



## **Annexes**

- 1 Tableau de mise en œuvre**
- 2 Compte-rendu de l'atelier élargi 1**
- 3 Compte-rendu de l'atelier élargi 2**
- 4 Examen préalable du Canton de Vaud**
- 5 Avis de principe du Canton du Valais**

**A2 - Mesures priorité A (liste A) de la 2e génération**

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement		Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations		début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)						
K	6153 Chablais	6153.2.001	R1	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	11,00	A	9,00	A	11	2016	0,00	2026	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti - Référendum	1er projet recours au TF 2ème projet refusé en votation populaire	
K	6153 Chablais	6153.2.004	R4	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	7,20	A	6,27	A	7,2	2011	0,00	Terminé	2016	état théorique à atteindre	cart ou écarts marginaux entre les situations théo	Mesure de mobilité douce complémentaire prévue au PA3 (mesure 5.3)	
K	6153 Chablais	6153.2.005	R5	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	4,36	A	3,53	A	2,25	2020	0,00	2027	2028	Retard relativement important (> 4 ans)	se modification de la mesure en termes d'aménag	Reportée en partie au PA3 ( mesure 1.2) et en partie au PA4 (D.VSR A.1)	
K	6153 Chablais	6153.2.009	R9	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	7,20	A	6,27	A	3	2016	0,00	2025	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	se modification de la mesure en termes d'aménag	Intégration des aménagements liés au tracé du bus d'agglo, reprise dans la mesure 1.1 du PA3. Réalisations provisoires	
K	6153 Chablais	6153.2.010	R10	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	7,86	A	4,50	A	3,5	2016	0,00	2030	2030	Retard relativement important (> 4 ans)	se modification de la mesure en termes d'aménag	Modification en lien avec le nouveau tracé AC/MC, reprise dans la mesure 7.4 du PA3	
K	6153 Chablais	6153.2.011	R11	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	1,89	A	1,65	A	1	2020	0,00	2026	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	se modification de la mesure en termes d'aménag	Mesure reprise PA3 7.3 Mesure reprise PAF, D.VSR A.6	
K	6153 Chablais	6153.2.013	R13	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	2,10	A	1,80	A	0,6	2016	0,00	2025	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépendant de l'opportunité du déplacement de la ligne AC/MC, reprise dans la mesure 7.5 du PA3	
K	6153 Chablais	6153.2.014	R14	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	1,80	A	1,08	A	1,8	2011	0,00	2025	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	se modification de la mesure en termes d'aménag	Mesure complémentaire dans le PA3 (mesure 7.6) pour permettre les aménagements en lien avec le bus d'agglomération	
K	6153 Chablais	6153.2.027	TP4	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle	0,35	A	0,83	A	0,3	2024	0,24	2025	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Gare d'Aigle en attente de réflexions mise en souterrains trains régionaux. Réalisation uniquement vélostation	
K	6153 Chablais	6153.2.056	MD23	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz	1,30	A	1,13	A	1,3	2011	0,35	2025	2025	arrêt / suspension de la planification	ation majeure de la mesure en termes d'aménag	Abandon de la mesure	
K	6153 Chablais	6153.2.088		MD Liste A			7,72	A			2,31	2016	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Réévaluation de la pertinence des mesures avec les nouvelles stratégies territoriales et si possible modification avec même effet . Le 50% des mesures sera mis en oeuvre	
K	6153 Chablais	6153.2.090	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 1/2	14,70	A	6,99	A	14,7	2011	0,00	2015	2017	état théorique à atteindre	cart ou écarts marginaux entre les situations théo	Etape 1/2 réalisée, l'étape 2/2 figure sous la mesure 7.1 du PA3	

### A3 - Mesures priorité A (liste A) de la 3e génération

cf. Accord sur les prestations de la 3e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coûts d'investissement					Etat des coûts lors du cofinancement		mise en oeuvre					
					Indications lors de la remise par		Evaluation Confédération et		Etat actuel		Accord sur les prestations		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)						
	Chablais	6153.3.021	5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	5,78	A	5,78	A	5,78	2016	2,02			arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Abandon de la mesure	
	Chablais	6153.3.029	7.1	Réaménagement du centre-ville de Monthey	7,10	A	4,95	A	4,95	2018	1,73	2025	2026	état théorique à atteindre	Mise à l'enquête à venir		
	Chablais	6153.3.034	7.2	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	11,15	A	9,03	A	9,06	2016	3,16	2025	2025	Léger retard (± 4 ans)	Financement non garanti – Référendum	Votation populaire refusant le projet au printemps 2024. Stratégie de redimensionnement en cours	
	Chablais	6153.3.045	9.2	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	4,06	A	4,06	A	4,06	2016	1,42	2028	2030	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépend des travaux de la ligne ferroviaire AOMC (2028). Etude réalisée. Mesure redéposée dans le PAS	
	Chablais	6153.3.046	9.3	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Dorroux	1,52	A	1,52	A	1,52	2016	0,53	2028	2030	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépend des travaux de la ligne ferroviaire AOMC (2028). Etude réalisée. Mesure redéposée dans le PAS	
	Chablais	6153.3.047	9.4	Interface à la halte CFF/AOMC de Colombey-Corbier	1,01	A	1,01	A	1,01	2016	0,35	2028	2030	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépend de la planification des CFF pour la ligne du Simplon + ligne AOMC. Mesure redéposée dans le PAS	
	Chablais	6153.3.095	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey -nouvelle entrée routière	10,61	A	10,61	A	7,79	2023	3,71	2024	2026	Léger retard (± 4 ans)		En attente de la réponse de la Confédération	
	Chablais	6153.3.096	3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex	2,09	A	2,09	A	2,09	2016	0,73	2023	2025	état théorique à atteindre		Coordination en cours entre communes - cantons - TPC - agglo - premiers arrêts réalisés. La mesure sera réalisée complètement	
	Chablais	6153.3.098	-	Paquet MD Liste A	4,09	A	3,71	A	3,71	2016	1,30	2021	2025	état théorique à atteindre		L'ensemble du paquet MD est terminé en 2024	
	Chablais	6153.3.099	-	Paquet VSR liste A	6,56	A	5,97	A	5,97	2016	2,09	2024	2025	Léger retard (± 4 ans)		Stade d'avancement différent entre les mesures. L'ensemble du cofinancement devait être utilisé	

### Av3 - Mesures de 3e génération non imputables - transports

cf. Accord sur les prestations de la 3e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coûts d'investissement				mise en oeuvre						
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)						
	Chablais	6153.3.052	GM1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	0,00	AvE	Av E			2020	2028	Léger retard (4 ans)	Autres motifs: ...	Mise à disposition de mini vhs électriques pour les employés de la commune et les membres de l'exécutif. Les diagnostics ont été effectués. Résistance sur la détermination de mesures et leurs mise en oeuvre	
	Chablais	6153.3.053	GM2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	0,00	AvE	Av E			2022	2027	état théorique à atteindre		Volonté de l'intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlements des constructions suivront.	
	Chablais	6153.3.054	GM3	Délégué à la mobilité	0,00	AvE	Av E			2020	2020	état théorique à atteindre		0,5 ETP consacré à la mobilité - complété par l'engagement de stationnaire	
	Chablais	6153.3.055	GM4	Politique de stationnement d'agglomération	0,00	AvE	Av E			2021	2028	état théorique à atteindre		2021 - Etude régionale (Chablais) P+R pour rabattre l'utilisateur au plus près de son domicile. Réflexions lors de la mise à jour des règlements de constructions et sur la conversion de place de parc en station de recharge 2023-réalisation d'une étude sur une homogénéisation du stationnement à l'échelle de l'Agglomération dont les principes seront inscrits dans le P+R.	
	Chablais	6153.3.056	GM5	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat	0,00	AvE	Av E			2022	2028	état théorique à atteindre		Volonté de l'intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlements de constructions suivront.	
	Chablais	6153.3.057	GM6	Intégration tarifaire des transports publics	0,00	AvE	Av E			2019	2023	état théorique à atteindre		Reviser et continuer dans le P+R (GM 4) Problématique de l'intercommunalité. En l'état actuel des discussions avec Mobilités, l'intégration dans ce réseau renchérit les déplacements internes à l'agglomération à Mobilités en 2023	
	Chablais	6153.3.058	GM7	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés	0,00	AvE	Av E			2022	2027	état théorique à atteindre		Volonté de l'intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlements de constructions suivront.	
	Chablais	6153.3.063	Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	0,00	AvE	Av E			2027	2028	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Lié au projet ferroviaire AOMC. Etude réalisée	
	Chablais	6153.3.067	Ms9	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	0,00	AvE	Av E					arrêt / suspension de la planification		Cette mesure est abandonnée. Les passerelles sont à nouveau déposées une par une dans le PAS-PO) en fonction de leur financement par l'OFEV ou autre financement	
	Chablais	6153.3.094	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey - Parking de la Velze	0,91	A	Av	0,9	2016	2025	2026	état théorique à atteindre		réalisée	

**As3/Bs3 - Mesures de 3e génération non imputables - urbanisation**

cf. Accord sur les prestations de la 3e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	mise en oeuvre				Weiterentwicklung/ Konkretisierung
						Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max. 5 lignes avec une largeur de colonne de 5 cm)	
	Chablais	6153.3.068	CV	Coeur de Ville: développement de l'urbanisation vers l'intérieur et amélioration du cadre de vie	As	2019	état théorique à atteindre		Planification directrice en cours d'élaboration à des stades différents selon les communes	EPQ, AVP, PP
	Chablais	6153.3.069	MU	Maîtrise de l'urbanisation	As	2019	état théorique à atteindre		Planification directrice en cours d'élaboration à des stades différents selon les communes	MU
	Chablais	6153.3.070	PA	Pôles d'activités	As	2019	état théorique à atteindre		Planification directrice en cours d'élaboration à des stades différents selon les communes. Stratégie des zones d'activités en cours sur VD, en cours VS	PA.1, PAI.2, PAI.3, PAI.4, PAI.5, PAI.6, PAI.7
	Chablais	6153.3.072	P-EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2020	état théorique à atteindre		Travaux Valze en cours de finalisation Grande Eau tronçon réalisé Abandon des priorités B3 (Bondet/Avançon) 2 mesures avec horizon à déterminer (Loznaz et la Roumeuzin) réalisés	P-EAU
	Chablais	6153.3.073	P-ENE	Planification énergétique	As	2020	état théorique à atteindre		Réalisation de l'étude énergétique au niveau de Favole dans PAI	ENE.1, ENE.2, ENE.3, ENE.4
	Chablais	6153.3.074	P-ENV	Protection de l'environnement	As	2019	état théorique à atteindre		se concrétise à travers planification et réglementation à différents échelons	ENV, CLIM
	Chablais	6153.3.075	PEP	Hôpital	As	2019	état théorique à atteindre		Traitement des oppositions en cours	PEP
	Chablais	6153.3.078	PH-3	En Lombard	As		arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Révision du projet de territoire avec meilleure coordination TP et densité	
	Chablais	6153.3.079	PH-4	Sous-le-Montet	As		arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Révision du projet de territoire avec meilleure coordination TP et densité	
	Chablais	6153.3.080	PM-1	Clos-Donroux - Gessimo	As	2040/2045	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ....	Lors de l'élaboration du plan d'affaiblissement, Monthey a replanifié la priorisation des pôles selon leur nouvelle stratégie et leur disponibilité	PUM.12
	Chablais	6153.3.081	PM-10	Valerette Nord	As	2037/2040	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Secours en attente que les secteurs proche de la gare soient habités	PUM.4
	Chablais	6153.3.082	PM-11	Les Tombeys	As		arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Révision du projet de territoire avec meilleure coordination TP et densité	PUM.13
	Chablais	6153.3.083	PM-2	Les Gollies	As	2019/2022	état théorique à atteindre			
	Chablais	6153.3.085	PM-4	Gare de Monthey	As	2028/2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	En attente réalisation gare de Monthey	PUM.14
	Chablais	6153.3.089	PM-8	Novassalles	As	2028/2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ....	Complexité et besoin de finaliser le PACom en priorité	PUM.1
	Chablais	6153.3.090	PM-9	Arsenal	As	2038/2040	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Plus de volonté de l'armée de quitter les arsenaux	PUM.3
	Chablais	6153.3.092	P-R3	3e correction du Rhône	As	2019/2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Stratégie est remise en question Projet R3 valaisan remis en question	P.R3
	Chablais	6153.3.093	P-REC	Réseau écologique	As	2019	état théorique à atteindre		Schéma directeur Nature réalisé en 2020	P-REC

#### A4 - Mesures priorité A (liste A) de la 4e génération

cf. Accord sur les prestations de la 4e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (4e g)	Mesure - N° (Agglo) (4e g)	Mesure	Indications lors de la remise par		Coûts d'investissement				Contribution		mise en oeuvre			
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Evaluation Confédération et		Etat actuel		Coûts (2020 excl. TVA)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
							Coûts (2020 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)						
	Chablais	6153.4.006	MD.1	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Olion et Bex le long de la route cantonale	1,97	A	1,97	A	1,97	2021	0,59	2025	2026	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	En cours d'étude Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)
	Chablais	6153.4.021	PM.2	Interface à la gare CFF de Bex	4,92	A	4,92	A	4,92	2021	1,48	2025	2026	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)
	Chablais	6153.4.095	MD-A	Paquet MD Liste A	4,33	A	4,87	A	4,87	2021	1,46	2025	2028	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)
	Chablais	6153.4.098	Bus-A	Paquet Bus Liste A	0,33	A	0,40	A	0,38	2021	0,12	2025	2028	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)
	Chablais	6153.4.096	GT-A	Paquet GT Liste A	5,91	A	6,17	A	5,91	2021	1,85	2025	2028	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)
	Chablais	6153.4.014	MD.11	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	0,25	A	0,25	A	0,25	2021	0,08	2025	2026	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)
	Chablais	6153.4.017	ME.1	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	0,10	A	0,10	A	0,1	2021	0,03	2025	2026	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)
	Chablais	6153.4.011	MD.7	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	0,10	A	0,10	A	0,1	2021	0,03	2025	2027	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)
	Chablais	6153.4.097	VSR-A	Paquet VSR Liste A	14,67	A	16,20	A	14,67	2021	4,86	2025	2028	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)
	Chablais	6153.4.022	PM.3	Interface à la halte AOMC d'Ollon	0,30	A	0,30	A	0,3	2021	0,09	2028	2028	état théorique à attendre	Autres motifs: ...	Attente de la signature de l'accord sur les prestations (Canton du Valais)

#### Av4 - Mesures de 4e génération non imputables - transports

cf. Accord sur les prestations de la 4e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coûts d'investissement			mise en oeuvre							
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Etat actuel		Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	
								Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)						
	Chablais	6153.4.083	Ms. 5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	0,00	A	Av E						arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Lié au projet ferroviaire AOMC. Etude réalisée <i>Mesure redéposée dans le PAS-PDI</i>
	Chablais	6153.4.086	TP3	Mise aux normes LHand des arrêts de transports publics	0,00	-1	Av E			2023			état théorique à atteindre		
	Chablais	6153.4.088	GM2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	0,00	AvE	Av E			2020	2025		état théorique à atteindre		<i>En cours d'étude - Chablais Région réalise une démarche pour stimuler les entreprises en attendant l'entrée en force des règlements</i>
	Chablais	6153.4.089	GM3	Politiques de stationnement	0,00	AvE	Av E			2021			état théorique à atteindre		2023-réalisation d'une étude sur une homogénéisation du stationnement à l'échelle de l'Agglomération dont les principes seront inscrits dans le PAS
	Chablais	6153.4.091	GM5	Intégration tarifaire des transports publics	0,00	AvE	Av E			2023			état théorique à atteindre		<i>Problématique de l'intercommunalité. En l'état actuel des discussions avec Mobilités, l'intégration dans ce réseau renchérit les déplacements internes à l'agglo. Intégration à Mobilités en 2023</i>
	Chablais	6153.4.092	GM6	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements	0,00	AvE	Av E			2022	2025		état théorique à atteindre		<i>Volonté de intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlements de constructions suivront.</i>
	Chablais	6153.4.090	GM4	Modification des règlements communaux	0,00	AvE	Av E			2020			état théorique à atteindre		<i>Volonté de l'intégrer dans les règlements de construction. Les communes révisent actuellement leur plan directeur. Les règlements de constructions suivront.</i>
	Chablais	6153.4.094	GM7	Communication et promotion d'agglomération en faveur du vélo	0,00	AvE	Av E			2022	2023		état théorique à atteindre		<i>Participation à l'évènement Cyclomania</i>
	Chablais	6153.4.087	GM1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	0,00	AvE	Av E			2020			état théorique à atteindre		<i>Mise à disposition de mini vhc électriques pour les employés de la commune et les membres de l'exécutif</i>

