4.4 ha	<i>Révision de l'affectation spécifiquement pour le développement du projet</i>
Affectation : Zone d'activités économiques	
Emplois actuels : -	<i>Début des études : 2022</i>
Emplois futurs : 130	<i>Mise en vigueur estimée : 2028</i>
Evolution des emplois : +130	<i>Début des travaux estimé : 2032</i>

Illettes (Monthey)

Zone d'activité actuellement partiellement bâtie, avec volonté de construction des terrains non bâtis.

Superficie : 35 ha	<i>Étude à mener sur les potentiels et objectifs de densification et sur la gestion des réserves.</i>
Affectation : Zone d'activités économiques	
Emplois actuels : 600	<i>A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration paysagère, etc.</i>
Emplois futurs : 1'100	
Evolution des emplois : +500	

Boeuferrant (Monthey)

Zone d'activité largement bâtie, avec de petites réserves.

Superficie : 14 ha	<i>Etude à mener sur les potentiels et objectifs de densification et sur la gestion des réserves.</i>
Affectation : Zone d'activités économiques	
Emplois actuels : 200	<i>A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration paysagère, etc.</i>
Emplois futurs : 300	
Evolution des emplois : +100	

Dailles Montagnier Fossaux Pré-au-Loup (Collombey-Muraz)

Zone d'activité actuellement partiellement bâtie, avec volonté de construction des terrains non bâtis.

Superficie : 41 ha

Affectation : Zone d'activités économiques

Emplois actuels : 1'100

Emplois futurs : 1'700

Evolution des emplois : +600

Etude à mener sur les potentiels et objectifs de densification et sur la gestion des réserves.

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration paysagère, etc.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

D12. Zones d'activités

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

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

C.5. Agglomérations

Etat de la coordination

Coordination en cours par les planifications cantonales des zones d'activités

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Stratégie de gestion des zones d'activités du Chablais vaudois (PDR-SRGZA), version provisoire.

PAI 7

Sites d'activités locaux

ARE 6153.4.075

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

Priorité A5/A4 – tâche permanente

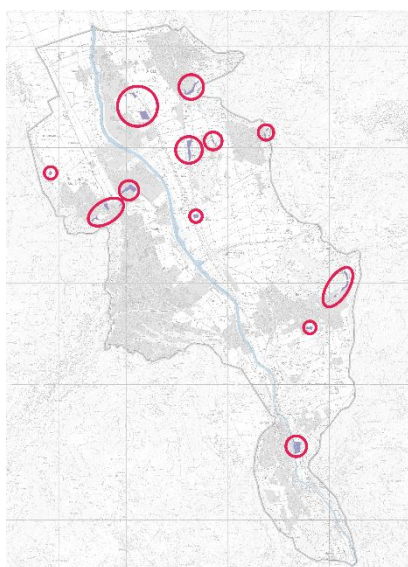
Pour la partie vaudoise, cette mesure est partie intégrante du Plan directeur régional « Stratégie de gestion des zones d'activités » (PDR-SRGZA) en cours d'élaboration. Elle est figurée ici à titre indicatif.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Communes territoriales

*Autres communes, Cantons de Vaud et Valais et Chablais
Région*



Description de la mesure

Situation actuelle

Les sites d'activités locaux sont des secteurs occupés spécifiquement aux activités économiques. De par leur taille, leur importance et la nature des entreprises, ils sont complémentaires des principaux pôles d'activités et des sites régionaux. Ils participent au tissu économique diversifié de la région.

Buts et contenu de la mesure

Maintien en zone d'activités, destinée aux activités secondaires.

Gestion des réserves foncières.

Reconversion ou dézonage des parties de sites peu adaptées au développement d'activités secondaires.

Agrandissement uniquement pour l'extension d'entreprises présentes sur les sites ou pour la relocalisation d'entreprises déjà présentes sur la commune.

Gestion au travers d'un organe de gestion à constituer.

Densification.

Amélioration de la qualité paysagère des sites.
 Connection au réseau TP et de voies vertes de l'agglomération.
 Gestion des questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc.
 Intégration énergétique et écologie industrielle.

Développement depuis la génération précédente

Reformulation partielle, notamment selon les études menées dans la « Stratégie de gestion des zones d'activités » en cours d'élaboration.

Opportunité et utilité

Opportunité

Ces sites permettent d'accueillir des PMI-PME d'activités principalement secondaires et contribuent à diversifier le tissu économique régional.

Le potentiel de nouveaux emplois est estimé à 230 d'ici 2040 pour les sites vaudois et 170 pour les sites valaisans.

Référence au besoin d'action

Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
8. Maintenir l'agglomération comme 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'activité.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
36. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualitative entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels.
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.
47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDCn VD</i>	La présente mesure est conforme à la mesure suivante du PDCn VD : D12. Zones d'activités
<i>Conformité au PDC VS</i>	La présente mesure est conforme à la mesure suivante du PDC VS : C.4. Pôles de développement et zones d'activités économiques.
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination en cours par les planifications cantonales des zones d'activités
<i>Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input checked="" type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Emprises sur la zone agricole/ SDA Surface emprise : - Compensation : -

Références

Stratégie de gestion des zones d'activités du Chablais vaudois (PDR-SRGZA), version provisoire.

PAI 8

Système de gestion des zones d'activités

ARE 6153.4.076

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

Priorité A5/A4 – tâche permanente

Pour la partie vaudoise, cette mesure est partie intégrante du Plan directeur régional « Stratégie de gestion des zones d'activités » en cours d'élaboration (PDR-SRGZA). Elle est figurée ici à titre indicatif.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Chablais Région

Communes, Cantons de Vaud et Valais

Description de la mesure

Situation actuelle

Les sites d'activités sont actuellement gérés par les communes.

Buts et contenu de la mesure

Gestion coordonnée des zones d'activités à l'échelle intercommunale et pour les sites stratégiques avec les Cantons.

La gestion est principalement orientée sur la gestion des réserves foncières des réserves, la densification des sites et l'amélioration de la qualité paysagère. Elle suit le principe de la bonne activité au bon endroit.

Développement depuis la génération précédente

Reformulation partielle, notamment selon les études menées dans la « Stratégie de gestion des zones d'activités » en cours d'élaboration.

Dans le cadre du PDR-SRGZA, un premier organe de gestion a été constitué, composé du Canton, de Chablais Région, de la Commune d'Aigle et de la Commune de Bex. Cet organe de gestion assure le pilotage de la mise en œuvre de la mesure vaudoises PAI 1 et PAI 2.

La constitution d'un organe de gestion intercantonal et associant toutes les communes devra tenir compte du premier organe de gestion constitué.

Opportunité et utilité

Opportunité

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

Référence au besoin d'action

Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
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'activité.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
36. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualitative entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels.
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.
47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

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

Conformité au PDC VS

La présente mesure est conforme à la mesure suivante du PDC VS :

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

Etat de la coordination

Coordination en cours par les planifications cantonales des zones d'activités

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

Stratégie de gestion des zones d'activités du Chablais vaudois (PDR-SRGZA), version provisoire.

PAI 9

Pôle d'activités « Charbonnière »

Le secteur « Pôles d'activités Collombey-Muraz » a été divisé en deux (voir PAI 4).

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

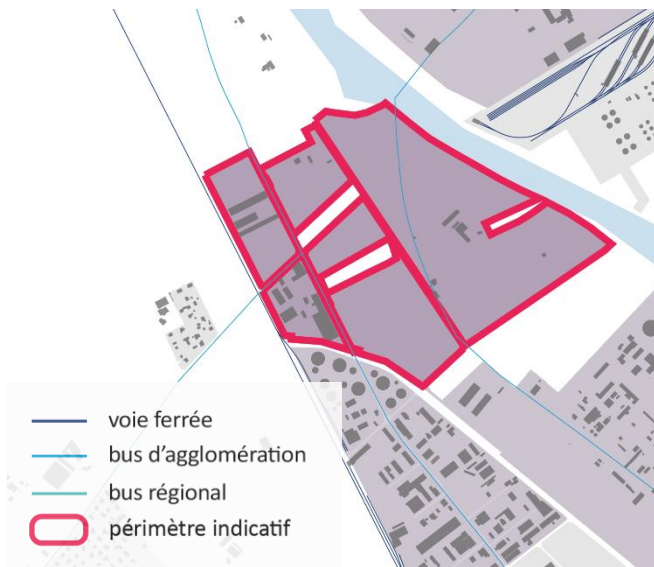
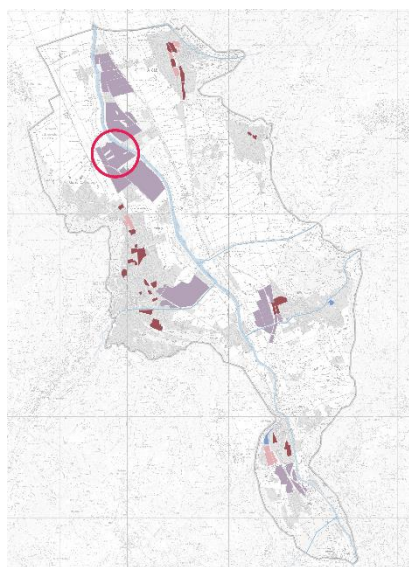
Priorité C5 (2)/C4

Instance responsable et pilote

Collombey-Muraz

Autres instances concernées

Canton du Valais, Chablais Région



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site est situé au nord de la friche de l'ancienne raffinerie Tamoil, sur le nouvel axe fret et transports publics

La surface brute de terrain est de 70 ha.

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'activités. Il est partiellement bâti, mais est majoritairement constitué de réserves en zone à bâtir.

Il n'est pas connecté au rail.

Le site est une réserve stratégique d'intérêt cantonal.

Buts et contenu de la mesure

Maintien en zone d'activités, pour des réserves à long terme.

Développement d'un parc d'activité moderne, principalement secondaire.

Raccorder le site au rail pour le transport des marchandises.

En bordure du Rhône, intégration avec les trames paysagères vertes et bleues.

Développement depuis la génération précédente

« Charbonnière » est un secteur déjà identifié comme stratégique dans le PA4. La fermeture définitive de la raffinerie et le début de son démantèlement amène à maintenir ce site pour une deuxième étape de développement.

Opportunité et utilité

Opportunité

Réserve de terrains industriels, dans un secteur d'activités existant.

Référence au besoin d'action

Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
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'activité.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire.
33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise.
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.
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.
45. Réduire la consommation énergétique.
47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

Etat actuel

Etat post mesure

Evolution

Affectation	Zone d'activités économiques	Zone d'activités économiques	Densification
Densité cible (hab +empl/ha)	2	50	+48
Habitants	-	-	-
Emplois	150	3'500	+3'350
Total	150	3'500	+3'350

Pour les mesures en priorité C, le nombre d'emplois sera encore précisé dans les futures générations de projet.

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	Etat actuel	Etat futur (2040)
Qualité de la desserte TP	-	C

Pour les mesures en priorité C, les autres aspects seront définis ultérieurement.

Étapes de mise en oeuvre

Début des études	Mise en vigueur estimée	Début des travaux estimé
En cours	2040	2045
Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)		-
Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)	3'350 (100%)	

Actions à mener

Les mesures PAI3, PAI4 et PAI9 font l'objet de réflexions étroitement coordonnées.

Développer un schéma directeur ou une image directrice traitant de la mise en oeuvre des aspects paysage, énergie, environnement, écologie industrielle, mobilités (2025-2027).

Sur la base d'une étude complémentaire pour les ZAE (actualisation du PDi ou extension du mandat SRGZA), préciser la vocation des secteurs, le phasage et les objectifs de densification.

A la suite de cette étude, préciser les actions spécifiques à mener, la programmation, l'intégration urbaine et environnementale (schéma directeur).

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

C4. Pôles de développement et zones d'activités économiques

C5. Agglomérations

D1. Transports publics

D5. Mobilité douce quotidienne

E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination

Planification cantonale des zones d'activités en cours

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

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

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

-

PAI 10

Pôle d'activités « ZI Saint-Maurice »

Urbanisation – Stratégie zones d'activités

Priorité A5 – tâche permanente

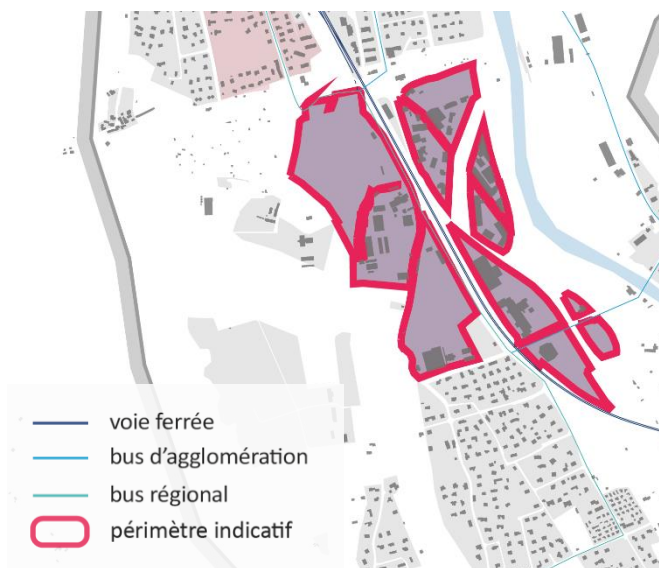
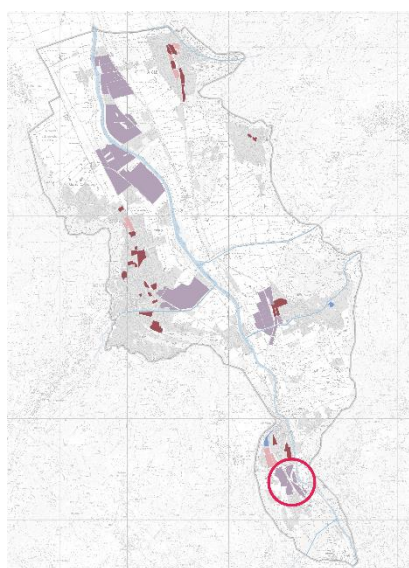
Etude de faisabilité à réaliser, puis adaptation du plan d'affectation

Instance responsable et pilote

Saint-Maurice

Autres instances concernées

Canton du Valais, Chablais Région



Description de la mesure

Situation actuelle

La zone industrielle de Saint-Maurice est située autour de la jonction autoroutière, au sud de la ville, dans la continuité du milieu urbain.

La surface brute de terrain est de 33.5 ha.

Le site est aujourd'hui affecté en zones d'activités. Il accueille des entreprises du secondaire et des dépôts. Il abrite d'importants potentiels de densification.

Le site est traversé par la voie CFF mais n'y est pas raccordé. Sa desserte en transports publics (bus) est insuffisante.

Le site est concerné par les zones de protection des eaux S1 et S2 des puits de la Croix.

Buts et contenu de la mesure

Maintien en zone d'activités, destinée de façon prépondérante aux activités secondaires, tout en assurant la coordination avec les zones de protection des eaux souterraines.

Gestion des réserves stratégiques pour des projets d'implantation d'importance cantonale ou régionale.

Densité cible entre 20 et 30 emplois par ha.

Amélioration de la qualité paysagère du site.

Connection au réseau de voies vertes de l'agglomération.

Gestion des questions techniques liées au bruit, à l'ORNI, aux risques OPAM, etc.

Développement depuis la génération précédente Nouvelle mesure.

Opportunité et utilité

Opportunité Avec ses importantes activités existantes et ses réserves, le secteur est stratégique.

Référence au besoin d'action Attractivité des zones d'activités

Référence aux objectifs stratégiques

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.
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'activité.
10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire.
33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise.
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.
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.
45. Réduire la consommation énergétique.
47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.

Référence aux critères d'efficacité CE 2.1 : Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Affectation, nombre d'habitants et d'emplois

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat post mesure</i>	<i>Evolution</i>
Affectation	Zone d'activités économiques	Zone d'activités économiques	<i>Densification</i>
Densité cible (hab +empl/ha)	9	25	+16
Habitants	-	-	-
Emplois	300	850	+550
Total	300	850	+550

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

	<i>Etat actuel</i>	<i>Etat futur (2040)</i>
<i>Qualité de la desserte TP</i>	-	<i>Nouvel arrêt de bus planifié</i>
<i>Accessibilité MD</i>	<i>Bandes cyclables</i>	<i>Piste cyclable</i> <i>Réseau cyclable principal</i>
<i>Estimation du besoin en stationnement vélo</i>	125 à 150 places, conformément à la norme VSS 40 065	
<i>Accessibilité TIM</i>	Aucun changement significatif	
<i>Stationnement TIM</i>	Selon norme VSS 40 281 - Activités : max. 100% (type de localisation E) Fixer aussi un minimum est laissé au libre choix des communes (éviter le report sur domaine public)	
<i>Plan de mobilité</i>	Nécessaire	
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	-	
<i>Intégration urbaine et paysagère</i>	Espace public : - Créer des espaces publics en lien avec les arrêts de bus et combinant des services aux employés. - Créer un réseau de cheminements publics et d'espaces publics en lien avec les réseaux verts et bleus. Paysage : - Créer une transition de qualité entre le secteur et les espaces agricoles et naturels. Arborisation et végétation : - Favoriser les alignements d'arbres le long des rues et chemins afin d'éviter les îlots de chaleurs, en utilisant	

différentes strates arborées et arbustives pour favoriser la biodiversité.

- Arborisation majeure : min 1 arbre pour 2'000 m² de surface non bâtie, conservant autant que possible l'existant.
- Utiliser une grande diversité d'essences dans la proposition végétale, en premier lieu des essences indigènes et, pour les stations très minérales, des essences exotiques méridionales.
- Limiter l'utilisation de l'enrobé à la chaussée carrossable.
- Indice de surface verte à fixer.
- Réguler et stocker l'eau sur place (noues, bassins, revêtement perméables).
- Places de stationnement extérieures perméables et plantées.

Usages temporaires :

- Utiliser les espaces temporairement disponibles pour créer des pépinières : plantation de jeunes arbres qui serviront de futurs arbres d'alignement, bosquets pour les espaces publics futurs.
- Exploiter les espaces en friche comme espaces publics temporaires, prairies, ou intégrer de l'agriculture urbaine pour animer le site.

Energie

Réseau thermique à déployer avec une structure permettant la valorisation de rejets de chaleur des entreprises (déploiement du réseau prévu à moyen terme). PACs sol/eau et eau/eau interdites.

Toitures à valoriser en priorité pour la production photovoltaïque.

Étapes de mise en oeuvre

<i>Début des études</i>	<i>Mise en vigueur estimée</i>	<i>Début des travaux estimé</i>
<i>En cours</i>	<i>2025-2032 (par étapes)</i>	<i>2025</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés d'ici 2028</i>		<i>180 (33%)</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2028-2032 (A)</i>		<i>180 (33%)</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés 2032-2036 (B)</i>		<i>180 (33%)</i>
<i>Habitants et emplois supplémentaires planifiés après 2036 (C)</i>		

Actions à mener

Développement du secteur Nord (Perris, 8 ha) suite à l'homologation du plan de quartier. Les premières constructions sont attendues pour 2025.

Développement de la partie Sud (Marais, 2 ha) en cours, avec équipement en cours du plan de quartier pour permettre la densification et l'amélioration de la qualité. Premières constructions attendues dès 2026.

Renforcer la mobilité TP et la connexion au réseau de mobilité douce (2026-2027).

Promotion économique communale pour la valorisation de l'ensemble de la zone *en incitant les propriétaires à mettre sur le marché ou construire leurs parcelles.*

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

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDc VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDc VS :

- C4. Pôles de développement et zones d'activités économiques
- C5. Agglomérations
- D1. Transports publics
- D5. Mobilité douce quotidienne
- E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination

Planification cantonale des zones d'activités en cours

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : -

Compensation : -

Références

-

	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 priorités 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.	DD	MU
				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.	TP	MD
						ENE	

Mesures de rang supérieur

Ms.3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF	Aigle / Bex / Collombey-Muraz / Massongex / Monthey / Saint-Maurice	A
Ms.4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)	Aigle / Bex / Collombey-Muraz / Monthey / Ollon	A/B
Ms.5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	Monthey	A

Gestion de la mobilité

GM.8	Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds privé	Toutes	AvE ⁶
GM.9	Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds public	Toutes	AvE

Gestion du trafic – paquet de mesures horizon C

P.GT.C.1	Régulation du trafic rte d'Ollon/rte de Transit	Aigle	C
----------	---	-------	---

Valorisation / sécurité de l'espace routier - mesures individuelles

VSR.3	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	Monthey	C
VSR.4	Requalification de la route du Léman à Saint-Maurice	Saint-Maurice	C

Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet de mesures horizon A

P.VSR.A.8	Réaménagement de l'av. du Crochetan à Monthey	Monthey	A
P.VSR.A.9	Requalification de la route d'Outre-Vièze, Choëx – Champian	Monthey	A
P.VSR.A.10	Requalification de la route d'Outre-Vièze, Champian – Massillon	Monthey	A
P.VSR.A.11	Requalification de la rue de la Gare à Aigle	Aigle	A

⁶ Les abréviations « AvE » et « BvE » sont définies dans les DPTA et signifient que la réalisation des mesures est entièrement à la charge de l'agglomération (en priorité A ou B).

P.VSR.A.12	Réaménagement de l'avenue des Glariers à Aigle	Aigle	A
P.VSR.A.13	Réaménagement de la place Alphonse-Mex à Aigle	Aigle	A
P.VSR.A.14	Réaménagement du carrefour Frederic-Rouge – Rue Margencel	Aigle	A
P.VSR.A.15	Requalification de la rue Centrale à Lavey-Morcles	Lavey-Morcles	A
P.VSR.A.16	Requalification de la Grand-Rue à Saint-Maurice	Saint-Maurice	A
P.VSR.A.17	Réaménagement de la rue St-Didier à Collombey	Collombey-Muraz	A

Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet de mesures horizon B

P.VSR.B.1	Requalification de la traversée de Bex	Bex	B
P.VSR.B.4	Réaménagement de la rue du Tonkin à Monthey	Monthey	B
P.VSR.B.5	Réaménagement de la rte de l'Infirmierie à Bex	Bex	B
P.VSR.B.6	Réaménagement du chemin des Noyers à Aigle	Aigle	B
P.VSR.B.7	Réaménagement de l'avenue du Midi à Saint-Maurice	Saint-Maurice	B
P.VSR.B.8	Réaménagement la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Giratoire RC301 – Chemin d'Arbignon (Le Verger)	Collombey-Muraz	B
P.VSR.B.9	Réaménagement du chemin des Lieugex à Aigle	Aigle	B

Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet de mesures horizon C

P.VSR.C.1	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Chemin d'Arbignon (Le Verger) - Av. de l'Europe	Collombey-Muraz / Monthey	C
P.VSR.C.2	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Av. de l'Europe - Rue des Marmettes	Monthey	C
P.VSR.C.3	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Rue des Marmettes - Avenue du Théâtre	Monthey	C
P.VSR.C.4	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Avenue du Théâtre - Place Centrale	Monthey	C
P.VSR.C.5	Réaménagement av. de la Gare à Bex	Bex	C

P.VSR.C.6	Réaménagement de l'avenue des Terreaux à St-Maurice	Saint-Maurice	C
-----------	---	---------------	----------

Infrastructures pour bus / TP

TP.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	Bex / Massongex	A
TP.5	Franchissement TP entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	Aigle / Collombey-Muraz	B
TP.6	Axe fort TP Aigle – Raffinerie – Corbier (ARC)	Aigle / Collombey-Muraz	B

Plateformes multimodales

PM.1	Plateforme multimodale de la halte CFF de Massongex	Massongex	A
PM.4	Plateforme multimodale de la halte CFF de Collombey-Le-Grand	Collombey-Muraz	B
PM.5	Plateforme multimodale à la gare CFF/AOMC de Monthey	Monthey	A
PM.6	Plateforme multimodale de la halte AOMC de Clos-Donroux	Monthey	A
PM.7	Plateforme multimodale de la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	Collombey-Muraz	A
PM.8	Plateforme multimodale de la gare CFF de Saint-Maurice	Saint-Maurice	A

Mobilité douce - mesures individuelles

MD.12	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Saint-Maurice et le Rhône	Massongex, Saint-Maurice	A
-------	--	--------------------------	----------

Mobilité douce - paquet de mesures horizon A

P.MD.A.10	Liaison piétonne entre le giratoire de la Monnaie et St-Triphon à Ollon	Ollon	A
P.MD.A.11	Voie verte mode doux entre le centre-ville et le centre d'entretien CFF à Aigle	Aigle	A
P.MD.A.12	Réaménagement de la rue du Vieux-Pont à Illarsaz	Collombey-Muraz	A

P.MD.A.13	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	Bex	A
P.MD.A.14	Passerelle au-dessus du Rhône secteur Charbonnière	Collombey-Muraz / Ollon	A
P.MD.A.15	Passerelle au-dessus du Rhône secteur Gryonne	Bex / Monthey / Ollon	A
P.MD.A.16	Passerelle au-dessus du canal de Fuite à Lavey-Morcles	Lavey-Morcles	A
P.MD.A.17	Réaménagement MD hors RC302 entre Giratoire RC301 et giratoire des Perraires à Collombey	Collombey-Muraz	A
P.MD.A.18	Liaison cyclable inter-agglo Rennaz-Aigle, tronçon Yvorne - Aigle	Aigle / Yvorne	A

Mobilité douce - paquet de mesures horizon B

P.MD.B.3	Aménagements cyclables, rue du Simplon à Bex	Bex	B
P.MD.B.6	Réaménagement modes doux de la rue des Marmettes à Monthey	Monthey	B

Mobilité douce - paquet de mesures horizon C

P.MD.C.1	Réaménagement du chemin de Saudan à Illarsaz	Collombey-Muraz	C
P.MD.C.2	Liaison cyclable intercommunale Aigle-Ollon	Aigle / Ollon	C
P.MD.C.3	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » le long de la Gryonne	Bex / Ollon	C
P.MD.C.4	Continuités piétonnes entre le centre et la gare de Bex	Bex	C

Transport de marchandises et logistique

TML.1	Franchissement fret entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	Aigle / Collombey-Muraz	Bve
-------	--	-------------------------	------------

CHABLAIS AGGLO

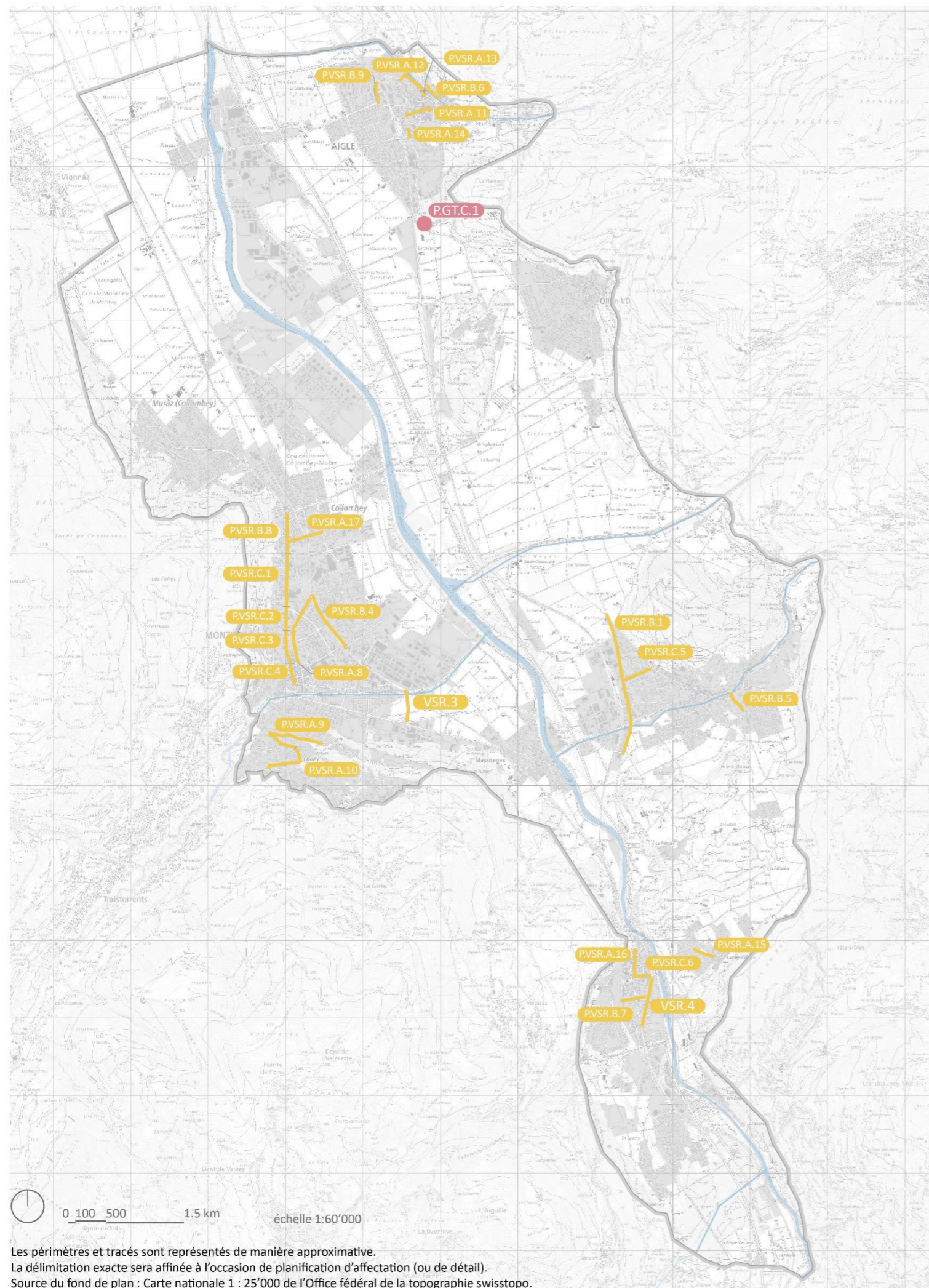
Mesures transport individuel
motorisé (TIM)

Gestion du trafic

● régulation du trafic

Valorisation - sécurité de l'espace routier

— réaménagement routier



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.