### As4 - Mesures de 4e génération non imputables - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 4e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	mise en oeuvre			Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (5e g)
						Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification		
	Chablais	6153.4.024	R3	3e correction du Rhône	As	2019/2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Stratégie est remise en question	R3
	Chablais	6153.4.026	FOR	Forêt	As	2022/2028	état théorique à atteindre		Mise sur pied d'une plateforme hors zone à bâtir	
	Chablais	6153.4.027	AGR	Agriculture	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Intégrer aux stratégies	
	Chablais	6153.4.029	NAT	Nature en ville	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Mise sur pied d'une plateforme hors zone à bâtir	
	Chablais	6153.4.030	ENV	Protection de l'environnement	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Intégrer aux stratégies	
	Chablais	6153.4.032	ENE.1	Incitation au changement chez les privés	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Concrétisation future dans les mesures urbanisation et mobilité PA5	NAT
	Chablais	6153.4.035	ENE.4	Soutien au solaire thermique	As	2022/2032	état théorique à atteindre		se concrétise à travers planification et réglementation à différents échelons	
	Chablais	6153.4.038	PP	Préervation du patrimoine bâti	As	2024/2036	état théorique à atteindre		Groupe de travail énergie, organisation d'un appel d'offre groupé photovoltaïque et réflexion continue sur leurs subventions	ENE 2
	Chablais	6153.4.047	PUM.9	Pôle d'urbanisation mixte « Semilles »	As	2025	état théorique à atteindre		La mesure se concrétise dans la stratégie et des mesures urbaines	ENE 2
	Chablais	6153.4.049	PUM.11	Pôle d'urbanisation mixte « Les Dailles Sud »	As	2026	état théorique à atteindre		Avis de principe du Canton et mise à l'enquête	PP
	Chablais	6153.4.052	PUM.14	Pôle d'urbanisation mixte « Gare de Monthey »	As	2023	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Etude plan de quartier	PUM 9
	Chablais	6153.4.058	PUM.20	Pôle d'urbanisation mixte «Les Vergers Est»	As	2026	état théorique à atteindre		En attente réalisation gare de Monthey	
	Chablais	6153.4.061	DD.1	Secteur de densification douce « Pré-Yonnet »	As	2025/2040	état théorique à atteindre			PUM 20
	Chablais	6153.4.063	DD.3	Secteur de densification douce « Les Vergers »	As	2028/2040	état théorique à atteindre			DD1
	Chablais	6153.4.064	DD.4	Secteur de densification douce « Rue des Merisiers »	As	2027	état théorique à atteindre			DD3
	Chablais	6153.4.066	MJ	Maîtrise de l'urbanisation	As	2024/2030	état théorique à atteindre		se concrétise avec les plans d'affectation - une étude a été réalisée p	MJ
	Chablais	6153.4.067	PEP.1	Pôle d'équipement public « Gymnase du Chablais»	As	2020/2024	état théorique à atteindre		Procédure de recours bloqué le dossier	
	Chablais	6153.4.069	PAI.1	Pôle d'activités - Aigle	As	2021	état théorique à atteindre		Finalisation de l'étude sur la SRGZA	PAI 1
	Chablais	6153.4.070	PAI.2	Pôle d'activités - Bex	As	2021	état théorique à atteindre		Déclinaison de la mesure unique du PA3, subdivision du pôle dans la mesure	PAI 2
	Chablais	6153.4.075	PAI.7	Sites d'activités locaux	As	2021	état théorique à atteindre		Déclinaison de la mesure unique du PA3, subdivision du pôle dans la mesure	
	Chablais	6153.4.033	ENE.2	Modification du RCC et RCCZ	As		état théorique à atteindre		Principes généraux qui seront détaillés au niveau du (ou des) systèmes de gestion réservoirs	
	Chablais	6153.4.036	AVP	Avenue verte partagée	As				Projets en cours.	
	Chablais	6153.4.053	PUM.15	Pôle d'urbanisation mixte « Plantaud »	As	2023	état théorique à atteindre		- validation des règlements de construction	
	Chablais	6153.4.059	PUM.21	Pôle d'urbanisation mixte « Massongex »	As	2023	état théorique à atteindre		- création d'un groupe de travail énergie avec comparaison des règlements en cours de rédaction ou des incitations communales	
	Chablais	6153.4.073	PAI.5	Pôle d'activités - Monthey	As	2021	état théorique à atteindre		- développement CAD	
	Chablais	6153.4.076	PAI.8	Système de gestion des zones d'activités	As	2023	état théorique à atteindre		- travail sur la mesure en PA5	
	Chablais	6153.4.034	ENE.3	Délimitation des périmètres de chauffage à distance	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Se concrétise avec le développement des infrastructures cyclables	
	Chablais	6153.4.037	EPQ	Espace public de qualité	As	2024	état théorique à atteindre		Etude d'un plan de quartier	
	Chablais	6153.4.060	MRF	Mobilisation des réserves foncières	As	2023	état théorique à atteindre		Validation de l'étude	PAI 5
	Chablais	6153.4.028	REC	Biodiversité et réseaux écologiques	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Déclinaison de la mesure unique du PA3, distinction des sites dans la mesure	PAI 8
	Chablais	6153.4.031	CLIM	Lutte contre le réchauffement et adaptation aux changements climatiques	As	2022	état théorique à atteindre		Se concrétise à travers:	
	Chablais	6153.4.051	PUM.13	Pôle d'urbanisation mixte «Les Gollies»	As	2022	état théorique à atteindre		- règlements des constructions	ENE 2, ENE 3
	Chablais	6153.4.071	PAI.3	Pôle d'activités - Collombey-Muraz (1/2)	As	2021	état théorique à atteindre		- projet ThermoRêzo	
	Chablais	6153.4.074	PAI.6	Sites d'activités régionaux	As	2021	état théorique à atteindre		- Planification énergétique territoriale	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- Mesures urba PA5-PdI	
	Chablais	6153.4.039	PUM.1	Pôle d'urbanisation mixte « Novassalles »	As	2025	Léger retard (< 4 ans)	Modification des conditions - Politique	Etude sur les espaces publics faite	EPQ
	Chablais	6153.4.045	PUM.7	Pôle d'urbanisation mixte Bex-Gare	As	2026	état théorique à atteindre			MRF
	Chablais	6153.4.062	DD.2	Secteur de densification douce « Les Pommières »	As	2028/2040	état théorique à atteindre		Se concrétise à travers différentes démarches:	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- zones urbanisées: plan d'affectation et règlements des constructions	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- plan climat ou plan énergie et climat	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- OQE ou COP	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- plateforme hors zone à bâtir avec volonté d'anticiper les arbitrages	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Concrétisation à travers:	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- plans d'affectation et règlements de construction	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- divers projets de végétalisation et d'espaces publics	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- Etudes Espaces publics et nature en ville et carte de chaleur	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- inscription de végétalisation dans les mesures PA5	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- cours commun entre les communes pour la tonte différenciée	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		PQ Validé	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Déclinaison de la mesure unique PA3	PAI 3
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Déclinaison de la mesure unique du PA3, distinction des sites dans la mesure	PAI 6
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Concrétisation à travers les communes, les cantons et les mesures de compensation environnementales.	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Mesure prévue comme un paquet. A ce jour:	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- mesures partielles priorité A4: Vièze et la Loennaz en cours de réalisation	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		- mesures partielles priorité B: Bondet, Grand Marais, Grand Canal, La Gryonne, la Rogneuse, canal des Gliers, canal Stockalper, Canal du Bras Neuge: à faire	
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Etude relancée avec des enjeux mis à jour pour la densification et la mixité	PUM 1
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre		Prochaine étape: mise en oeuvre du PAZ et lancement de la planification de détails	PUM 7
	Chablais	6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As	2022/2032	état théorique à atteindre			DD 2



## Désistement définitif

L'inscription des mesures dans cette liste entraîne l'extinction du droit à l'aide financière correspondante.

### Légende

à remplir par l'agglomération, le cas échéant

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code	Mesure - N° (Agglo)	Mesure	Coûts d'investissement				Cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts	Priorité ABC	Contribution	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
K	6153 Chablais	6153.2.056	MD23	Nouveau passage de MD sous la route de la vallée à Collombey-Muraz	1,30	A	1,13	A	0,35	Changement de stratégie
K	6153 Chablais	6153.2.042	MD10	Liaison intercommunale Aigle-Ollon	1,08	A	0,75	A	0,22	Nouvelle étude nécessaire pour s'adapter au nouveau projet TPC. Reporter en C au PA5-PDI.
K	6153 Chablais	6153.3.029	7,1	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	5,70	A	5,78	A	2,02	Changement de stratégie
K	6153 Chablais	6153.3.045	9.2	Interface de la gare CFF/AOMC de Monthey	4,00	A	4,06	A	1,42	retard en raison de l'attente du projet de l'AOMC. Déposer à nouveau en PA5-PDI en A
K	6153 Chablais	6153.3.046	9.3	Interface de la gare CFF/AOMC de Clos-Donroux	1,50	A	1,52	A	0,53	retard en raison de l'attente du projet de l'AOMC. Déposer à nouveau en PA5-PDI en A
K	6153 Chablais	6153.3.047	9.4	Interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Corbier	1,00	A	1,01	A	0,35	retard en raison de l'attente du projet de l'AOMC. Déposer à nouveau en PA5-PDI en A
K	6153 Chablais	6153.3.063	Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF	0,00	A		Ave		retard en raison de l'attente du projet de l'AOMC. Déposer à nouveau en PA5-PDI en A
K	6153 Chablais	6153.3.067	Ms9	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	0,00	AvE				Dépôts des passerelles une par une avec leur statut de cofinancement de l'OFEV et la demande de Cofinancement Forta éventuelle
K	6153 Chablais	6153.3.092	P-R3	3ème correction du Rhône	0,00	A				Souhait de déposer cette mesure comme une mesure supérieure sur laquelle l'agglomération doit se coordonner

## Chablais Agglo

Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5) et Plan directeur intercommunal (PDI)

# Compte-rendu de l'atelier élargi 1

21 septembre 2023

Monthey, salle de la Gare

### Participants

Les organisateurs et animateurs :

Pierrick Maire, Chablais Agglo

Alexandre Repetti, Dimitri Margot, Repetti sàrl

Pierre Favre, Citec Ingénieurs Conseils SA

L'atelier élargi a réuni environ 60 participants : membres des législatifs et exécutifs communaux, représentants des sociétés de transports, des services cantonaux, de Chablais Région, de l'Antenne Région Valais Romand et des associations actives sur le territoire de l'agglomération.

Les participants sont répartis aléatoirement en huit tables de travail.

### 1. Introduction

Pierrick Maire ouvre l'atelier.

Il présente les mandataires en charge d'établir le Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération et Plan directeur intercommunal (PA5-PDI) et d'animer la soirée.

Il rappelle l'historique du dossier Chablais Agglo et précise que l'agglomération vient de débiter les études pour déposer un PA5-PDI en juin 2025, sur un périmètre élargi à Lavey-Morcles et St-Maurice.

Il rappelle qu'au fil des générations de projet, Chablais Agglo a mis l'accent sur l'amélioration des transports publics, sur les interfaces de mobilité, sur la mobilité douce, sur la transition énergétique et sur le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. L'accent à donner au PA5-PDI reste à définir.

Il précise que dans les premières générations de projet (PA2 2011, PA3 2016), Chablais Agglo avait organisé des séances de présentation publique du projet et de questions réponses. Pour le PA4-PDI 2021, un sondage avait été organisé en 2019 auprès de la population et complété par 467 personnes. Pour le PA5, Chablais Agglo a souhaité renforcer le projet en organisant deux ateliers élargis aux représentants des législatifs communaux, des services de l'Etat et des associations actives sur le territoire de l'agglomération.

Il précise également que le PA4-PDI a été bien évalué par la Confédération. Dès lors, il est attendu que le PA5-PDI améliore certains points encore insatisfaisants sans remettre en question l'ensemble du projet. Le projet doit également être étendu à Lavey-Morcles et St-Maurice.

Alexandre Repetti rappelle les objectifs d'un projet d'agglomération : la coordination de l'urbanisation et des transports en tenant compte du paysage. Il présente les cartes actuelles de densité des quartiers et de desserte en transports publics, ainsi que les cinq indicateurs « moca » que la Confédération utilise pour évaluer toutes les agglomérations de Suisse et leur évolution.

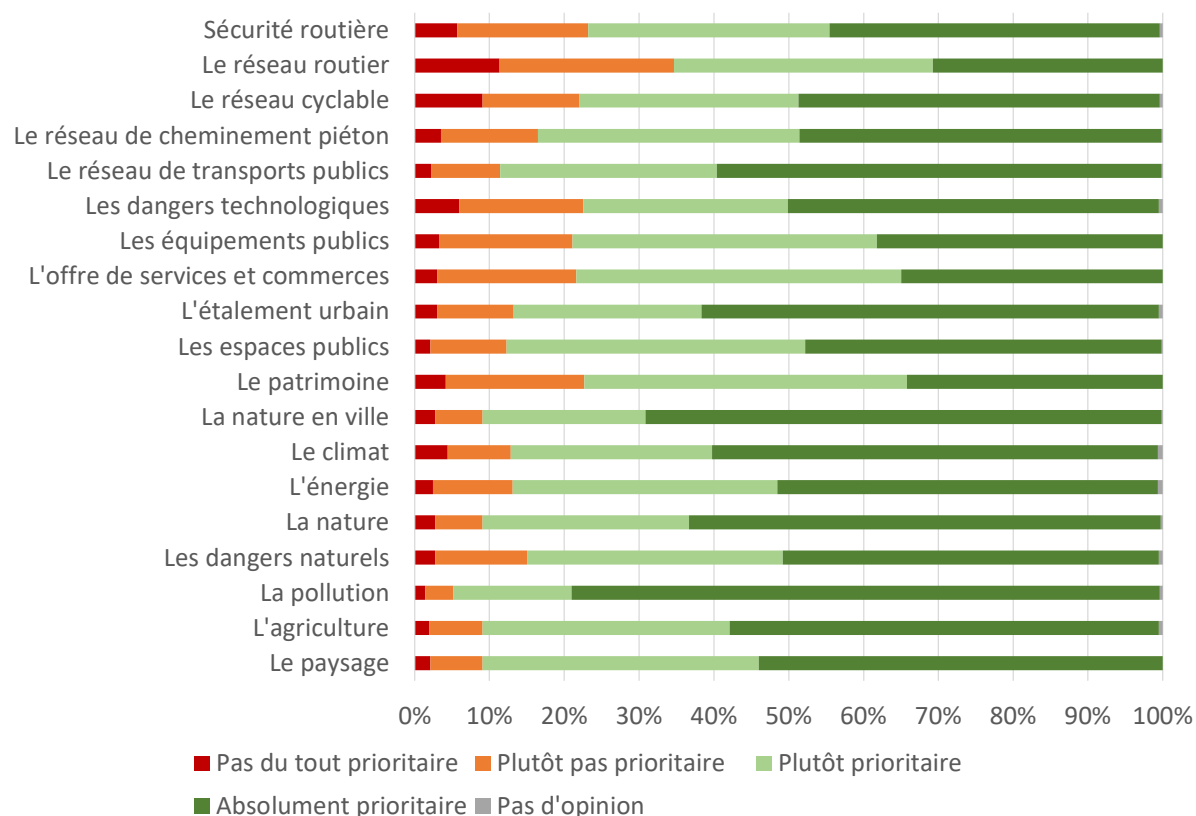
Ces cartes et indicateurs montrent que l'agglomération a consenti un effort important depuis 2014 pour améliorer la qualité de la desserte en transports publics des quartiers d'habitation et d'activités. Malgré cela, l'utilisation de la voiture individuelle a augmenté, de même que le nombre d'accidents. En comparaison nationale, l'agglomération du Chablais est plutôt bien desservie par les transports publics, mais a une utilisation de la voiture très/trop importante.

## 2. Partie I : Présentation des résultats du sondage auprès de la population

Un sondage auprès de la population et des employés du territoire de l'agglomération a été réalisé. Ce sondage est identique à celui réalisé en 2019 pour le PA4. 772 personnes l'ont complété.

Le sondage montre que tous les thèmes traités dans le cadre des projets d'agglomération sont prioritaires pour la majorité des sondés.

Les thèmes les plus sensibles sont en lien avec la qualité de l'environnement urbain : étalement urbain, nature en ville, climat, énergie, nature, pollution, agriculture, paysage.



## 3. Partie II : Priorisation des enjeux

A la suite du diagnostic, le PA4-PDI avait identifié différents enjeux (ou défis) pour l'agglomération dans les domaines de l'urbanisme, de la mobilité et du paysage. La priorisation de ces enjeux a posé les bases de la stratégie du projet.

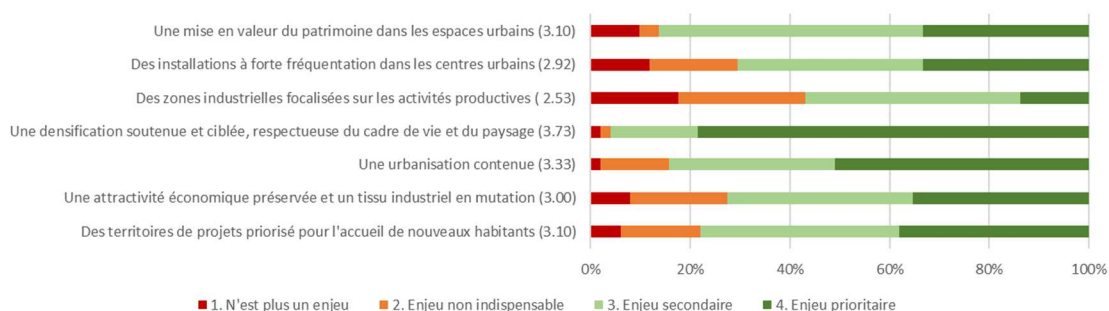
Pour le PA5-PDI, il est proposé aux participants de les prioriser. Un système de vote interactif web a été mis en place, permettant à chacun de voter. Les personnes souhaitant voter sur papier peuvent compléter un formulaire.

La priorisation montre que tous les enjeux sont d'actualité, avec comme enjeux les plus prioritaires (plus de 3.5 sur 4 en moyenne) :

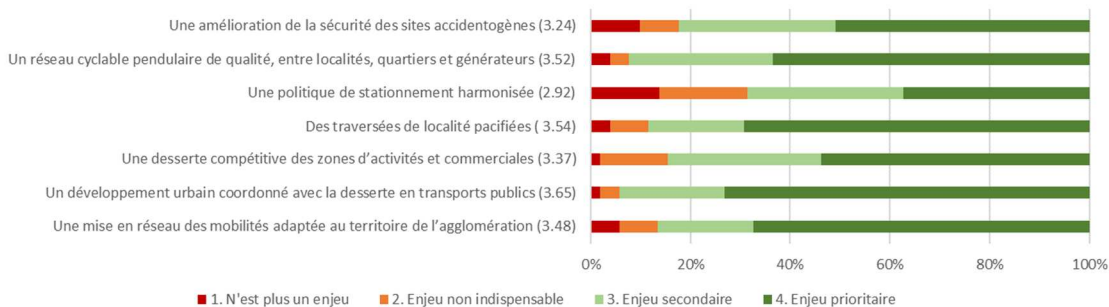
- Une densification ciblée et respectueuse du cadre de vie
- Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics
- Une mise en réseau des mobilités adaptées au territoire de l'agglomération
- Des traversées de localités pacifiées
- Un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre les localités, les quartiers et les générateurs
- Une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération et respectueuse de la santé de ses habitants
- Une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération
- Une alimentation énergétique à partir des ressources renouvelables disponibles
- Des espaces bâtis et une gestion du paysage atténuant les effets du réchauffement climatique et réduisant les émissions à effet de serre

Les thèmes plus techniques ou impliquant des contraintes (zone industrielles focalisées sur les activités productives, localisation des installations à forte fréquentation, politique de stationnement harmonisée) sont les moins priorités (moins de 3 sur 4 en moyenne) et à considérer comme des enjeux secondaires, mais à traiter.

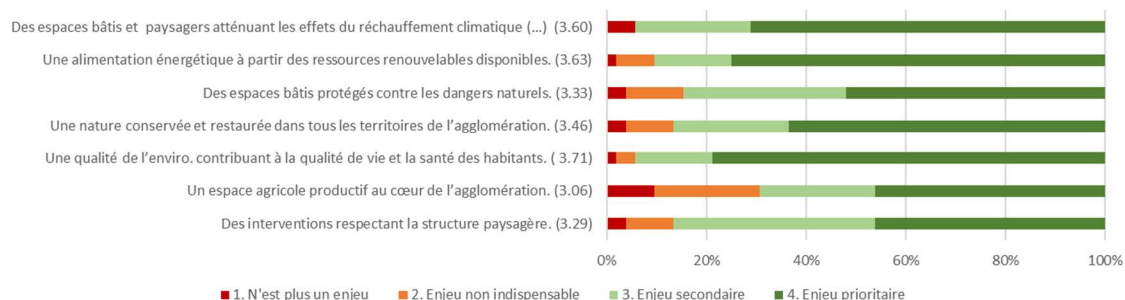
### Urbanisme



### Mobilité



### Paysage et environnement



A l'issue de cette partie de l'atelier, une remarque est faite sur le thème de la biodiversité, qui paraît manquer dans les enjeux. Seul un enjeu mentionne la question de « la nature conservée et restaurée ».

#### 4. Partie III : Vision d'ensemble 2040

A partir de la vision d'ensemble développée dans le PA4-PDI, les mandataires ont esquissé des cartes schématiques de vision sur les thèmes de l'intensité urbaine, de l'accessibilité routière, de la desserte en transports publics, de la hiérarchie des voies vertes de mobilité douce, ainsi que des principes liés à la nature, au paysage et à l'environnement.

Ces éléments sont présentés par les mandataires.

Il est ensuite demandé aux participants de travailler par table, avec les instructions suivantes :

- Faire un tour de table pour que chacun se présente
- Faire un second tour de table pour que chacun explique les points qui seraient à renforcer ou modifier selon sa perception propre
- Engager une discussion à la table autour des principaux points à renforcer ou modifier
- Préparer une restitution, en annotant les cartes et synthétisant le résultat des échanges.

A l'issue des travaux, il est demandé à chaque table de faire une restitution de leurs travaux.

Les principaux éléments qui ressortent sont les suivants (les éléments en gras sont ressortis à plusieurs tables) :

- *Les coteaux et vallées sont hors du périmètre d'agglomération, mais ont un impact important, il faut mieux les intégrer*
- *Il faut densifier autour des gares, il y a beaucoup de terrains sous-utilisés et de friches*
- *Les bus ont besoin de voies propres pour être priorités dans les embouteillages*
- *Monthey n'est pas suffisamment bien relié par les transports publics*
- *Il faut renforcer les P+R pour les coteaux et vallées*
- *Il faut renforcer le réseau vélo longue distance et pendulaires*
- *Les P+R et B+R sont importants pour maîtriser la mobilité*
- *Il faut renforcer le fret ferroviaire vers les zones industrielles*
- *Il faut réduire le trafic et le stationnement autour des écoles*
- *Il faut une ligne CFF directe Monthey-Villeneuve-Lausanne*
- *Il faut améliorer les transports publics inter agglomérations*
- *Il faut des transports publics moins chers*
- *Il faut sortir certaines entreprises des centres pour réduire les flux de transports*
- *Il faut une route de contournement complète de Monthey*
- *Il faut gérer la logistique urbaine, avec un hub à Tamoil et des livraisons à vélo*
- *Le Rhône est la colonne vertébrale des réseaux vélo, mais il manque des axes sécurisés entre le Rhône et les villages et quartiers*
- *L'agglomération se prête au vélo, mais il faut un maillage plus dense de voies vertes*
- *Il faut des parkings à vélo protégés contre le vol et le vandalisme*
- *La vision d'ensemble doit plus traiter de la nature et des espaces verts sur l'ensemble du territoire et pas seulement en ville*
- *Il faut mieux traiter les franges urbaines qui délimitent la transition entre bâti et espaces agricoles et strictement respecter ces limites du bâti*
- *Le paysage de la plaine est trop monotone, il faut le diversifier, avec différentes ambiances en accompagnement des voies vertes*
- *Il faut renforcer l'arborisation et la végétalisation des espaces bâtis*
- *Il faut réduire les conflits vélos-voitures sur les chemins agricoles*
- *Il faut renforcer les qualités agricoles et éviter les empiètements sur la zone agricole*

- *Il faut décarboner la flotte Mobi'Chablais*
- *Il faut se concentrer sur la mise en œuvre des mesures des PA2, PA3 et PA4, qui tardent à se réaliser*
- *Les cartes ne mettent pas assez en avant les espaces verts de la plaine et des coteaux*
- *Il faut encore renforcer l'intercantonalité*

## **5. Partie IV : Discussion et conclusion**

Une discussion générale et ouverte.

Une question est posée sur la mise en œuvre des projets d'agglomération des générations précédentes. Pierrick Maire précise que c'est une de ses tâches prioritaires que d'assurer ce suivi. Il rappelle que les mesures du PA2 sont à réaliser d'ici 2027, celles du PA3 d'ici 2025 et celle du PA4 entre 2024 et 2028. De nombreuses mesures sont réalisées, d'autres sont encore à l'étude et d'autres encore ont été abandonnées. Il précise également que certaines mesures dépendent du calendrier de projets CFF, AOMC ou de la 3<sup>e</sup> correction du Rhône et ont parfois pris du retard. Il est finalement précisé que chaque génération de projet d'agglomération contient un chapitre sur l'état de mise en œuvre des mesures des générations précédentes.

Le prochain atelier élargi est prévu en mars 2024, avec l'objectif de faire réagir les participants sur le projet qui sera présenté en version encore provisoire.

Pierrick Maire clos l'atelier et invite les participants à poursuivre la discussion autour d'une collation.

## **6. Annexes – Carte issues des ateliers**

Les pages suivantes présentent les commentaires et principes inscrits sur les cartes lors des ateliers.

# Chablais Agglo PA5

Atelier élargi du 21 septembre

*Inverser le regard et mettre en valeur / protéger les zones non bâties, marquer les franges*

*Intégrer l'infrastructure écologique hors zone urbanisées*

*Intégrer la nature dans la densité urbaine*

*Créer une zone tampon le long du Rhône*

*Assurer une densification de qualité*

*Valoriser les friches industrielles*

*Favoriser l'économie circulaire*



version au 17 août 2023

*Renforcer l'intensité urbaine entre Bex et Monthey*

*Assurer une densification de qualité*

*Densifier proche des gares*

*Considérer le développement des coteaux et vallées latérales*

## Intensité urbaine

# Chablais Agglo PA5

Atelier élargi du 21 septembre

*Crèer une liaison directe CFF  
Vaud - Valais au nord*

*Passer les transports publics  
en site propre pour améliorer  
leur efficacité*

*Améliorer le transport  
de marchandises par le rail*

*Décarbonner la flotte  
MobiChablais*

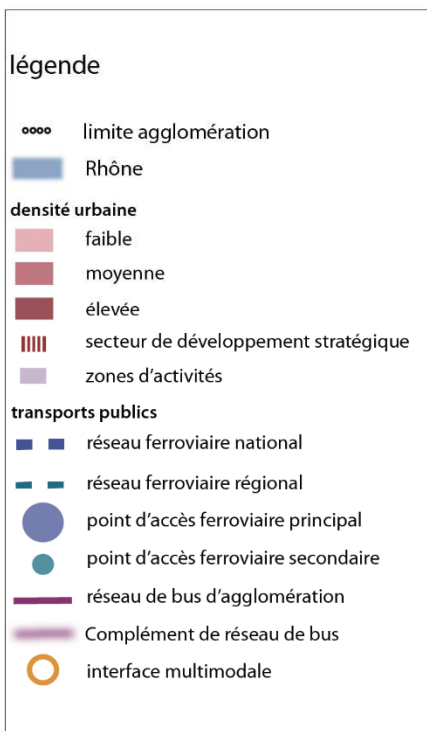
*Limiter les prix des TP*

*Renforcer la liaison entre  
Bex et Monthey*

*Améliorer la coordination  
entre prestataires  
(corespondances, horaires, etc)*

*Augmenter les cadences*

*Développer le déplacement de loisir  
sur les coteaux pour limiter  
les transports individuels*



version au 17 août 2023

## Desserte en transports publics



# Chablais Agglo PA5

Atelier élargi du 21 septembre

Renforcer les liaisons  
intercantonales

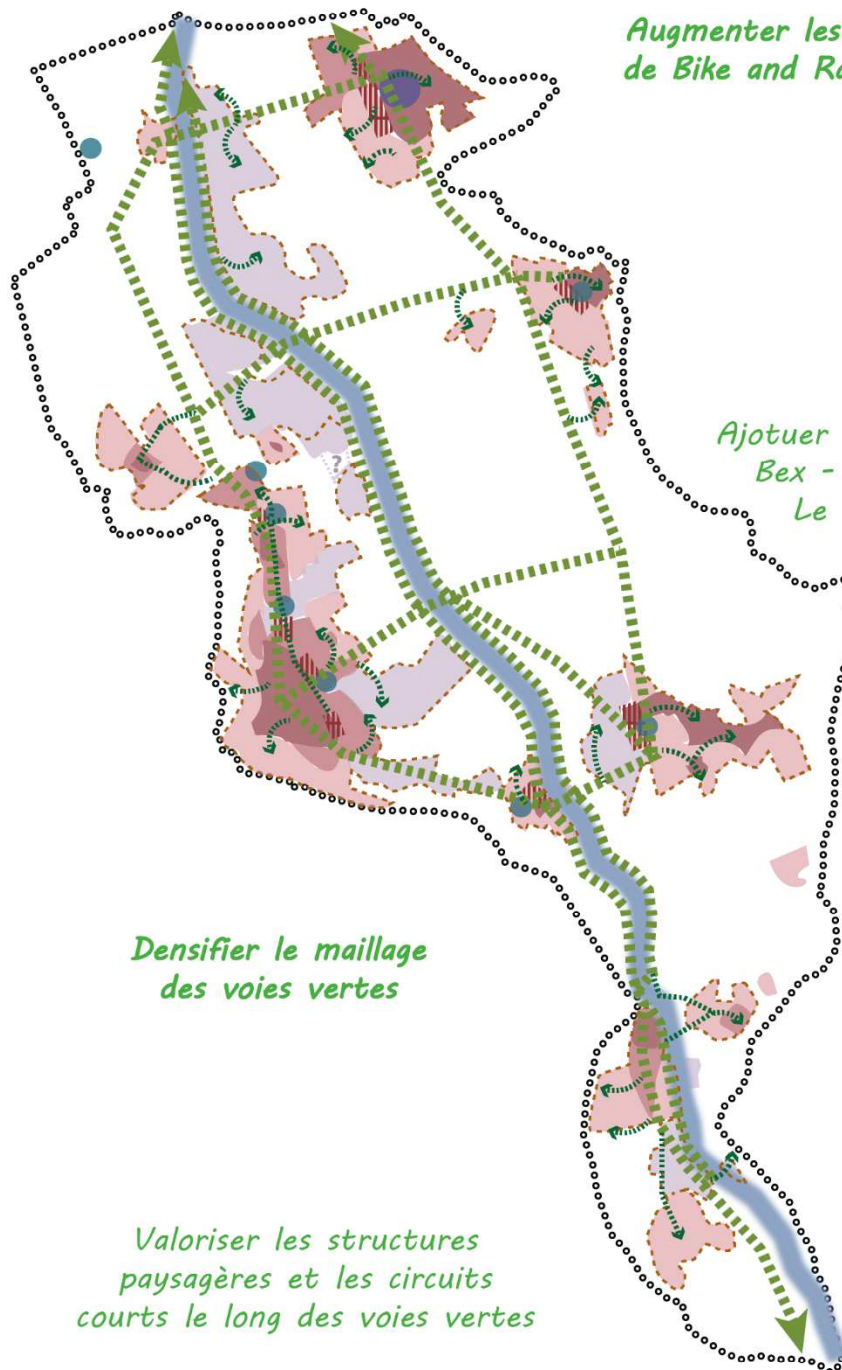
Distinguer les déplacements  
pendulaires et loisirs

Assurer une continuité  
des aménagements

Augmenter les capacités  
de Bike and Rail (B+R)