CHABLAIS AGGLO

Mesures transport public (TP)

Mesures de rang supérieur

- halte ferroviaire
- - - réseau ferroviaire

Transport marchandise et logistique

- franchissement fret entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz

Plateformes multimodales

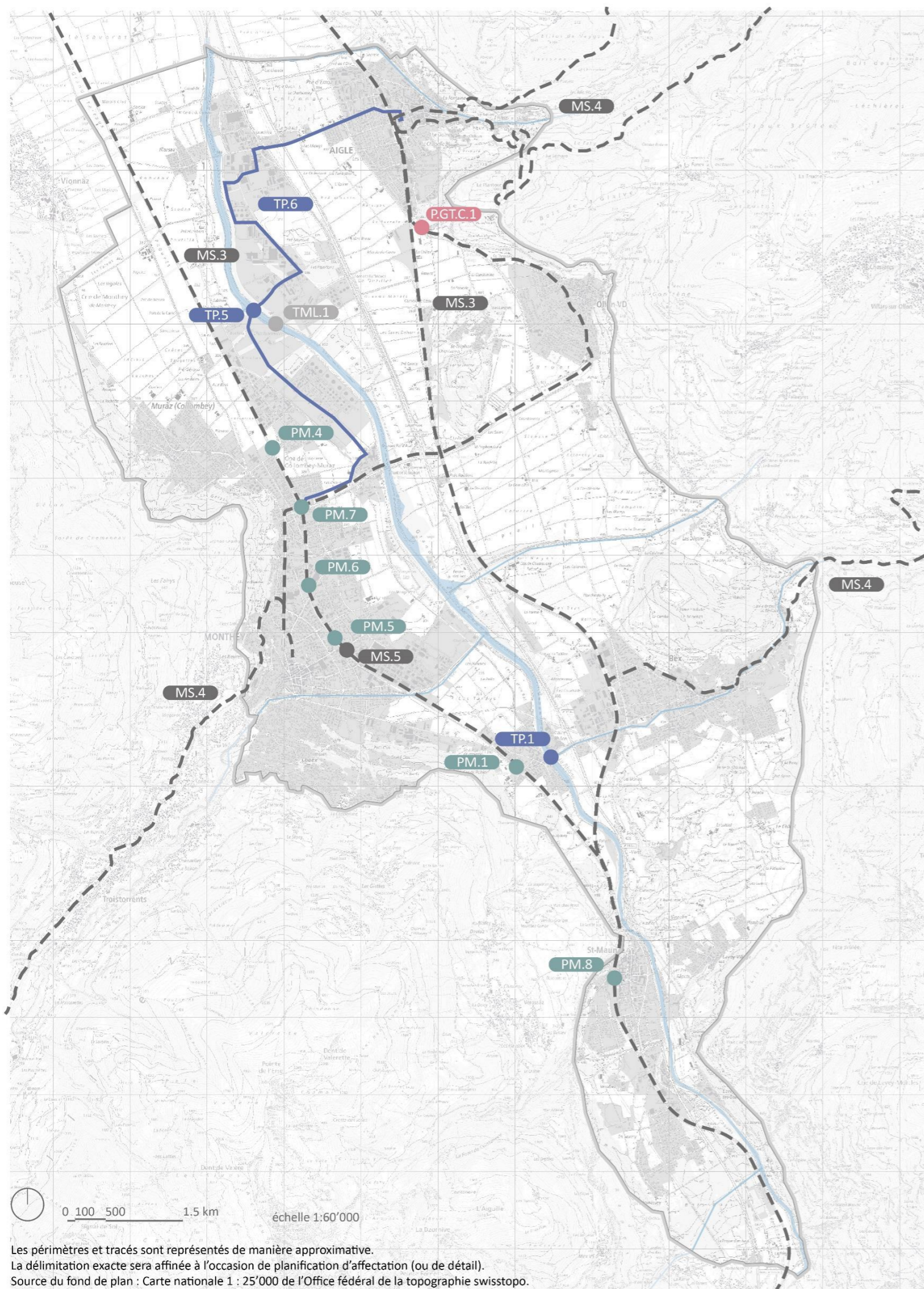
- interface ferroviaire

Infrastructures pour bus/TP

- franchissement
- extension du réseau

Gestion du trafic

- régulation du trafic



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.

CHABLAIS AGGLO

Mesures mobilité douce (MD)

Mesures de rang supérieur

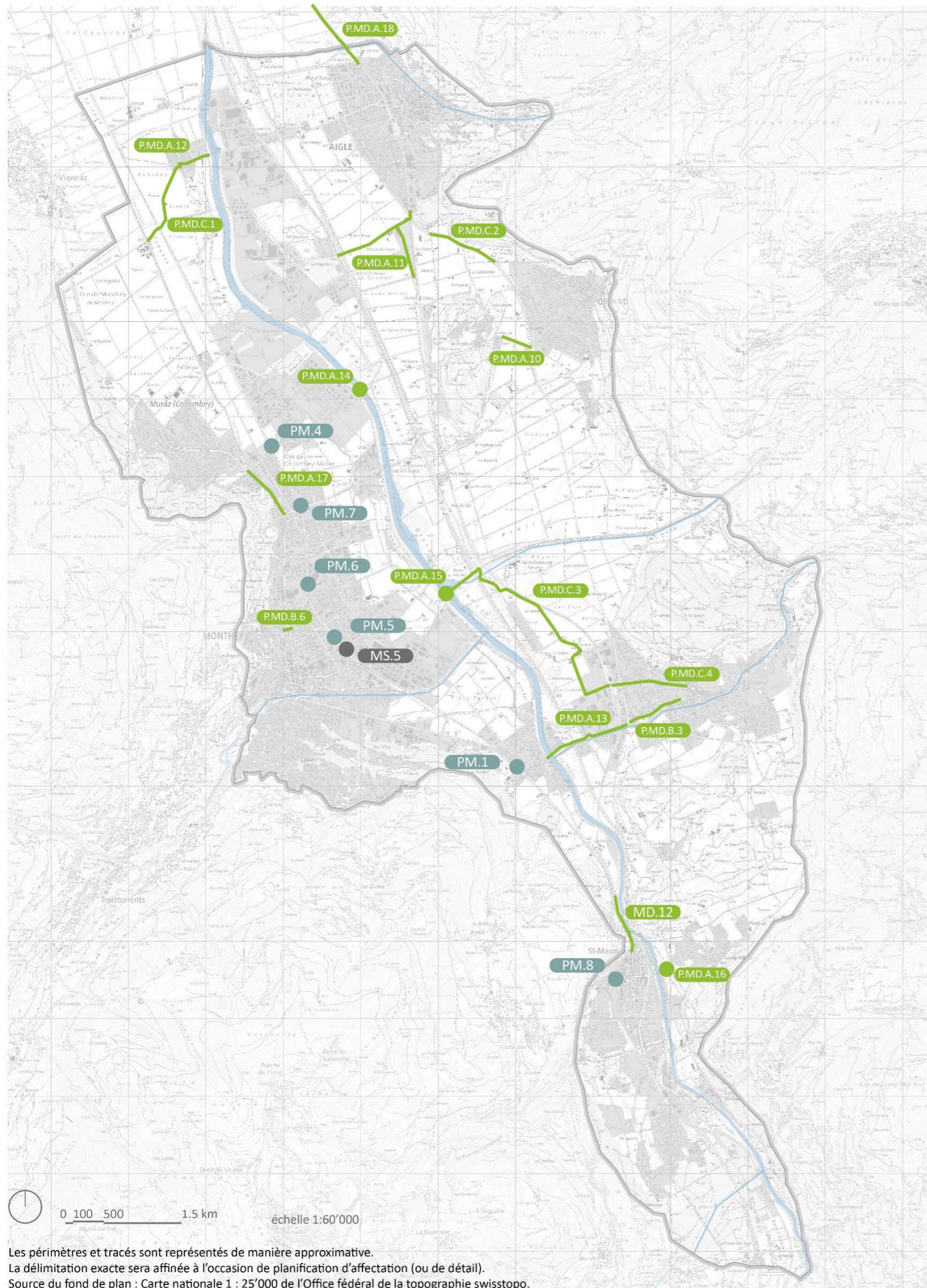
- halte ferroviaire

Mobilité douce

- franchissement du Rhône
- voie verte / aménagement modes doux

Plateformes multimodales

- interface ferroviaire



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.

3.1 Mesures de rang supérieur (Ms)

Ms.3

Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF

6153.3.061

Mobilité – Stratégie transports publics

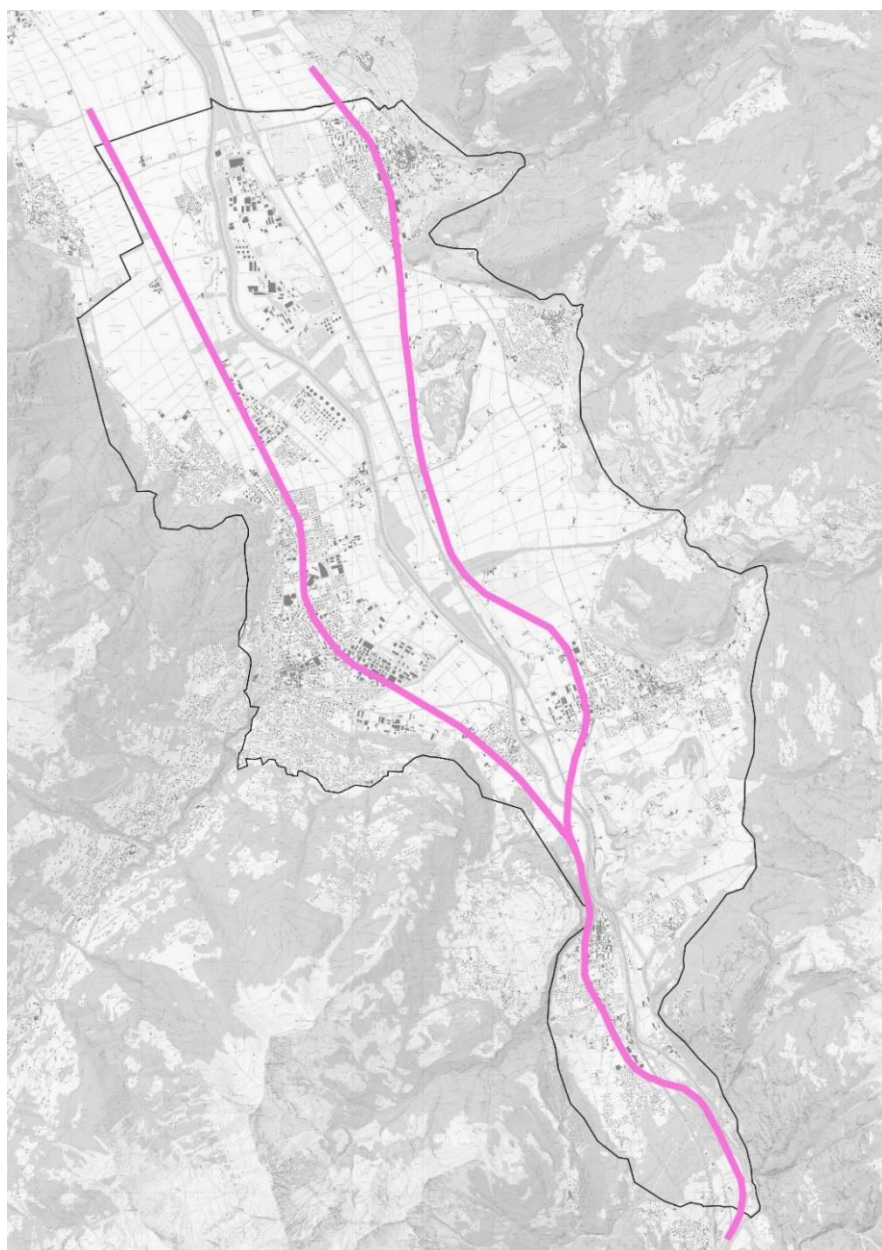
Priorité A5/AB4

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

OFT, DGMR VD, SDM VS

CFF, Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey, St-Maurice



Description de la mesure

Situation actuelle

Sur la ligne du Simplon :

- La gare d'Aigle est desservie par l'offre nationale à raison de deux trains IR et deux trains RE par heure. Le RER Vaud a quant à lui une cadence à la demi-heure à partir de la Gare d'Aigle ;
- Le RER Vaud est quant à lui prolongé jusqu'à Bex et parfois jusqu'à Saint-Maurice ;
- La ligne RE est aujourd'hui prolongée jusqu'à Saint-Maurice (un train sur deux jusqu'à Martigny), avec desserte des gares d'Aigle et de Bex ;
- La gare de Bex n'est plus desservie par l'IR mais par le RE à raison de deux trains par heure.

Sur la ligne du Sud-Léman :

- La ligne St-Maurice - St-Gingolph assure une desserte à la demi-heure seulement jusqu'à Monthey. Depuis décembre 2023, la cadence de trente minutes couvre également le samedi.

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

- Améliorer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération depuis les régions voisines (y compris la France et la Riviera) et favoriser ainsi le report modal vers les transports publics ;
- Compenser l'abandon de la desserte de Bex par les trains IR par une desserte régulière par des RE offrant une bonne qualité de correspondance à Vevey et/ou Lausanne ;
- Renforcer la contribution de lignes ferroviaires à la desserte de l'agglomération.

Description

- Le RER Vaud est prolongé à certaines heures vers Bex et St-Maurice grâce au nouveau matériel progressivement engagé dès 2020 ;
- La cadence du RER Valais|Wallis de la ligne Saint-Gingolph – Saint-Maurice passe à la demi-heure vers 2030/2032 sur l'ensemble du parcours.

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

- Revitalisation du Sud-Léman par la liaison ferroviaire avec la France notamment ;
- Liaison avec l'ensemble des pôles urbains de l'arc lémanique et avec St-Maurice à partir d'Aigle et Bex ;
- Liaison avec le Bas-Chablais à partir d'Aigle, Bex, Massongex, Monthey, Collombey ;

- A long terme (horizon PRODES 204X au plus tôt), une connexion entre les lignes ferroviaires du Sud-Léman et du Simplon sont envisageables (projet de raccordement de Monthey à la ligne du Simplon).

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

- Maintien de liaisons rapides et régulières entre Saint-Maurice/Bex et Aigle ;
- Liaisons plus fréquentes entre Massongex/Monthey et Collombey, ainsi qu'avec la nouvelle halte projetée à Collombey-le-Grand.

Opportunité et utilité

<i>Référence aux objectifs stratégiques</i>	<p>5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.</p> <p>17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.</p> <p>20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics.</p> <p>24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.</p>
<i>Référence au besoin d'action</i>	<p>Poursuite du développement des TP : Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.</p>
<i>Référence aux critères d'efficacité</i>	<p>CE1.1 : Amélioration du système global de transport</p> <p>CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</p>

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

<i>Besoins de coordination urbanisation</i>	<p>PA5 : DD.1, DD.2, DD.6, PAI.2, PAI.5, PEP.4, PUM.1, PUM.2, PUM.3, PUM.7, PUM.14, PUM.16, PUM.22, PUM.23, PUM.24</p> <p>PA4 : DD.2, DD.3, PUM.1, PUM.4, PUM.7, PUM.8, PUM.9, PUM.10, PUM.12, PUM.13, PUM.14, PUM.15, PUM.16, PUM.18, PUM.21, PAI.2, PAI.3, PAI.4</p>
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	<p>PA5 : Ms.4, PM.1, PM.4, PM.5, PM.6, PM.7, PM.8</p> <p>PA4 : Ms.3, Ms.7, MD.8, ME.1, TP.2, TP.3</p> <p>PA3 : Ms3, Ms6, Ms7, 3.1, 6.2</p>

Références

Projet d'offre pour l'étape d'aménagement 2035 des chemins de fer à voie normale (OFT, 2020) Synthèse des principaux changements de l'horaire 2021 (DGMR, 2020)

Ms.4

Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)

Mobilité – Stratégie transports publics

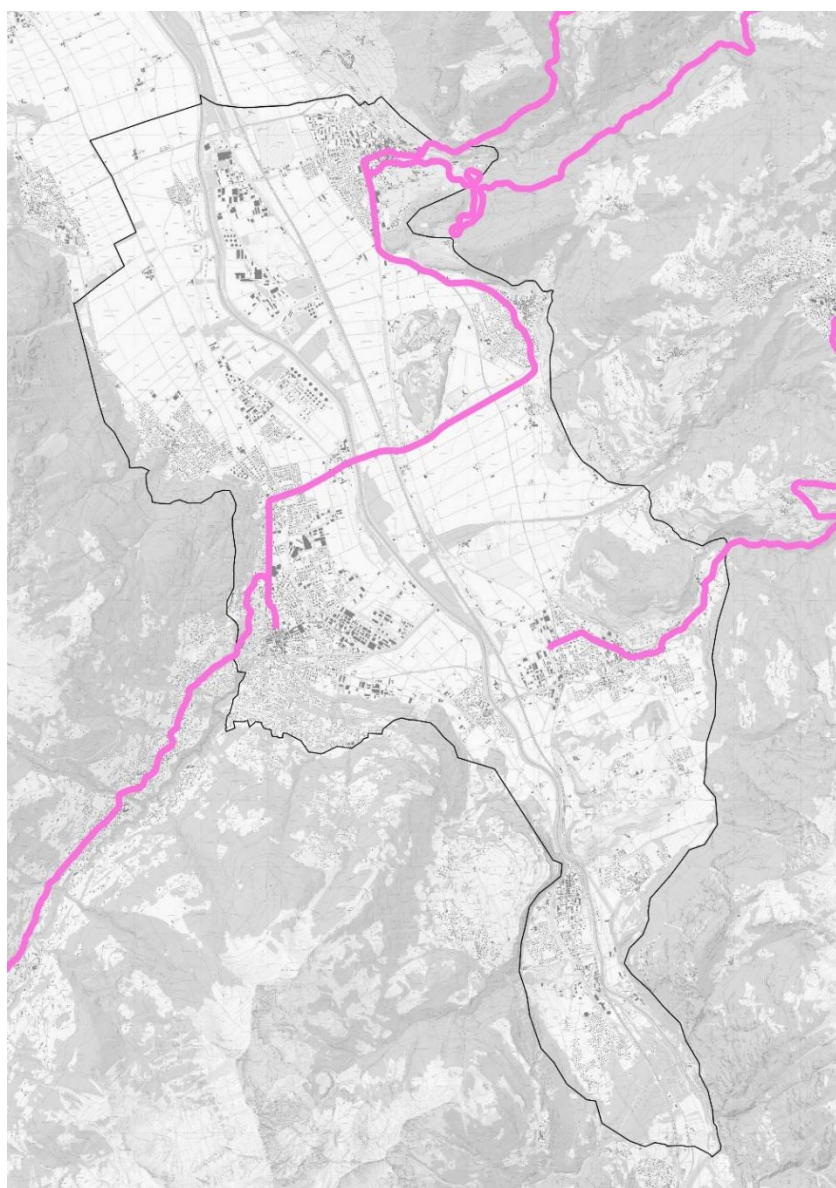
Priorité AB5/BC4/C3

Instance responsable et pilote

OFT, DGMR VD, SDM VS

Autres instances concernées

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



Description de la mesure

Situation actuelle

Les lignes ferroviaires Bex-Villars-Bretaye, Aigle-Le Sepey-Les Diablerets, Aigle-Leysin et l'AOMC entre Monthey et Champéry

sont cadencées à l'heure, ce qui à terme ne permettra plus des conditions de desserte et de rabattement suffisantes.

Buts et contenu de la mesure

Les lignes ferroviaires régionales seront cadencées à la demi-heure (tout en respectant les critères de cofinancement de l'OFT) afin d'offrir une desserte attractive, des correspondances facilitées vers le réseau ferroviaire national et avec les autres lignes de transport de l'agglomération.

Tronçons concernés :

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

Les mesures ci-après ont été acceptées pour l'étape d'aménagement PRODES 2035 :

- AOMC : Cadence semi-horaire introduite entre Monthey et Champéry aux heures de pointe ;
- AL : Terminus à Leysin déplacé à la station avale du téléphérique et offre densifiée aux heures de pointe à la cadence semi-horaire.

L'augmentation des cadences des autres lignes devra faire l'objet d'études complémentaires en vue d'une demande pour la prochaine étape d'aménagement PRODES si nécessaire.

Opportunité et utilité

<i>Référence aux objectifs stratégiques</i>	14. Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération. 15. Connecter les vallées et territoires voisins. 17. Rendre les transports plus efficaces, accessibles et attractifs.
<i>Référence au besoin d'action</i>	Poursuite du développement des TP : Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.
<i>Référence aux critères d'efficacité</i>	CE1.1 : Amélioration du système global de transport CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité CE1.3 Amélioration du système des transports publics

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

<i>Besoins de coordination urbanisation</i>	Indirecte
<i>Besoins de coordination mobilité</i>	PA5 : Ms.3, PM.5, PM.6, PM.7 PA4 : Ms.1, Ms.2, PM.2, TP.2

Références

Etape d'aménagement 2035 : projets et utilité (OFT, 2019)

Ms.5

Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey

ARE 6153.4.083

Mobilité – Stratégie transports publics

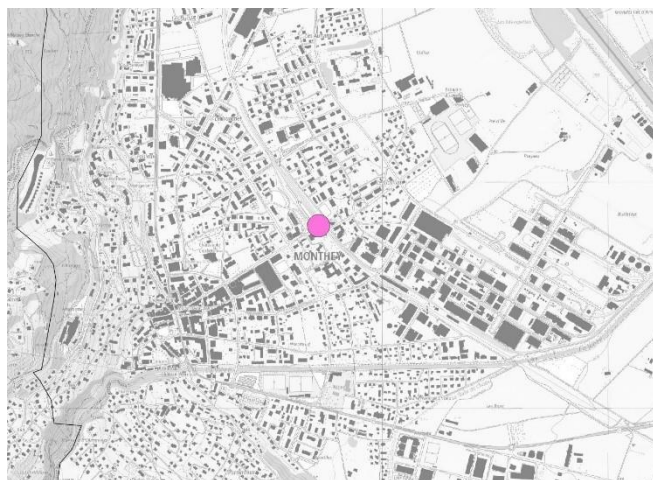
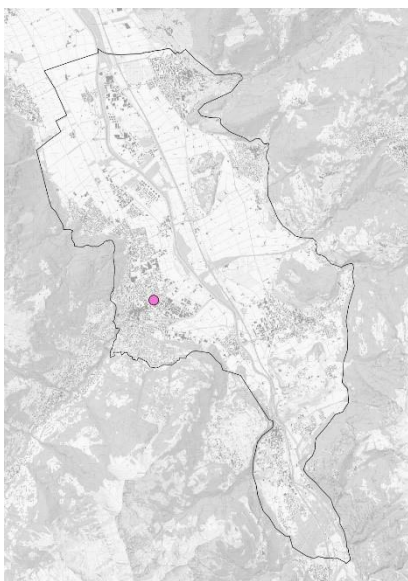
Priorité A5/ A4 / A3

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

CFF

OFT, SDM VS, Monthey



Description de la mesure

Situation actuelle

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

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

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

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

Le projet prévoit la réalisation d'un passage dénivelé sous les voies CFF pour les modes doux, avec connexion au quai 2. Cet

aménagement est naturellement lié avec le projet de réaménagement complet de la gare (mesure PM.3 du PA5). Il permet d'améliorer l'accessibilité de la gare pour les mobilités douces tout en sécurisant les cheminements. Il permet également de favoriser l'attractivité de la gare et ainsi le report modal.

Le passage à niveau routier non repourvu est intégré au schéma directeur des circulations des deux communes. La coordination est ainsi assurée et le réseau routier futur a été étudié pour que le fonctionnement global soit assuré (notamment avec le nouveau barreau routier RC112, mesure CR.1 du PA4).

Développement depuis la génération précédente

Le passage dénivelé à la gare CFF de Monthey était déjà identifié comme stratégique dans le PA3 et le PA4. La dépendance du projet à la mise en œuvre du nouveau tracé de l'AOMC entraîne un allongement de la planification, ce qui a conduit au redéploiement de la mesure dans le cadre du PA5.

Opportunité et utilité

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

Référence aux objectifs stratégiques

- 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités.
- 20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics.
- 27. Favoriser les rabattements aux gares et aux principaux nœuds de transport.
- 28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers.

Référence au besoin d'action Renforcement du réseau MD

Référence aux critères d'efficacité

- CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité
- CE1.5 : Amélioration de la mobilité douce

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation

- PA5 : PUM.14
- PA4 : PUM.16

Besoins de coordination mobilité

- PA5 : Ms.3, Ms.4, PM.5
- PA4 : CR.1, Ms.1, Ms.2, Ms.3, Ms.4, MD.8, PM.1, TP.2
- PA3 : Ms1, Ms3, Ms4, 3.1, 4.1, 7.8, 9.2, 9.3, 10.3

Références

-

3.2 Gestion de la mobilité – GM

GM.8

Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds privé

Mobilité – Stratégie transport individuel motorisé

Mobilité – Stratégie mobilité douce

Priorité : AvE

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Toutes les communes

SDT, DAM

PRINCIPES GÉNÉRAUX	OBLIGATOIRE	VOLONTARISTE
 Évaluation approfondie	X	
 Plan de mobilité	X	
RATIOS ET FACTEURS D'AJUSTEMENT		
 Ratios et facteurs d'ajustement	X	
DÉROGATION ET IMPOSSIBILITÉ CONSTRUCTIVE		
 Impossibilité constructive	X	
AMÉNAGEMENT		
 Enfouissement de parking	X	
 Arborisation et revêtement	X	
 Borne de recharge	X	
 Mutualisation des accès		X
MUTUALISATION DU STATIONNEMENT		
 Mutualisation du stationnement		X
STATIONNEMENT DEUX-ROUES		
 Stationnement deux-roues	X	

Description de la mesure

Situation actuelle

Le stationnement sur fonds privé est régi par les règlements communaux (RPACom sur Vaud et RCCZ en Valais). Toutefois, les préconisations varient selon les communes de l'agglomération. La gestion du stationnement deux-roues est par exemple souvent absente de ces règlements.

Dans le cadre des révisions de règlements communaux, les dispositions relatives au dimensionnement, à l'aménagement et à la gestion du stationnement des voitures et des deux-roues seront actualisées et complétées.

Les communes de l'agglomération ont décidé de coordonner et d'harmoniser à l'échelle de l'agglomération leur politique de stationnement sur fonds privé.