Sécuriser les itinéraires  
qui ne sont pas en site  
propre

Ajout d'un itinéraire  
Bex - Lavey via  
Le Châtel



## Hiérarchie des voies verte

# Chablais Agglo PA5

Atelier élargi du 21 septembre

*Fluidifier les axes entre centralités et autoroute*

*Augmenter les capacités de Park and Rail (P+R)*

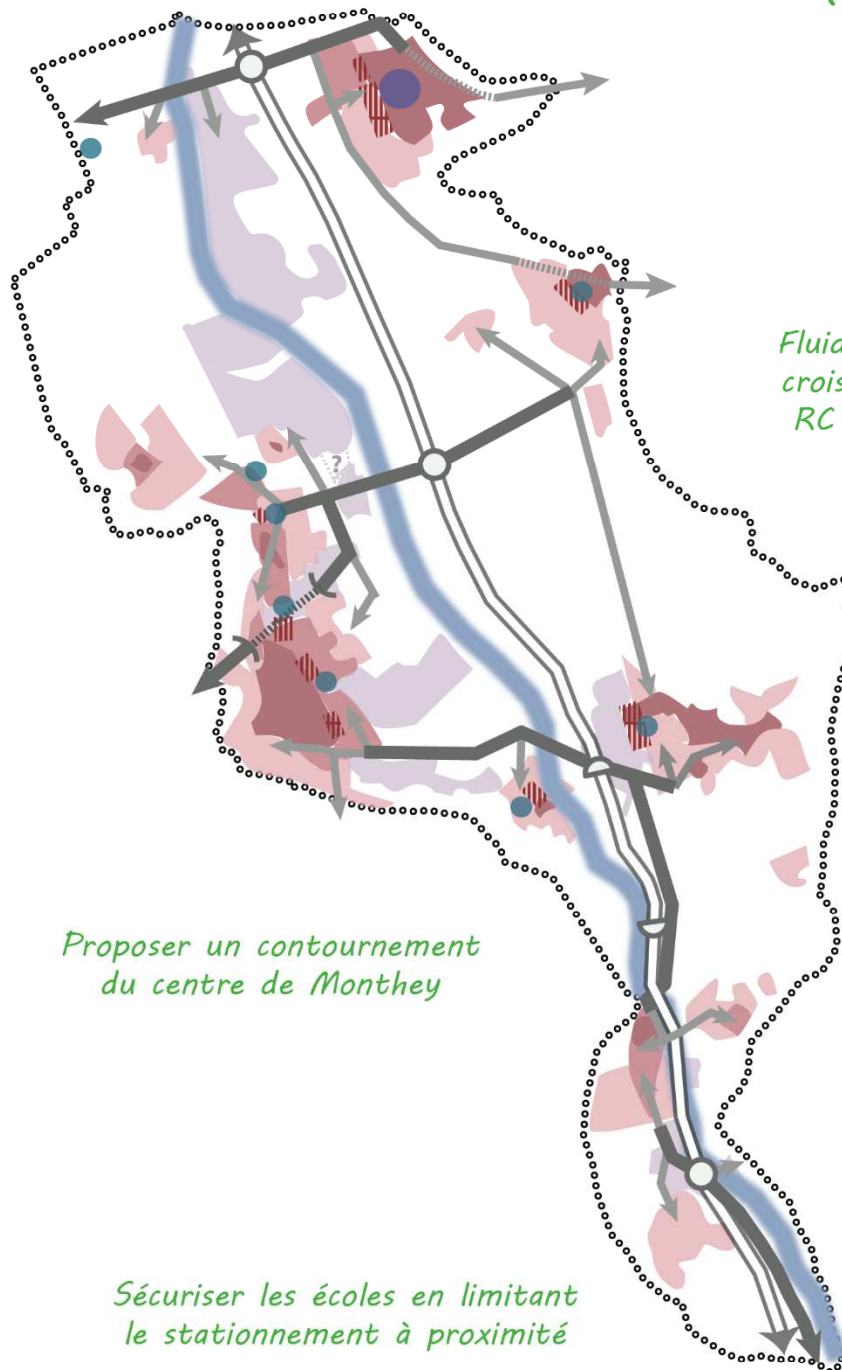
*Limiter le délestage des axes principaux par les villages*

*Fluidifier les croisements RC / TPC*



*Proposer un contournement du centre de Monthey*

*Sécuriser les écoles en limitant le stationnement à proximité*



## Chablais Agglo

Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5) et Plan directeur intercommunal (PDI)

# Compte-rendu de l'atelier élargi 2

14 mars 2023

Bex, Grande-Salle

### Participants

Les organisateurs et animateurs :

Pierrick Maire, Chablais Agglo

Alexandre Repetti, Dimitri Margot, Repetti sàrl

Pierre Favre, Romain Cheseaux, Citec Ingénieurs Conseils SA

L'atelier élargi a réuni environ 40 participants : membres des législatifs et exécutifs communaux, représentants des sociétés de transports, des services cantonaux, de Chablais Région, de l'Antenne Région Valais Romand et des associations actives sur le territoire de l'agglomération.

Pierrick Maire ouvre l'atelier.

### 1. Présentation et classification des stratégies

Lors du premier atelier élargi, les participants avaient priorisé les enjeux pour le développement de l'agglomération, puis discuté des lacunes importantes persistantes et des solutions pour y remédier.

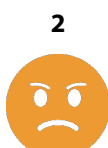
Sur la base des impulsions du premier atelier élargi et des discussions avec le comité de pilotage et le groupe technique, les mandataires ont élaboré une première version de la stratégie du projet d'agglomération PA5 : les enjeux initialement présentés ont été adaptés et complétés. Ils ont ensuite été déclinés en besoins d'action, stratégies et objectifs.

Les 13 besoins d'action et les stratégies sectorielles qui y répondent sont présentés aux participants. Un vote électronique permet aux participants de se prononcer sur la pertinence des stratégies sectorielles proposées.

Le vote se fait sur une échelle de 1 à 5



Stratégie à revoir



Lacunes importantes



Adaptations raisonnables

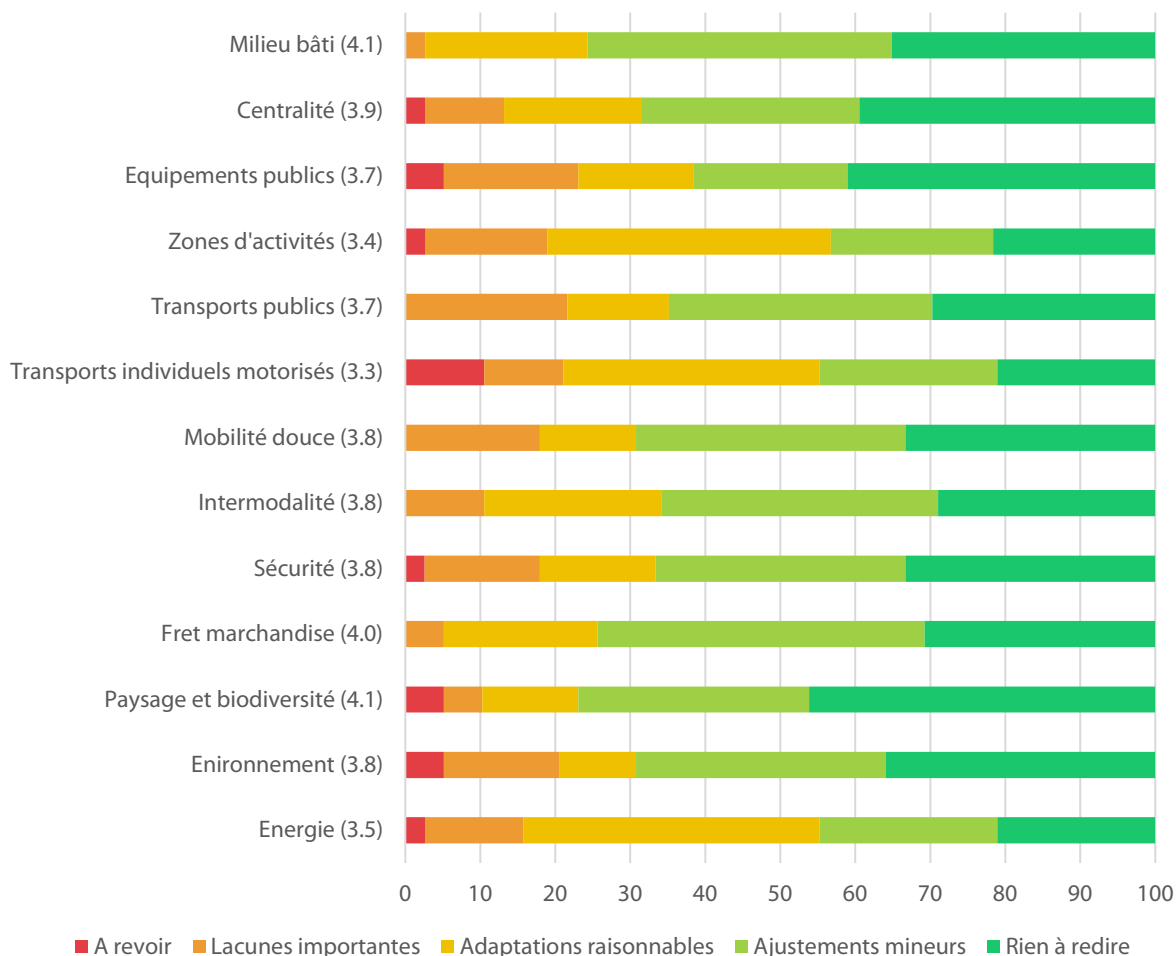


Ajustements mineurs



Rien à redire

L'objectif de ce vote est de déterminer quelles sont les stratégies les moins abouties afin que les participants puissent proposer des adaptations / propositions d'amélioration. Les résultats du vote, exprimés en % afin d'homogénéiser les données sont les suivants :



La majorité des stratégies ont été évaluées positivement par les participants avec une note moyenne comprise entre 3.7 et 4.1, correspondant à « ajustements mineurs ». Quelques stratégies ont toutefois des résultats un peu plus contrastés que d'autres, en présentant quelques votes négatifs et beaucoup de votes positifs. Il s'agit notamment des stratégies équipements publics, paysage et biodiversité et environnement.



Trois stratégies présentent une note inférieure ou égale à 3.5, pouvant dès lors être catégorisées comme nécessitant des « adaptations raisonnables » :

- Transports individuels motorisés (3.3)
- Zones d'activités (3.4)
- Energie (3.5)



## 2. Discussion et propositions d'amélioration des stratégies

A l'issue de la phase de présentation et classification des stratégies via le vote interactif, les participants ont été invités à échanger afin de proposer des pistes d'amélioration sur les stratégies les moins bien notées. Les trois stratégies « zones d'activités », « transports individuels motorisés » et énergie » ont été traitées par deux tables chacune, tout en laissant les participants choisir librement à quelle table ils souhaitent travailler, selon leurs intérêts.

Les six tables ont réuni entre 4 et 8 participants chacune.

En complément, chaque table avait l'opportunité de choisir une stratégie supplémentaire à traiter.

L'objectif des discussions aux tables était de clarifier les points d'insatisfaction par rapport à la stratégie présentée, puis de proposer des pistes d'amélioration pour mieux traiter le thème.

### Stratégie « Transports individuels motorisés »

Les enjeux liés à la gestion du transport individuel motorisé sont considérés comme sensibles par les participants. Les problèmes évoqués sont la congestion du trafic, les embouteillages qui remontent jusque sur l'autoroute, le transit à travers les localités, les charges de trafic liés au ski des vendredis et dimanches, etc.

Malgré l'insatisfaction générale, tout le monde convient qu'il n'y a pas de solution simple pour résoudre ces problèmes. Il est relevé que les objectifs proposés dans la stratégie sectorielle sont relativement génériques et ne soulèvent pas de questions particulières.

Les participants proposent les éléments complémentaires suivants :

- Les solutions favorisant le covoiturage et de carsharing devraient être développées ;
- Un contournement de la ville de Monthey par l'est, au travers du site chimique, et toujours considérée comme « un doux rêve » selon les termes des participants. Ces derniers semblent conscients de la difficulté et de la faible probabilité de réalisation d'une telle infrastructure mais continuent d'espérer qu'un aménagement « lourd » puisse résoudre les problèmes de saturation du réseau actuel ;
- L'objectif de limiter le transit en direction des coteaux est bien perçu par les participants mais ces derniers estiment qu'il sera difficile à mettre en œuvre au vu de la saturation des jonctions autoroutières ;
- La stratégie prévoit une stabilisation de l'usage des véhicules individuels, malgré une augmentation de la population. Les participants estiment qu'il faudrait être plus explicite et indiquer clairement un objectif de réduction de la part modale des TIM ;
- Le stationnement privé, majoritairement libre en journée, pourrait être mutualisés pour les personnes travaillant ou bénéficiant de service en ville selon les participants. Cela permettrait de réduire le développement de parkings publics consommant des sols et impactant la ville ;
- Les participants rappellent l'importance de l'autonomie communale dans la gestion du stationnement, même si certains principes partagés font effectivement sens. Les spécificités locales doivent cependant toujours permettre d'adapter les principes définis au niveau de l'agglomération ;
- L'idée d'un tunnel de délestage de la ville d'Aigle (en direction des Ormonts) est proposée par les participants afin de diminuer la pression dans le centre.

Cette stratégie a été traitée à deux tables sur six.

### Stratégie « Zones d'activités »

Les commentaires relatifs à la stratégie « Zones d'activités » pointent divers éléments sur lesquels il convient d'être attentifs mais qui impliquent peu de modifications stratégiques ou cartographiques. Quelques éléments complémentaires plus concrets sont également évoqués par les participants :

- Il est important que l'agglomération ne devienne pas une cité dortoir et veille à son équilibre d'emplois par habitants. Mais il est surtout important que les emplois générés puissent être occupés par la population résidente ;

- Le développement des emplois est louable, tout comme l'équilibre de développement des habitants. Les participants se questionnent cependant sur l'adéquation de ces développements avec les objectifs de préservation de la nature et de l'agriculture ;
- L'amélioration des principes de dessertes ferroviaires, notamment entre Aigle et Collombey-Muraz pour le fret, est soulignée comme étant un point très positif ;
- Le développement de la qualité de la desserte des zones d'activité est également louable mais permet d'augmenter le bassin d'attractivité et donc la pendularité qui est déjà problématique dans l'agglomération. Cette amélioration doit être couplée à des plans de mobilité d'entreprise afin de limiter la pendularité au même titre que le transport individuel motorisé ;
- La réhabilitation du secteur de la raffinerie va notamment générer d'importants enjeux de mobilité qu'il faut cadrer suffisamment à l'amont pour éviter de dégrader la situation régionale. Les projets de développements tels que l'axe fort Aigle - Raffinerie – Collombey (ARC) ainsi que la ligne du Tonkin sont cités par les participants ;
- Il est important de bien coordonner le développement des zones d'activités entre les différents cantons via un suivi du foncier afin de pouvoir saisir les bonnes opportunités à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération ;
- L'équilibre entre emplois secondaires et emplois tertiaires est assez sensible et nécessite une attention particulière au niveau de l'offre régionale ;
- Une attention particulière doit être portée à l'aménagement extérieurs des zones d'activités afin de favoriser le cadre de vie et la biodiversité ;
- La gestion du transport et du recyclage des matériaux de construction, aujourd'hui gérés de manière « sauvage » serait bénéfique à la qualité des zones d'activité.

Cette stratégie a été traitée à deux tables sur six.

### **Stratégie « Energie »**

Les participants relèvent la qualité de la stratégie concernant le chauffage à distance avec d'importants développements prévus.

Quelques éléments complémentaires sont proposés :

- Intérêt de faire figurer le projet Lavey+ prévoyant l'installation d'une 4<sup>ème</sup> turbine à la centrale de Lavey ;
- Pertinence de développer les microcentrales hydroélectriques ;
- Renforcer les photovoltaïque sur l'ensemble des milieux bâtis tout en maintenant le principe de priorisation sur les gros sites industriels tels que présenté ;
- Quantifier l'autosuffisance énergétique ainsi que les objectifs de transition (ces éléments sont déjà traités par la stratégie mais n'ont pas été présentés dans le détail faut de temps).
- De manière plus générale, les participants soulignent l'importance de la sobriété énergétique.

Cette stratégie a été traitée à deux tables sur six.

### **Stratégie « Environnement » (traitée à une table)**

Les participants ont rappelé l'importance du principe de précaution concernant les rayonnements non ionisant et la pollution de l'air, notamment à proximité des écoles.

Les participants proposent également de renforcer la stratégie sur les questions de gestion des ressources, plus spécifiquement la gestion de l'eau (consommation, épuration, etc.).

Cette stratégie a été traitée à une table sur six.

### **Stratégie « Paysage et biodiversité »**

Les participants se questionnent sur l'adéquation entre la stratégie des projets d'agglomération et les capacités politiques à les réaliser. Ils estiment qu'il est dommageable de reporter les éléments stratégiques et opérationnels de génération en génération de projet d'agglomération sans aboutir à des mesures concrètes.

Cette stratégie a été traitée à une table sur six.

### **Stratégie « Mobilité douce »**

Les éléments de la stratégie « Mobilité douce » sont partagés par les participants. Ils estiment notamment qu'il est important de parler de mobilité douce quotidienne comme le fait la stratégie. Les participants proposent de compléter la stratégie avec les éléments suivants :

- Les principes de signalisation (signalisation de direction et panneaux d'information propres aux mobilités douces) devraient être développés et renforcés afin d'assurer la cohérence et la lisibilité du réseau pour les utilisateurs, notamment ceux ne parcourant pas quotidiennement le site.
- La mobilité douce de loisir pourrait être renforcée dans la stratégie afin de compléter la mobilité quotidienne et renforcer la position de l'agglomération déjà orientée notamment avec Aigle comme centre mondial du cyclisme ;
- Les entreprises devraient réaliser des plans de mobilité favorisant la mobilité douce ;
- La stratégie devrait renforcer la notion de stationnement vélo et notamment la sécurité des vélostations proches des interfaces modales ;
- Le pont de la SATOM devrait également être considéré comme un franchissement de mobilité douce à développer. Les participants soulèvent également le fait que l'autoroute et la voie ferrée représentent également des obstacles importants pour lesquels des franchissements doivent être créés.

Cette stratégie a été traitée à une table sur six.

Chablais Région  
Madame Aurélie Fiorucci  
Cheffe de projet Chablais Agglo  
Place du Marché 4  
1860 Aigle

Personne de contact : Edgard Dezuari  
T 021 316 74 42  
E edgard.dezuari@vd.ch  
N/réf. 235702/EDI-nva

Lausanne, le 19 décembre 2024

**Communes : Aigle, Bex, Ollon, et Lavey-Morcles**  
**Plan directeur intercommunal du Chablais valant Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5-PDi) - article 20 LATC**

Madame,

Veuillez trouver ci-dessous l'examen préalable du Plan directeur intercommunal du Chablais valant Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5-PDi) - article 20 LATC.