Buts et contenu de la mesure

Les dispositions concernant le stationnement sur fonds privé tiendront compte des directives et règlements cantonaux en vigueur, des principes de la politique de stationnement développée à l'échelle de l'agglomération et des dernières normes VSS applicables en la matière.

Elles intégreront des exigences concernant l'évaluation des projets générant trafic fort (IGT, plan de quartier, etc.) et l'établissement de plans de mobilité d'entreprises (entreprises de plus 50 personnes).

Les règlements intégreront des principes généraux d'aménagement du stationnement en matière de perméabilité des revêtements, de végétalisation des parkings ainsi que de limitation des sous-sols à l'emprise du bâtiment. Des dispositions concernant les possibilités de recharge des véhicules électriques devront également être instaurées, dans les garages privés et sur les lieux de travail principalement. Si les conditions le permettent, la mutualisation du stationnement et des rampes d'accès devra être étudiée.

Il est notamment indispensable que les règlements tiennent compte de secteurs de stationnement permettant de définir des ratios inférieurs pour les secteurs centraux et bien desservis par les transports publics. Des minima, mais aussi des maxima devront être définis dans certaines zones (en particulier en lien avec les activités). Enfin, une complémentarité d'usage avec une offre de stationnement existante pourra être proposée par les requérants (mutualisation).

Les règlements devront intégrer des dispositions relatives au stationnement des deux-roues (légers et motorisés) en définissant des ratios et des principes d'aménagement. Pour ce faire, il conviendra de suivre les normes VSS (640 065 et 640 066) ainsi que les recommandations de l'OFROU tant au niveau de l'offre à assurer que des conditions de stationnement (pour les habitants comme pour les visiteurs).

Les principaux éléments à traiter sont listés dans le tableau de la première page, soit avec un caractère obligatoire, soit volontariste (vis-à-vis du requérant).

Développement depuis la génération précédente Nouvelle mesure

Opportunité et utilité

Opportunité

Réduction de l'usage de la voiture individuelle et favorisation du report modal.

Amélioration qualitative des espaces publics notamment en augmentant les espaces verts et les surfaces perméables dans les centres urbains.

<i>Référence aux objectifs stratégiques</i>	3. Améliorer la qualité de l'urbanisation. 10. Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement. 24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.
<i>Référence au besoin d'action</i>	Maîtrise du transport individuel motorisé
<i>Référence aux critères d'efficacité</i>	CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité CE 1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau

Étapes de mise en œuvre

<i>Etat d'avancement de la mesure en juin 2024</i>	En cours de réalisation via la révision des règlements communaux (RPACom et RCCZ)
--	---

Références

Agglo Chablais, révision de la politique stationnement sur fonds public et privé, 2023, Citec

GM.9

Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds public

Mobilité – Stratégie transport individuel motorisé

Priorité : AvE

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Toutes les communes

SDT, DAM

SECTEUR	DUREE	TARIFICATION	VIGNETTE	SIGNALISATION VERTICALE	INTENSITÉ DU BESOIN	
					Villes	Villages
 Hypercentre-ville	 30 min. - 1h00	 Tarifs constants		 OSR 4.20 Max xxh00		
 Centre-ville (voirie, parking en surface)	 1h00 - 2h00 ou  Illimité	 Tarifs constants  Tarifs exponentiels	 Carte de stationnement Employés et habitants que dans les parkings	 OSR 4.20 Max xxh00 Exces vignettes xx  Exces vignettes xx		
 Centre-ville (parking en structure)	 Illimité	 Tarifs constants	 Carte de stationnement Employés et habitants	 OSR 4.21		
 Périphérie proche (autour du centre-ville qu'on rejoint en MD/TC)	 Illimité	 Tarifs constants	 Carte de stationnement Employés	 OSR 4.20 Exces vignettes xx		
 Quartier d'habitation / Centre de village	 2h00 - 3h00		 Carte de stationnement Habitants	 OSR 4.18 Max xxh00 Exces vignettes xx		
 Équipements publics (sport, loisirs, culture)	 3h00 - 4h00			 OSR 4.18 Max xxh00		
 Parking longue durée	 10h00 - 12h00			 OSR 4.18 Max xxh00		

Description de la mesure

Situation actuelle

Le stationnement sur fonds public est régi par politiques communales en la matière (voire également complétées par une directive ou un règlement communal). Toutefois, les règles

de gestion du stationnement, les durées et/ou les tarifs par exemple, varient fortement selon les communes.

Dans le cadre des prochaines révisions de ces politiques communales, les dispositions relatives aux règles de gestion du stationnement sur fonds public seront actualisées et complétées.

Les communes ont ainsi décidé de coordonner et d'harmoniser à l'échelle de l'agglomération leur politique de stationnement sur fonds public.

Buts et contenu de la mesure

Les règlements tiendront compte d'un découpage du territoire en secteurs caractéristiques permettant de définir des objectifs et des règles transversales de gestion du stationnement adaptés au contexte (de l'hypercentre aux quartiers d'habitations). Ces règles de gestion doivent déterminer la durée possible du stationnement, les modes de tarification, les autorisations (vignette, abonnement, etc.) de parcage ainsi que l'amplitude horaire et les jours concernés des règles définies. La mise en œuvre des règles de gestion du stationnement sur fonds public passe par une signalisation verticale adaptée, une communication détaillée et ciblée.

Les communes devront également évaluer l'offre et le besoin en stationnement vélo aux infrastructures et équipements publics générant du trafic. Elles veilleront à aménager une typologie de stationnement adéquate, en particulier des arceaux. Selon les conditions locales, une offre de stationnement sécurisée et protégé devra être proposée. Il convient ainsi de suivre les normes VSS (640 065 et 640 066) ainsi que les recommandations de l'OFROU pour assurer la qualité et l'entretien du stationnement vélo.

Développement depuis la génération précédente **Nouvelle mesure**

Opportunité et utilité

Opportunité

Réduction de l'usage de la voiture individuelle et favorisation du report modal.

Renforcement des rabattements sur les pôles d'échanges multimodaux par une offre adéquate en stationnement TIM (P+R) et vélos (B+R)

Amélioration qualitative des espaces publics notamment en augmentant les espaces verts et les surfaces perméables dans les centres urbains.

Référence aux objectifs stratégiques

3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.

10. Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.

24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.

Référence au besoin d'action

Maîtrise du transport individuel motorisé

Référence aux critères d'efficacité

CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité

CE 1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau

Étapes de mise en œuvre

Etat d'avancement de la mesure en juin 2024

En cours de réalisation via la révision des règles de gestion (voire également une directive au règlement y relatif) par chaque commune.

Références

Agglo Chablais, révision de la politique stationnement sur fonds public et privé, 2023, Citec

3.3 Valorisation / sécurité de l'espace routier – VSR

P.VSR.A

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Mobilité – Stratégie sécurité routière

Catégorie de mesure ARE

3. Valorisation / sécurité de l'espace routier

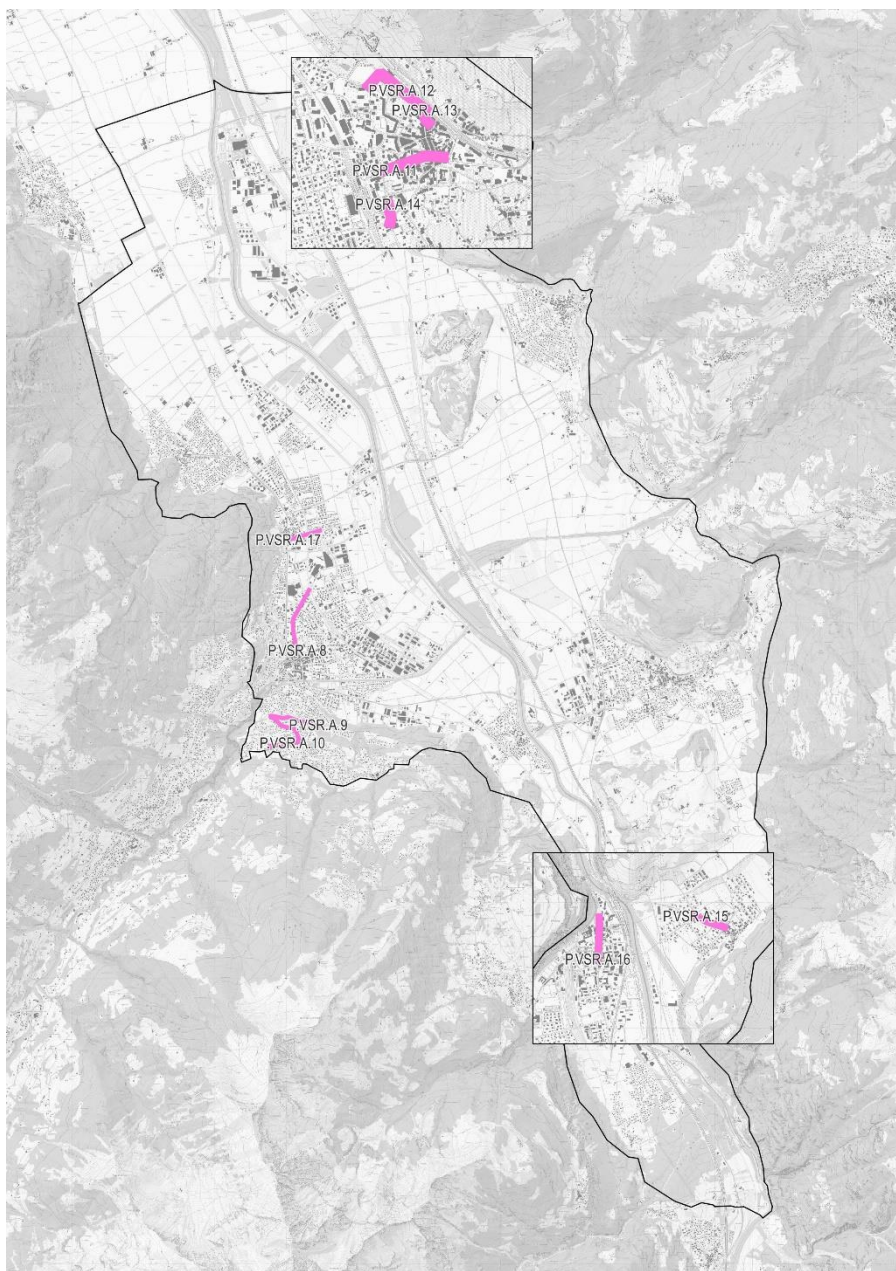
Priorité A5

Coûts : 26'257'000

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Lavey-Morcles, Monthey, Saint-Maurice, SDM VS, DGMR VD



Description de la mesure

Un nombre conséquent de mesures de valorisation de l'espace routier ont déjà été identifiées en priorité A dans les deux générations précédentes. Ces mesures, pour la plupart prochainement réalisées, se sont concentrées sur des axes d'importance à fort trafic et nécessitant un questionnement profond de la place de chaque mode en localité. Le diagnostic a cependant aussi fait état de lacunes encore perceptibles à plus petite échelle, dans les réseaux de quartiers ou des traversées de localité moins chargées. Il est également essentiel de traiter ce réseau fin afin de renforcer la place et la sécurité des modes doux notamment.

Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait et met l'accent notamment sur les axes routiers déjà identifiés comme problématiques dans les générations précédentes mais dont les mesures n'ont pas été encore convenues. Ce paquet répond aux besoins d'action de maîtrise du transport individuel motorisé ainsi que d'amélioration de la sécurité routière en visant une réduction du transit à l'intérieur de l'agglomération (en particulier dans les lieux d'habitation) et pacification des hyper-centres en favorisant les mobilités alternatives et les espaces publics. L'objectif ici est de compléter et systématiser les nombreuses mesures de valorisation / sécurisation de l'espace routier développées dans les générations précédentes. Le présent paquet rassemble les mesures partielles en priorité A.

Mesure partielle : Réaménagement de l' av. du Crochetan à Monthey

P.VSR.A.8

Mesure P.MD.B.5 du PA4 (B)

3'600'000.-

Code ARE 6153.4P.099

Description et objectifs

La future halte ferroviaire Monthey Clos-Donroux permettra d'améliorer la desserte en transports publics du secteur. Il convient ainsi d'améliorer les itinéraires modes doux en rabattement sur cette future halte. C'est notamment le cas de l'av. du Crochetan qui permettra de relier de manière préférentielle tous les secteurs situés entre le centre historique de Monthey et la nouvelle halte ferroviaire. Une zone 30 a été mise en place en 2023 sur une partie du tronçon. Cet abaissement du régime de vitesse sera accompagné d'un réaménagement et d'une végétalisation de l'espace public réduisant le caractère routier de cet axe afin de favoriser les modes doux et d'augmenter la perméabilité latérale et la qualité urbanistique de l'av. du Crochetan. Cette mesure a également l'ambition d'aménager la rue afin d'obtenir un quartier des écoles avec des cheminements sécurisés. A noter qu'à l'extrémité Sud de la rue du Crochetan, la gare AOMC de Monthey-Ville est déplacée au niveau de la gare CFF pour en faire une gare unique AOMC-CFF.

Objectifs stratégiques

- 17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.
- 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités.
- 25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transports.
- 27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.
- 43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Mesure partielle : Requalification de la route d'Outre-Vièze, Choëx – Champian à Monthey

P.VSR.A.9

3'520'000.-

Description et objectifs

La route d'Outre-Vièze, actuellement exploitée à 50 km/h, est un axe stratégique pour desservir la localité de Choëx, dont le développement urbain (plus de 2'500 habitants) est prononcé. Ce secteur de la commune de Monthey, situé sur le coteau, présente une topographie marquée avec d'importants dénivelés et des axes routiers avec des pentes supérieurs à 6%. Les trottoirs, souvent unilatéraux, n'offrent pas suffisamment de confort et de sécurité pour les piétons. Par ailleurs, aucun aménagement cyclable approprié n'est aménagé le long de cet itinéraire cyclable structurant. La route d'Outre-Vièze est désormais exploitée en zone 30 km/h, et une requalification conséquente est prévue afin de la rendre moins routière et de favoriser les modes doux. Le gabarit de la chaussée routière sera diminué afin d'aménager des trottoirs ou d'élargir ceux existants. Des rétrécissements et des décrochements latéraux, parfois végétalisés, ponctuent le tracé afin de faciliter la traversée par les modes doux de la chaussée et d'augmenter la qualité de l'espace public.

Objectifs stratégiques

- 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
- 21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
- 37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Requalification de la route d'Outre-Vièze, Champian – Massillon à Monthey

P.VSR.A.10

2'280'000.-

Description et objectifs

La route d'Outre-Vièze, actuellement exploitée à 50 km/h, est un axe stratégique pour desservir la localité de Choëx, dont le développement urbain (plus de 2'500 habitants) est prononcé. Ce secteur de la commune de Monthey, situé sur le coteau, présente une topographie marquée avec d'importants dénivelés et des axes routiers avec des pentes supérieurs à 6%. Les trottoirs, souvent unilatéraux, n'offrent pas suffisamment de confort et de sécurité pour les piétons. Par ailleurs, aucun aménagement cyclable approprié n'est aménagé le long de cet itinéraire cyclable structurant. La route d'Outre-Vièze est désormais exploitée en zone 30 km/h, et une requalification conséquente est prévue afin de la rendre moins routière et de favoriser les modes doux. Le gabarit de la chaussée routière sera diminué afin d'aménager des trottoirs ou d'élargir ceux existants. Des rétrécissements et des décrochements latéraux, parfois végétalisés, ponctuent le tracé afin de faciliter la traversée par les modes doux de la chaussée et d'augmenter la qualité de l'espace public.

Objectifs stratégiques

- 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
- 21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
- 37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Requalification de la rue de la Gare à Aigle

P.VSR.A.11

Mesure P.MD.B.1 du PA4 (B)

1'720'000.-

Code ARE 6153.4P.099

Description et objectifs

La rue de la Gare fait office d'axe de liaison piétonne préférentielle entre le centre-ville historique et la gare. Celle-ci n'est cependant pas aménagée à destination des piétons, une bonne partie du gabarit étant dévolu au tracé du train Aigle-Leysin (AL) et à la route (actuellement à 50 km/h), ainsi qu'à du stationnement longitudinal. En lien avec la réfection prévue des voies de l'AL par les TPC, il est prévu de réaménagement intégralement la rue en supprimant une partie du stationnement, en élargissant les trottoirs et en instaurant un régime de vitesse modéré. Il s'agit également de renforcer l'attractivité de la rue par l'activation des rez. Par ailleurs, la place du Centre reliant la rue de la Gare, la rue du Bourg et la rue Colomb est réaménagée de sorte à garantir la perméabilité au cœur du centre-ville historique. L'aménagement définitif ainsi que le calendrier des réalisations sont dépendants du projet de réfection de la ligne AL, dont les travaux sont planifiés dès 2028 par les TPC.

Objectifs stratégiques

5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.
19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
22. Pacifier les hyper-centres de localité.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.

Mesure partielle : Réaménagement de l'avenue des Glariers à Aigle

P.VSR.A.12

2'332'000.-

Description et objectifs

L'avenue des Glariers est un axe stratégique entre la place Alphonse Mex qui marque l'entrée dans le bourg historique et la zone sportive des Glariers desservant la piscine et son camping, la salle des Glariers mais également le futur espace événement des Glariers. L'avenue des Glariers depuis la jonction avec le chemin de Pré Yonnet est actuellement exploité en zone 30 km/h bidirectionnelle ponctuée de stationnement latéral. Le régime de vitesse du tronçon rejoignant la place Alphonse Mex est à 50 km/h. Sur les tronçons actuellement en zone 30 km/h, les piétons empruntent une bande piétonne, dont le gabarit supérieur à 2m00 est certes confortable, mais qui est située sur l'accotement opposé aux principaux générateurs. Le projet prévoit la mise en zone 30 km/h de l'ensemble de l'avenue jusqu'à la place Alphonse Mex. Le tronçon longeant le futur espace événement des Glariers et la salle des Glariers est aménagé en sens unique (contresens cyclable) jusqu'au terrain multisport et à la liaison transversale entre l'avenue des Glariers et le chemin de Pré Yonnet. Ce changement de plan des voies permet de réduire le gabarit routier afin de créer au Nord de l'avenue un généreux trottoir (plus de 4m00 en fonction des alignements d'arbres) autorisés aux vélos, faisant office d'espace de transition et de liaison entre les différents aménagements extérieurs des infrastructures publiques. Un trottoir comprenant un alignement d'arbre est aménagé sur la liaison transversale entre l'avenue des Glariers et le chemin de Pré Yonnet. Le revêtement du stationnement latéral maintenu est revêtu d'un dallage perméable. Un arrêt de bus et du stationnement vélos couverts (15 places) sont aménagés sur l'avenue à proximité de la route cantonale. Le projet comporte plus de 70 places de stationnement vélos (arceaux

et places couvertes) répartis sur l'ensemble du périmètre, en particulier à proximité des générateurs de trafic.

Objectifs stratégiques

19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.

21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.

23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.

37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Réaménagement de la place Alphonse-Mex à Aigle

P.VSR.A.13

2'700'000.-

Description et objectifs

Située à l'intersection entre la route de Lausanne et l'avenue des Glariers, la Place Alphonse Mex (exploitée à l'heure actuelle en zone 30 km/h) revêt une importance centrale puisqu'elle constitue la porte d'entrée Nord du centre-ville en provenance depuis l'arc lémanique. À l'heure actuelle, la place est presque intégralement dédiée à un parking pour le TIM, avec un faible espace dévolu aux piétons avec une fontaine et un banc. La sécurité des usagers n'est donc pas optimale et la place est très peu attractive. L'espace végétalisé qui caractérisait autrefois la place a été remplacé par un parking minéral réduisant ainsi la qualité et l'attractivité de l'espace public aux piétons. La route cantonale 705, dont le TIM est supérieur à 9000 vhc/j, fait office de barrière pour les modes doux entre le centre-ville et les berges de La Grande Eau. Le projet prévoit une requalification intégrale de la Place et une amélioration des liaisons pour la mobilité douce en direction de l'avenue des Glariers et de la Grande-Eau par une pacification et une réduction du régime de vitesse. Le dimensionnement du parking est réduit afin d'installer une offre en stationnement deux-roues (environ 20 places) et de créer une place publique végétalisée devant la Maison Blanche. Par ailleurs, un traitement particulier des revêtements avec notamment l'aménagement de bandes végétales garantit l'infiltration des eaux de surface. Le projet s'inscrit dans la continuité de la requalification du parc des Noyers et du réaménagement de l'avenue des Glariers.

Objectifs stratégiques

4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.

19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.

21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.

23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.

37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Réaménagement du carrefour Frederic-Rouge – Rue Margencel

P.VSR.A.14

2'555'000.-

Description et objectifs

Le carrefour Frédéric-Rouge (à l'intersection de la rue Margencel, de l'avenue de Loës et de la jonction du sens unique de la place de la Gare, exploitées actuellement à 50 km/h) revêt une importance stratégique pour rejoindre la gare d'Aigle et les quartiers avoisinants. Par ailleurs, la ligne de chemin de fer Aigle-Sépey-Les Diablerets (ASD) traverse ce carrefour à niveau. L'emprise des infrastructures routières et ferroviaires du carrefour limite la qualité de l'espace public et la perméabilité transversale des modes doux, en particulier des piétons. En effet, la traversée piétonne actuelle du carrefour (y compris des voies ASD) d'une longueur de 25m n'offre pas suffisamment de sécurité et de confort. Par ailleurs, aucun aménagement cyclable n'existe malgré le TJM important (plus de 10'000 vhc/j sur l'avenue de Loës). Le projet prévoit la mise en zone 30 km/h la rue Margencel et du carrefour Frédéric-Rouge. Cette modification du régime de vitesses permet de s'affranchir du langage routier du carrefour par une réduction de la chaussée afin d'augmenter l'espace à disposition des modes doux et de la végétalisation. Pour ce faire, le by-pass depuis l'avenue de Loës en direction de la rue Margencel ainsi que la voie de présélection depuis la rue Margencel sont supprimés, ce qui permet de réduire et de sécuriser la traversée par les piétons des rails et la rue Margencel. Le marquage de bandes cyclables (1m80 de chaque côté de la chaussée) sur l'avenue de Loës et la rue Margencel ainsi que le réaménagement de la présélection sur l'avenue de Loës favoriseront les rabattements sécurisés des vélos vers la gare. Le stationnement sur chaussée le long de la rue Margencel est réduit pour faciliter la plantation d'arbres le long de l'axe et l'élargissement des aménagements modes doux.

Objectifs stratégiques

- 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
- 21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
- 27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.
- 37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Requalification de la rue Centrale à Lavey-Morcles

P.VSR.A.15

1'500'000.-

Description et objectifs

La rue Centrale, actuellement exploitée à 50 km/h, est un axe stratégique pour rejoindre le cœur de village de Lavey comprenant notamment l'école primaire et l'administration publique. Cependant, le trottoir discontinu ainsi que le stationnement latéral le long de la chaussée n'offrent pas suffisamment de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, elle n'offre pas une qualité urbaine et paysagère suffisante pour rejoindre le centre de Lavey. La rue Centrale sera désormais exploitée en zone 30 km/h, et une requalification conséquente est prévue afin de la rendre moins routière. Le revêtement et la végétalisation de ce tronçon permettent de requalifier la rue en s'affranchissant du langage routier.

Objectifs stratégiques

- 5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.
- 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
- 22. Pacifier les hyper-centres de localité.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
- 30. Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables.

Mesure partielle : Requalification de la Grand-Rue à Saint-Maurice

P.VSR.A.16

3'050'000.-

Description et objectifs

La Grand Rue de St-Maurice est devenue piétonne en 2023. Elle doit être requalifiée et repensée pour répondre à un intérêt des citoyens pour leur Grand Rue et les deux places attenantes (Place du Parvis et Place Val de Marne). Une démarche participative a été entreprise courant de l'année 2024 afin d'impliquer les habitants et leurs volontés dans le projet, en veillant à tenir compte de la particularité historique du site. Il conviendra de prendre en considération les besoins en termes d'accessibilité, de stationnement, d'aménagements cyclables, de mobilier urbain ou encore de végétalisation et de qualité de l'espace public.

Objectifs stratégiques

- 3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.
- 5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.
- 6. Préserver le patrimoine bâti et naturel.
- 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
- 22. Pacifier les hyper-centres de localité.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.

Mesure partielle : Réaménagement de la rue St-Didier à Collombey

P.VSR.A.17

Mesure P.MD.A.8 du PA4 (A)

3'000'000.-

Description et objectifs

La rue St-Didier est actuellement exploitée en zone 30 et est identifiée comme un axe structurant de mobilité douce pour la commune de Collombey-Muraz. La mesure vise à requalifier une partie de la rue en aménageant des espaces spécifiquement dédiés à la mobilité douce. Une autre section de la rue est requalifiée en zone de rencontre, accessible uniquement aux riverains. De plus, une généreuse arborisation est prévue pour offrir un cadre verdoyant et agréable, tout en améliorant la qualité de l'air et le confort des usagers. Enfin, la rue sera physiquement fermée à la circulation automobile pour empêcher le transit, pacifier les lieux et favoriser l'usage par les piétons et les cyclistes.

Objectifs stratégiques

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 intralocalités.
21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.
43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

P.VSR.B

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Mobilité – Stratégie sécurité routière

Catégorie de mesure ARE

3. Valorisation / sécurité de l'espace routier

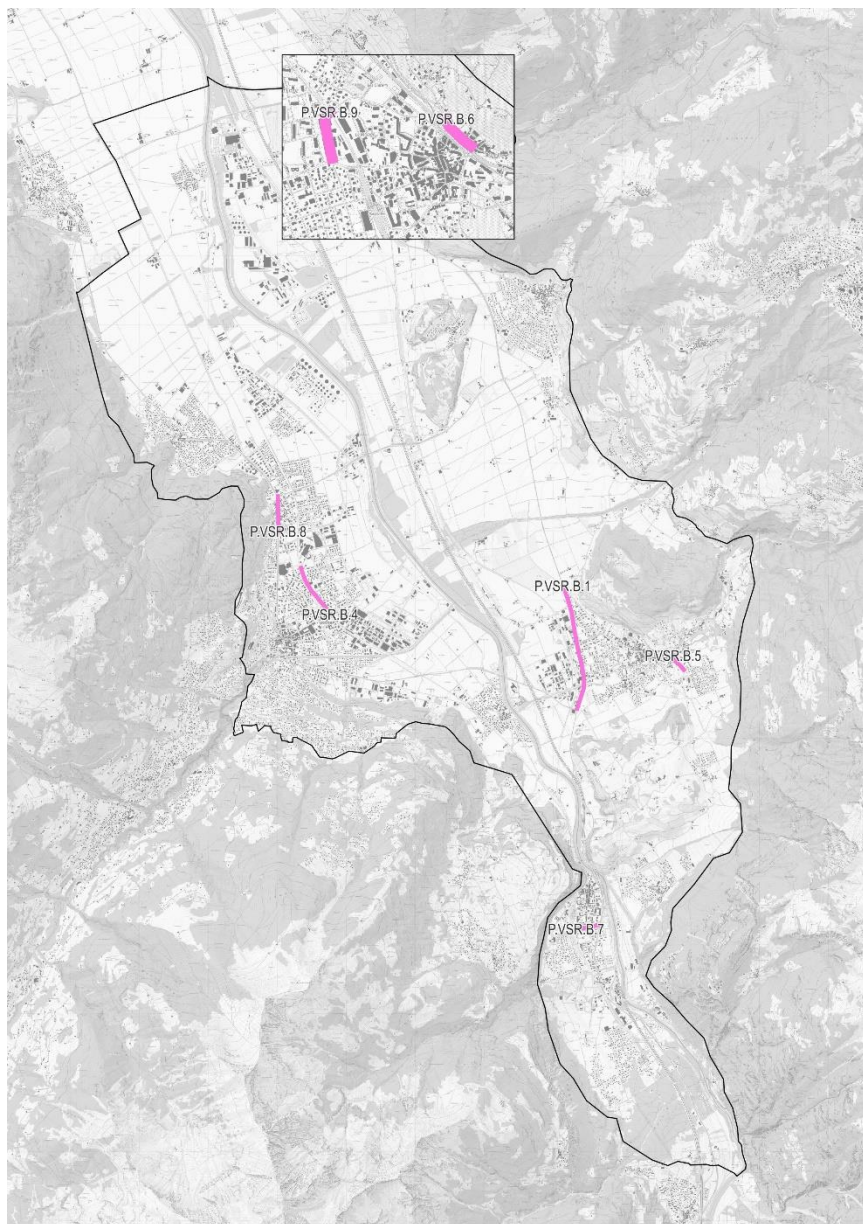
Priorité : B5

Coûts : 17'430'000

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

*Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Monthey, DGMR VD
Saint-Maurice, SDM VS*



Description de la mesure

Un nombre conséquent de mesures de valorisation de l'espace routier ont déjà été identifiées en priorité A dans les deux générations précédentes. Ces mesures, pour la plupart prochainement réalisées, se sont concentrées sur des axes d'importance à fort trafic et nécessitant un questionnement profond de la place de chaque mode en localité. Le diagnostic a cependant aussi fait état de lacunes encore perceptibles à plus petite échelle, dans les réseaux de quartiers ou des traversées de localité moins chargées. Il est également essentiel de traiter ce réseau fin afin de renforcer la place et la sécurité des modes doux notamment.

Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait et met l'accent notamment sur les axes routiers déjà identifiés comme problématiques dans les générations précédentes mais dont les mesures n'ont pas été encore convenues. Ce paquet répond aux besoins d'action de maîtrise du transport individuel motorisé ainsi que d'amélioration de la sécurité routière en visant une réduction du transit à l'intérieur de l'agglomération (en particulier dans les lieux d'habitation) et pacification des hyper-centres en favorisant les mobilités alternatives et les espaces publics. L'objectif ici est de compléter et systématiser les nombreuses mesures de valorisation / sécurisation de l'espace routier développées dans les générations précédentes. Le présent paquet rassemble les mesures partielles en priorité B.

Mesure partielle : Requalification de la traversée de Bex

P.VSR.B.1

Mesure P.VSR.B.1 du PA4 (B)

2'000'000.-

Code ARE 6153.4P.100

Description et objectifs

La route cantonale du Grand-Saint-Bernard sépare le centre-ville des secteurs d'urbanisation situés autour de la gare. Son aménagement, favorisant le trafic de transit, crée une coupure importante dans le milieu urbain. Les traversées piétonnes sont difficiles. Le tracé rectiligne de la route du Grand-St-Bernard incite à des vitesses trop élevées compte tenu du milieu traversé et une piste cyclable est aménagée du côté ouest uniquement. La route cantonale est réaménagée. Du point de vue urbain, elle est "intégrée" à l'espace public signifiant à l'automobiliste qu'il est "invité" à traverser Bex tranquillement en respectant les habitants et les autres usagers du site. L'espace réservé aux automobilistes est réduit au profit des piétons et des deux-roues, pour ces derniers dans la continuité de l'itinéraire cyclable au nord prévu jusqu'à Ollon.

Objectifs stratégiques

5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.
19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
22. Pacifier les hyper-centres de localité.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
30. Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables.
37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Réaménagement de la rue du Tonkin à Monthey

P.VSR.B.4

2'000'000.-

Description et objectifs

La route du Tonkin, actuellement exploitée à 50 km/h, entre la gare de Monthey et l'av du Crochetan est un axe stratégique pour rejoindre la zone sportive et scolaire de Reposieux. Cet axe est par ailleurs identifié comme itinéraire structurant de mobilité douce. Cependant, la bande piétonne actuelle n'offre pas suffisamment de confort et de sécurité pour les usagers. De plus, aucun aménagement cyclable approprié n'est aménagé. La rue du Tonkin sera désormais exploitée en zone 30 km/h afin de favoriser la mixité entre les modes de déplacement. Une requalification conséquente de cet axe est prévue afin de le rendre moins routier. Le revêtement et la végétalisation de ce tronçon permettent de requalifier la rue en s'affranchissant du langage routier. Grâce au passage inférieur de la gare de Monthey CFF, la continuité modes doux entre les quartiers de part et d'autre des rails est assurée.

Objectifs stratégiques

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 intralocalités.
21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transports.
27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.
37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Réaménagement de la rte de l'Infirmierie à Bex

P.VSR.B.5

Mesure 5.1 du PA3 (A) et P.MD.A.1 du PA4 (A)

1'500'000.-

Code ARE 6153.4P.095

Description et objectifs

Le réaménagement de la route de l'Infirmierie s'inscrit dans la continuité la construction du nouvel EMS, prévu pour 2027. Un réaménagement complet de la route est prévu, en complément de l'aménagement cyclable prévu par le PA4.

Objectifs stratégiques

11. Apaiser et sécuriser le trafic à proximité des équipements publics.
13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.
19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers.

43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Mesure partielle : Réaménagement du chemin des Noyers à Aigle

P.VSR.B.6

1'500'000.-

Description et objectifs

Le tronçon du chemin des Noyers et de la rue de la Fontaine, longeant la Grande Eau, entre le Pont Napoléon et le pont de la rue de la Fontaine, est actuellement exploité en zone 30 km/h. Le stationnement latéral le long de cette rue limite l'attractivité et la qualité de l'espace public et l'accessibilité au parc des Noyers. En lien avec le projet de l'ECF Grande-Eau, qui prévoit une modification majeure des rives pour lutter contre les crues, il est également prévu de requalifier les berges pour en faire un véritable espace public. En rapport avec cette intervention, le projet prévoit de valoriser l'espace libéré par le réaménagement en impasses du Chemin des Noyers (entre le boulevard d'Yvorne et le Pont Napoléon) et de la rue de la Fontaine. De ce fait, le Chemin des Noyers jusqu'au Pont Napoléon (rendu également inaccessible à la circulation motorisée) est requalifié en espace public, accessible uniquement aux mobilités douces, assurant ainsi l'extension du parc des Noyers jusqu'à la rive Nord de La Grande Eau. Un traitement particulier des revêtements en lien avec le cours d'eau assure le ruissellement et la perméabilité des surfaces.

Objectifs stratégiques

4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.

19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.

23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.

37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Réaménagement de l'avenue du Midi à St-Maurice

P.VSR.B.7

830'000.-

Description et objectifs

L'avenue du Midi, actuellement exploitée à 50km/h, nécessite une pacification conséquente. En effet, cet axe stratégique, faisant le lien entre la gare CFF de St-Maurice et deux axes cantonaux majeurs (RC309 et T9), comprend notamment un centre commercial, le projet d'agrandissement de l'EMS ainsi qu'un arrêt de bus scolaire. Néanmoins, aucun aménagement cyclable approprié n'est aménagé et l'espace disponible pour les piétons est marginal. Une requalification conséquente de cet axe est prévue afin de réduire son caractère routier. L'avenue du Midi est ainsi exploitée en zone 30 km/h afin de favoriser la cohabitation entre les modes de transport. L'arrêt de bus est réaménagé pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers et des étudiants. Par ailleurs, le stationnement sur chaussée est mutualisé avec des éléments paysagers afin d'augmenter la qualité et l'attractivité de l'axe.

Objectifs stratégiques

- 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 intralocalités.
- 21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.
- 22. Pacifier les hyper-centres de localité.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
- 30. Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables.
- 37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Réaménagement la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Giratoire RC301 – Chemin d'Arbignon (Le Verger)

P.VSR.B.8

Mesure VSR.1 du PA4 (A)

6'900'000

Code ARE 6153.4.003

Description et objectifs

L'axe av. de France - rte de Collombey - rte des Dents-du-Midi est l'un des plus chargés de l'agglomération (environ 13'300 vhc/j concernant ce tronçon, données 2021). L'aménagement très routier, favorise les vitesses excessives au détriment de la sécurité des usagers modes doux. La perméabilité transversale de cet axe pour les piétons et cyclistes est également mauvaise. Le tronçon de la RC302 entre le giratoire et le chemin d'Arbignon sera apaisé à 30 km/h avec un gabarit de chaussée de 6m20 afin de réduire le caractère routier de la route. Les trottoirs de part et d'autre de la chaussée routière seront élargis et revêtus par des pavés augmentant la perméabilité et la récolte des eaux de pluie. L'enrobé de la chaussée sera quant à lui phonoabsorbant afin de limiter les nuisances. La végétalisation des espaces publics bordant la route sera également renforcée augmentant la qualité paysagère et la couture entre les espaces dédiés à la mobilité et le tissu bâti.

Objectifs stratégiques

- 5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.
- 17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.
- 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 intralocalités.
- 21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.
- 22. Pacifier les hyper-centres de localité.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
- 30. Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables.
- 37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Réaménagement du chemin des Lieugex à Aigle

P.VSR.B.9

Description et objectifs

Le chemin des Lieugex, actuellement exploité à 50 km/h, est un axe stratégique car il relie, de part et d'autre des rails CFF, le Nord-Est d'Aigle comprenant notamment la zone sportive des Glariers aux quartiers résidentiels Sud et à la gare CFF d'Aigle. Cet axe est par ailleurs identifié comme axe cantonal structurant de mobilité douce. Néanmoins, les vélos empruntent des bandes cyclables inférieures à 1.80m qui ne garantissent pas suffisamment de sécurité. En lien avec le développement urbanistique du site Landi (PUM.2) situé le long du Chemin des Lieugex, il est prévu de réaménager intégralement cet axe en accordant plus d'espaces à la mobilité et en le requalifiant avec des plantations et du mobilier urbain.

Objectifs stratégiques

- 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
- 21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
- 27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.
- 30. Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables.

3.4 Infrastructures pour bus / TP – TP

TP.1

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

6153.4.018

Mobilité – Stratégie transports publics

Catégorie de mesure ARE

7. Infrastructures pour bus / TP

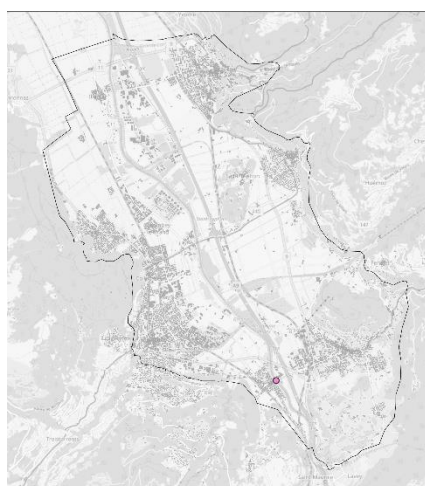
Priorité A5/B4/B3

Coûts : 4'944'000 CHF

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Massongex, Bex, SDM, DGMR, SDANA, ECF-R3 2018, TPC, Car Postal



Description de la mesure

Situation actuelle

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

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

Buts et contenu de la mesure

L'objectif de cette passerelle :

- Améliorer le réseau de mobilité douce en proposant un aménagement attractif et sûr, répondant aux normes actuelles ;

- Améliorer la desserte en transports publics de Massongex et Bex en créant une passerelle mixte TP/MD.

La passerelle existante est reconstruite. Dans ce cadre, son gabarit est modifié afin de permettre le passage du bus d'agglomération ainsi que la mobilité douce. L'aménagement des voies d'accès de part et d'autre sera adapté au besoin, afin de garantir une continuité dans les cheminements. L'emplacement de la passerelle reste le même qu'actuellement. Le projet de 3e correction du Rhône (PAR3) prévoit de réaménager les digues pour assurer la protection contre les crues.

Développement depuis la génération précédente

Le projet de mesure anticipée MBR3 a été mis à l'enquête en décembre 2022, des démarches en vue du retrait de la dernière opposition à cet aménagement sont toujours en cours.

Opportunité et utilité

Opportunité

Le projet contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens comme de loisirs. Il améliore également sensiblement la desserte en transports publics des communes de l'agglomération.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Référence aux objectifs stratégiques

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.

18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.

35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.

Référence au besoin d'action

Tout en conservant (mais en améliorant sa qualité) le franchissement existant du Rhône pour la mobilité douce, cette passerelle doit permettre de rendre les transports publics (réseau de bus d'agglomération) plus performants et efficaces ; la création de ce site propre bus en franchissement du Rhône est donc essentielle pour relier notamment Massongex et Bex (y compris un nouveau rabattement de bus sur la gare de Bex).

Référence aux critères d'efficacité

CE1.1 : Amélioration du système global de transport

CE1.3 : Amélioration du système des transports publics

Coûts et financement

Coût estimé

**Demande
cofinancement**

Financement

4'944'000 CHF HT	Oui	Mesure à charge de l'agglomération Investissement partagé entre R3 (SDANA + ECF-R3-2018) (40%) ; Massongex (30%), Bex (30%) + subvention/cofinancement DGMR, SDM Sous réserve de la convention de financement à venir
------------------	-----	---

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation	Indirectes
Besoins de coordination mobilité	PA5 : PM.1, P.MD.A.13 PA4 : MD.2, PM.1, TP.2 PA3 : 3.1, 6.5, 9.7, 6.4
Impact sur l'environnement	Minimiser l'impact de la construction sur la faune et la flore rivulaire. Optimiser la mesure en tenant compte de l'espace réservé aux eaux et de la forêt.
Intégration paysagère	Privilégier l'utilisation de matériaux durables adaptés au contexte paysager
Arborisation	Des arbres seront implantés en fonction des surfaces disponibles et des distances de sécurité ;
Revêtement / eaux claires	Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place ;
Energie	Eclairage à définir.

Étapes de mise en oeuvre

Etat de la planification	1			
Etude de projet	Approbation des plans / permis de construire	Financement	Début des travaux	Mise en service
2022	2024	2026	2026	2027
Etat d'avancement de la mesure en juin 2024	Projet en cours d'examen par les autorités en vue de l'obtention du permis de construire			
Actions à mener	/			

Conformité au planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC	La présente mesure est conforme aux lignes d'action suivantes du PDCn VD :
--------------------------	--

A21 Infrastructures de transports publics

A23 Mobilité douce

D21 Réseaux touristiques et de loisirs

E26 Corrections du Rhône.

La présente mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS :

D.1 Transports publics

D.2 Interfaces d'échanges modaux

B.6 Mobilité douce de loisirs (MDL)

D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre : Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise :

Compensation :

Références

Etude projet d'ouvrage en développement (Rhône 3, 2021)

Dossier de mise à l'enquête publique (SDM et ECF-R3, 2022)

TP.5

Franchissement TP entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz

Mobilité – Stratégie transports publics

Catégorie de mesure ARE

7. Infrastructures pour bus / TP

Priorité B5

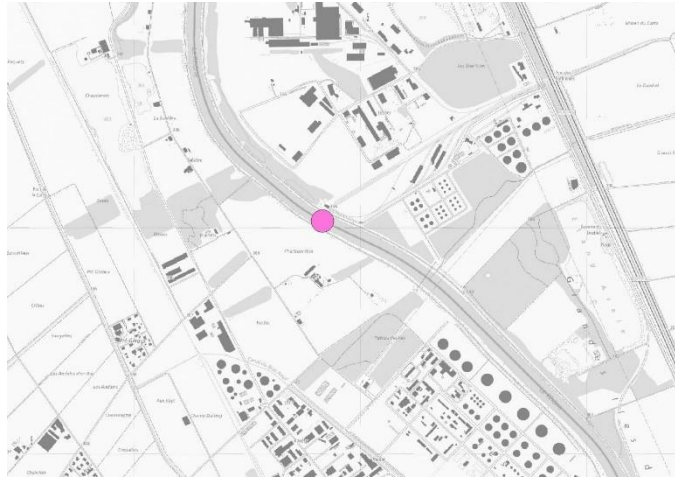
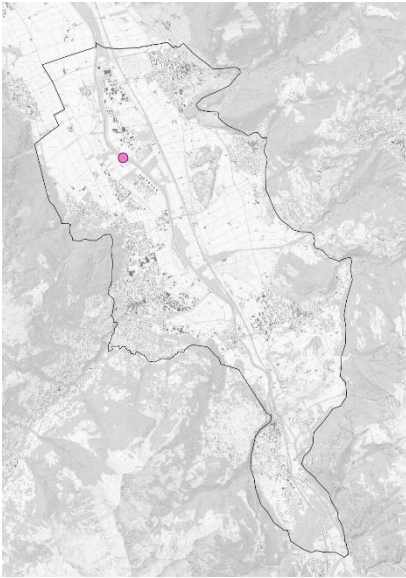
Coûts : 14'000'000.-

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle, Collombey-Muraz

SDANA, SDM, DGMR, DGE-Eau, TPC



Description de la mesure

Situation actuelle

Aujourd'hui, les transports publics routiers depuis/vers Aigle depuis/vers le Chablais valaisan passent par les jonctions autoroutières d'Aigle et de Saint-Triphon, ne desservant pas la zone industrielle des Îles et l'Ancienne raffinerie- La Charbonnière- Enclos (potentiel de plusieurs milliers d'emplois). De ce fait, une forte dépendance à la voiture est constatée générant des nuisances, notamment dans les quartiers alentours de la RSIC. Par ailleurs, ce secteur stratégique est déconnecté de la zone d'activité des Îles situé à Aigle.

Par ailleurs, si l'AOMC permet de relier le Chablais valaisan à la ligne du Simplon, le raccordement entre la ligne du Tonkin et la ligne du Simplon se fait à la gare de Saint-Maurice, constituant un détour pour relier Monthey à Lausanne qui réduit l'attractivité du transport public par rapport au transport individuel par la route.

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

- Améliorer la desserte en transports publics de la zone d'activités des Îles (Aigle), de l'ancienne raffinerie et de Collombey-Muraz ;
- Créer un axe structurant TP entre Aigle et Tamoil, puis, jusqu'à la future gare de Corbier ;
- Renforcer le réseau de bus d'agglomération.

Le nouveau franchissement construit au-dessus du Rhône servira d'appui à un axe fort de TP Aigle – Raffinerie – Corbier (ARC). Il comprendra deux voies dédiées à la circulation du transports publics routiers (bus à haut niveau de service - BHNS) pour un gabarit total entre 10m et 15m20 (7m60 pour le croisement de deux bus) selon que l'ouvrage intègre ou non une voie pour la mobilité douce en parallèle de la chaussée routière.

Le raccordement de part et d'autre du franchissement au réseau viaire existant devra éviter le conflit avec les autres modes de transport et limiter les nuisances vis-à-vis des zones d'habitation, notamment du côté valaisan.

Le PAR3 doit être pris en compte pour la réalisation de l'ouvrage notamment par rapport à la contrainte sur altitude de l'ouvrage et en situation.

Développement depuis la génération Nouvelle mesure précédente

Opportunité et utilité

Opportunité

Le projet contribue à améliorer la desserte en transports publics des communes de l'agglomération.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Référence aux objectifs stratégiques

10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.

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.

27. Favoriser les rabattements aux gares et aux principaux nœuds de transport.

35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.

Référence au besoin d'action

Cette passerelle doit permettre de rendre les transports publics (réseau de bus d'agglo) plus performants et efficaces ; la création de ce site propre bus en franchissement du Rhône est donc essentielle pour relier notamment Aigle et Tamoil (y compris un nouveau rabattement de bus sur la future gare de Corbier).

Référence aux critères d'efficacité CE1.1 : Amélioration du système global de transport
 CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
14'000'000.-	Oui	Répartition Communes – Cantons – acteurs privés (clé de répartition à définir)	

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation	PA5 : PAI.1, PAI.3, PAI.4, PAI.9
Besoins de coordination mobilité	PA5 : TP.6, TML.1
Impact sur l'environnement	Minimiser l'impact de la construction sur la faune et la flore rivulaire. Optimiser la mesure en tenant compte de l'espace réservé aux eaux et de la forêt.
Intégration paysagère	Privilégier l'utilisation de matériaux durables adaptés au contexte paysager
Arborisation	Des arbres seront implantés en fonction des surfaces disponibles et des distances de sécurité
Revêtement / eaux claires	Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place
Energie	Eclairage par détecteurs de mouvements

Étapes de mise en œuvre

Etat de la planification	1			
Etude de projet	Approbation plans / permis de construire	des Financement	Début des travaux	Mise en service
2024	2031	2032	2033	2036
Etat d'avancement de la mesure en juin 2024	Avant-projet en cours de finalisation.			
Actions à mener	/.			

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC

La présente mesure est conforme aux lignes d'action suivantes du PDCn VD :

A21 Infrastructures de transports publics

E26 Corrections du Rhône.

La présente mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS :

D.1 Transports publics

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre : Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise :

Compensation :

Références

Aigle / Collombey-Muraz – Charbonnière – Franchissement(s) multimodal(ux) du Rhône–Avant-projet et chiffrage (Citec, 2024)

TP.6

Axe fort TP Aigle – Raffinerie – Corbier (ARC)

Mobilité – Stratégie transports publics

Catégorie de mesure ARE

7. Infrastructures pour bus / TP

Priorité B5

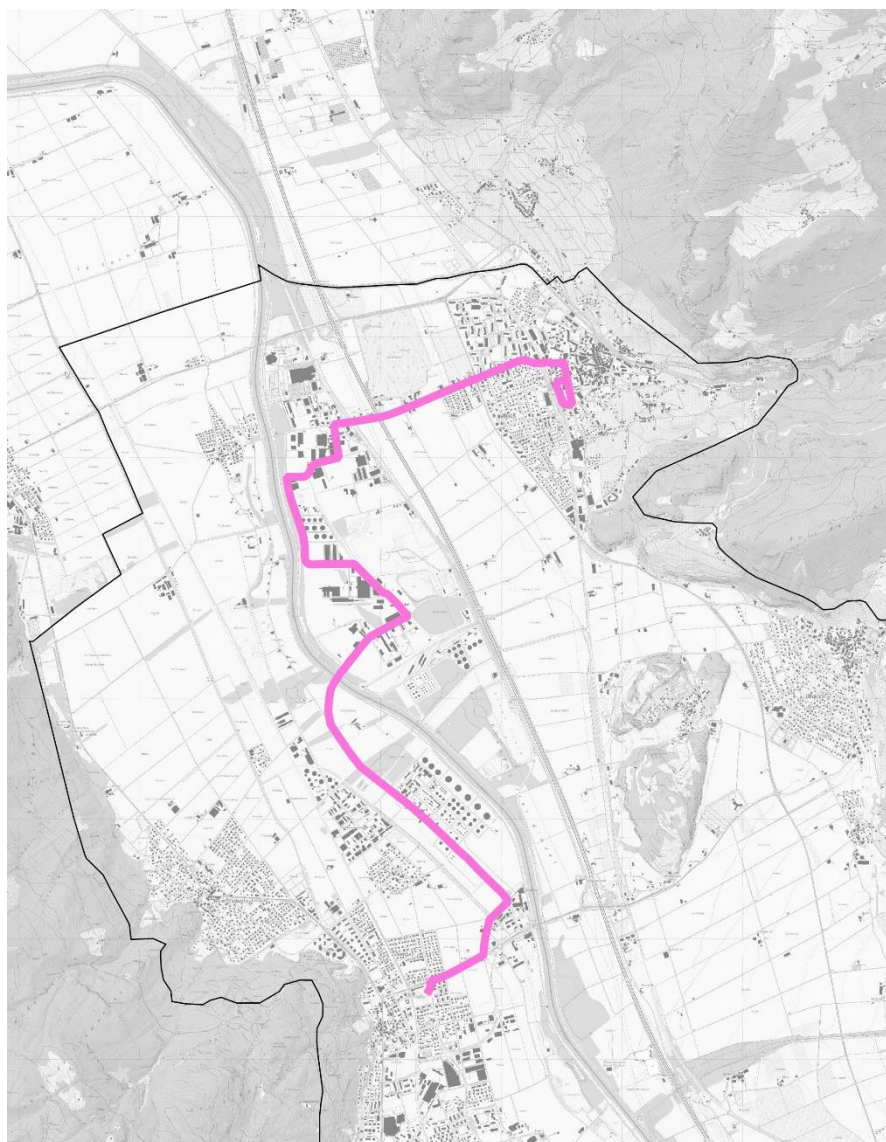
Coûts : 3'200'000

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle, Collombey-Muraz

SDANA, DGMR VD, DGE-Eau VD, TPC



Description de la mesure

Situation actuelle

Aujourd'hui, les transports publics routiers depuis/vers Aigle depuis/vers le Chablais valaisan passent par le pont sur le Rhône à proximité de la jonction d'Aigle ou par celui à proximité de la jonction autoroutière de Saint-Triphon, ne desservant pas la zone industrielle des Îles et/ou (potentiel de plusieurs milliers d'emplois). De ce fait, une forte dépendance à la voiture est induite générant des nuisances, notamment dans les quartiers alentours à (dans le cadre du développement du secteur). Par ailleurs, ce secteur stratégique est déconnecté de la zone d'activité des Îles située à Aigle.

Par ailleurs, si l'AOMC permet de relier le Chablais valaisan à la ligne du Simplon, le raccordement entre la ligne du Tonkin et la ligne du Simplon se fait à la gare de Saint-Maurice, constituant un détour pour relier Monthey à Lausanne qui réduit l'attractivité du transport public par rapport au transport individuel par la route.

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

- Améliorer la desserte en transports publics de la zone d'activité des Îles (Aigle), et de Collombey-Muraz.
- Créer un axe structurant TP entre la gare d'Aigle et la future gare du Corbier à Collombey-Muraz, en desservant la ZA d'Aigle et .
- Coordonner la réalisation du nouveau franchissement multimodal au-dessus du Rhône et le développement du réseau de transports publics.

L'axe fort de TP Aigle – Raffinerie – Corbier (ARC) s'appuiera sur le nouveau franchissement multimodal construit au-dessus du Rhône qui comprendra deux voies dédiées à la circulation du transports publics routiers (BHNS – Bus à haut niveau de service) et éventuellement une voie de mobilité douce, pour un gabarit total de 10m à 15m²⁰. Le raccordement de part et d'autre du franchissement au réseau viaire existant devra éviter le conflit avec les autres modes de transport et limiter les nuisances vis-à-vis des zones d'habitation, notamment du côté valaisan.

L'axe fort ARC nécessite l'adaptation et la création de nouveaux arrêts de bus aux normes LHand, adapté aux BHNS sur l'ensemble du tracé. Différentes autres mesures de priorisation aux carrefours régulés, de modification du régime de priorité aux carrefours ou encore d'augmentation du gabarit routier sont prévues.

Développement depuis la génération Nouvelle mesure précédente

Opportunité et utilité

Opportunité

Le projet contribue à améliorer la desserte en transports publics des communes de l'agglomération.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Référence aux objectifs stratégiques	<p>10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.</p> <p>16. Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération.</p> <p>17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.</p> <p>27. Favoriser les rabattements aux gares et aux principaux nœuds de transport.</p> <p>35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.</p>
---	--

Référence au besoin d'action	Cet axe fort participe à la poursuite du développement des transports publics dans l'agglomération et à l'amélioration de la desserte des zones d'activités, notamment celles d'Aigle et l'ancienne raffinerie.
-------------------------------------	---

Référence aux critères d'efficacité	<p>CE1.1 : Amélioration du système global de transport</p> <p>CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</p>
--	--

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
3'200'000.-	Oui	Non connu	

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation	PA5 : PAI.1, PAI.3, PAI.4, PAI.9
Besoins de coordination mobilité	PA5 : TP.5, TML.1
Impact sur l'environnement	Optimiser la mesure en tenant compte de l'espace réservé aux eaux et de la forêt.
Intégration paysagère	Privilégier l'utilisation de matériaux durables adaptés au contexte paysager
Arborisation	Des arbres seront implantés en fonction des surfaces disponibles et des distances de sécurité ;
Revêtement / eaux claires	Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place ;

Energie Non concerné

Etapes de mise en œuvre

Etat de la planification 1

Etude de projet	Approbation plans / permis de construire	des Financement de	Début des travaux	Mise en service
-----------------	--	--------------------	-------------------	-----------------

2025	2031	2032	2033	2036
------	------	------	------	------

Etat d'avancement de la mesure en juin 2024 Etude de faisabilité.

Actions à mener /.

Conformité au planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC La présente mesure est conforme aux lignes d'action suivantes du PDCn VD :

A21 Infrastructures de transports publics

E26 Corrections du Rhône.