En parallèle à cet examen préalable, un courrier de la Direction des projets territoriaux stratégiques vous est transmis. Il contient les remarques et recommandation qui n'ont pas de conséquence sur la conformité légale du plan directeur intercommunal du Chablais.

**HISTORIQUE DU DOSSIER**

Étape	Date	Documents
Réception du dossier pour examen préalable	22.07.2024	
Examen préalable	Ce jour	Préavis des services cantonaux

**COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS POUR EXAMEN PREALABLE**

Documents	Date
Volet Explicatif	Non daté
Valet Stratégique	Non daté
Programme de mesures	Non daté
Annexes : - Tableau des mesures - Fil rouge	Non datées



- Etat des mesures	
--------------------	--

## PRÉSENTATION DU PROJET

Un plan directeur intercommunal du Chablais valant Projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération (PA4-PDi) a été approuvé par le Conseil d'Etat le 29 juin 2022.

Le PA5-PDi est une mise à jour du PA4-PDi. Les principales modifications sont :

- l'intégration des nouvelles communes de Lavey-Morcles et Saint-Maurice,
- le développement du processus participatif ;
- la mise à jour des mesures et de leur priorisation ;
- l'intégration de nouvelles thématiques tels que les équipements publics, l'intermodalité, la sécurité routière et le transport des marchandises ;
- le traitement, selon une approche transversale, des éléments paysages/environnement/énergie dans les mesures urbanisation et mobilité.

Le PA5-PDi répond à l'exigence de l'art. 20 al. 1 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) de réaliser un plan directeur dans les périmètres compacts d'agglomération. Son périmètre correspond à celui du projet d'agglomération et comprend le territoire en dessous de 550 m. des communes d'Aigle, de Bex, d'Ollon et de Lavey-Morcles côté vaudois et de Collombey-Muraz, Monthey, Massongex et Saint-Maurice côté valaisan.

Le PA5 est élaboré au sens du programme en faveur du trafic d'agglomération développé et soutenu par la Confédération. Elaboré comme un seul et même document, le contenu du PDi est identique à celui du projet d'agglomération.

Le PDi est essentiel au développement coordonné des communes concernées, tant en termes d'urbanisation que de mobilité et de protection de la nature et du paysage.

Le développement des zones d'activités, côté vaudois, est traité dans le cadre du plan directeur régional de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités du Chablais en cours de procédure.

Le PDi est composé de deux volets contraignants qui sont soumis à l'approbation du Conseil d'Etat : un volet stratégique et un volet opérationnel constitué du programme de mesures. Ces deux volets sont accompagnés par un volet explicatif. Ce dernier n'a pas de dimension contraignante.

## AVIS

Le tableau ci-dessous représente une vision synthétique de la prise en compte des principales thématiques de la planification. Les services responsables de ces thématiques sont également relevés dans le tableau.

Pour chaque thématique et sur la base des préavis détaillés des services cantonaux consultés et de notre appréciation, le dossier a été classé selon trois catégories.

La définition de chaque catégorie est la suivante :

- **Conforme** : le traitement de la thématique répond au cadre légal.
- **Non conforme** : le traitement de la thématique ne répond pas au cadre légal :
  - **A transcrire** : Les modifications nécessaires sont clairement identifiées par les demandes des services cantonaux.
  - **A analyser** : Les modifications nécessaires impliquent une analyse / étude complémentaire dont les résultats ne sont pas encore clairement connus.

Le présent examen préalable est unique. Les préavis des services contiennent tous les éléments permettant aux communes de modifier le projet afin de le rendre conforme à la loi et au plan directeur cantonal.

Thématiques		Conforme	Non conforme A transcrire	Non conforme A analyser
Principes d'aménagement	Planification directrice	DGTL-DAM DGT-DIPS/AGGLO	DGE-EAU	
Principes d'aménagement	Dimensionnement	DGTL-DIPS/AGGLO		
Principes d'aménagement	Equipements	DGE-AUR DGE-AI		
Principes d'aménagement	Information et participation	DGTL-DAM		
Principes d'aménagement	Distribution de l'eau	SPEI-DE		
Affectation	Système de gestion des zones d'activités		DGTL-DIPS/OFDEV-SPEI	
Affectation	Zone affectée à des besoins publics	DGEO SEPS		
Affectation	Surfaces d'assolement	DGTL-DAM DGAV		
Mobilité	Installation à forte fréquentation	DGTL-DAM		
Mobilité	Mobilités			DGMR-MT
Patrimoine naturel	Territoire d'intérêt biologique et réseaux écologiques			DGE-BIODIV
Patrimoine naturel	Inventaire naturel		DGE-BIODIV	
Patrimoine naturel	Protection des arbres		DGE-BIODIV	
Patrimoine naturel	Forêt	DGE-FORET		
Patrimoine culturel	Archéologie	DGIP-ARCHE		
Patrimoine culturel	Éléments paysagers fédéraux ou cantonaux	DGE-BIODIV		
Patrimoine culturel	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS)			DGIP-MS
Patrimoine culturel	Objet/site au recensement architectural			DGIP-MS
Patrimoine culturel	Inventaire des voies de communication historiques (IVS)			DGIP-MS
Protection de l'homme	Mesures énergétiques	DGE-DIREN		

et de l'environnement				
Protection de l'homme et de l'environnement	Bruit	DGE-ARC		
Protection de l'homme et de l'environnement	Risque d'accident majeur	DGE-ARC		
Protection de l'homme et de l'environnement	Eaux météoriques Gestion des eaux claires	DGE-EAU		
Protection de l'homme et de l'environnement	Cours d'eau - étendue d'eau <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Espace réservé aux eaux et étendues d'eau</li> </ul>		DGE-EAU	
Protection de l'homme et de l'environnement	Dangers naturels		DGE-DN	
Modification de détail			DGTL-DAM DGTL-DIPS/AGGLO DGE-DN DGMR-MT	

Les communes doivent également prendre en compte les demandes d'adaptation de forme des services.

### **PESÉE DES INTÉRÊTS**

Après analyse des différents préavis des services, il apparaît qu'ils ne contiennent pas d'aspect contradictoire.

### **SUITE DE LA PROCÉDURE**

Au vu du traitement non conforme de certaines thématiques, nous estimons que le projet n'est, en l'état, pas compatible avec le cadre légal.


Les thématiques concernées peuvent être mises en conformité en suivant les demandes des services. Si vous souhaitez poursuivre la procédure sans modification, nous proposerons au Conseil d'Etat de ne pas approuver cette planification.

Nous vous rappelons qu'en application de l'article 12, alinéa 1 du règlement sur l'aménagement du territoire (RLAT ; BLV 700.11.2), le présent rapport d'examen préalable devra être joint au dossier soumis à la consultation publique.

Le présent examen préalable repose sur les bases légales applicables. Nous réservons notre avis sur les adaptations du projet qui découleraient d'une évolution du cadre légal.

Tout droit du Conseil d'Etat pour l'approbation demeure expressément réservé.

Nous vous prions de recevoir, Madame, nos meilleures salutations.



Yves Noirjean  
directeur de l'aménagement



Edgard Dezuari  
urbaniste

**Annexes**

ment.

**Copie**

OFROU

Municipalités d'Aigle, Bex, Ollon et Lavey-Morcles

Services cantonaux consultés

Bureau Repetti

**PRÉAVIS DES SERVICES CANTONAUX - PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL DU CHABLAIS VALANT PROJET  
D'AGGLOMÉRATION DE 5E GÉNÉRATION (PA5-PDI) - ARTICLE 20 LATC, N° 235702**

**EXAMEN PRÉALABLE**

**DIRECTION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT (DGTL)**

**1. DGTL - DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT (DGTL-DAM)**

Répondant : Edgard Dezuari  
T: 021 316 74 42  
M : edgard.dezuari@vd.ch  
Date du préavis : 23.08.2024

**1.1 MODIFICATION DE DÉTAILS : NON CONFORME À TRANSCRIRE**

**Volet stratégique**

Demande :

- Ajouter les cartouches de signature des quatre Municipalités et des quatre Conseils communaux à la fin du volet stratégique.

**Volet opérationnel**

Demandes :

- Général : nous vous rendons attentifs que les contenus détaillés pour chaque mesure pourraient s'avérer très contraignants dans le cadre de la mise en œuvre du PDi, chaque projet devant respecter le cadre décrit dans les mesures du PDi. Le cas échéant, le PDi/PA doit être adapté afin que les éléments non contraignants figurent à titre indicatif seulement.
- Ajouter les cartouches de signature des quatre Municipalités à la fin du volet opérationnel.
- Mieux mettre en évidence dans les illustrations des mesures d'urbanisation que leurs périmètres sont indicatifs, comme cela est formulé sur la carte de synthèse des mesures.
- Les chiffres des mesures de réduction du dimensionnement (mentionnés dans les principes d'application) de la mesure Maîtrise de l'urbanisation doivent également être mentionnés à titre indicatif sachant qu'il est peu probable ils puissent être respectés à l'habitant près et qu'ils sont susceptibles d'évoluer.
- Adapter le périmètre de la mesure pôle d'urbanisation mixte Ollon gare (PUM 6) sur l'illustration figurant sur la première page de la mesure, en y intégrant la parcelle 7786. Le périmètre de la mesure PUM 6, comprenant la parcelle précitée, a en effet été exclue du plan d'affectation village d'Ollon entrée en vigueur le 28 février 2024, pour être traité dans le cadre d'une planification spécifique liée à la mise en œuvre de cette mesure du projet d'agglomération.

- Ajouter une précaution par rapport à l'évolution des affectations dans l'ensemble du document. A titre d'exemple, le texte « réorientation mixte et densification » situé au bas de la page 56 doit être mentionné à titre indicatif uniquement. En effet, lors de la procédure d'affectation, il sera peut-être nécessaire d'adapter les types d'affectation. Ces indications doivent être mentionnées comme « indicatives ».

## **2. DGTL - DIRECTION DES PROJETS TERRITORIAUX STRATEGIQUES (DGTL-DIPS/AR) - AGGLOMÉRATION ET RÉGIONS**

Répondante : Sylvie Cornut  
T: 021 316 79 31  
M : sylvie.cornut@vd.ch  
Date du préavis : 11.11.2024

### **2.1 MODIFICATION DE DÉTAILS : NON CONFORME À TRANSCRIRE**

#### Volet stratégique

Demandes :

- p. 34 : modifier le pictogramme vélo qui illustre le transport individuel motorisé.
- p. 60-61 : prendre en compte le graphique ci-joint du monitoring 2023 dans sa version août 2024 à utiliser et corriger chiffres.

### **2.2 PLANIFICATION DIRECTRICE : CONFORME**

### **2.3 DIMENSIONNEMENT : CONFORME**

## **3. DGTL - DIRECTION DES PROJETS TERRITORIAUX - SITES ET PROJETS STRATÉGIQUES (DGTL-DIP/SPS) ET UNITÉ ÉCONOMIE RÉGIONALE DU SERVICE DE LA PROMOTION DE L'ÉCONOMIE ET DE L'INNOVATION (SPEI-UER)**

Répondante : Pascale Pacozzi  
T: 021 316 74 18  
M : pascale.pacozzi@vd.ch  
Date du préavis : 26.09.2024

### **3.1 SYSTÈME DE GESTION DES ZONES D'ACTIVITÉS : NON CONFORME À TRANSCRIRE**

Le projet de Plan directeur intercommunal et projet d'agglomération 5 Chablais Agglo (PDI-PA5) est soumis à l'examen préalable dans sa version du 22.07.2024. La Direction des projets territoriaux

stratégiques (DIPS-DGTL) et l'Office de développement économique (OFDEV-SPEI) se sont coordonnés pour examiner le volet activités du projet de PDI-PA5 en regard du Système cantonal de gestion des zones d'activités (SGZA) et de la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) du Chablais vaudois. La SRGZA fait aussi l'objet d'un plan directeur intercommunal qui sera soumis à la consultation publique en automne 2024. Si le PDI-PA5 n'étudie pas spécifiquement les zones d'activités (ZA), les mesures du PDI-PA5 relatives aux ZA doivent être coordonnées matériellement avec la SRGZA.

#### Volet explicatif

Nous prenons note de l'extension du périmètre du PA5 à la commune de Lavey-Morcles (p. 8 du chapitre 1.2.2 Evolution du périmètre).

#### Chapitre 2.4.3

La référence exacte du PDR-SRGZA du Chablais vaudois n'est pas mentionnée et la formulation gagnerait à être plus directe et ne pas donner le détail de la procédure au risque de ne pas être à jour.

Demande :

- Adapter le paragraphe 2.4.3 comme suit : « En parallèle à l'élaboration du PA5-PDi Chablais Agglo, la Stratégie de gestion des zones d'activités (SRGZA) des communes vaudoises de l'agglomération, formalisée dans un plan directeur régional sectoriel (PDR), est en cours d'établissement. Le PDR-SRGZA du Chablais vaudois met en œuvre la stratégie cantonale de gestion des zones d'activités à l'échelle régionale comme l'exige l'OAT. Il est attendu qu'il soit approuvé par le Conseil d'Etat en 2025. ».

Le principe retenu pour les IFF est de les orienter en priorité dans les centralités (p. 88 du chapitre 4.1.6 Installations à forte fréquentation (IFF)). Cependant la mesure D13 du Plan directeur cantonal vaudois ne les exclut pas forcément des autres localisations. Il est nécessaire de préciser les types d'IFF à prioriser en centralités, notamment les commerces de détail et les équipements culturels et de loisirs et non pas les commerces de gros.

Demande :

- Moduler le principe de localisation des IFF dans ce chapitre et aussi dans la synthèse (p. 183).

Dans le chapitre 4.2.8 Prévisions de mobilité, il est constaté qu'une étude ARE de 2022 (Perspectives d'évolution du transport 2050, scénario « Base ») prévoit une évolution de la population de l'agglomération d'ici 2040 de 16'000 habitants et 11'000 emplois supplémentaires (alors que la stratégie d'agglomération prévoit pour sa part 20'000 habitants-emplois). Cela sert ensuite à prévoir l'augmentation du pendularisme des travailleurs (entrants et sortants), qui passerait d'env. 18'000 en 2022 à 25'000 en 2030 (chiffre 2040 non fourni). Bien que l'agglomération soit indéniablement soumise à des flux importants de travail, prévoir leur forte augmentation est quand même paradoxal. L'impact du télétravail est peu abordé, de même que la mobilité de loisirs et de tourisme.

Demande :

- Mettre en évidence la nécessité et l'objectif d'accroître l'usage des TP et modes doux pour les pendulaires, les loisirs et les achats à l'intérieur de l'agglomération.

Dans l'annexe 6, Analyse des sites d'activités, la zone d'activités de Bex est classée comme site régional, alors qu'elle fait partie intégrante du Site stratégique de développement d'activités Aigle-Bex. Les sites régionaux d'Ollon (Les Andonces) et d'Aigle (Marais du Carro) ne sont pas traités.

Demandes :

- Corriger le statut de la zone d'activité de Bex.
- Compléter la liste et le descriptif des sites d'activités du Chablais vaudois avec les deux sites régionaux des Andonces et de Marais du Carro.

#### Volet stratégique

Dans le chapitre 1.1 Structure future transport et urbanisation, l'indicateur MOCA 5 (Densité habitants et emplois par hectare de zone à bâtir) pour 2040 est établi à 63 en page 3 et à 65 en page 33. Par ailleurs, il semble que l'accueil de 20'000 habitants-emplois supplémentaires ne puisse mener qu'à une densité de 61 (à moins que des dézonages interviennent).

Demande :

- Vérifier l'indicateur MOCA 5 des pages 3 et 33.

Dans le chapitre 2.1 Principes d'urbanisation : besoin d'action attractivité des zones d'activités, les potentiels d'accueil de la croissance attendue de 7'800 emplois en 2040 (p. 7) sont chiffrés à 2'500 emplois dans les Pôles urbains mixtes (PUM) et 5'000 dans les zones d'activités nommées Pôles d'activités industrielles (PAI), hors réserves stratégiques (p.13). Cette répartition, qui sous-tend la répartition des emplois tertiaires et secondaires paraît peu justifiée sur le territoire vaudois. Considérant que la part du secteur secondaire est d'environ 20% (note de bas de page), que sur Vaud seuls 1'350 emplois sont attendus en ZA selon le PDR-SRGZA du Chablais vaudois et que la tertiarisation des zones d'activités est limitée, cette répartition doit être mieux explicitée, notamment en la coordonnant avec le chapitre 3.6.

Demande :

- Vérifier et justifier la répartition des emplois entre les PAI et les PUM en coordination avec le PDR-SRGZA du Chablais vaudois, en particulier la part d'emplois en ZA.

Dans le chapitre 3.3 Zones d'activités, la carte de synthèse de la stratégie « Zones d'activités » (p.52) n'est pas documentée avec les réserves stratégiques cantonales de la ZA de Bex du SSDA Aigle-Bex.

La légende mentionne que les réserves stratégiques de la ZA d'Aigle du SSDA Aigle-Bex peuvent accueillir des usages temporaires, ce qui n'est pas l'objectif des réserves stratégiques selon la mesure D11 « Pôles de développement » du PDCn ni prévu par le PDR-SRGZA du Chablais vaudois.