La présente mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS :

D.1 Transports publics

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre : Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : 3'500 m²

Compensation :

Références

Etude projet d'ouvrage en développement (Rhône 3, 2021)

Etude préliminaire nouvelle liaison routière Aigle-Collombey (Citec, 2018)

Axe fort transports publics Aigle – Collombey-Muraz (Citec, 2024)

3.5 Plateformes multimodales – PM

PM.1

Plateforme multimodale de la halte CFF de Massongex

6153.4.020

Mobilité – Stratégie intermodalité

Catégorie de mesure ARE

4. Interfaces multimodales

Priorité A5/A4/C3

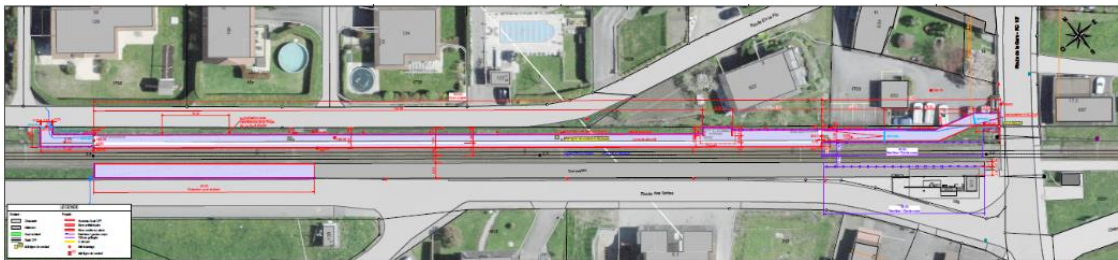
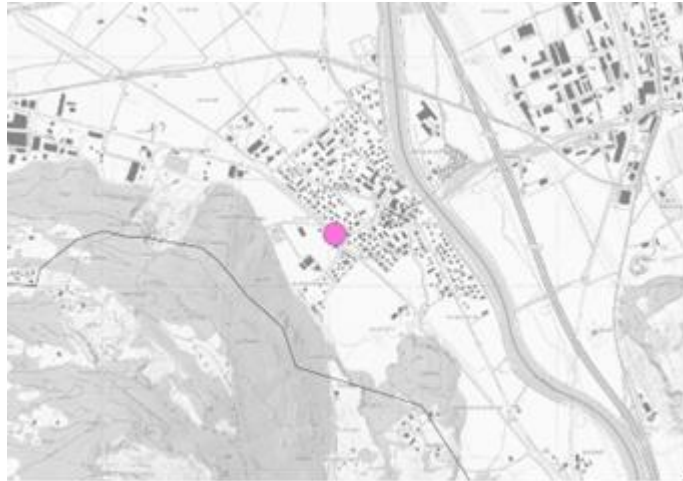
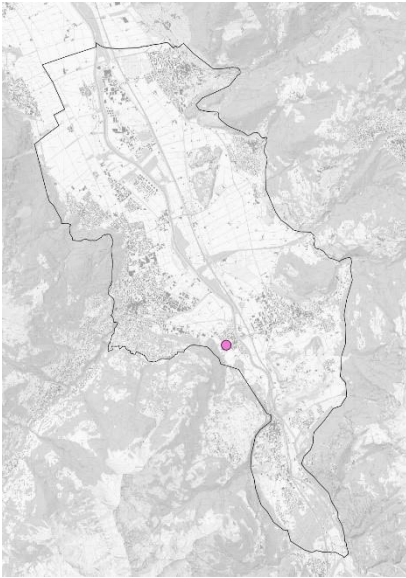
Coûts : 2'220'000

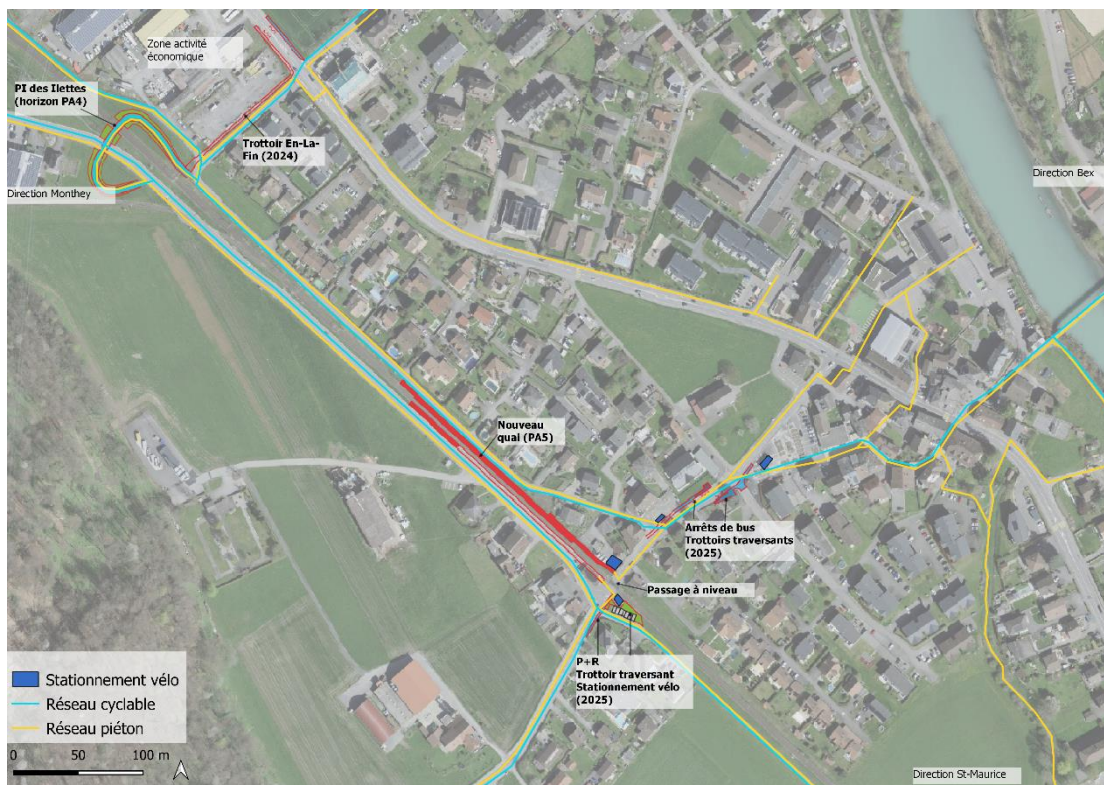
Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Massongex

SDM VS, CFF, OFT, RegionAlps





Description de la mesure

Situation actuelle

La halte CFF de Massongex est desservie chaque demi-heure et dans les deux sens par l'offre de transport du RER Valais | Wallis. De plus, cette halte constitue un point de rabattement et d'interconnexion d'intérêt non négligeable pour les communes de Massongex et Vérossaz, ainsi que les zones d'activité de l'Est de la Commune de Monthey (en particulier la ZI/ZAC des Illettes). Ses équipements doivent être pour d'une part assurer un accueil de qualité pour les voyageurs, afin de favoriser les rabattements par les modes doux et d'autre part faciliter les échanges avec les bus régionaux et d'agglomération (cette offre de bus urbain a été introduite en 2022).

Comme actuellement la voie CFF forme une coupure physique importante entre la gare et le cœur du village de Massongex, cette commune veut prendre des mesures d'équipement pour améliorer notamment les conditions d'accessibilité à cette plateforme multimodale. L'objectif principal est de sécuriser l'accès des usagers qui proviennent du village de Massongex, pour accéder au RER ou au bus. Il est donc proposé de réaliser un 2ème quai voyageur, ce qui permettra la montée/descente des usagers dans d'excellentes conditions d'accessibilité et de sécurité. Cette solution est plus simple et plus économique que de créer un dénivelé entre les infrastructures rail et route.

Buts et contenu de la mesure

Le projet prévoit :

- Un nouveau quai ;

- Le prolongement du quai actuel.

Le projet de quai est corrélé à d'autres réalisations de la commune et s'insère dans une stratégie d'intermodalité :

- réalisées : zone de rencontre et réaménagement du centre du village – Place Tarnaiaie ;
- réalisée : création d'un trottoir au chemin En-la-Fin
- 2025 : Création de deux quais de bus (mesure 3.1 PA3) ;
- 2025 : Aménagement P+R, avec élargissement d'un trottoir (route de la Gare) et aménagement d'un trottoir traversant à l'intersection route de la gare-ch.de Châtillon avec stationnement vélos sécurisé et couvert (24 places) ;
- PI des Ilettes (mesure P.MD.A.9, PA4) ;
- restructuration routière RC302 (P.VSR.A.6, PA4) ;
- aménagements extérieurs augmentant la qualité et l'attractivité des projets connexes.

Le projet définitif a été réalisé en 2024. Il prévoit la réalisation d'un 2^{ème} quai d'une longueur de 160m accessible des deux côtés et la voie pour l'ensemble des usagers à partir de la route de la Gare et de la route En-la-Fin ainsi que le prolongement du quai existant de 50m. Un élargissement de trottoir le long de la route de la Gare est prévu pour améliorer la sécurité, tout en intégrant les personnes à mobilité réduite.

Ce projet de quai est complémentaire aux autres mesures de la commune de Massongex visant à améliorer l'accessibilité et la sécurité autour de la halte de Massongex. Ces infrastructures facilitent la transition entre les différents modes de transport, favoriseront les déplacements doux et offriront un environnement sécurisé et convivial pour les usagers.

Le projet est par ailleurs complémentaire au passage inférieur des Ilettes – Massongex (mesure partielle P.MD.A.9 du PA4) qui garantit la perméabilité modes doux de part et d'autre des rails. Ce nouvel ouvrage permettra de relier efficacement le réseau cyclable et piéton.

Le chemin En-la-Fin a été équipé d'un trottoir pour renforcer la continuité des trajets piétons et cyclistes depuis l'arrêt de bus sur la route du Chablais jusqu'à la gare, notamment vers les nouvelles zones d'activités et le front bâti.

La RC302 qui divise le village de Massongex en deux sera également requalifiée avec un abaissement des vitesses à 30km/h pour optimiser la gestion des flux entre les véhicules et les piétons. Plusieurs continuités piétonnes seront assurées en traversée de route cantonale pour faciliter l'accès à la gare CFF et aux arrêts de bus ainsi qu'à la crèche, l'école et autres lieux publics.

Un concept de stationnement pour la zone proche de la plateforme multimodale est aussi en cours d'étude. Le projet de parking P+R vise à favoriser l'intermodalité autour de la gare en offrant un stationnement sécurisé. Les stationnements vélos sont placés à proximité des nouvelles sorties piétonnes et des quais.

La transition entre la gare proprement dite et l'espace public alentour permet d'organiser les flux piétons et cyclistes de façon optimale. Les aménagements réalisés donnent au secteur de la gare une image qui contribue à valoriser les transports publics. La création du nouveau quai, couplée aux autres mesures, permettra un accès simplifié et sécurisé, sans traverser le passage à niveau. Les principaux utilisateurs de la gare de Massongex proviennent du village et doivent donc actuellement traverser le passage à niveau pour accéder au quai.

Développement depuis la génération précédente Cette mesure était déjà proposée dans le PA4. Une meilleure coordination entre le ferroviaire et le routier était nécessaire ainsi que les autres mesures dans le périmètre concerné. Des parties de la mesure précédente ont été réalisées (quai de bus, création d'un trottoir, ...).

Opportunité et utilité

Opportunité

Amélioration significative des conditions d'accès au réseau de transports publics, ainsi que du transbordement entre modes, par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.

Favorisation également de la sécurité des usagers des transports publics et de la mobilité douce (piétons et 2 roues légers) et augmentation du report modal vers les transports publics.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources

Référence aux objectifs stratégiques

5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.

17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.

20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics.

24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.

25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transport.

26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération.

27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.

28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers.

Référence au besoin d'action Poursuite du développement des TP : Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.

Référence aux critères d'efficacité CE1.1 : Amélioration du système global de transport
CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
2'200'000	Oui	Commune (2'200'000.-)	

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation	PA5 : PUM.18
Besoins de coordination mobilité	PA5 : Ms.3, TP.1 PA4 : Ms.3, Ms.7, MD.11, MD.8, TP.2, TP.3, ME.1 PA3 : Ms3, 3.1, 6.4
Impact sur l'environnement	Non concerné
Intégration paysagère	Intégration au réseau des espaces verts (centre-ville, zone agricole) ;
Arborisation	Non
Revêtement / eaux claires	Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place ; Le revêtement des surfaces d'attente et de stationnement est obligatoirement perméable ; l'utilisation d'enrobé est proscrite hors voiries.
Energie	Eclairage adaptatif selon les heures de desserte du pôle multimodal

Étapes de mise en œuvre

Etat de la planification	1				
Etude de projet	Approbation plans / permis de construire	des Financement de	Début des travaux	Mise en service	en
2024	2025	2027	2028	2030	

Etat d'avancement de la mesure en juin 2024 Finalisation de l'avant-projet.

Actions à mener

Mise à l'enquête publique

Conformité au planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC VS

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

C.2 Qualité des zones à bâtir

C.4 Zones d'activités économiques

C.5 Agglomérations

D.1 Transports publics

D.2 Interfaces d'échanges modaux

D.3 Réseaux ferroviaires

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre : Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise :

Compensation :

Références

Avant-projet du réaménagement de la halte de Massongex (ARC Génie Civil SA, 2024)

Avant-projet d'un P+R (ARC Génie Civil SA, 2024)

Rapport technique « Mise en œuvre de deux arrêts LHand et deux trottoirs traversants » (nco-ing SA, 2024)

PM.4

Plateforme multimodale de la halte CFF de Collombey-le-Grand

6153.4.023

Mobilité – Stratégie transports publics

Catégorie de mesure ARE

4. Interfaces multimodales

Priorité B5/B4/B3

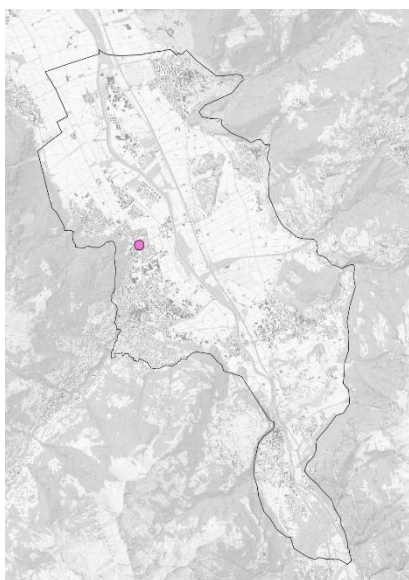
Coûts : 600'000.-

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Collombey-Muraz

SDM VS, CFF



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site de la future halte CFF de Collombey-le-Grand est un site stratégique de l'agglomération. Il est notamment situé à proximité de la zone industrielle de Collombey-le-Grand. La desserte en transports publics actuelle n'est pas à la hauteur des développements prévus. La construction d'une halte CFF est prévue sur la ligne Saint-Gingolph – Saint-Maurice à proximité du centre scolaire des Perraires à Collombey.

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

- Assurer des correspondances facilitées entre les trains CFF, le réseau de bus d'agglo et les modes doux.
- Améliorer l'accessibilité de tous les modes à la halte ferroviaire.

Cette halte ne constituera pas un point de rabattement ou d'interconnexion majeur. Il n'en demeure pas moins qu'elle devra être équipée en particulier afin d'assurer un accueil de qualité

pour les voyageurs, de favoriser les rabattements par les modes doux et de faciliter les échanges avec les bus d'agglomération desservant le secteur.

Dans l'optique de la création d'une nouvelle halte CFF Collombey-le-Grand, il s'agit de créer les aménagements nécessaires au bon fonctionnement du réseau :

- 2 quais bus avec espace de rebroussement côté ouest (bus d'agglomération) ;
- 1 à 2 places de dépose-minute ;
- une cinquantaine de places vélos (dont une dizaine dans un abri sécurisé type vélostation) ;
- une dizaine de places pour les deux-roues motorisés.

Ce dimensionnement est indicatif et évolutif, il s'agit de prévoir des installations souples et adaptables, permettant des extensions à plus long terme.

Développement depuis la génération précédente L'interface à la halte CFF de Collombey-le-Grand était en priorité B dans le PA4. Les études suivent leur cours conformément à la planification.

Par ailleurs, cette mesure permet l'accès ferroviaire au site de Tamoil pour les employés et les futurs habitants le long de cet axe.

Opportunité et utilité

Opportunité

Le projet améliore les conditions d'accès au réseau de transports publics et de transbordement par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives. Il favorise également la sécurité des usagers et tend à augmenter le report modal vers les transports publics.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Référence aux objectifs stratégiques 5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.

17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.

20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics.

24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.

25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transport.

26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération.

27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.

28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers.

Référence au besoin d'action

Poursuite du développement des TP : Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et

au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.

Référence aux critères d'efficacité CE1.1 : Amélioration du système global de transport
CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
600'000.-	Oui	Communes (100%)	

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation	PA5 : PUM.18 PA4 : PUM.12, PAI.3, PAI.4
Besoins de coordination mobilité	PA5 : Ms.3, P.MD.A.17 PA4 : Ms.3, Ms.7, MD.8, ME.1, TP.2, TP.3 PA3 : Ms3, Ms6, Ms7, 3.1, 6.2
Impact sur l'environnement	Non concerné
Intégration paysagère	Intégration au réseau des espaces verts (centre-ville, zone agricole) ;
Arborisation	Les surfaces d'attente et de stationnement sont obligatoirement arborisées ; la densité des arbres sera au minimum de 1 arbre / 5 places de parc (1 arbre / 125 m2 hors voiries) ; Les arbres seront plantés en pleine terre (fosse min. 2,0x2,0m) et à distance suffisante de la chaussée (min. 3,0m) ; Une bande plantée (min. 2.0m de largeur) est aménagée au pied des arbres ; dans la mesure du possible, elle sera continue entre les arbres d'un alignement ;
Revêtement / eaux claires	Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place ; Le revêtement des surfaces d'attente et de stationnement est obligatoirement perméable ; l'utilisation d'enrobé est proscrite hors voiries.
Energie	Extinction de l'éclairage hors des heures de desserte du pôle multimodal

Étapes de mise en œuvre

Etat de la planification	1
---------------------------------	---

Etude de projet	Approbation des plans / permis de construire	des Financement	Début travaux	des Mise en service
2028	2031	2032	2033	2034

Etat d'avancement de la mesure en juin 2024 Pré-étude sommaire

Actions à mener Réalisation de l'avant-projet

Conformité au planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC VS : La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS :

- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.4 Zones d'activités économiques
- C.5 Agglomérations
- D.1 Transports publics
- D.2 Interfaces d'échanges modaux
- D.3 Réseaux ferroviaires

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA
 - Surface emprise :
 - Compensation :

Références

-

PM.5

Plateforme multimodale à la gare CFF/AOMC de Monthey

ARE 6153.3.045

Mobilité – Stratégie transports publics

Catégorie de mesure ARE

4. Interfaces multimodales

Priorité A5/A3

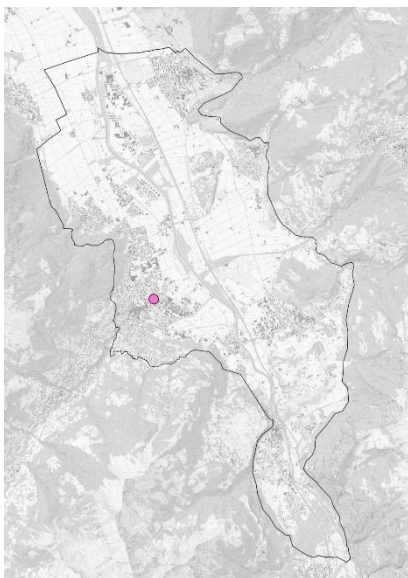
Coûts : 4'000'000.-

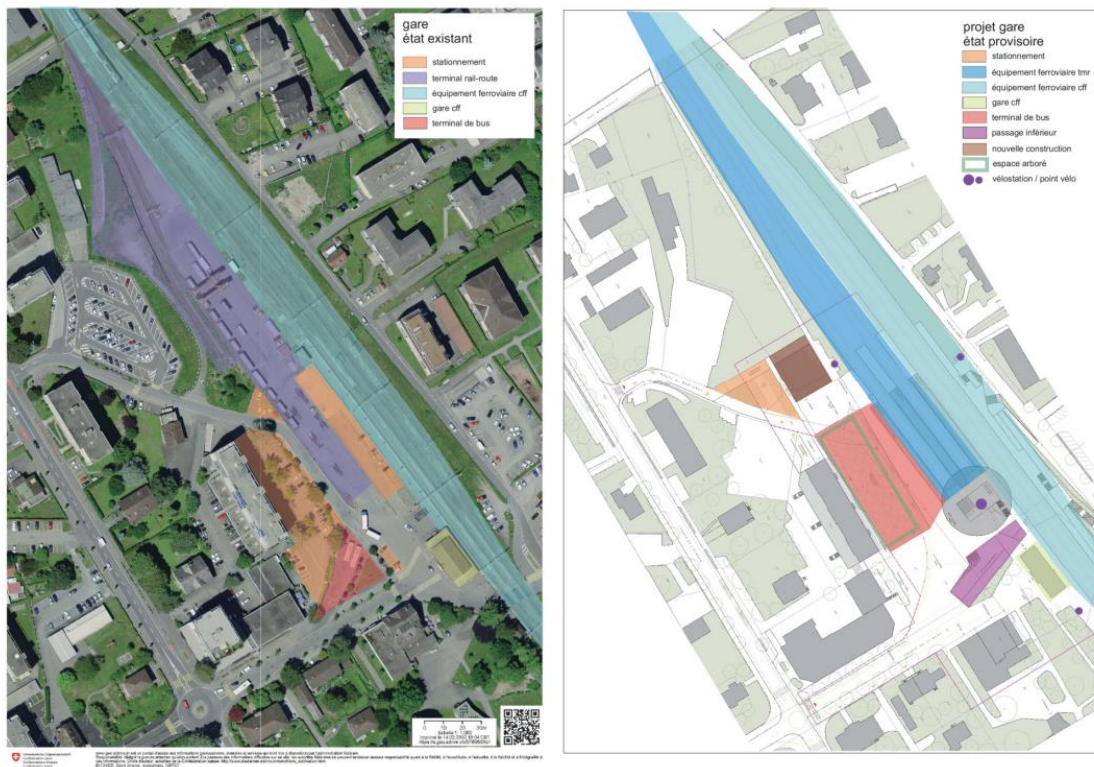
Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Monthey

CFF, TPC, SDM VS





Extrait de l'annexe de la fiche D.2 « Interfaces d'échanges modaux » du PDC :Rapport explicatif – Aménagement de la gare de Monthey (Canton du Valais, 2020)

Description de la mesure

Situation actuelle

L'interface actuelle de la gare de Monthey est très sommaire et ne comprend pas un niveau d'équipement suffisant à la hauteur de la refonte du réseau de transport de l'agglomération. Le nouveau tracé de l'AOMC prévoit une gare de rebroussement à proximité de la gare CFF, qui demande également des modifications de l'organisation de l'interface. Par ailleurs, la suppression du passage à niveau routier est envisagée. Une urbanisation des friches ferroviaires est à l'étude.

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

- Améliorer les conditions de correspondances en gare de Monthey.
- Améliorer l'accessibilité à tous les modes à la gare de Monthey.
- Améliorer les services offerts aux usagers en gare de Monthey.

Le projet prévoit :

- 4 à 5 quais bus à aménager, avec espace de rebroussement (7 à 8 lignes de bus urbaines et régionales prévues, dont la majorité en terminus) ;

- une dizaine de places dépose-minute ;
- une vélostation entre 100 et 200 places avec services aux vélos ;
- un espace d'accueil et de services.

La relocalisation du terminal rail-route hors du centre-ville de Monthey permet une réorganisation des quais de gare. En effet, par la libération des voies marchandises CFF, la ligne AOMC est déplacée et prolongée jusqu'à la gare CFF de Monthey en rebroussement. Les voies AOMC entre Monthey et Collombey sont aménagées en parallèle des voies CFF.

Le quai à l'Ouest des rails est réaménagé, alors qu'un quai à l'Est, adjacent à la route du Tonkin, est créé garantissant le confort et l'intégration de l'ensemble des usagers.

Le passage à niveau routier au droit de la gare CFF est supprimé. Ainsi, il n'y aura plus de franchissement routier des voies ferroviaires sur le site de la gare.

Le passage sous-voies MD prévu dans le cadre du projet de quartier se veut généreux, jouant un rôle essentiel de couture entre le centre-ville et l'Est de la Ville avec, notamment, le centre scolaire (Cycle d'Orientation), le site chimique, le pôle sportif et les quartiers d'habitation. Le passage inférieur nécessaire à la desserte des quais CFF est ainsi requalifié et mutualisé en liaison territoriale structurante.

Le stationnement en surface est limité aux taxis et aux véhicules en lien avec le service aux infrastructures. Deux stationnements de courte durée et de taille limitée sont aménagés en surface, à proximité du parvis du bâtiment administratif et à l'Est des voies ferrées, à la rue des Produits.

La place de la gare est aménagée de façon à fluidifier les mobilités et faciliter les correspondances entre les différentes liaisons de transports publics ou les modes doux.

Cette mesure doit également prendre en compte les projets de raccordement de Monthey à la ligne du Simplon (grandes lignes) et de nouvelle ligne à voie métrique entre Monthey et Bex. Les études préliminaires sont en cours pour ces projets, en vue de leur inscription dans le prochain programme PRODES. En effet, ces projets nécessiteront des mesures d'infrastructures avec un impact certain sur le périmètre de la gare.

Développement depuis la génération précédente L'interface de Monthey était déjà identifiée comme stratégique dans le PA3. La dépendance du projet à la mise en œuvre du nouveau tracé de l'AOMC entraîne un allongement de la planification, ce qui a conduit au redéploiement de l'interface dans le cadre du PA5.

Opportunité et utilité

Opportunité

L'interface de la gare de Monthey, qui connectera des lignes de train CFF et AOMC et le réseau de bus d'agglomération, va améliorer les conditions de correspondance des voyageurs et ainsi permettre d'améliorer l'efficacité du système de transport.

Ce projet s'inscrit en appui de la modification du tracé de l'AOMC, pour des raisons de sécurité et d'amélioration du temps de trajet. Ces réaménagements doivent être l'opportunité de concevoir une trame viaire assurant un accès facile par les modes doux à la gare.

Référence aux objectifs stratégiques

5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.

17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.

20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics.

24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.

25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transport.

26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération.

27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.

28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers.

Référence au besoin d'action

Poursuite du développement des TP : Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.

Référence aux critères d'efficacité

CE1.1 : Amélioration du système global de transport

CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
4'000'000.-	Oui	Communes (100%)	

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation PA5 : PUM.14

	PA4 : PUM.18
Besoins de coordination mobilité	PA5 :Ms.3, Ms.4, Ms.5, P.VSR.A.8, PA4 : Ms.3, Ms.7, MD.11, MD.8, TP.2, TP.3, ME.1 PA3 : Ms3, 3.1, 6.4
Impact sur l'environnement	Non concerné
Intégration paysagère	Intégration au réseau des espaces verts (centre-ville, zone agricole) ; Traitement des franges et des espaces de transition ;
Arborisation	Plantation d'un mail de 3 rangées de 10 arbres entre de la place de la gare et le parvis du bâtiment administratif ; Les surfaces d'attente et de stationnement sont obligatoirement arborisées ; la densité des arbres sera au minimum de 1 arbre / 5 places de parc (1 arbre / 125 m2 hors voiries) ; Les arbres seront plantés en pleine terre (fosse min. 2,0x2,0m) et à distance suffisante de la chaussée (min. 3,0m) ; Une bande plantée (min. 2.0m de largeur) est aménagée au pied des arbres ; dans la mesure du possible, elle sera continue entre les arbres d'un alignement ;
Revêtement / eaux claire	Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place ; Le revêtement des surfaces d'attente et de stationnement est obligatoirement perméable ; l'utilisation d'enrobé est proscrite hors voiries.
Energie	Extinction de l'éclairage hors des heures de desserte du pôle multimodal Développement d'une offre en bornes de recharge pour les vélos électriques

Étapes de mise en œuvre

Etat de la planification	1			
Etude de projet	Approbation plans / permis de construire	des Financement de	Début des travaux	Mise en service
2024	2027	2028	2029	2030
Etat d'avancement de la mesure en juin 2024	Projet en cours de finalisation pour enquête publique. Dépôt prévu au premier semestre 2025.			
Actions à mener	Etudier un projet de détail de l'arborisation et des revêtements, ainsi que de l'infiltration.			

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC VS

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

C.2 Qualité des zones à bâtir

C.4 Zones d'activités économiques

C.5 Agglomérations

D.1 Transports publics

D.2 Interfaces d'échanges modaux

D.3 Réseaux ferroviaires

Etat de l'intégration dans le plan directeur Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre : Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise :

Compensation :

Références

Annexe de la fiche D.2 « Interfaces d'échanges modaux » du PDC : Rapport explicatif – Aménagement de la gare de Monthey (Canton du Valais, 2020)

PM.6

Plateforme multimodale à la halte AOMC de Clos-Donroux

ARE 6153.3.046

Mobilité – Stratégie transports publics

Catégorie de mesure ARE

4. Interfaces multimodales

Priorité A5/A3

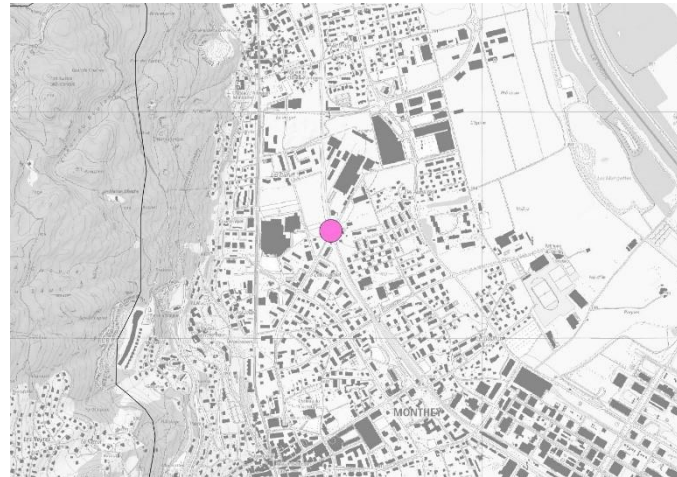
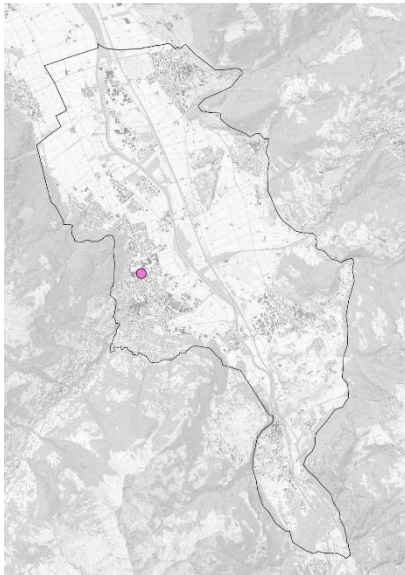
Coûts : 1'500'000

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Monthey

SDM VS, TPC



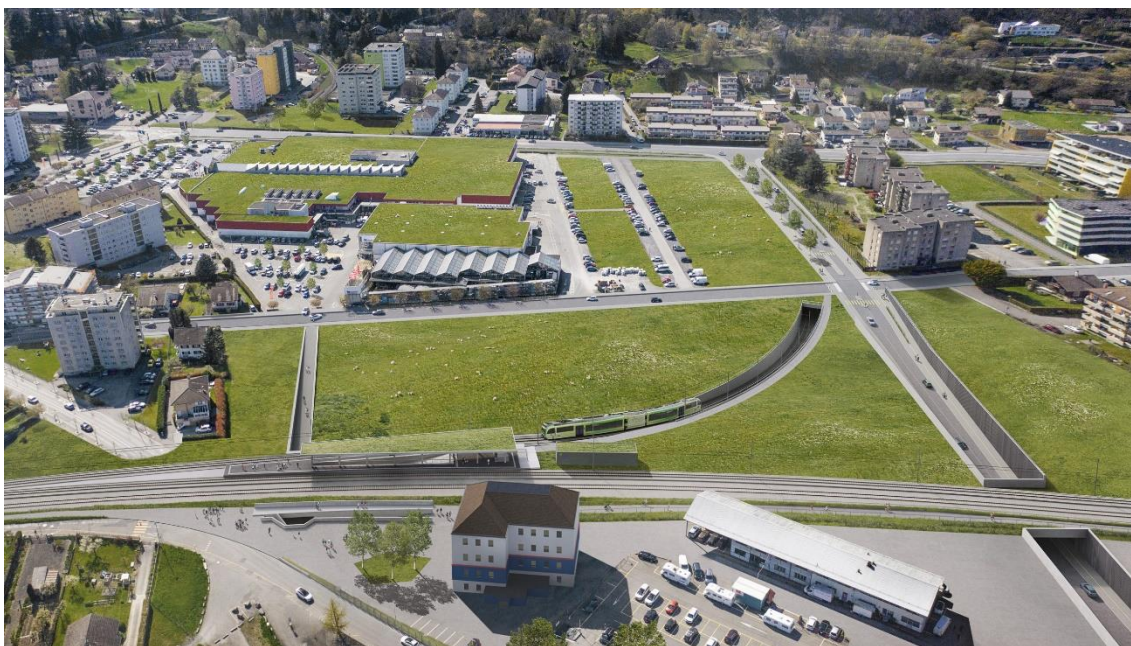


Image de synthèse de la halte de Clos-Donroux (TPC)

Description de la mesure

Situation actuelle

Le site "Clos-Donroux" est une friche industrielle située entre Collombey et Monthey, en voie de reconversion (nouveau quartier urbain). Le projet de nouveau tracé de l'AOMC prévoit la construction d'une halte AOMC sur ce site.

Ces haltes ne constitueront pas un point de rabattement ou d'interconnexion majeur. Il n'en demeure pas moins qu'elles devront être équipées en particulier afin d'assurer un accueil de qualité pour les voyageurs, de favoriser les rabattements par les modes doux et de faciliter les échanges avec les autres lignes de transports publics.

Ces projets nécessitent la suppression du passage à niveau de la route cantonale de Clos-Donroux, qui sera remplacé par la création d'un généreux passage sous-voies réservé à la mobilité douce, assurant la liaison entre les quartiers et l'accès aux quais AOMC.

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

- Améliorer l'accessibilité à la halte de Clos-Donroux.
- Améliorer les services offerts aux usagers à la halte de Clos-Donroux.
- Assurer une couture urbaine des quartiers en développement de part et d'autre de la voie ferrée par une liaison douce de qualité. Les premières esquisses des aménagements nécessaires dans cette interface fournissent un ordre de grandeur du dimensionnement des infrastructures à prévoir :

Les premières esquisses des aménagements nécessaires dans cette interface fournissent un ordre de grandeur du dimensionnement des infrastructures à prévoir :

- 1 paire de quais bus ;
- une dizaine de places dépose-minute ;
- une centaine de places vélos (abris sécurisés) ;
- une trentaine de places à destination des deux-roues motorisés ;
- un espace d'accueil et de services.

Le passage sous-voies MD prévu dans le cadre du projet de quartier se veut généreux afin de pouvoir jouer un rôle essentiel de couture urbaine entre les quartiers en développement de part et d'autre des voies. Le projet AOMC assurera une partie du financement de cet ouvrage, portant spécifiquement sur les infrastructures d'accès aux quais.

Une coordination approfondie doit être assurée entre l'intégration de la nouvelle halte AOMC (quai central), le nouveau quartier planifié, le passage inférieur MD remplaçant le passage à niveau supprimé (et donnant accès au quai central AOMC), l'interface de la gare.

Développement depuis la génération précédente L'interface de Clos-Donroux était déjà identifiée comme stratégique dans le PA3. La mise en œuvre du nouveau tracé de l'AOMC a entraîné un allongement de la planification du projet, ce qui a conduit à son redéploiement dans le cadre du PA5.

Opportunité et utilité

Opportunité

L'AOMC est la colonne vertébrale de la desserte interne de l'agglomération par les transports publics. La halte de Clos-Donroux permet d'améliorer la qualité de la desserte de l'agglomération et notamment de cette zone en développement.

Une interface et un passage sous-voies généreux et de qualité sont essentiels pour l'intégration urbaine des développements planifiés et pour y favoriser une mobilité durable.

Référence aux objectifs stratégiques

5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics

24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée

25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transport.

26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération

27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.

28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers

Référence au besoin d'action	Poursuite du développement des TP : Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.
Référence aux critères d'efficacité	CE1.1 : Amélioration du système global de transport CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
1'500'000	Oui	Communes (100%)	

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation	PA5 : PUM,10, PUM.11, PUM.12, PUM.20 PA3 : PM-1, PM-2, PM-7
Besoins de coordination mobilité	PA5 : Ms.3, Ms.4, P.VSR.A.8, P.VSR.B.8, P.VSR.C.1 PA3 : Ms1, Ms2, Ms3, Ms6, 3.1, 4.1, 7.8
Impact sur l'environnement	Non concerné
Intégration paysagère	Intégration au réseau des espaces verts (centre-ville, zone agricole) ;
Arborisation	Les surfaces d'attente et de stationnement sont obligatoirement arborisées ; la densité des arbres sera au-minimum de 1 arbre / 5 places de parc (1 arbre / 125 m2 hors voiries) ; Les arbres seront plantés en pleine terre (fosse min. 2,0x2,0m) et à distance suffisante de la chaussée (min. 3,0m) ; Une bande plantée (min. 2.0m de largeur) est aménagée au pied des arbres ; dans la mesure du possible, elle sera continue entre les arbres d'un alignement ;
Revêtement / eaux claires	Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place ; Le revêtement des surfaces d'attente et de stationnement est obligatoirement perméable ; l'utilisation d'enrobé est proscrite hors voiries.
Energie	Extinction de l'éclairage hors des heures de desserte du pôle multimodal

Étapes de mise en œuvre

Etat de la planification	1			
Etude de projet	Approbation des plans / permis de construire	des Financement	Début des travaux	Mise en service
2024	2027	2028	2029	2030

Etat d'avancement de la mesure en juin 2024 Projet en cours de finalisation pour enquête publique.

Actions à mener /

Conformité au planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC VS La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS :

- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.4 Zones d'activités économiques
- C.5 Agglomérations
- D.1 Transports publics
- D.2 Interfaces d'échanges modaux
- D.3 Réseaux ferroviaires

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre : Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise :

Compensation :

Références

PM.7

Plateforme multimodale de la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier

ARE 6153.3.047

Mobilité – Stratégie transports publics

Catégorie de mesure ARE

4. Interfaces multimodales

Priorité A5/A3

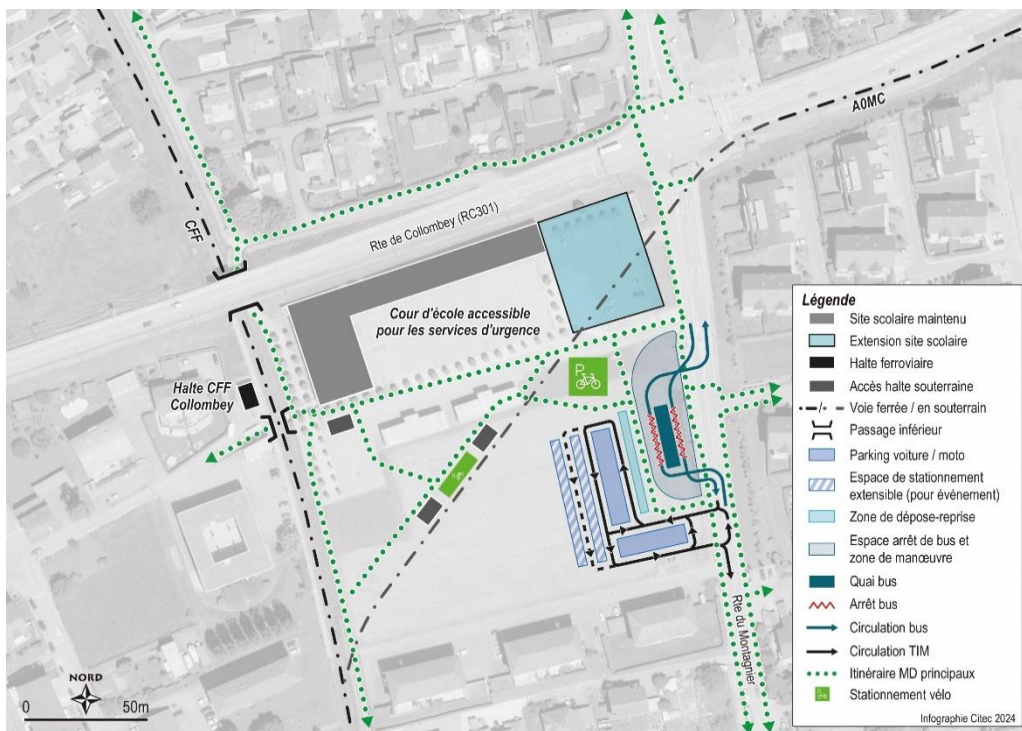
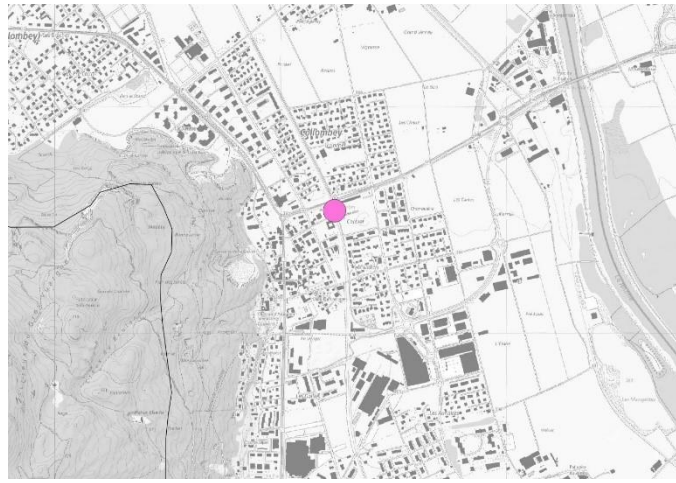
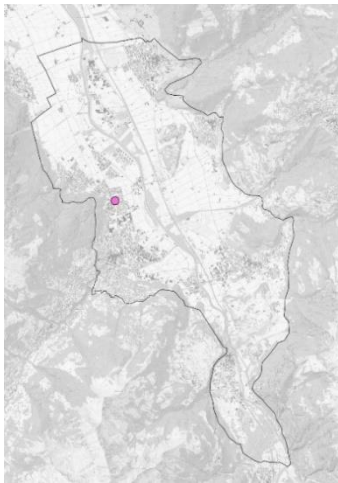
Coûts : 1'000'000

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Collombey-Muraz

CFF, TPC, SDM VS



Description de la mesure

Situation actuelle

Le projet de nouveau tracé AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey s'accompagne d'une nouvelle halte AOMC souterraine au Corbier. Cette halte va également être desservie par le réseau de bus d'agglomération. L'axe fort de transport public ARC (Aigle – Raffinerie – Corbier) est prévu en rabattement sur cette halte. Une fois la gare souterraine achevée, l'agrandissement de l'école du Corbier et le développement du secteur Sud seront entrepris.

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

- Améliorer les conditions de correspondances en gare du Corbier.
- Améliorer l'accessibilité tous modes à la gare du Corbier.
- Améliorer les services offerts aux usagers en gare du Corbier.

Le projet prévoit :

- un quai bus central de 25 ml et de 4m de large, associé à deux longueurs d'arrêt de 25 ml de part et d'autre (une par sens);
- 180 places vélos (dont abris couverts et sécurisés) ;
- un parking d'environ 40 places voitures et 5 places à destination des deux-roues motorisés ;
- des cheminement modes doux sécurisés de/vers le pôle d'échange.

Une coordination approfondie doit être assurée entre l'intégration de la nouvelle gare AOMC, le nouveau développement planifié sur le site (incluant un parking et l'extension du site scolaire du Corbier) et l'interface.

Développement depuis la génération précédente L'interface de Collombey-Corbier était déjà identifiée comme stratégique dans le PA3. La dépendance du projet à la mise en œuvre du nouveau tracé de l'AOMC entraîne un allongement de la planification, ce qui a conduit au redéploiement de l'interface dans le cadre du PA5.

Opportunité et utilité

Opportunité

L'interface de la gare de Collombey-Corbier, qui connectera les deux lignes de train CFF et AOMC et le réseau de bus d'agglomération, va améliorer les conditions de correspondance des voyageurs et permettre ainsi d'améliorer l'efficacité du système de transport. Ce projet s'inscrit en appui de la modification du tracé de l'AOMC.

Ces réaménagements doivent être l'opportunité de concevoir une trame viaire assurant un accès facile par les modes doux à la gare.

Référence aux objectifs stratégiques	<p>5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.</p> <p>17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.</p> <p>20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics.</p> <p>24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.</p> <p>25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transport.</p> <p>26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération.</p> <p>27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.</p> <p>28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers.</p>
Référence au besoin d'action	Poursuite du développement des TP : Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.
Référence aux critères d'efficacité	<p>CE1.1 : Amélioration du système global de transport</p> <p>CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</p>

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
1'000'000	Oui	Communes (100%)	

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation	PA5 : DD.5
Besoins de coordination mobilité	<p>PA5 : Ms.3, Ms.4, TP.6, P.MD.A.17, P.VSR.B.8</p> <p>PA3 : Ms1, Ms2, Ms3, 1.5, 3.1, 4.4, 10.3</p>
Impact sur l'environnement	Non concerné
Intégration paysagère	Intégration au réseau des espaces verts (centre-ville, zone agricole) ;
Arborisation	<p>Les surfaces d'attente et de stationnement sont obligatoirement arborisées ; la densité des arbres sera au-minimum de 1 arbre / 5 places de parc (1 arbre / 125 m² hors voiries) ;</p> <p>Les arbres seront plantés en pleine terre (fosse min. 2,0x2,0m) et à distance suffisante de la chaussée (min. 3,0m) ;</p>

Une bande plantée (min. 2.0m de largeur) est aménagée au pied des arbres ; dans la mesure du possible, elle sera continue entre les arbres d'un alignement ;

Revêtement / eaux claires

Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place ;
Le revêtement des surfaces d'attente et de stationnement est obligatoirement perméable ; l'utilisation d'enrobé est proscrite hors voiries.

Energie

Extinction de l'éclairage hors des heures de desserte du pôle multimodal

Étapes de mise en œuvre

Etat de la planification	1			
Etude de projet	Approbation plans / permis de construire	des Financement	Début des travaux	Mise en service
2025	2028	2029	2030	2031

Etat d'avancement de la mesure en juin 2024 Etudes sommaires réalisées

Actions à mener Finalisation de l'avant-projet avant la fin 2024

Conformité au planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VS La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS :

- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.4 Zones d'activités économiques
- C.5 Agglomérations
- D.1 Transports publics
- D.2 Interfaces d'échanges modaux
- D.3 Réseaux ferroviaires

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA
 - Surface emprise :
 - Compensation :

Références

Collombey-Muraz – Pôle d'échanges du Corbier – Aspects mobilité (Citec, 2024)

PM.8

Plateforme multimodale de la gare CFF de Saint-Maurice

Mobilité – Stratégie intermodalité

Catégorie de mesure ARE

4. Interfaces multimodales

Priorité A5

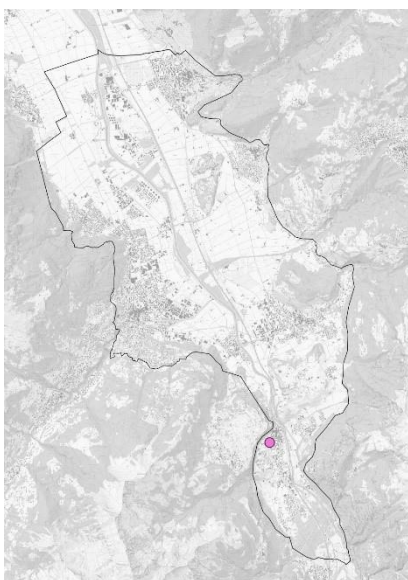
Coûts : 3'700'000.-

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Saint-Maurice

SDM VS, CFF, OFT, RegionAlps



gare constitue un point de rabattement et d'interconnexion d'intérêt non négligeable pour les communes valaisannes de l'agglomération ainsi que pour Lavey-Morcles.

La place de la gare est actuellement largement dévolue aux véhicules motorisés avec de nombreuses places de stationnement, une large chaussée, quelques places de livraison et des arrêts de bus. Avec la place accordée à la voiture sur la place de la gare, celle-ci est ainsi peu qualifiée et attractive pour voyageurs et les habitants/pendulaires. Par ailleurs, le secteur de la gare de Saint-Maurice comprend différents bâtiments à valoriser ainsi que des espaces faiblement bâtis qu'il s'agira de qualifier. Le projet d'extension de la Haute école pédagogique (HEP) augmentera également l'attractivité de la place de la gare.

Au vu des futurs développements alentours, les équipements de la gare doivent être ainsi complétés et les aménagements extérieurs améliorés, pour d'une part assurer un accueil de qualité pour les voyageurs, afin de favoriser les rabattements par les modes doux et d'autre part, pour faciliter les échanges avec les bus régionaux et avec la station avale de la future liaison par câble St-Maurice – Vérossaz (située à l'Ouest des voies ferrées).

Buts et contenu de la mesure

Le projet de requalification de la gare et de sa place comme interface multimodale prévoit. :

- 3 quais bus LHand de 12m, pour les bus régionaux ;
- 1 quai bus LHand de 12m pour les bus d'agglomération (MobiChablais)
- Le déplacement du P+R actuel (entre 80 et 100 places de stationnement) ;
- 5-6 places de dépose-minute ;
- 1-2 places pour les taxis ;
- 1-2 places Mobility ;
- 100 places de stationnement vélo, dont 30-40 places sécurisées (vélostation) ;
- 30-40 places de stationnement pour les deux-roues motorisés.

Par ailleurs, le projet comprend une valorisation des espaces publics avec une place de la gare attrayant cadrée par les nouveaux volumes et une identité forte avec la conservation des bâtiments patrimoniaux existants

L'étude de faisabilité propose également une perméabilisation forte des espaces extérieurs et une arborisation conséquente afin d'augmenter l'attractivité du pôle multimodal et de renforcer les rabattements.

Développement depuis la génération Nouvelle mesure liée à l'extension du périmètre pour le PA5 précédente

Opportunité et utilité

Opportunité	<p>Le projet améliore significativement les conditions d'accès au réseau de transports publics, ainsi que le transbordement entre modes, par la conception d'interfaces simples, lisibles et qualitatives.</p> <p>Il favorise également la sécurité des usagers des transports publics et de la mobilité douce (piétons et 2 roues légers) et tend à augmenter le report modal vers les transports publics.</p> <p>Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.</p> <p>Réduction de l'utilisation des ressources</p>
Référence aux objectifs stratégiques	<p>5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.</p> <p>17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.</p> <p>20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics.</p> <p>24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.</p> <p>25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transport.</p> <p>26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération.</p> <p>27. Favoriser les rabattements sur les gares et les principaux nœuds de transport.</p> <p>28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers.</p>
Référence au besoin d'action	<p>Poursuite du développement des TP : Renforcer l'attractivité du rail nécessite d'améliorer les rabattements (en accès à la halte et au niveau de la halte) tous modes sur les haltes existantes ainsi que de soigner l'espace public de la place de gare.</p>
Référence aux critères d'efficacité	<p>CE1.1 : Amélioration du système global de transport</p> <p>CE1.2 : Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</p>

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
3'700'000.-	Oui	Communes (70%)	Canton (SDM) 30%
2'200'000.- (aménagement de la place)			
1'000'000.- (P+R)			
500'000.- (arrêts de bus)			

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation	PA5 : PEP.4, PUM.22
Besoins de coordination mobilité	PA5 : P.VSR.B.7
Impact sur l'environnement	Non concerné
Intégration paysagère	Intégration au réseau des espaces verts (centre-ville, zone agricole) ;
Arborisation	<p>Les surfaces d'attente et de stationnement sont obligatoirement arborisées ; la densité des arbres sera au minimum de 1 arbre / 5 places de parc (1 arbre / 125 m2 hors voiries) ;</p> <p>Les arbres seront plantés en pleine terre (fosse min. 2,0x2,0m) et à distance suffisante de la chaussée (min. 3,0m) ;</p> <p>Une bande plantée (min. 2.0m de largeur) est aménagée au pied des arbres ; dans la mesure du possible, elle sera continue entre les arbres d'un alignement ;</p>
Revêtement / eaux claires	<p>Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place ;</p> <p>Le revêtement des surfaces d'attente et de stationnement est obligatoirement perméable ; l'utilisation d'enrobé est proscrite hors voiries.</p>
Energie	<p>Extinction de l'éclairage hors des heures de desserte du pôle multimodal</p> <p>Développement d'une offre en bornes de recharge pour les vélos électriques</p>

Étapes de mise en œuvre

Etat de la planification	1			
Etude de projet	Approbation des plans / permis de construire	des Financement	Début des travaux	Mise en service
2024	2028	2029	2030	2032

Etat d'avancement de la mesure en juin 2024 Etude en cours de finalisation

Actions à mener Mise à l'enquête publique des plans

Conformité au planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC VS La présente mesure est conforme aux fiches de coordination suivantes du PDC VS :

- C.2 Qualité des zones à bâtir
- C.4 Zones d'activités économiques
- C.5 Agglomérations
- D.1 Transports publics
- D.2 Interfaces d'échanges modaux
- D.3 Réseaux ferroviaires

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre : Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise :

Compensation :

Références

Etude de faisabilité urbanistique et architecturale, avec volet « mobilité et transport » (team + et repetti sàrl, 2023)

3.6 Mobilité douce – MD

MD.12

Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Saint-Maurice et le Rhône

Mobilité – Stratégie mobilité douce

Catégorie de mesure ARE

5. Mobilité douce

Priorité A5

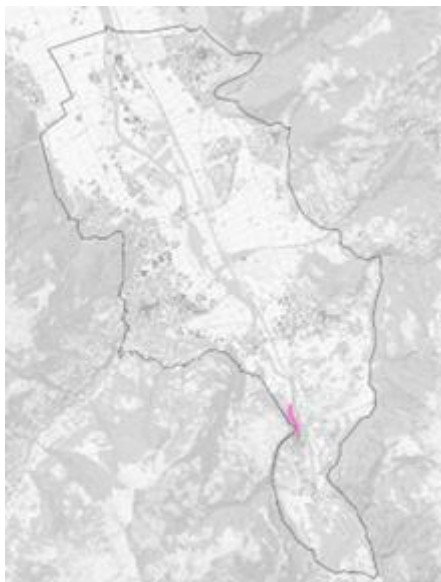
Coûts : 8'000'000.-

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

SDM VS

Saint-Maurice, Massongex, SDANA, DGE-Eau VD



Description de la mesure

Situation actuelle

À l'heure actuelle, aucun aménagement sécurisé pour les cyclistes n'existe sur la route cantonale 302 (TJM est supérieur à 5'000 vhc/) reliant Saint-Maurice à Massongex. Les cyclistes empruntent la route du Chablais non-aménagée depuis le giratoire en entrée de Saint-Maurice avant de rejoindre par un tourne-à-gauche accidentogène le chemin de St-Maurice.

Cet itinéraire revêt une importance stratégique à la fois pour les cyclistes quotidiens entre Saint-Maurice et Massongex / Bex autant en tant que réseau cyclable structurant que pour les usagers de loisirs, par le fait que la RR1 ainsi que l'axe cyclable cantonal empruntent cette liaison.

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

- Rendre sûre et attractive la liaison de mobilité douce entre Saint-Maurice et les berges du Rhône pour rejoindre Massongex ;
- Offrir un itinéraire sûr et attractif pour l'ensemble des usagers (piétons et cyclistes) ;
- Intégrer cet axe au contexte patrimonial et touristique existant, notamment l'accès à la grotte aux fées et au Château de Saint-Maurice ;
- Assurer une liaison qualitative en cohérence avec la requalification des berges du Rhône dans le secteur des Paluds.