Demandes :



- Compléter avec les réserves stratégiques de Bex.
- Corriger la légende en supprimant « pouvant accueillir des usages temporaires ».

Dans le chapitre 3.5 Conformité aux bases légales et aux planifications supérieures, dans la section « Niveau cantonal Stratégie D » on remarque une coquille (p.57), il manque un niveau régional pour mentionner le PDR de la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités du Chablais vaudois.

Demands :

- Sous ligne d'action D1 compléter D13.
- A la fin du chapitre ajouter une section « Niveau régional » et mentionner que le PA5 est coordonné avec le PDR-SRGZA du Chablais vaudois, qui lui-même est décrit dans le chapitre 3.6 (p.61).

Dans le chapitre 3.6 Centralités vaudoises du projet d'agglomération du Chablais, certains secteurs sont inscrits pour après 2040 (priorité C) alors qu'ils sont inscrits avant 2040 dans la SRGZA.

Demande :

- Coordonner les mesures avec celle du PDR-SRGZA du Chablais vaudois (Voir le détail ci-après dans le volet « Programme de mesures »).

Les chapitre 3.6 et 3.7 Centralités vaudoises et centralités valaisannes du projet d'agglomération du Chablais apportent des bilans des perspectives de croissance et potentiels d'accueil des centralités des PUM, mais pas des PAI (zones d'activités). Il est pourtant nécessaire de connaître le potentiel d'accueil des PAI et de disposer d'une addition de l'ensemble des potentiels d'accueil d'habitants-emplois des PUM et des PAI. Ceci pour énoncer le potentiel total d'accueil d'habitants-emplois de l'agglomération à mettre en relation avec les 12'500 habitants et 7'800 emplois supplémentaires attendus (p.7). En effet, l'affirmation faite de ce potentiel d'emplois 2'500 emplois PUM et 5'000 emplois PAI, hors réserves stratégiques (p. 13) doit être corroborée par un tableau chiffré pour chaque site.

Demande :

- Dans un chapitre 3.8 à ajouter, établir un bilan de synthèse du potentiel d'accueil habitants-emplois de Chablais Agglo, incluant aussi les PAI (zones d'activités).

Le chapitre 4.6 Transport de marchandises (pages 87-88 et fiche de mesure page 114 enrichit le volet stratégique de nouvelles thématiques dont le transport des marchandises avec des objectifs ambitieux qui débouchent finalement sur une seule mesure « TML.1 Franchissement fret entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz ». Or, la rénovation-revitalisation des voies de raccordement dans les ZA doit aussi être un objectif, basé sur une analyse du besoin à faire. De même, le renforcement de la gare de formation des trains de St-Triphon, citée dans la fiche de mesure, doit être thématisée. Par ailleurs, les mesures relatives au Terminal régional de transport combiné de Monthey inscrites au PA3 et en cours de montage financier avant travaux pourraient être rappelées.

Demande :

- Compléter les mesures de transports marchandises.

### Volet opérationnel

#### PUM4 Valerette Nord (Aigle)

La reconversion de l'entier des 4.5 ha de cette zone d'activités est prévue en priorité C, avec un accueil d'habitants-- emplois à partir de 2038. Cela ne correspond pas au PDR-SRGZA du Chablais vaudois qui confirme cette ZA jusqu'en 2040, hormis une parcelle.

Demande :

- Coordonner les horizons de mise en œuvre avec la SRGZA du Chablais vaudois.

#### PUM5 Valerette Sud (Aigle)

La reconversion de cette zone d'activités de 3.5 ha est prévue en priorité C avec un accueil des habitants et emplois à partir de 2046. Le PDR-SRGZA du Chablais vaudois confirme cette ZA jusqu'en 2040. La mention de cette mesure n'est pas utile voire contreproductive vis-à-vis des entreprises existantes ou intéressées par le site.

Demande :

- Enlever cette mesure (ce qui enlève un potentiel d'accueil de 770 habitants-emplois).

#### PAI 1 ZI Aigle

Dans l'introduction la mention du PDR-SRGZA Chablais vaudois n'est pas exacte, il s'agit d'une stratégie et pas d'un système.

L'instance responsable du pilotage est l'Organe de gestion (OG) du SSDA Aigle Bex, auquel participe la Commune d'Aigle.

Dans la rubrique « Situation actuelle » la mention des dangers de crues et de la 3e correction du Rhône parle de blocage mais pas des mesures qui permettent l'accueil d'activités dans certains secteurs par étape de réalisation de Rhône 3.

Dans la rubrique « Référence aux objectifs stratégiques » le point 9 mentionne des stratégies existantes de gestion des zones d'activités. Or, à notre connaissance sur la ZI d'Aigle il n'y a que le PDR-SRGZA du Chablais vaudois.

La rubrique « Qualité de la desserte TP » indique le niveau de desserte avant-après les mesures de mobilité du PA5 sans préciser les secteurs concernés de la ZI, qui est très étendue et bénéficie de différentes qualités de desserte.

La rubrique « Besoin de coordination mobilité » mentionne les meures TP4 et MD3. Or, la mesure TP4 n'est pas dans la liste des mesures de mobilité et la mesure MD3 concerne la zone sportive de St-Maurice.

Demandes :

- Corriger la mention du PDR-SRGZA du Chablais vaudois dans l'introduction.
- Adapter la mention de l'instance responsable et pilote.
- Mentionner en substance les conditions et mesures pour l'accueil d'activités dans la ZA d'Aigle dans certains secteurs et selon les étapes de réalisation de Rhône 3.
- Adapter la mention d'une stratégie de gestion des zones d'activités.
- Préciser les secteurs auxquels s'appliquent les niveaux de desserte B, C et D.
- Corriger la liste des meures de mobilité touchant la ZI d'Aigle.

#### PAI 2 ZI Bex

Dans l'introduction la mention du PDR-SRGZA Chablais vaudois n'est pas exacte, il s'agit d'une stratégie et pas d'un système.

L'instance responsable du pilotage est l'Organe de gestion (OG) du SSDA Aigle Bex, auquel participe la Commune de Bex.

La rubrique « Buts et contenu de la mesure » mentionne l'accueil d'activités tertiaires administratives, ce qui n'est pas exact selon le PDR-SRGZA du Chablais vaudois.

Dans la rubrique « Référence aux objectifs stratégiques » le point 9 mentionne des stratégies existantes de gestion des zones d'activités. Or, à notre connaissance sur la ZI de Bex il n'y a que le PDR-SRGZA du Chablais vaudois.

La rubrique « Qualité de la desserte TP » indique le niveau de desserte avant-après les mesures de mobilité du PA5 sans préciser les secteurs concernés de la ZI, qui est très étendue et bénéficie de différentes qualités de desserte.

La rubrique « Besoin de coordination mobilité » mentionne les mesures MD1 et MD5. Or, la mesure MD1 concerne un chemin MD à St-Maurice et la mesure MD5 n'est pas dans la liste des mesures de mobilité.

#### Demandes :

- Corriger la mention du PDR-SRGZA du Chablais vaudois dans l'introduction.
- Adapter la mention de l'instance responsable et pilote.
- Supprimer les activités tertiaires administratives dans la rubrique « Buts et contenu de la mesure ».
- Adapter la mention d'une stratégie de gestion des zones d'activités.
- Préciser les secteurs auxquels s'appliquent les niveaux de desserte B, C et D.
- Corriger la liste des mesures de mobilité touchant la ZI de Bex.

#### PAI 7 Sites d'activités locaux

La mesure décrit de manière globale les objectifs du PDR-SRGZA du Chablais vaudois pour les zones locales (Il ne semble pas qu'il y ait un plan directeur équivalent côté valaisan). Toutefois, elle n'indique aucun potentiel d'accueil d'emplois alors que celui-ci est établi à 160 emplois dans le PDR-SRGZA du Chablais vaudois.

La rubrique « Instance responsable et pilote » mentionne l'Organe de gestion alors que le PDR-SRGZA du Chablais vaudois ne prévoit pas d'OG pour la gestion des zones locales. La commune territoriale est la responsable et pilote.

#### Demandes :

- Introduire le potentiel d'accueil de 160 nouveaux emplois dans les zones d'activités locales du Chablais vaudois.
- Corriger la rubrique « Instance responsable et pilote ».

### 3. Mesures mobilité

#### TML.1 Franchissement fret entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz

La mesure prévoit une nouvelle liaison ferroviaire avec franchissement rail du Rhône (combiné à celui des TP et de la mobilité active), imputée 100% à charge des communes pour un coût de CHF 30'000'000.-. La mention de la mesure est nécessaire pour que la construction d'ouvrage tienne compte de ce projet. Par contre, sa priorisation n'est pas claire A ou C (à noter qu'elle figure en

priorité B avec un coût de CHF 7'000'000.- dans le fichier xls « Tableau des mesures ») ? Par ailleurs, elle prévoit aussi que « la gare fret de Saint-Triphon deviendra à terme un centre stratégique de formation et de réception pour toutes les gares du Chablais ».

Demandes :

- Clarifier la priorisation de cette mesure (et son coût)
- Inscrire dans la fiche le besoin de coordination avec les mesures de mobilité TP utilisant le même tracé soit TP.2 Franchissement TP entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz et TP.3 Axe fort TP Aigle - Tamoil - Corbier (ATC)

#### **4. DGTL - DIRECTION DU LOGEMENT (DGTL-DIL)**

Répondante : Noemi Redondo  
T : +41 (0) 21 316 63 97  
M : noemi.redondo@vd.ch  
Date du préavis : 23.08.2024

La DGTL-DIL n'est pas concernée.

#### **DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT (DGE)**

#### **5. DGE - DIRECTION DE L'ÉNERGIE (DGE-DIREN)**

Répondant : Antoine Boss  
T: 021 316 75 86  
M : antoine.boss@vd.ch  
Date du préavis : 24.09.2024

#### **5.1 PLANIFICATION ÉNERGÉTIQUE : CONFORME**

#### **6. DGE - DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL, URBAIN ET RURAL (DGE-DIREV) - DIVISION AIR, CLIMAT ET RISQUES TECHNOLOGIQUES (DGE-ARC) - LUTTE CONTRE LE BRUIT**

Répondant : Bertrand Belly  
T: 021 316 43 66  
M : bertrand.belly@vd.ch  
Date du préavis : 09.09.24.

#### **6.1 EXPOSITION AU BRUIT : CONFORME**

Les fiches sectorielles relèvent les contraintes de bruit routier et bruit ferroviaire.

Compte tenu de ces fortes contraintes bruit, la faisabilité des projets de densification des Pôles urbains mixtes à Aigle (PUM 1 à 5) et à Bex (PUM 7) devra être appréhendée le plus en amont possible. A Bex, la contrainte de voisinage avec le développement du pôle d'activités industrielles (PAI 2) devra également être traitée. Des bâtiments et sous-secteurs tampons avec des destinations/affectations peu sensibles devront être envisagés.

**7. DGE - DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL, URBAIN ET RURAL (DGE-DIREV) -  
DIVISION AIR, CLIMAT ET RISQUES TECHNOLOGIQUES (DGE-ARC)- ACCIDENTS MAJEURS**

Répondant : Lise Castella  
T: 021 316 43 61  
M : lise.castella@vd.ch  
Date du préavis : 27.08.2024

**7.1 COORDINATION AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS  
MAJEURS : CONFORME**

**8. DGE - DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL, URBAIN ET RURAL (DGE-DIREV) -  
DIVISION PROTECTION DES EAUX – ASSAINISSEMENT URBAIN ET RURAL (DGE-PRE/AUR)**

Répondant : Simon Pérusse-Fortier  
T: 021 316 75 39  
M : simon.perusse-fortier@vd.ch  
Date du préavis : 23.08.2024

**8.1 EQUIPEMENT : CONFORME**

La DGE-AUR n'a pas de remarque à formuler.

**9. DGE - DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL, URBAIN ET RURAL (DGE-DIREV) –  
DIVISION ASSAINISSEMENT - ASSAINISSEMENT INDUSTRIEL (DGE-ASS/AI)**

Répondante : Denise Bussien-Grosjean  
T: 021 316 00 37  
M : denise.bussien-grosjean@vd.ch  
Date du préavis : 31.07.2024

**9.1 EQUIPEMENT : CONFORME**

La DGE-AI n'a pas de remarque à formuler.

## 10. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION GÉOLOGIE, SOLS ET DÉCHETS (DGE-GEODE) - DANGERS NATURELS (DGE-GEODE/DN)

Répondant : Nicolas Gendre

T: +41 21 316 47 94

M : nicolas.gendre@vd.ch

Date du préavis : 12.09.24

### 10.1 DANGERS NATURELS : NON CONFORME À TRANSCRIRE

La DGE-UDN constate que la problématique des dangers naturels a été prise en considération dans les rapports sur le diagnostic, la stratégie et les mesures.

#### Volet diagnostic

Demandes :

- Le chapitre 4.3.5 doit être complété avec un paragraphe sur le ruissellement. En effet, cet aléa ne semble pas avoir été pris en compte alors que de larges portions du territoire de ce projet d'agglomération sont soumises à des dangers importants d'inondation par ruissellement.
- Rajouter un paragraphe sur les glissements à Ollon qui exposent la route de Verschiez et, potentiellement, la zone à bâtir (degré élevé).

### 10.2 MODIFICATIONS DE DÉTAIL : NON CONFORME À TRANSCRIRE

#### Mesures

Demande :

- Pôle d'activité « ZI Aigle » (PAI 1) : Pour se conformer au vocabulaire des cartes de dangers naturels, il est demandé de remplacer « danger de crue élevé » par « danger d'inondation élevé ».

#### Volet 0. Fil rouge

Un objectif stratégique au sujet des dangers naturels (le n°42) dans la stratégie sectorielle « environnement » est positif. La DGE constate que tableau indique que les mesures PUM (pôles d'urbanisation mixte), PAI (pôles d'activités industrielles) et PEP (pôles d'équipements publics) sont concernés par cet objectif.

Demandes :

- Les mesures de densification douce (DD) ne sont pas mentionnées comme étant concernées par cet objectif. Elle devrait l'être également. À titre d'exemple, dans le

document volet 3. Mesures, en page 153, il est établi que la mesure DD2 est concernée par les dangers naturels également.

- Même demande pour les mesures de transports publics et mobilité douce (TP et MD), aussi concernées à l'instar de TP1, MD1.

#### Volet 1. Diagnostic

Demande :

- Les mesures d'aménagement du territoire (prise en compte des dangers naturels dans les PACom, restrictions et exigences en matière de construction) et de protection technique (correction Rhône 3, ouvrages de protection, etc.) sont mentionnées à raison. Il faut également y faire mention des mesures organisationnelles de gestion des événements, qui sont très pertinentes à une échelle supracommunale, et pour lesquelles l'agglomération pourrait constituer une échelle de choix.

#### Volet 2. Stratégie

Demande :

- P.101 : la carte est à vérifier et mettre à jour au besoin.

#### Volet 3. Mesures

Demandes :

- Il apparaît des incohérences de numérotation dans l'ensemble du document. Vérifier et corriger pour mise en cohérence du rappel des objectifs dans le volet 3 avec la numérotation des objectifs du volet 2.
- P. 46 : erreur de numérotation : il s'agit de « 41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores. » ou de « 42. Protéger contre les dangers naturels » d'après le document volet 2. Stratégie.
- P. 51 : même problème d'incohérence de numérotation des objectifs avec le document volet 2. Stratégie. (les dangers naturels sont l'objectif 42 et non 43 dans le volet 2)
- PAI 1 : Pour se conformer au vocabulaire des cartes de dangers naturels, il est demandé de remplacer « danger de crue élevé » par « danger d'inondation élevé » (demande de la DGE-EAU).

### **11. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION RESSOURCES EN EAU ET ÉCONOMIE HYDRAULIQUE (DGE-EAU) - ÉCONOMIE HYDRAULIQUE (DGE-EAU/EH)**

Répondant : Piotr Bednarz

T : 021 316 75 94

M : piotr.bednarz@vd.ch

Date du préavis : 19.09.24

## 11.1 COURS D'EAU, ÉTENDUE D'EAU - DOMAINE PUBLIC : NON CONFORME À TRANSCRIRE

### Mesures

Demandes :

- p.342 : Il est demandé de remplacer « delta de la Gryonne » par « embouchure de la Gryonne ».
- La DGE-EAU demande de supprimer le terme de « canal » qui est utilisé pour décrire la Grande Eau.

## 11.2 : PLANIFICATION DIRECTRICE : NON CONFORME À ANALYSER

### 11.2.1 3<sup>ème</sup> correction du Rhône

#### Diagnostic

Demandes :

- La DGE-EAU demande que le chapitre 2.3.1 soit complété en décrivant la coordination active entre Rhône 3 et Agglo Chablais.
- Le DGE-EAU demande de corriger le chapitre 3.2.1 : l'intention de réviser le projet a été annoncée par le canton du Valais. Les 2 cantons ont trouvé un accord pour faire avancer la MP Chablais selon le calendrier prévu. Le dossier de la MP Chablais a ainsi été mis en préconsultation auprès des services valaisans et vaudois il y a 2 mois. En parallèle, des discussions sont en cours pour des adaptations de la MP liées aux emprises agricoles en rive gauche.
- Mettre à jour la p. 148 : l'étude d'approvisionnement régionale sur le Chablais valaisan a été terminée en 2023.