Une piste cyclable bidirectionnelle (autorisé aux piétons) de 4m50 de largeur (en raison d'une fréquentation piétonne plus importante) entre l'entrée de Saint-Maurice et le Château de Saint-Maurice est prévue. Une même piste, mais avec un gabarit de 3m50 entre le Château et les berges du Rhône est aménagée. Entre Saint-Maurice et le Château, une partie de l'infrastructure est réalisée en encorbellement sur le talus et les berges du Rhône. À partir du Château en direction de Massongex, la piste bidirectionnelle est située en dessous de la route cantonale actuelle. Une partie de l'infrastructure est également réalisée en encorbellement sur le talus et les berges du Rhône

Le giratoire en entrée de Saint-Maurice est remplacé par un carrefour à perte de priorité. Ce dernier est réaménagé en espace public végétalisé comprenant notamment du stationnement pour les cars et des arrêts de bus hors chaussée garantissant l'accès aux sites touristiques adjacents. De plus, des arrêts bus sur chaussée devant le Château aménagés à proximité d'un parvis d'accueil piéton et vélo (avec du stationnement vélo) renforcent l'attractivité modes doux de cet espace.

Cette mesure est notamment en cohérence avec le développement prévu dans le secteur des Paluds à Massongex avec la création d'un itinéraire mobilité douce le long des berges et d'un nouveau franchissement du Rhône au palier MBR. Ces aménagements combinés permettront de relier St-Maurice à Massongex sans interaction avec le trafic motorisé.

Développement depuis la génération précédente Nouvelle mesure

Opportunité et utilité

Opportunité

Le projet améliore la sécurité et le confort des mobilités douces quotidiennes et de loisirs et contribue à leur attractivité. Il réduit également les émissions de polluants et valorise les espaces naturels.

Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réduction de l'utilisation des ressources.

Référence aux objectifs stratégiques

18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.

35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.

43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Référence au besoin d'action

Renforcement du réseau MD : Disposer d'un réseau de mobilité douce performant passe par la création de continuités cyclables comme ici entre Bex et Massongex, y compris l'accès au Rhône.

Référence aux critères d'efficacité

CE1.5 : Amélioration de la mobilité douce

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
8'000'000.-	Oui	Canton (90%) Communes (10%)	

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation PA5 : /

Besoins de coordination mobilité PA5 : P.VSR.A.16

Impact sur l'environnement Optimiser la mesure en tenant compte de l'espace réservé aux eaux et de la forêt.

Intégration paysagère Intégration de l'axe MD au réseau des espaces verts (centre-ville, zone agricole, berges du Rhône) ;

Arborisation Les arbres seront implantés à l'extérieur de la voie MD, en fonction des surfaces disponibles et des distances de sécurité ;
Les arbres seront plantés en pleine terre (fosse min. 2,0x2,0m) et à distance suffisante de la chaussée (min. 3,0m) ;

Revêtement / eaux claires La situation locale ne permet quasiment pas d'infiltration (terrain rocheux non perméable, risque de déstabilisation des ouvrages).

Energie Hors localité, aucun éclairage n'est prévu. En localité, un projet adéquat d'éclairage sera mis en œuvre afin de limiter la pollution lumineuse et l'impact sur la trame noire.

Étapes de mise en œuvre

Etat de la planification	1			
Etude de projet	Approbation des plans / permis de construire	des Financement	Début des travaux	Mise en service
En cours	2024	2025	2028	2029

Etat d'avancement de la mesure en juin 2024 Projet en cours de finalisation pour enquête publique.

Actions à mener /

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC VS La présente mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS :

- B.6 Mobilité douce de loisirs (MDL)
- D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

- Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Emprises sur la zone agricole/ SDA
 - Surface emprise : 450 m²
 - Compensation :

Références

-

P.MD.A

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Mobilité – Stratégie mobilité douce

Catégorie de mesure ARE

5. Mobilité douce

Priorité : A5

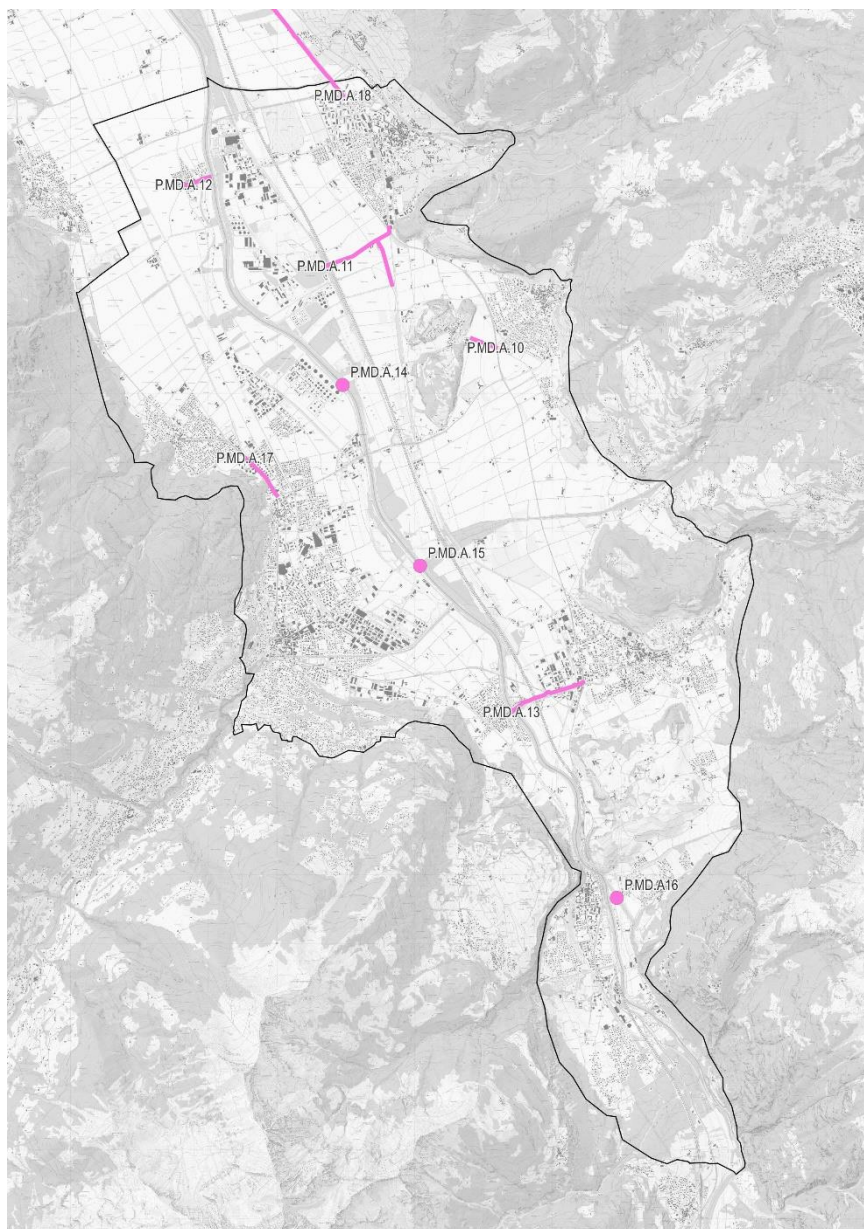
Coûts : 16'927'000

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Lavey-Morcles, Monthey, Ollon

SDM VS, DGMR VD, SDANA, DGE-Eau VD



Description de la mesure

Dans les précédentes générations, les mesures mobilité douce manquaient parfois de consistance et de clarté, notamment pour le traitement séparé des aménagements piétons et cyclistes. De plus, le diagnostic a aussi fait état de lacunes persistantes et assez marquées dans les réseaux modes doux alors qu'un potentiel certain (surtout pour le vélo) est identifié.

Le présent paquet de mesures met l'accent sur des aménagements permettant d'améliorer l'attractivité des modes doux, parfois au détriment du trafic motorisé (p. ex. suppression de stationnement, modération des vitesses, réduction des gabarits). Dès lors, il cherche à maîtriser le transport individuel motorisé en renforçant le réseau de mobilité douce de l'agglomération, particulièrement en rabattement sur les pôles multimodaux. Ce paquet propose ainsi une amélioration sensible des réseaux piétons et cyclables qu'ils soient destinés à desservir finement les quartiers en intérieur de localité ou à connecter les localités de l'agglomération entre elles par des axes structurants. Le maillage du Rhône afin d'assurer le lien entre le Chablais vaudois et valaisan est par ailleurs stratégique pour assurer la continuité du réseau.

Prises individuellement, ces mesures ont un effet relativement faible sur le trafic d'agglomération, mais leur mise en œuvre commune et associée aux autres mesures de ce projet et des générations précédentes permet d'améliorer le cadre de vie des habitants et incite au report modal. Le présent paquet rassemble les mesures partielles en priorité A.

Certaines mesures de ce paquet ont des impacts sur les surfaces d'assolement. L'emprise totale des mesures sur les SDA est de 7'575 m².

Mesure partielle : Liaison piétonne entre le giratoire de la Monnaie et St-Triphon à Ollon

P.MD.A.10

150'000.-

Description et objectifs

L'itinéraire préférentiel de mobilité douce entre Ollon et les berges du Rhône en passant par St-Triphon permet d'assurer la continuité, via le nouveau franchissement MD de la Charbonnière, entre le Chablais vaudois et l'ancienne raffinerie. Aucun aménagement sécurisé pour les piétons n'existe sur le chemin de la Monnaie permettant de relier le village de Saint-Triphon au centre sportif d'Ollon. La réalisation d'un giratoire au croisement entre la RC780 et le chemin de la Monnaie offre l'opportunité de repenser la continuité piétonne en direction de Saint-Triphon. L'aménagement d'un trottoir avec une bordure franchissable de 2m00 de largeur unilatérale au Nord du chemin de la Monnaie permet de séparer les flux piétons et routiers et d'assurer la sécurité des piétons. La largeur de la chaussée sera également réduite en conséquence limitant ainsi la vitesse du trafic motorisé sur le linéaire.

Objectifs stratégiques

18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.

Mesure partielle : Voie verte mode doux entre le centre-ville et le centre d'entretien CFF à Aigle

P.MD.A.11

1'200'000.-

Description et objectifs

Les CFF prévoit d'implanter leur centre d'entretien sur le territoire communal d'Aigle, en périphérie Sud de la ville. L'emplacement du futur site d'entretien se situe sur des itinéraires de voies vertes projetés

par le Schéma directeur cyclable de la Commune. Dans le cadre du développement du centre d'entretien CFF, il est prévu d'intégrer la réalisation d'une voie verte permettant de relier et connecter le centre-ville d'Aigle, le site d'entretien des CFF, Ollon et la rive ouest du Rhône. La mise en place de cette infrastructure offrira un itinéraire sécurisé pour les modes doux, non-seulement pour les liaisons intercommunales, mais également pour les employés du site d'entretien CFF. En effet, à l'heure actuelle, les cyclistes (ainsi que les piétons) partagent la voie de circulation avec le trafic motorisé agricole et lié à la zone industrielle. La situation sera d'autant plus inconfortable lors de la mise en service du centre d'entretien en raison de l'accessibilité du trafic poids-lourds et TIM à garantir. Par ailleurs, il est prévu de relier la voie verte aux voies vertes existants (connexion à la zone industrielle d'Aigle et à la carrière du Lessus) afin d'assurer la continuité des itinéraires modes doux. Afin d'assurer l'accessibilité au site et limiter le conflit avec le trafic motorisé, il est prévu de créer, le long du chemin des Près de Mars, une voie verte (min. 4m00) séparée de la chaussée par une bande plantée et arborée de min 2m50. Un site propre de 4m00 bordée par une bande plantée et arborée de min 2m50 est aménagé le long des rails et à travers le site pour rejoindre la carrière du Lessus et St-Triphon/Ollon. Une restriction de l'accessibilité est signalée entre l'accès au site et le chemin de la Perrolaz. L'itinéraire rejoint le réseau local modéré par le chemin de Valerette.

Objectifs stratégiques

18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible-

37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

40. Préserver les surfaces d'assolement.

Mesure partielle : Réaménagement de la rue du Vieux-Pont à Illarsaz

P.MD.A.12

1'300'000.-

Description et objectifs

La liaison via la rue du Vieux-Pont entre le centre d'Illarsaz et le Rhône permet de rejoindre le cheminement hors trafic le long des berges ainsi que la passerelle modes doux d'Illarsaz desservant Aigle. La rue du Vieux-Pont exploitée en zone 30km/h est bordée par une bande piétonne inférieure à 1m50 qui ne garantit pas la sécurité des piétons. L'élargissement de la chaussée ainsi que l'aménagement d'un site propre séparé du trafic motorisé de 1m50 de largeur garantiront la sécurité la qualité de la liaison piétonne entre le village d'Illarsaz et les berges du Rhône. En raison du faible TJM (< 3000 vhc/j), la mixité entre le trafic et les cycles est adéquate. Ce réaménagement favorisera les rabattements vers la gare CFF d'Aigle.

Objectifs stratégiques

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 intralocalités.

23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.

27. Favoriser les rabattements aux gares et aux principaux nœuds de transport.

Mesure partielle : Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône

P.MD.A.13

Mesure MD.2 du PA4 (B)

650'000.-

Code ARE 6153.4.007

Description et objectifs

La route longeant l'Avançon depuis le giratoire de la RC780 (route de Massongex / domaine du Rhône) relie directement l'entrée de Bex au Rhône et au village de Massongex (passerelle sur le Rhône). Elle présente cependant localement des faiblesses au niveau de la sécurité et de la cohabitation avec les piétons et les deux-roues légers (transit local, desserte de la zone industrielle, pas d'aménagement, franchissement des axes cantonaux). De plus, l'itinéraire cyclable Suisse Mobile emprunte la RC21 et la route de Magny, ce qui ne constitue pas un tracé attractif et sûr. La route de Massongex / domaine du Rhône est réaménagée de manière à sécuriser les cheminements piétons et cyclistes. Le passage sous-voies est interdit au trafic motorisé afin de limiter le transit local par la rte de Massongex. Le secteur longeant la zone d'activités (route de Massongex) et le franchissement de la route cantonale est également sécurisé par des aménagements piétons et cyclables. Le franchissement de la RC714 en particulier devra être très soigné compte tenu des charges de trafic importantes et de la proximité de la jonction autoroutière. Les aménagements piétons et cyclistes devront être au maximum en site propre. Le tracé de l'itinéraire cyclable Suisse Mobile est modifié. Il emprunte la route de Massongex et la rue du Simplon réaménagées. Cette mesure est notamment en cohérence avec la reconstruction prévue de la passerelle dans le cadre du projet "3e correction du Rhône" (mesure en priorité A dans le PA5) et avec la liaison modes doux dans Massongex.

Objectifs stratégiques

18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.
38. Préserver l'agriculture et renforcer son intégration dans l'agglomération.
40. Préserver les surfaces d'assolement.
43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.
46. Réaliser une transition sensible vers les énergies renouvelables.

Mesure partielle : Passerelle au-dessus du Rhône secteur Charbonnière

P.MD.A.14

Mesure MD.4 du PA4 (B)

4'000'000

Code ARE 6153.4.009

Description et objectifs

Actuellement, en dehors des routes cantonales non sécurisées pour la mobilité douce, il n'existe que deux passerelles permettant aux cyclistes et piétons de franchir le Rhône : l'une entre Massongex et Bex, l'autre entre Aigle et Illarsaz. Et ce, bien que les berges du fleuve bénéficient d'aménagements de qualité. Afin d'améliorer l'attractivité du réseau de mobilité douce et de renforcer l'attractivité du Rhône en proposant de nouveaux franchissements de ce dernier sur le territoire de l'agglomération, la réalisation d'un franchissement modes doux est prévue dans le cadre du projet de sécurisation des abords du fleuve du projet "3e correction du Rhône". Ce nouveau franchissement permettra de relier notamment la réserve stratégique de l'Ancienne Raffinerie-Charbonnière à la ZI d'Aigle et au centre-ville d'Aigle ainsi qu'en direction d'Ollon. De part et d'autre des berges, des aménagements sont prévus ou déjà existants afin d'assurer des itinéraires modes doux sécurisés jusqu'à la passerelle. Les mesures du côté vaudois du présent dossier permettront de relier Ollon à la passerelle en passant par St-Triphon. Du côté valaisan, l'itinéraire passant par Collombey-Le-Grand est identifié comme stratégique et en partie réalisé. Le développement de développera une continuité cyclable afin de combler la lacune de réseau permettant de rejoindre les berges du Rhône. Les détails de l'ouvrage (connexion détaillées, architecture, intégration paysagère, etc.) doivent être précisés dans le cadre de concours spécifiques qui seront organisés par les cantons et le projet Rhône 3 courant 2025.

Objectifs stratégiques

- 10. Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
- 18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.
- 26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération.
- 35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.
- 37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.
- 43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Mesure partielle : Passerelle au-dessus du Rhône secteur Gryonne

P.MD.A.15

Mesure MD.9 du PA4 (B)

3'300'000.-

Code ARE 6153.3.067

Description et objectifs

Actuellement, en dehors des routes cantonales non sécurisées pour la mobilité douce, il n'existe que deux passerelles permettant aux cyclistes et piétons de franchir le Rhône : l'une entre Massongex et Bex, l'autre entre Aigle et Illarsaz. Et ce, bien que les berges du fleuve bénéficient d'aménagements de qualité. Afin d'améliorer l'attractivité du réseau de mobilité douce et de renforcer l'attractivité du Rhône en proposant de nouveaux franchissements de ce dernier sur le territoire de l'agglomération, la réalisation d'un franchissement modes doux est prévue dans le cadre du projet de sécurisation des abords du fleuve du projet "3e correction du Rhône". Ce nouveau franchissement permettra de relier notamment le site chimique à la ZI de Bex pour la mobilité douce quotidienne. Le projet prévoit la construction d'une passerelle (au minimum 4m50 de gabarit) pour la mobilité douce en remplacement de la passerelle technique existante « CIMO », actuellement ouverte aux piétons, qui sera démontée (nouvelle passerelle située 300m en aval de l'actuelle). Les détails de l'ouvrage (architecture, intégration paysagère, etc.) doivent être précisés dans le cadre d'un mandat d'études parallèles courant 2024 par les cantons du Valais et de Vaud. Des deux côtés des berges, des aménagements sont prévus afin de connecter les itinéraires modes doux à la passerelle (voie verte réalisée du côté valaisan, mesure P.MD.B.2 du présent PA5 côté vaudois). Les détails de l'ouvrage (connexion détaillées, architecture, intégration paysagère, etc.) doivent être précisés dans le cadre de concours spécifiques qui seront organisés par le canton et le projet Rhône 3 courant 2025.

Objectifs stratégiques

- 10. Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
- 18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.
- 26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération.
- 35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.
- 37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.
- 43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Mesure partielle : Passerelle au-dessus du canal de Fuite

P.MD.A.16

1'600'000.-

Description et objectifs

Actuellement, en dehors de la route cantonale non sécurisée pour la mobilité douce, il n'existe aucune passerelle permettant aux cyclistes et aux piétons de franchir le Rhône et le canal de Fuite (dérivation du Rhône) entre Lavey-Morcles et Saint-Maurice. Si le pont au-dessus du Rhône convient à la circulation des modes doux, le pont au-dessus du canal de Fuite n'est pas adapté et sécurisé. Afin de renforcer les rabattements modes doux sur le pôle multimodal de Saint-Maurice, une passerelle en parallèle de l'ouvrage de la route Neuve est construite. Son gabarit de 3m50 est adapté à la circulation des modes doux (piétons et cyclistes). À l'Ouest, en direction de la gare de Saint-Maurice, le cheminement rejoint le trottoir adapté aux modes doux, alors que la continuité vers le centre du village de Lavey s'appuie sur la route Neuve nouvellement aménagée.

Objectifs stratégiques

10. Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.
26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération.
35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.
37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.
43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Mesure partielle : Réaménagement MD hors RC302 entre Giratoire RC301 et giratoire des Perraires

P.MD.A.17

Mesure VSR 2 du PA4 (C)

2'400'000.-

Description et objectifs

Le tronçon de la rue des Dents-du-Midi est l'un des plus chargés de l'agglomération (plus de 12'000 vhc/j, données du SDM en 2019). Les modes doux empruntent actuellement un trottoir mixte bidirectionnel d'un gabarit contraint de 2,50m qui n'assure pas la sécurité des piétons et le confort des cyclistes. Le caractère de boulevard urbain de l'axe est renforcé. Les flux bidirectionnels piétons et cyclistes sont séparés sur des aménagements en site propre à l'Est de la rue des Dents-du-Midi. Une traversée cyclable au droit du passage pour piétons permet la perméabilité latérale de l'ensemble des modes doux. Les bus s'arrêtent sur voirie côté Barne et hors voirie côté Charmette. La jonction de la place de la Charmette et le parking adjacent sur la rue des Dents-du-Midi sont réaménagés et végétalisés afin d'augmenter la qualité du secteur et de garantir la circulation et l'accroche des modes doux sur l'axe principale. Le projet assure ainsi la continuité des aménagements modes doux jusqu'à Monthey

Objectifs stratégiques

5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.

17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.
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 intralocalités.
21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités.
22. Pacifier les hyper-centres de localité.
- 23/31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.
30. Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables.
37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Mesure partielle : Liaison cyclable inter-agglo Rennaz-Aigle, tronçon Yvorne - Aigle

P.MD.A.18

2'327'000.-

Description et objectifs

Une liaison cyclable du réseau structurant cantonal doit relier Villeneuve et la ville d'Aigle (env. 10 km) en desservant le secteur des Fourches, l'hôpital intercantonal de Rennaz et les villages de Roche et Yvorne. Cette mesure vise à mettre en œuvre des aménagements entre Rennaz et Aigle. Elle se répartit sur deux projets d'agglomération : Rivelac et Chablais agglo. Sur le projet d'agglomération du Chablais, il s'agit du tronçon Yvorne – Aigle, long de 3,4 km. L'itinéraire cyclable se poursuit au Sud d'Aigle par les mesures d'aménagement cyclable Aigle – Ollon – Bex.

Lorsque l'ensemble des mesures seront mises en œuvre, la liaison Villeneuve - Bex pourra être assurée à vélo grâce à des aménagements sûrs, confortables et directs. La mesure permettra également de soulager les réseaux routiers et de transports publics. Les piétons pourront également utiliser la piste cyclable.

Entre Yvorne et Aigle, la reconstruction d'un chemin agricole existant bordant la voie CFF est prévue sur une longueur totale de 6 km. Le chemin sera élargi à 3,5 m de piste et 2 x 0.50 m d'accotement, en restant dans le domaine public, ce qui garantit la faisabilité du projet.

Objectifs stratégiques

5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.
18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.

P.MD.B

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Mobilité – Stratégie mobilité douce

Catégorie de mesure ARE

5. Mobilité douce

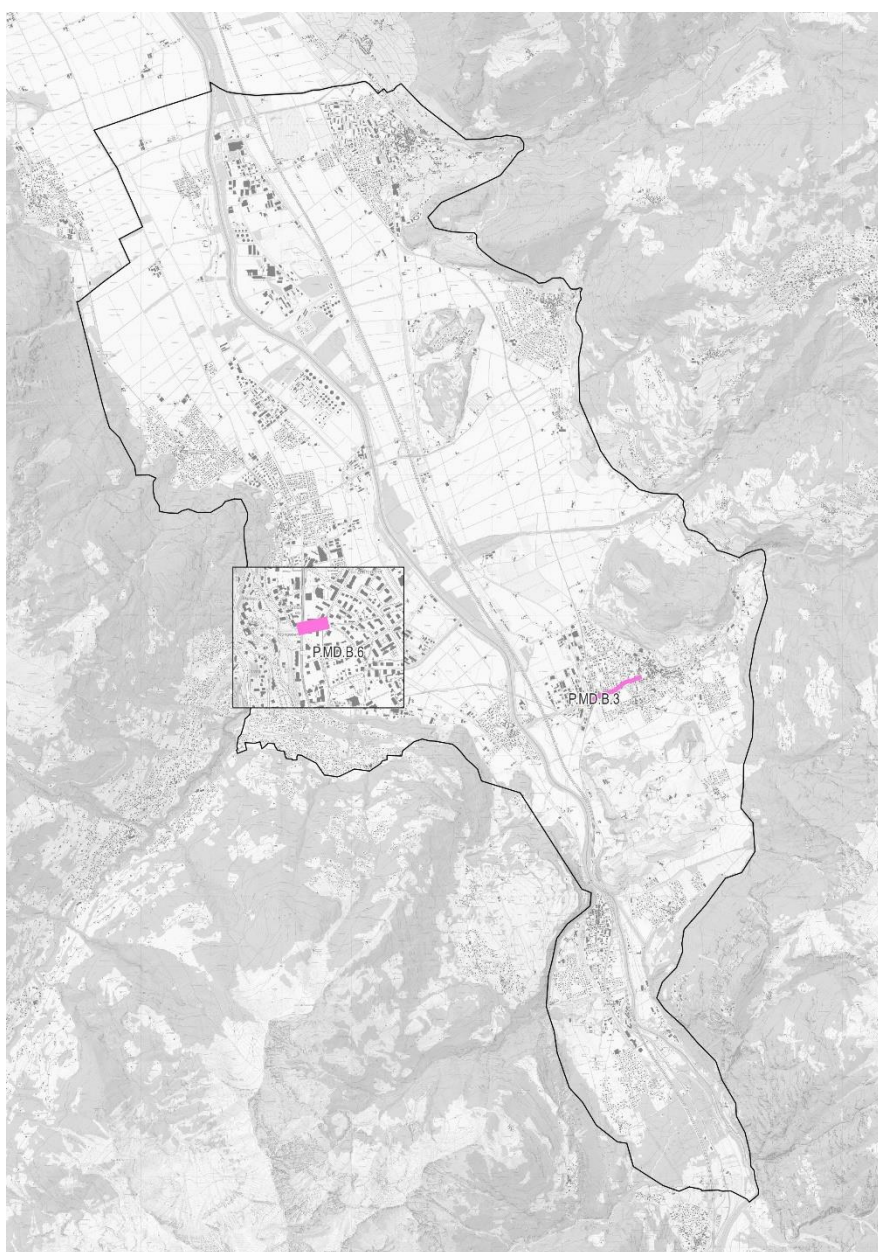
Priorité : B5

Coûts : 1'500'000

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Bex, Monthey



Description de la mesure

Dans les précédentes générations, les mesures mobilité douce manquaient parfois de consistance et de clarté, notamment pour le traitement séparé des aménagements piétons et cyclistes. De plus, le diagnostic a aussi fait état de lacunes persistantes et assez marquées dans les réseaux modes doux alors qu'un potentiel certain (surtout pour le vélo) est identifié.

Le présent paquet de mesures met l'accent sur des aménagements permettant d'améliorer l'attractivité des modes doux, parfois au détriment du trafic motorisé (p. ex. suppression de stationnement, modération des vitesses, réduction des gabarits). Dès lors, il cherche à maîtriser le transport individuel motorisé en renforçant le réseau de mobilité douce de l'agglomération, particulièrement en rabattement sur les pôles multimodaux. Ce paquet propose ainsi une amélioration sensible des réseaux piétons et cyclables qu'ils soient destinés à desservir finement les quartiers en intérieur de localité ou à connecter les localités de l'agglomération entre elles par des axes structurants. Le maillage du Rhône afin d'assurer le lien entre le Chablais vaudois et valaisan est par ailleurs stratégique pour assurer la continuité du réseau.

Prises individuellement, ces mesures ont un effet relativement faible sur le trafic d'agglomération, mais leur mise en œuvre commune et associée aux autres mesures de ce projet et des générations précédentes permet d'améliorer le cadre de vie des habitants et incite au report modal. Le présent paquet rassemble les mesures partielles en priorité B.

Aucune emprise sur les SDA n'intervient pour les mesures de ce paquet.

Mesure partielle : Aménagements cyclables, rue du Simplon à Bex

P.MD.B.3

Mesure P.MD.B.3 du PA4 (B)

600'000.-

Code ARE 6153.4P.099

Description et objectifs

La rue du Simplon, entrée sud de la ville de Bex, traverse des secteurs urbanisés mixtes. Le trafic y est important compte tenu du site traversé (8'200 vhc./j., données 2022). La rue du Simplon n'est pas équipée d'aménagements cyclables. Sur le quai de l'Avançon, la chaussée est très étroite et en légère montée, avec la présence du train et de trottoirs franchissables. Le projet sur la rue du Simplon prévoit le réaménagement complet de l'espace public de la rue tirant parti des espaces latéraux et intégrant les espaces privés à usage public. Le parti retenu consiste à mieux partager l'espace entre les différents modes de transport afin de réduire la vitesse du trafic automobile et d'assurer la sécurité et le confort de tous les usagers. Le détail de l'aménagement reste à préciser. Le quai de l'Avançon présentant un espace restreint, les cyclistes sont invités à bifurquer depuis la rue du Simplon sur la rte de l'Allex et la rue de la Servannaz (zone 30).

Objectifs stratégiques

5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées.
19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
22. Pacifier les hyper-centres de localité.
43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Mesure partielle : Réaménagement modes doux de la rue des Marmettes à Monthey

P.MD.B.6

900'000.-

Description et objectifs

La rue des Marmettes, actuellement une voie sans issue limitée à 30 km/h, est un axe stratégique reliant l'avenue de France (RC302) à l'avenue du Crochetan Ces deux axes étant requalifiés ou en cours de requalification, assurer une liaison modes doux hors trafic motorisé entre eux augmente la perméabilité de/vers l'école de Mabillon, s'inscrivant dans le prolongement du réaménagement de la rue Monthéolo. La rue des Marmettes désormais réservée aux mobilités douces est ainsi réaménagée de sorte à créer un espace public attrayant de transition, par un traitement particulier du revêtement, par l'équipement de mobiliers urbains et par une végétalisation aujourd'hui absente. La création d'un dépose-minute favorise également les rabattements modes doux vers l'école de Mabillon.

Objectifs stratégiques

- 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intralocalités.
- 23. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.

3.7 Transport de marchandises et logistique – TML

TML.1

Franchissement fret entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz

Mobilité – Stratégie transport de marchandises

Catégorie de mesure ARE

9. Transport lié à l'activité économique et logistique

Priorité Bve/C4

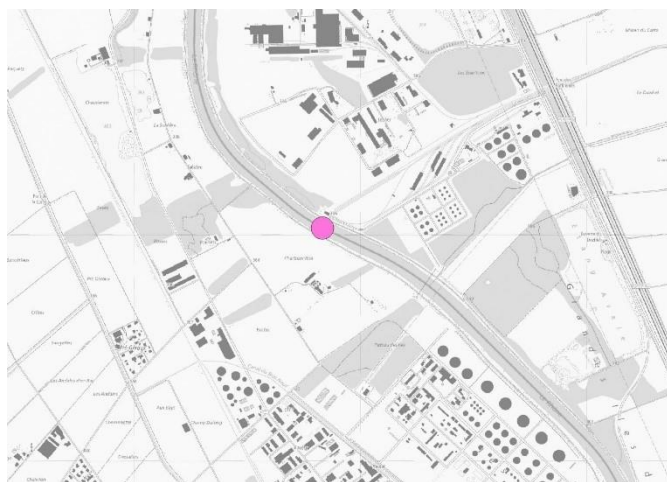
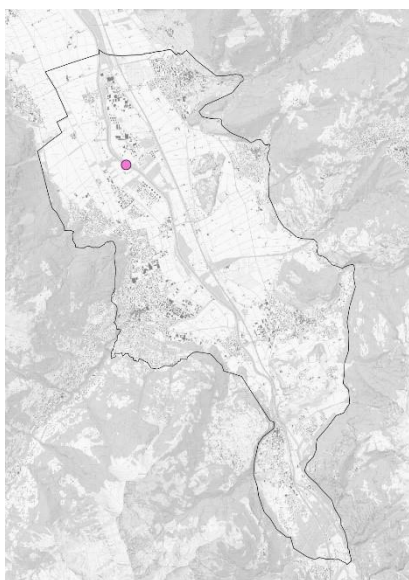
Coûts : 30'000'000.-

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Aigle, Collombey-Muraz

SDANA, SDM VS, DGMR VD, DGE-Eau VD



Description de la mesure

Situation actuelle

Le site cantonal stratégique de l'ancienne raffinerie n'est actuellement pas relié directement à la ligne CFF du Simplon. Pour desservir ce secteur ainsi que les zones d'activités de Monthey et de Collombey-Muraz, le transport de marchandises passe par Saint-Maurice, alors que les flux se font principalement de / vers Lausanne. De ce fait, l'attractivité du fret ferroviaire pour desservir ce secteur est réduite et une forte dépendance au transport de marchandises par la route est constatée.

Buts et contenu de la mesure

Le but de la mesure est de :

- Assurer pour les zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz, une accessibilité et continuité de fret ferroviaire satisfaisante et préservant les zones urbanisées, en particulier pour le trafic lourd ;
- Favoriser le transport de marchandises par le rail ;

- Renforcer l'attractivité des zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz et encourager les échanges entre ces dernières.

Le franchissement construit au-dessus du Rhône comprend une voie (bidirectionnelle) dédiée au fret ferroviaire. Cette voie est raccordée à la ligne du Simplon via la gare fret de Saint-Triphon, dédiée uniquement au transport de marchandises. Cette dernière deviendra à terme un centre stratégique de formation et de réception pour toutes les gares du Chablais.

L'aménagement d'un franchissement représente une première étape du renforcement de l'attractivité du transport de marchandises dans l'agglomération. En effet, le site de la SATOM SA n'étant actuellement pas relié au réseau ferroviaire et générant en conséquence un trafic poids-lourds important sur le réseau viaire local, le prolongement de cette liaison de l'ancienne raffinerie pourra être envisagé.

Le PAR3 doit être pris en compte pour la réalisation de l'ouvrage notamment par rapport à la contrainte sur altitude de l'ouvrage et en situation.

Développement depuis la génération précédente En priorité C dans le PA4, il est programmé en priorité B.

Opportunité et utilité

Opportunité	<p>Le projet contribue à améliorer l'attractivité des zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz.</p> <p>Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.</p>
Référence aux objectifs stratégiques	<p>8. Maintenir l'agglomération comme un pôle d'emploi régional, avec une part importante d'activités artisanales et industrielles.</p> <p>10. Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.</p> <p>32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire.</p> <p>33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise.</p> <p>37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.</p> <p>43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p>
Référence au besoin d'action	Optimisation du transport de marchandises
Référence aux critères d'efficacité	CE1.1 : Amélioration du système global de transport

Coûts et financement

Coût estimé	Demande cofinancement	Financement principal	Financement secondaire
30'000'000.-	Non	Mesure à charge de l'agglomération Communes (100%)	de Eventuellement Confédération selon LTM RS 742.41 et/ou futures entreprises du site

Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage

Besoins de coordination urbanisation	PA5 : PAI.1, PAI.3, PAI.4, PAI.9
Besoins de coordination mobilité	PA5 : TP.5, TP.6
Impact sur l'environnement	Minimiser l'impact de la construction sur la faune et la flore rivulaire ; Optimiser la mesure en tenant compte de l'espace réservé aux eaux et de la forêt.
Intégration paysagère	Privilégier l'utilisation de matériaux durables adaptés au contexte paysager ;
Arborisation	Des arbres seront implantés en fonction des surfaces disponibles et des distances de sécurité ;
Revêtement / eaux claires	Les eaux de surface seront infiltrées au maximum sur place ;
Energie	Non concerné

Étapes de mise en œuvre

Etat de la planification	1			
Etude de projet	Approbation plans / permis de construire	des Financement de	Début des travaux	Mise en service
2024	2031	2032	2033	2036

Etat d'avancement de la mesure en juin 2024 Avant-projet en cours de finalisation.

Actions à mener /

Conformité au planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDC	La présente mesure est conforme aux lignes d'action suivantes du PDCn VD : B21 Réseaux de transports nationaux et internationaux
--------------------------	---

B22 Réseau cantonal des interfaces rail-route pour le transport des marchandises

D12 Zones d'activités

E26 Corrections du Rhône.

La présente mesure est conforme aux fiches suivantes du PDC VS :

C.4 Zones d'activités économiques

D.7 Infrastructures de transport de marchandises

Etat de l'intégration dans le plan directeur Non concerné

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre : Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise :

Compensation :

Références

Aigle / Collombey-Muraz – Charbonnière – Franchissement(s) multimodal(ux) du Rhône–Avant-projet et chiffrage (Citec, 2024)

4 MESURES PAYSAGE, NATURE ET ENVIRONNEMENT

	Volet explicatif		Vision d'ensemble	Volet stratégique		Mesures	
	Etat de la mise en œuvre	Analyse de la situation et des tendances		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 priorités 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. 	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.	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.	DD	MU
				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. 		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. 	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.	TP	MD	

Mesure de rang supérieur

R3	3e correction du Rhône	Toutes	A perm
----	------------------------	--------	--------

Nature et paysage

NAT	Nature en ville	Toutes	A perm
-----	-----------------	--------	--------

Certaines mesures sont supprimées, les orientations ayant été intégrées aux stratégies ou à d'autres mesures.

Environnement

Les mesures sont supprimées, les actions à mener ont été intégrées à d'autres mesures, en particulier aux mesures PUM et PAI.

Energie

ENE.2	Règlements	Toutes	A perm
ENE.3	Réseau thermique	Toutes	A perm
ENE.5	Formation continue du personnel communal	Toutes	A perm

Les mesures sont regroupées en 2 thèmes, certaines actions à mener ayant été intégrées à d'autres mesures, en particulier aux mesures PUM et PA.

4.1 Mesure de rang supérieur

R3

3^e correction du Rhône

ARE 6153.4.024

Paysage, nature et environnement – Stratégie paysage et biodiversité

Mesure de planification intercantonale prise en compte dans le projet d'agglomération

Priorité A5/A4/A3 – tâche permanente

Cette mesure est de compétence des deux cantons.

Les travaux de certains tronçons prioritaires sont en cours.

L'enquête publique est prévue en 2025 pour le tronçon Massongex-Aigle. Les travaux entre 2028 et 2032.

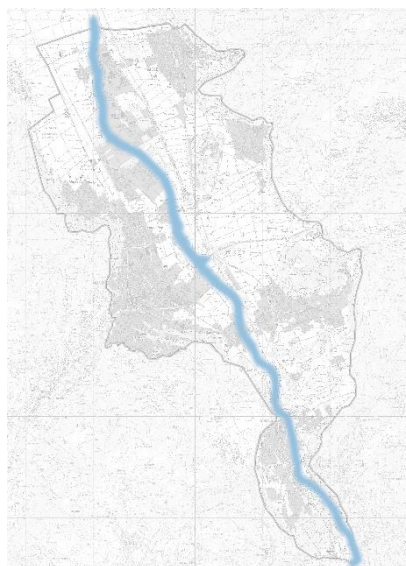
Les travaux dans le secteur de Lavey et Saint-Maurice sont planifiés ultérieurement, d'ici 2045.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Cantons de Vaud et Valais

Communes



Description de la mesure

Situation actuelle

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

Buts et contenu de la mesure

Contribuer aux conditions cadre du développement de la plaine par un réaménagement du Rhône garantissant les fonctions du fleuve (sécurité, environnement, aspects socio-économiques) de manière durable.

Valoriser les ressources naturelles : production d'énergie (notamment avec le projet hydroélectrique MBR), pêche.

Augmenter la valeur naturelle et paysagère, en utilisant le Rhône et ses milieux humides comme la colonne vertébrale paysagère de la plaine.

Améliorer la fonction de liaison biologique du Rhône.

Favoriser les synergies et la multifonctionnalité au moyen d'un projet de développement de la plaine fondé sur des concepts régionaux de développement de la plaine.

Développement depuis la génération précédente Reformulation

Opportunité et utilité

Opportunité La 3^e correction du Rhône aura une forte influence sur le territoire et le paysage de l'agglomération. Elle représente une opportunité de remodeler le paysage de la plaine, en donnant plus de place au Rhône et en renforçant sa fonction d'espace de loisirs ainsi que les milieux naturels riverains.

Référence au besoin d'action Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

Référence aux objectifs stratégiques 18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible.

35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement.

37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

Référence aux critères d'efficacité CE 4.2 : Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels

Étapes de mise en oeuvre

Travaux en cours Certains tronçons font l'objet de mesures anticipées. Sur ces tronçons, les travaux sont en cours.

Pour le tronçon Massongex-Aigle, l'enquête publique prévue en 2025, pour des travaux entre 2028 et 2032.

Pour le secteur Lavey – Saint-Maurice, les travaux sont prévus ultérieurement (d'ici 2045).

Travaux prévus entre 2028 et 2032 Réalisation.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

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

E26. Correction du Rhône

Conformité au PDC VS La présente mesure est conforme à la mesure suivante du PDC VS :

A12. Troisième correction du Rhône

Etat de la coordination

Coordination réglée

Conformité à traiter lors de la mise en œuvre :

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Surface emprise : environ 14 ha sur Vaud et 15 ha sur VS, en cours d'optimisation

Compensation : Traitée par le projet de troisième correction du Rhône, indépendamment de Chablais Agglo

Références

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

Plan-guide de l'aménagement des espaces publics du Rhône (en cours). Canton du Valais

Plan sectoriel directeur de la 3^e correction du Rhône (2016). Canton de Vaud.

4.2 Mesure nature et paysage

NAT

Nature en ville

ARE 6153.4.029

Paysage, nature et environnement – Stratégie paysage et biodiversité

Priorité A5/A4/B3 – tâche permanente

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Communes

Cantons de Vaud et Valais, associations



Description de la mesure

Situation actuelle	<p>La région du Chablais jouit d'une importante qualité de vie et d'une forte proximité à des espaces naturels comme le Rhône et l'armature verte qui lui est liée. La densification des centres urbains entraîne la diminution progressive de nature en milieu urbain. Il s'agit de veiller à maintenir et renforcer cette composante naturelle dans le développement qualitatif de l'agglomération, y compris dans le contexte de l'adaptation aux changements climatiques.</p> <p>A ce stade, la Commune d'Aigle est la seule à avoir élaboré une planification directrice pour la biodiversité et la nature en ville.</p>
Buts et contenu de la mesure	<p><i>Préserver les valeurs naturelles existantes.</i></p> <p><i>Renforcer la place de la nature en milieu urbain et limiter les îlots de chaleur urbains.</i></p> <p><i>Conserver les espèces présentes en milieu urbain, comme les chauves-souris, hirondelles et martinets.</i></p> <p><i>Renforcer la biodiversité, la végétalisation et assurer les continuités biologiques jusqu'aux cœurs urbains.</i></p> <p><i>Offrir suffisamment d'espaces verts de qualité dans les zones urbanisées comme espaces de loisirs, de délasserment et de rapport à la nature.</i></p> <p><i>Préserver des espaces non-construits de qualité, en particulier dans les secteurs de moyenne et forte densité.</i></p> <p><i>Valoriser les espaces résiduels comme espaces naturels (espaces interstitiels urbains, friches, couloirs ORNI, espaces industriels en attente).</i></p>
Développement depuis la génération précédente	<p>Reformulation, intégration avec la mesure CLIM et réorientation sur des mesures concrètes.</p>

Opportunité et utilité

Opportunité	<p>Le développement d'une agglomération permet une approche concertée et pluridisciplinaire de l'évolution souhaitée pour un territoire. Il s'agit d'intégrer des réflexions sur la biodiversité, les espaces verts et les espaces naturels en amont des réflexions urbanistiques.</p>
Référence au besoin d'action	<p>Intégration paysagère et préservation des espaces naturels</p>
Référence aux objectifs stratégiques	<p>3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.</p> <p>4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.</p> <p>6. Préserver le patrimoine bâti et naturel.</p> <p>10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.</p>

12. Améliorer la qualité paysagère et environnementale des infrastructures.

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.

44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.

Référence aux critères d'efficacité

CE 2.2 : Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée

Étapes de mise en oeuvre

Travaux en cours

Les communes réalisent différentes études et aménagements en lien avec la nature en ville.

Elles mettent en place des dispositions réglementaires dans le cadre de la révision des plans d'affectation.

Travaux prévus entre 2028 et 2032

Les communes poursuivent la mise en place de des dispositions règlementaires favorisant la nature en ville dans le cadre de la révision des plans d'affectation.

Les communes de l'agglomération travaillent sur la végétalisation des préaux des écoles. Les travaux suivants sont prévus en horizon A :

- *Verdissement du Collège de la Grande Eau (Aigle).*
- *Verdissement du cycle d'orientation des Perraires (Collombey-Muraz).*
- *Verdissement de l'Etablissement primaire et secondaire à Bex.*
- *Verdissement de la cour du Groupe scolaire (Saint-Maurice).*
- *Verdissement de l'Ecole de Peraussaz (Ollon).*
- *Verdissement de l'école primaire de Lavey.*

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

E11. Patrimoine naturel et développement régional

Conformité au PDC VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS :

A.9. Protection et gestion de la nature

C.2. Qualité des zones à bâtir

Etat de la coordination

Coordination réglée

Références

Prise en compte du paysage, de l'espace ouvert et de la nature dans les projets d'agglomération Transports et urbanisation, Exemples de bonnes pratiques de la 3e génération ARE, OFEV (2020).

Plan d'action biodiversité 2019 – 2030 Canton de Vaud (2019).

Stratégie Développement durable Etat du Valais (2018).

Plan d'action du Conseil fédéral: Plan d'action Stratégie Biodiversité Suisse. Office fédéral de l'environnement OFEV (2017).

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

Guide nature en ville et villages (SDT, SFCEP) (en cours d'élaboration).

Projet agenda 2030 : Sensibilisation des sols urbains - Nature en ville et village.

Lignes directrices pour la protection des sols en zone à bâtir – projet de construction de compétence communale (en cours d'élaboration par le SEN).

Plan climat valaisan (en cours).

Plan climat VD (2020).

PDCom d'Aigle et Schéma directeur des espaces publics d'Aigle.

Plan directeur nature et biodiversité d'Aigle (2023).

4.3 Mesures énergie (ENE)

ENE 2

Règlements

ARE 6153.4.033

Paysage, nature et environnement – Stratégie énergie

Priorité A5/A4 – tâche permanente

Toutes les communes de l’agglomération ont initié des processus de révision des plans d’affectation, qui intègrent des mesures énergie. Ces mesures diffèrent selon les communes et la nature des plans d’affectation. Elles diffèrent également selon les Cantons qui ont chacun mis en vigueur des cadres légaux particuliers.

Ces révisions de plans d’affectation devraient entrer en vigueur entre 2026 et 2030, selon la complexité des procédures et l’avancement des communes.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

Toutes les communes

Cantons de Vaud et Valais



Description de la mesure

Situation actuelle

Le taux de générateurs de chaleur pour le chauffage alimentés par une énergie fossile ou à l’électrique direct dépasse les 88% sur le périmètre de Chablais Agglo.

La part de bâtiments anciens (non-rénovés depuis 1990) varie entre 50 et 70% suivant la commune.

Les règlements communaux des constructions en vigueur incluent peu ou pas de mesures liées à l’énergie – sauf à Monthey et Collombey-Muraz où des périmètres de raccordement obligatoire au réseau thermique ont été définis. Ils sont tous en cours de révision pour intégrer des exigences énergétiques.

Buts et contenu de la mesure

Ancrer des exigences de performance énergétique tant dans la rénovation que pour les nouveaux bâtiments.

Préciser les agents énergétiques autorisés par secteur, dans un but d'optimisation globale (surtout concernant le chauffage à distance). Poser éventuellement une étude de faisabilité obligatoire.

Intégrer dans les règlements des plans d'affectation des prescriptions concernant l'électromobilité dans le cadre des aménagements de stationnement (selon niveau d'équipement de la SIA 2060).

Préciser des exigences supérieures à celles des cantons pour démarquer Chablais Agglo et mettre en évidence son orientation.

Développement depuis la génération précédente

Sept des huit communes ont réalisé des planifications énergétiques territoriales.

Le développement du réseau de chauffage est en cours. Les étapes de son développement sont planifiées jusqu'en 2040.

Les communes mènent des actions incitatives et transcrivent les exigences énergétiques dans les règlements des plans d'affectation, rendant ces exigences obligatoires pour les propriétaires.

Opportunité et utilité

Opportunité

Cette mesure s'inscrit dans les démarches visées pour une réduction des émissions de CO₂ et une production locale d'énergie renouvelable.

Cette démarche est coordonnée à l'identification des périmètres favorables au réseau thermique (Mesure ENE-3). Un tel soutien légal permettra de renforcer une démarche rationnelle et efficace de distribution de chaleur et de froid dans les périmètres concernés.

De plus, c'est une démarche longue et opposable, mais qui permet d'ancrer une volonté politique au-delà d'échéances électorales.

Par le biais des plans d'affectation, les mesures sont rendues obligatoires et vont entraîner un assainissement progressif des installations de chauffage et de froid.

Référence au besoin d'action

Transition énergétique

Référence aux objectifs stratégiques

3. Améliorer la qualité de l'urbanisation.

10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.

12. Améliorer la qualité paysagère et environnementale des infrastructures.

43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

45. Réduire la consommation énergétique.

46. Réaliser une transition sensible vers les énergies renouvelables.

Référence aux critères d'efficacité

CE 4.1 : Réduction des émissions de polluants atmosphériques, des gaz à effet de serre et des nuisances sonores.

Étapes de mise en oeuvre

Travaux en cours

Les communes concernées travaillent sur la révision de leurs plans d'affectation et intègrent des dispositions énergie.

Certaines communes sont encore en phase de projet alors que d'autres sont déjà dans la procédure de légalisation des nouveaux plans d'affectation.

Travaux prévus entre 2028 et 2032

Légalisation des plans d'affectation. La procédure dépendant de nombreux paramètres et notamment des recours, le calendrier est difficile à maîtriser.

Travaux de sensibilisation des propriétaires.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

Conformité au PDCn VD

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

A31. Qualité de l'air

F51. Ressources énergétiques et consommation rationnelle d'énergie

Conformité au PDC VS

La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS :

E3. Approvisionnement énergétique

E5. Installations solaires

Etat de la coordination

Coordination réglée

Références

-

ENE 3

Réseaux thermiques

ARE 6153.4.034

Paysage, nature et environnement – Stratégie énergie

Priorité A5/A4 – tâche permanente

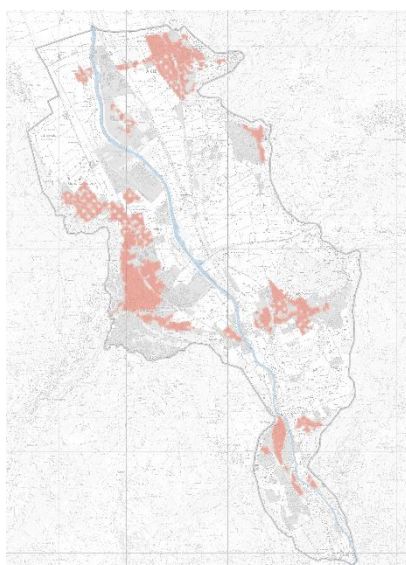
L'agglomération et la SATOM SA (exploitant de l'usine de valorisation thermique des déchets) ont développé un ambitieux programme de développement de leur réseau thermique. Ce programme est complémentaire des réseaux mis en place par d'autres opérateurs à partir du bois-énergie.

Instance responsable et pilote

Autres instances concernées

SATOM

Toutes les communes



Description de la mesure

Situation actuelle

L'usine d'incinération SATOM SA dispose d'une grande quantité de rejets de chaleur. Elle valorise cette chaleur à plusieurs niveaux, mais notamment pour alimenter un chauffage qui s'étend sur les communes de Monthey et Collombey-Muraz.

Des réseaux de chauffages à distance alimentés principalement par bois-énergie alimentent certains quartiers de St-Maurice et Bex.

La SATOM a pris contact avec l'ensemble des communes et a élaboré une planification de l'extension du réseau thermique à l'ensemble des périmètres densément bâtis de l'agglomération.

Buts et contenu de la mesure

Relier les périmètres appropriés au réseau thermique alimenté principalement par les rejets de chaleur de l'usine d'incinération SATOM.

Développement depuis la génération précédente Les périmètres appropriés ont été identifiés et une planification du développement du réseau thermique a été effectuée.

Opportunité et utilité

Opportunité Cette mesure s’inscrit dans les démarches visées pour une réduction des émissions de CO₂ et une production locale d’énergie.

La mise en place d’un chauffage à distance est une opération qui demande d’importants investissements, et qui requiert une planification méticuleuse pour assurer une performance technique et économique maximale.

Cette démarche est coordonnée à la révision des dispositions réglementaires (Mesure ENE-2). Le développement du réseau thermique permettra de renforcer une démarche rationnelle et efficace de distribution de chaleur et de froid dans les périmètres concernés.

Référence au besoin d’action Transition énergétique

Référence aux objectifs stratégiques

- 3. Améliorer la qualité de l’urbanisation.
- 10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l’attractivité des zones d’activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.
- 12. Améliorer la qualité paysagère et environnementale des infrastructures.
- 43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- 45. Réduire la consommation énergétique.
- 46. Réaliser une transition sensible vers les énergies renouvelables.

Référence aux critères d’efficacité CE 4.1 : Réduction des émissions de polluants atmosphériques, des gaz à effet de serre et des nuisances sonores.

Étapes de mise en oeuvre

Travaux en cours Les communes concernées travaillent sur la révision de leurs plans d’affectation et intègrent des dispositions de raccordement au réseau thermique dans les secteurs desservis.

L’extension du réseau thermique est harmonisée avec les projets de pôle d’urbanisation mixtes (PUM), de densification douce (DD) et de pôles d’activités industrielles (PAI).

Des premiers travaux d’extension du réseau thermique sont planifiés à court terme. Le développement complet du réseau est une opération prévue sur environ 15 ans.

Travaux prévus entre 2028 et 2032 Poursuite du développement du CAD en direction des pôles d’activités PAI 1 (Aigle), PAI 3, PAI 4 (Collombey-Muraz), PAI

19 (Saint-Maurice) et des PUM prévus pour être raccordés au CAD.

Conformité aux planifications supérieures et exigences légales

<i>Conformité au PDCn VD</i>	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDCn VD : A31. Qualité de l'air F51. Ressources énergétiques et consommation rationnelle d'énergie
<i>Conformité au PDC VS</i>	La présente mesure est conforme aux mesures suivantes du PDC VS : E3. Approvisionnement énergétique E5. Installations solaires
<i>Etat de la coordination</i>	Coordination réglée

Références

-

ENE 5

Formation continue du personnel communal

Paysage, nature et environnement – Stratégie énergie

Priorité A5 – tâche permanente

La commission énergie assure la coordination des actions communales. Mais dans le but de renforcer le soutien et la coopération des employés communaux, un programme de formation du personnel communal est organisé ; la responsabilité de l'organisation de la formation est assurée chaque année à tour de rôle par une commune de l'Agglo.

Instance responsable et pilote

Commission énergie de l'Agglo

Autres instances concernées

Toutes les communes

Description de la mesure

Situation actuelle

La formation du personnel communal est assurée au coup par coup, selon les besoins, individuellement par chaque commune.

Buts et contenu de la mesure

Chaque année, une commune met sur pied une formation du personnel communal sur une thématique qui touche à l'énergie et le développement durable (p. ex : réglage des chaudières pour les concierges, fauche différenciée pour les voiries communales, diminution de l'utilisation du papier pour l'admin, etc). La commune qui organise invite le personnel des autres communes. Cela augmente la rentabilité des formations, favorise les échanges entre communes, et induit une démarche cohérente entre communes par rapport aux thèmes traités.

Développement depuis la génération précédente

Nouvelle mesure

Opportunité et utilité

Opportunité

Cette mesure s'inscrit comme une extension du travail accompli par la commission énergie de l'agglo, initiée dans le cadre du PA4. En effet, un personnel dont la formation est régulièrement actualisée et renforcée dans les domaines de l'énergie et du développement durable permet de soutenir plus efficacement les projets proposés par la commission énergie. Cette démarche de formation continue renforce ainsi la démarche de la commission, et permet une réalisation plus efficace des projets.

Référence aux objectifs stratégiques

37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons.

43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

- 45. Réduire la consommation énergétique.
- 46. Réaliser une transition sensible vers les énergies renouvelables.

Référence au besoin d'action Transition énergétique

Référence aux critères d'efficacité CE 4.1 : Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ainsi que des nuisances sonores.

Étapes de mise en oeuvre

Travaux en cours Les communes organisent un tournus dans l'organisation des formations.

Travaux prévus entre 2028 et 2032 Formation annuelle par la commune en charge proposée au personnel des communes de l'agglo.

Conformité au planifications supérieures et exigences légales

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

F51. Ressources énergétiques et consommation rationnelle d'énergie

Conformité au PDC VS E3. Approvisionnement en énergie

Etat de la coordination Coordination réglée

Références

-