#### Stratégie

Demande :

- Chap. 5.4 p. 105 : demande de citer la conformité aux PA-R3, PDS-R3 et à la mesure E26 du plan directeur cantonal VD.

### Mesures

Demandes :

- TP.1 : La description de la mesure évoque les impacts sur la végétation de Rhône 3 et les compensations qui sont prévues. La DGE-EAU demande de corriger ce chapitre qui est incorrect. Le projet Rhône 3 est équilibré à l'intérieur de son emprise. Aucune compensation n'est requise. La biodiversité fait partie des objectifs du projet.
- La DGE-EAU demande de préciser que c'est la mesure anticipée MBR3 qui a été mise à l'enquête en décembre 2022 et non la totalité de R3.



- Dans cette mesure il peut être pertinent d'expliquer MBR3 tout comme dans la mesure MD.2.
- p.353 : La DGE-EAU demande de corriger le chapitre décrivant les objectifs du projet R3. Dans le Chablais ce dernier n'a pas comme objectif de valoriser la production de graviers, d'eau potable et d'eau d'extinction.

### **11.3 COURS D'EAU, ÉTENDUE D'EAU - ESPACES RÉSERVÉS AUX EAUX (ERE) : : NON CONFORME À TRANSCRIRE**

#### Mesures

Demande :

- Pour les mesures situées le long des cours d'eau : La DGE-EAU demande qu'il soit cité que toute nouvelle infrastructure située dans l'Espace Réserve aux Eaux doit être conforme aux bases légales y relatives (en particulier OEaux). Par exemple, la pertinence d'un revêtement en bitume pour un chemin situé le long du cours d'eau doit systématiquement être analysée.

### **11.4 EAUX MÉTÉORIQUES - GESTION DES EAUX CLAIRES : CONFORME**

## **12. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION BIODIVERSITÉ ET PAYSAGE (DGE-BIODIV)**

Répondant : Guy Rochat  
T : 021 557 82 13  
M : guy.rochat@vd.ch  
Date du préavis : 12.08.2024

### **12.1 ÉLÉMENTS PAYSAGERS FÉDÉRAUX OU CANTONAUX : CONFORME**

Le traitement de la thématique est conforme au cadre légal et ne suscite pas de remarque.

### **12.2 INVENTAIRE NATUREL : NON CONFORME À TRANSCRIRE**

Le périmètre du plan s'insère dans une région où l'utilisation du sol est intensive. Dans ce type de région, il faut veiller à prévoir des mesures de compensation écologiques (art. 18b LPN, 43 LPrPNP et 36 RLPrPNP).

#### Volet diagnostic, volet stratégie et volet mesures

Demande :

- Mentionner dans les différents volets, le concept de compensation écologique parmi les enjeux liés à la préservation de la biodiversité et ainsi que sa mise en place via la création d'espaces publics de qualité.

### **12.3 TERRITOIRE D'INTÉRÊT BIOLOGIQUE ET RÉSEAUX ÉCOLOGIQUES : NON CONFORME À ANALYSER**

Le REC doit être pris en compte dans la planification territoriale communale (mesure E22 PDCn). De plus, la fiche R13 du PDCn mentionne, en lien avec la stratégie sectorielle, que pour le projet d'agglomération du Chablais, les territoires situés dans la plaine et représentant un intérêt biologique prioritaire sont identifiés et mis en réseau notamment avec l'espace réservé au Rhône et les coteaux. Conformément au plan sectoriel voulu par la Confédération, la terminologie de réseaux écologiques est remplacée par celle de l'infrastructure écologique.

Les communes doivent définir au niveau local ou régional des objectifs et programmes d'action dans l'espace bâti, notamment les espaces verts, afin d'améliorer la biodiversité. Elles doivent en tenir compte dans les plans d'aménagement (art. 44 LPrPNP). Elles doivent également garantir dans les espaces publics et sur les sites d'enseignement des surfaces permettant la découverte et la promotion de la biodiversité (art. 51 LPrPNP). Des dispositions pour l'entretien des espaces verts et la conservation des espèces et des milieux naturels doivent être élaborée par les communes. Les espaces verts doivent notamment être entretenus selon les principes d'une gestion différenciée (art. 40 RLPrPNP).

Les communes doivent veiller à rétablir les corridors à faune d'importance locale perturbés ou interrompus (art. 47 al. 3 LPrPNP).

Les batraciens sont des espèces protégées en vertu de l'art. 20 OPN. Des tronçons routiers dans le périmètre du plan ont été identifiés comme conflictuels avec la migration de ces espèces.

[Volet diagnostic, volet stratégie et volet mesures :](#)

Demandes :

- Remplacer la terminologie de « réseau écologique » par celle de « infrastructure écologique » ;
- Intégrer les enjeux liés à la nature et au paysage dans l'espace bâti et les zones à bâtir selon les bases légales cantonales. La qualité des espaces verts et l'adéquation de leur entretien aux enjeux liés à la préservation de la biodiversité et à la durabilité (gestion différenciée) devront être analysées et mentionner qu'un programme d'action devra être mis sur pied (à l'échelle régionale ou locale) ;
- Mentionner la nécessité de prendre en compte les corridors à faune et de rétablir leur fonctionnalité si des mesures de mobilité sont prévues au sein de ces objets ;
- Mentionner, en lien avec la migration des amphibiens, la nécessité de prendre en compte les secteurs de conflits liés au trafic lors de projet de réfection ou de création de routes.

#### **12.4 PROTECTION DES ARBRES : NON CONFORME À TRANSCRIRE**

Le développement du patrimoine arboré doit être assuré par des mesures visant à assurer sa pérennité, augmenter sa quantité, sa répartition et sa qualité écologique et paysagère. Il vise notamment, dans l'espace bâti et les zones à bâtir, à atténuer les effets des changements climatiques, à renforcer la biodiversité et à favoriser les espèces adaptées à la station (art. 16 RLPrPNP). Les espèces du patrimoine arboré plantées dans l'espace bâti et les zones à bâtir doivent être choisies de manière à être adaptées à la station et aux conditions futures.

##### Volet diagnostic, volet stratégie et volet mesures

Demande :

- Intégrer la notion de développement du patrimoine arboré dans son rôle de lutte contre les îlots de chaleur et la valorisation du paysage et de la biodiversité. Dans les espèces à planter, mentionner qu'il faut choisir en premier lieu des essences indigènes mais que pour des secteurs particuliers comme les lieux très minéraux en zone bâtie, le recours à certaines essences exotiques méridionales visant à garantir la survie des végétaux aux périodes de fortes chaleurs est possible.

#### **13. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION INSPECTION CANTONALE DES FORÊTS (DGE-FORET)**

Préavisur : Diane Morattel  
Répondant : Cédric Amacker  
T : 021 316 61 63  
M : cedric.amacker@vd.ch  
Date du préavis : 28.08.2024

#### **13.1 FORÊT : CONFORME**

#### **DIRECTION GÉNÉRALE DES IMMEUBLES ET DU PATRIMOINE (DGIP)**

#### **14. DGIP - DIVISION MONUMENTS ET SITES (DGIP-MS)**

Répondante : Caroline Caulet-Cellery  
T : 021 316 73 34  
M : caroline.caulet-cellery@vd.ch  
Date du préavis : 20.09.2024

Remarque DGTL : S'agissant de remarques qui ne mettent pas en cause la conformité du dossier, le préavis de la DGIP-MS est transmis dans le cadre du courrier de la DGTL-DIPS envoyé en parallèle à cet examen préalable,

**14.1 INVENTAIRE FÉDÉRAL DES SITES CONSTRUITS D'IMPORTANCE NATIONALE À PROTÉGER EN  
SUISSE (ISOS) : CONFORME**

**14.2 INVENTAIRE DES VOIES DE COMMUNICATION HISTORIQUES (IVS) : CONFORME**

**14.3 RECENSEMENT ET OBJETS PROTÉGÉS : CONFORME**

**15. DGIP - DIVISION ARCHÉOLOGIE CANTONALE (DGIP-ARCHE)**

Répondant : Loïc Jammet-Renal  
T: 021 316 88 36  
M : loic.jammet-reynal@vd.ch  
Date du préavis : 23.09.2024

**15.1 ARCHÉOLOGIE : CONFORME**

La DGIP-ARCHE n'a pas de remarque à formuler.

**DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AGRICULTURE, DE LA VITICULTURE ET DES AFFAIRES VÉTÉRINAIRES  
(DGAV)**

**16. DGAV - DIRECTION DE L'AGRICULTURE, DE LA VITICULTURE ET DES AMÉLIORATIONS  
FONCIÈRES (DGAV/DAGRI)**

Répondant : Constant Pasquier  
T: 021 557 92 75  
M : constant.pasquier@vd.ch  
Date du préavis : 02.09.2024

**16.1 SURFACES D'ASSOLEMENT : CONFORME**

La DGAV-DAGRI n'a pas de remarque à formuler.

**DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES ROUTES (DGMR)**

**17. DGMR - DIVISION PLANIFICATION (DGMR-P)**

Répondante : Véronique Rouge  
T: 021 316 89 96  
M : veronique.rouge@vd.ch

Date du préavis : 21.10.2024

## 17.1 MOBILITÉ : NON CONFORME À ANALYSER

### Volet explicatif

Demandes :

- Chapitre 2.3.2. Autres politiques et stratégies cantonales, p. 31 : la stratégie cantonale du transport de marchandises est citée deux fois dans la liste. En revanche, le plan climat vaudois n'est pas cité, il convient au minimum de le rajouter, voire en tirer quelques objectifs par thèmes.
- Chapitre 2.4.1 CTSO, p.32 : Rajouter « CTSO » en toutes lettres (Conférence des transports de Suisse occidentale.),
- Corriger le calendrier des travaux de planification de la prochaine étape PRODES (l'année n'est pas connue) (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire). Ils vont démarrer en 2025/26 en vue d'un message aux Chambres en 2030-31.
- Chapitre 3.2.1 Renoncement mesures PA2, p. 41 : la mesure MD 10 de liaison intercommunale cyclable Aigle-Ollon du PA2 doit être citée en précisant qu'elle est redéposée en horizon A dans le PA5-PDI (retard AOMC).
- Encart grisé indicateurs MOCA (Monitoring et Controlling des projets d'agglomération) : Ajouter ce qu'il en est de Lavey et St-Maurice.
- Tableau: colonne« Evolution»: préciser« entre 2015 et 2021 ».
- Texte sous le tableau :  
Il est observé une tendance positive du point de vue de l'offre TP (MOCA 3 et 4), mais une tendance négative sur la demande/les comportements sur le MOCA 1. Cela étant, il faut être prudent avec les chiffres de part modale 2021, puisqu'ils sont issus du MRMT (Microrecensement mobilité et transport) 2021 qui a été impacté par les mesures COVID. « La configuration atypique de l'agglomération avec ces multiples centralités a un impact négatif sur cet indicateur » : il faudrait étoffer l'argument, car il existe d'autres agglomérations multipolaires.  
Reformuler « La mise en service de l'AOMC ... », cette ligne étant déjà en service.
- P. 55, dernière phrase : Reformuler ainsi : « Cette infrastructure et le développement du vélo électrique devrait favoriser un renforcement de la part modale vélo/un report modal de la voiture vers le vélo ».
- Chapitre 4.2 Mobilité générale, p. 94 :  
De manière générale, il est nécessaire d'avoir des intitulés clairs des figures et tableaux, ainsi qu'une mention systématique des sources des données.  
Cette section ne concerne que le transport de personnes bien que ce ne soit pas l'ensemble de la mobilité. Il serait intéressant de présenter l'ensemble de la mobilité, notamment en incluant le transport de marchandises. À défaut, la section devrait mentionner que le trafic fret, qui fait aussi partie de la mobilité générale, est traité séparément à la section 4.2.7. Clarifier la phrase « En raison de l'élargissement du périmètre de l'agglomération, les tendances évolutives générales sont présentées ».  
Pour les déplacements pendulaires, il est évoqué que la majorité sont dirigés vers Lausanne- Morges et La Riviera. Cette affirmation ne coïncide pas avec d'autres études qui

- relèvent plutôt des déplacements à l'intérieur de l'agglomération, puis vers St-Maurice et Martigny (bien avant la Riviera et Lausanne). Il est demandé de vérifier ce diagnostic.
- P. 95 : « Le nombre de pendulaires sortants dans l'agglomération est très largement supérieur au nombre de pendulaires entrants, inversement à la situation de 2014/2018. La situation générale reste cependant celle d'un équilibre entre pendulaires entrants et sortants » : sur la base de la figure en page précédente, il serait intéressant de mettre en regard les flux d'échange et les flux internes, 18'500 vs 4'500. L'agglomération est très dépendante de "l'extérieur".
  - P. 96: Tableaux : ils nécessitent une légende pour que l'on sache de quoi on parle.  
« Ainsi, près de 75% des pendulaires entrants ou sortants viennent, soit de la proche région, soit de zones situées à environ 30 minutes en transports publics de la gare d'Aigle (32 minutes de Lausanne, 31 minutes de Sion). Le potentiel d'utilisation des transports publics pour les déplacements de ou vers l'extérieur de l'agglomération est donc important. » : si les tableaux au-dessus sont relatifs aux pendulaires "entrants", on n'a en revanche aucune information sur les pendulaires sortants. Plus généralement, la démonstration des 75% paraît manquer. De plus, même s'ils viennent de la "proche région", ils n'ont pas nécessairement d'alternative TP, de même que depuis la gare d'Aigle il n'y a pas nécessairement de desserte TP pour la suite du déplacement. Ainsi, la deuxième partie de la phrase semble être discutable.  
« Le nombre de pendulaires internes à l'agglomération (entre les communes) est assez faible en comparaison avec le nombre de pendulaires en échange (de et vers) avec l'agglomération » : comme dit précédemment, ce constat semble assez central et important, dommage qu'il soit un peu noyé dans la masse ici. De ce constat peuvent être établis des enjeux nécessitant des actions (rabattement sur les axes forts TP à destination des grandes interfaces, ...).  
Supprimer « tableau 8... » (ou intégrer des données).
  - Notes de bas de page 16 : De quelles données parle-t-on : celles du relevé structurel ?
  - P. 98, Tableau 9 : ses chiffres ne sont pas clairs par rapport aux figures 51 et 52 en pages 94 et 95. Sur la figure 52, il y a 9'475 pendulaires sortants, pas 9'520 comme dans cette figure. Sur la figure 51, il y a 4'500 pendulaires internes à l'agglo, donc dans leur propre commune ou une autre commune de l'agglo. Ici, la figure indique  $5'280 + 4'470 = 9'750$  pendulaires internes, donc plus du double?
  - P. 98, Indicateurs MOCA1 : Les parts TIM ne correspondent pas aux valeurs de l'ARE/OFS ni à celles de la page 54. L'indicateur MOCA 1 est le suivant pour Chablais agglo: 2010: 75.5 % ; 2015: 72.3 % ; 2021 : 78.2 %. Pour la moyenne des agglos petites-moyennes: 2010: 67.8 % ; 2015: 67.8 % ; 2021 : 72.3%.
  - Supprimer « et des » dans la phrase : « Dans l'agglomération du Chablais, le report modal est inférieur à la moyenne des petites-et-des-moyennes agglomérations suisses. La tendance à l'augmentation de la part, équivalente à l'échelle de la Suisse, s'explique en grande partie par des changements des déplacements durant la pandémie. De ce fait, il convient d'interpréter cette évolution avec précaution, la part du TIM ayant probablement retrouvé une valeur proche de celle de 2015. ». Si le premier commentaire, pertinent, pourrait également apparaître dans le chapitre dédié aux MOCA p. 54, l'hypothèse que la part a retrouvé la valeur 2015 reste à démontrer.
  - Phrase suivante : attention également aux intervalles de confiance très larges sur les agglomérations de cette taille. En réalité, la part modale TIM de 2021 a 90% de chance de se trouver entre 74.5% et 82%. Ainsi, d'un point de vue purement statistique, on ne peut pas dire que la différence entre 2015 et 2021 est significative. Bien que les deux moyennes

- soient éloignées de 5.9 pts. De plus, la tendance n'explique pas que les employés fassent le choix de la voiture au détriment d'autres modes. Enfin, il faudrait expliquer d'où vient l'affirmation d'une augmentation des distances pour les déplacements domicile-travail.
- P. 99: Première phrase : la part TIM indiquée entre parenthèses ne correspond pas à celle du tableau la valeur est effectivement passée de 74% à 78%, il ne s'agit pas du tout d'une stagnation.
  - Tableau 11 et 12 : « Ces parts modales montrent que le mode de trajet est influencé davantage par la distance, les conditions de trafic et de stationnement que l'offre en transports publics... » : que veut exprimer la mention de la distance ? Plus la distance est grande, plus l'usage des TP est grand ? Le cas échéant, c'est en contradiction avec ce qui a été dit à la page précédente pour expliquer l'augmentation de la part modale TIM.
  - P. 100 : Troisième phrase : il paraît difficile d'affirmer le lien direct entre le bus d'agglomération et les parts modales.  
Déplacements pendulaires internes : préciser « à la commune de résidence ».
  - P. 101 : tableau 14: à plusieurs endroits, la somme des parts modales n'est pas égale à 100%. À Massongex, la somme vaut 74 %. Après révision du tableau, il convient peut-être de revoir le commentaire.
  - Transports publics, p. 101 : L'offre TP est décrite avec des années de référence différentes, ce qui ne facilite pas la lecture. Il conviendrait de la décrire avec une seule année de référence. Il y a eu passablement d'évolutions d'offre dans ce secteur ces dernières années.
  - P. 102, offre ferroviaire: correction: terminus des lignes RER 3 et 4 en 2024: Aigle et St-Maurice (uniquement R3 la semaine). Le RE33 ne circule qu'une fois par heure au-delà de Vevey en 2024.
  - P. 103: le RE31 n'existe pas à Bex. La desserte de Bex par le RE33 est uniquement à l'heure, avec certains trains de renfort aux heures de pointe.  
Avec 25 paires de courses par jour depuis 2022, la cadence de la ligne 144 Aigle - Villars-sur-Ollon est à la demi-heure aux heures de pointe. La ligne 143 Aigle - Corbeyrier compte 10 paires de courses par jour en semaine. Pour les lignes de Bex, parler de paires de courses et non de courses. Dès l'horaire 2025, la liaison régionale Bex - Monthey assurée par la ligne 120 se portera à 16,5 paires de courses par jour du lundi au dimanche. A l'horaire 2024, la ligne 120 dessert Bex - Monthey- Vouvry- Villeneuve VD. A l'horaire 2025, elle sera prolongée à St-Maurice et Lavey-les-Bains depuis Bex. La ligne 121 Aigle - Vionnaz - Vouvry - Villeneuve VD offre également des possibilités d'échange avec la ligne RegionAlps Monthey - St-Gingolph.  
L'offre régionale de bus est davantage traitée dans ce paragraphe que dans le suivant, il est proposé de modifier le titre en « Offre ferroviaire et offre routière régionale ».
  - Offre routière p. 104 et ss :  
L'offre régionale de bus est davantage traitée dans le paragraphe précédent, il est proposé de modifier le titre en « Offre routière d'agglomération ».  
« Depuis 2010, un réseau ... MobiChablais circule .. » : la date est-elle correcte ?
  - P. 107: les indicateurs MOCA 3 et 4 sont à corriger sur les années 2014 et 2017 (<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/recherche.html#moca>).
  - Qualité de l'offre p.108 et ss, P. 109: la phrase de la parenthèse du dernier paragraphe n'est pas terminée.  
A l'horaire 2022, une nouvelle ligne 121 est venue compléter le système de desserte du secteur en permettant une accélération des liaisons entre Monthey et l'hôpital via un changement du train RegionAlps sur la ligne 121 à Vouvry.

- Intermodalité, parkings P+R, p. 113 et ss :  
Rappeler que l'étude menée par Chablais Agglo s'inscrit notamment dans la stratégie cantonale des interfaces de transport avec pour but notamment de rabattre les transports individuels motorisés sur les TP au plus proche du domicile, pour les usagers ne bénéficiant pas d'une desserte de qualité. Cette stratégie limite ainsi les distances parcourues en TIM et participe à un report modal et une limitation des gaz à effet de serre.  
Dans le tableau : Corriger le nombre de places actuelles à Ollon à 15 places. La colonne « offre projetée » peut prêter à confusion, il est proposé de la supprimer.
- Chapitre 4.2.4. Transport individuel motorisé, P. 117, carte : rajouter les jonctions.
- P. 118: « L'autoroute n'est que peu utilisée pour les déplacements internes à l'agglomération... » : Il serait pertinent de préciser des exemples concrets de trajet, car la stratégie doit aussi montrer comment seront traités non pas chaque trajet individuellement, mais ce type de trajets.  
« ... afin de réduire le transit » : préciser à travers quoi passe ce transit, afin de ne pas s'éloigner de sa définition.  
Le titre de la figure est masqué et une légende est à rajouter.
- P. 120-121 : zones de modération du trafic : les données et le plan datent de 2019. La situation a bien évolué en cinq ans et une mise à jour de ces éléments paraît nécessaire, d'autant que le texte est le même que celui du PA4. En revanche, il est relevé des différences sur la carte, notamment à Aigle.
- P. 122: Il serait pertinent d'ajouter une colonne avec un ratio entre le nombre de places de stationnement et les habitants/emplois, afin de prendre la mesure de l'échelle quantitative des chiffres présentés.  
Le paragraphe qui mentionne que l'homogénéisation du stationnement fait défaut n'est pas cohérent avec les paragraphes précédents : mieux expliquer le processus réalisé et clarifier ce qui a été fait ou pas.
- P. 123 : paragraphe sur les enjeux, reformuler :  
« Ceci en limitant le transit... habitation. » qui ne contient pas de verbe conjugué.  
« Un autre enjeu réside également... » en « Un autre enjeu réside... ».  
« ... la maîtrise du trafic et la requalification... ».
- P. 124: La liaison Ollon-Bex citée est une mesure du PA4 et non du PA3.  
Figure 67 : il est mentionné le carrefour du Pautex comme inadapté aux vélos, alors qu'un passage sous route existe.
- P. 125: rajouter « cyclables » à « la nouvelle loi fédérale sur les voies ».  
Supprimer « ... et de loisirs » dans la phrase « ... le canton de Vaud a déjà développé le réseau structurant quotidien ~~et de loisirs~~. »  
Carte réseau Suisse mobile : quelques erreurs sont relevées, notamment à Aigle. Les itinéraires peuvent être visualisés sur [www.geo.vd.ch](http://www.geo.vd.ch) (thème mobilité, puis mobilité douce).  
Il est relevé que ce chapitre présente les mêmes photos que le PA4 et quasiment le même texte, alors que des aménagements cyclables et de stationnement ont été réalisés. Il serait judicieux de le mettre à jour, avec notamment de nouvelles illustrations.
- p. 129 Sécurité routière : L'analyse porte désormais sur les mêmes années pour les deux cantons.
- P. 130: L'indicateur MOCA 2 est à corriger.  
L'avant dernière phrase « Cette diminution est ... » n'est pas logique dans le texte après l'augmentation évoquée trois mots avant. Il est suggéré de mettre la phrase à la ligne et de redire de quelle diminution on parle.



- P. 131-132: rajouter la légende des courbes jaunes (population).
- P. 133: la dernière phrase laisse entendre que la situation est moins bonne côté valaisan parce qu'il y a un nouveau point noir, alors qu'il n'y en a pas eu depuis 2013. En comparaison, il y a 5-6 points noirs pour VD et la « stabilisation » notée dans le texte repose sur 2 valeurs du tableau. Ce paragraphe est à reformuler en détaillant un peu plus les éléments factuels.
- P. 134: Le point noir, situé au carrefour de la Monnaie est en cours de traitement par la commune d'Ollon qui réalise en ce moment un giratoire.  
Supprimer le doublon du titre de figure dans le texte.  
Il est proposé de rajouter un sous-titre « Secteurs accidentogènes, non recensés comme points noirs » avant le dernier paragraphe.
- P. 135: Dans le secteur de la Gouille du Duzillet, des aménagements simples et efficaces ont été mis en place en bordure de route cantonale afin de limiter les accès sur la RC.  
Enjeu : deuxième phrase : « Le défi est [...] notamment autour des jonctions autoroutières » : il est relevé un manque de cohérence avec le premier paragraphe de la page 134 où il est dit qu'il n'y en a plus.
- P. 138 : le premier paragraphe du chapitre 4.2.8 manque de clarté. Une reformulation est à prévoir.

## 2. Volet stratégique

- Besoins d'action, 2.2. Principes de mobilité, Mobilité douce : figure 5, p. 20 : Il serait bon d'affiner la légende voie verte/ autre ou par modes.  
Dans le secteur sud de Bex, il manque un barreau cyclable sur la RC.  
Supprimer la liaison route de l' Arsenal à Lavey - pont de Saint-Maurice ; dans un endroit aussi contraint que le goulet de Saint-Maurice, il paraît illusoire/inutile de prévoir deux liaisons cyclables performantes. Rajouter la liaison depuis le franchissement du Rhône en direction de la gare de Saint-Maurice.
- p. 68 et ss Chapitre 4.1 Transports publics : Le terme Léman Express concerne le RER Genevois, il est souvent utilisé par erreur, sauf pour les connexions à Evian. Les trains RE33 sont appelés aussi RE Léman (mais pas Léman Express). La cadence à 15' de l'AOMC sera effective vers 2029.  
Dans la desserte routière projetée, la déviation de la ligne régionale 120 entre Monthey et Bex par la nouvelle passerelle sur le Rhône au droit de la commune de Massongex est prévue. Dès l'horaire 2025, la ligne 120 sera prolongée de Bex à St-Maurice et Lavey et remplacera la ligne 192 entre St-Maurice et Lavey. Le concept futur prévoit que la desserte de Lavey soit effectuée par une ligne urbaine, du réseau d'agglomération. Une coordination avec les commanditaires cantonaux de la ligne régionale 120 sera nécessaire pour anticiper la suppression de cette offre et ainsi éviter les doublons de desserte.  
Les haltes AOMC de Aigle-Hôpital et St-Triphon village ne seront plus desservies dès l'horaire 2025.
- P. 72, 4.2. Mobilité douce, Objectif 18 : compléter la phrase : « En communiquant spécifiquement auprès des entreprises pour encourager le report modal » par « notamment au travers des plans de mobilité d'entreprise. ».  
Il est indispensable de faire référence au réseau cyclable de loisirs SuisseMobile « La Suisse à vélo » dont plusieurs itinéraires traversent l'agglomération. Ce réseau est amené à évoluer prochainement afin de mieux s'adapter aux besoins de loisirs, en périphérie urbaine notamment. Cette évolution se fera dans le cadre des mandats de « planification

- des réseaux régionaux » financés par la DGMR en concertation avec les Organismes régionaux de développement économique.
- P. 73, objectif 19 : supprimer « sur chaussée » dans la phrase « En prévoyant des aménagements vélo sur chaussée ... ». Certains axes en localité ont d'importantes charges de trafic et les cyclistes dans l'idéal devraient à la fois être séparés du trafic et des piétons.
  - P. 75, carte stratégie MD : il faut intégrer le réseau cyclable cantonal structurant afin de montrer à la Confédération la cohérence entre les planifications des différentes autorités. Le plan est visible sur le guichet cartographique (à jour, à l'exception de la liaison Ollon – Charbonnière – Collombey qui doit être déplacée au sud à la suite de la décision de localisation de la passerelle Charbonnière).
  - P. 76 4.3. Stratégie TIM, : L'objectif 21 indique une réduction de la part modale de 15 points, idem p. 84 (chapitre sécurité) : valeur à vérifier.  
Le « réseau principal urbain » cité n'est pas une appellation cohérente avec les trois réseaux routiers décrits en-dessous. Ces trois réseaux devraient être cartographiés.  
La stratégie ne décrit pas comment valoriser l'accès aux jonctions par le réseau routier principal (meilleure signalisation ? ...), ni comment réduire le transit sur le réseau secondaire (schéma de circulation différent ? coupure de continuité ?).  
Plusieurs routes cantonales appartiennent au réseau routier cantonal de base qui assure la liaison entre les centres principaux et régionaux, dessert les pôles économiques du canton ainsi que les centres touristiques, et facilite l'accessibilité aux jonctions autoroutières. Par ailleurs, il joue un rôle crucial en permettant le passage des véhicules de 40 tonnes et des convois exceptionnels, fonctions qui doivent être préservées. La volonté de l'agglomération de favoriser et promouvoir uniquement les accès aux entrées d'autoroute ne peut être envisagée comme unique mesure. Le faible, voire inexistant tissu bâti existant entre les centres ne permet pas de remettre en question la fonctionnalité du réseau des routes cantonales.
  - P. 77 : L'objectif 23 revient sur le fait de sécuriser les sorties d'autoroute. S'il n'y a plus de points noirs sur celles-ci, il n'y a plus de besoin de sécurisation : à clarifier. Les éléments proposés « dans les centralités » et « hors localité » sont des mesures piétons ou cycles, mais sans indiquer l'impact sur les TIM. Il est proposé la formulation suivante : « Réduction de l'espace du domaine public dédié aux TIM au profit des piétons et des vélos. ».
  - Objectif 24, plans de mobilité : l'objectif 10 au chapitre zones d'activités (p.50) dit vouloir « proposer aux entreprises des zones d'activités de mettre en place un PM » - ce qui semble très passif - alors que l'objectif 24 dit vouloir obliger toute nouvelle entreprise de plus de 50 employés à prévoir un PM (tout comme dans la fiche de mesure GM.1 sur le stationnement privé) – ce qui au contraire est contraignant. Pour être imposé, cela nécessite d'être inscrit dans les règlements d'affectation. Mettre en cohérence l'objectif 10 avec le 24 et la fiche de mesure.
  - P. 78 : « Dans les politiques de stationnement privé » : « en appliquant des valeurs plus restrictives dans les règlements communaux à réviser ... » : rajouter par rapport à quoi (VSS).  
« Dans les P+R » : « en appliquant des critères d'octroi des abonnements P+R liés au domicile et à la destination » : à reformuler conformément à l'étude P+R qui définit le public-cible, ainsi que les principes de tarification.
  - P. 79, carte : elle donne l'impression qu'il y a une favorisation des TP en entrée de ville uniquement à Aigle. Si des mesures similaires ont été prises dans les PA précédents, il faudrait l'indiquer d'une manière ou d'une autre sur la carte.

- P.81, Objectif 25 : clarifier « en mettant en œuvre une politique de stationnement différenciée et adaptée au TIM et aux vélos ». Clarifier « En mettant en place une réglementation et une tarification du stationnement coordonnée avec celle des P+R ». « En appliquant des critères d'octroi des abonnements P+R liés au domicile et à la destination de l'usager : à reformuler conformément à l'étude qui définit le public-cible, ainsi que les principes de tarification. Les 3 cases de l'objectif 26 sont identiques à celles de la stratégie TP : à supprimer ou remplacer par un renvoi/rappel.  
Objectif 27 : « En maîtrisant le trafic de transit » : le lien avec le rabattement aux gares n'est pas clair. L'échelle de la plateforme de covoiturage ne doit pas être limitée à l'agglomération. La destination commune est bien l'agglomération, mais le périmètre de captage des covoitureurs doit justement se situer en dehors. Il s'agit d'éviter la cannibalisation des TP/MD, et viser précisément un public outre-agglo qui ne dispose pas (ou peu) d'offres alternatives, mais qui se rend bel et bien dans l'agglomération.
- p. 84, 4.5. Sécurité routière, Objectif 29 : On retrouve la sécurisation des sorties d'autoroute, qui ne devrait plus y être.  
La phrase « En priorisant les modes de déplacement selon la hiérarchie routière et le contexte d'urbanisation » n'explique pas comment ou en quoi cela va permettre de réduire le nombre d'accidents. A clarifier.
- Objectif 31 : il s'agit d'un copier-coller de l'objectif 23 (TIM) : à supprimer ou remplacer par un renvoi/rappel.
- P. 88, carte : Les objectifs ne correspondent pas aux textes précédents. Mieux distinguer les deux types de desserte ferroviaire (objectif 34).

### 3. Volet opérationnel

- Le stationnement voitures et vélos est indiqué dans certaines fiches d'urbanisation avec généralement la référence aux normes VSS 640281 et 640065 (supprimer le 6) et considère un type de localisation parfois erroné. Une vérification doit être effectuée, notamment pour Aigle dont le projet de PACom prévoit des ratios plus restrictifs que la norme VSS dans certains secteurs. Concernant le stationnement vélos, l'indication d'un nombre de places paraît à ce stade prématuré.
- Mesure MS1 : ne tient pas forcément compte des améliorations de l'horaire CFF 20 25. Notamment desserte de Bex toutes les 30' par les RE 33 jusqu'à St-Maurice (un des deux continue sur Martigny).
- Mesure MS.2 : augmentation des cadences sur les trains de montagne : les cantons sont compétents, mais doivent respecter les critères de cofinancement de l'OFT. Le cadencement à 30 minutes est possible seulement si le TJOM atteint 2'000 voyageurs. Les mesures acceptées dans PRODES permettent de financer l'infrastructure (développement), mais cela ne garantit pas forcément le financement de l'offre TRV !
- Mesure GM1 : La catégorie de mesure ARE est à corriger (GM et non VSR).  
« Il est notamment indispensable que les règlements tiennent compte d'un zonage permettant de définir des ratios inférieurs pour les secteurs centraux et bien desservis par les transports publics » : une démarche par zones est complexe et est tributaire d'une modification du règlement en cas d'amélioration de la qualité de desserte TP et des pratiques de déplacements en modes doux. La DGMR-P recommande plutôt une référence à la norme VSS, avec potentiellement des fourchettes de taux de satisfaction plus basses, démarche plus souple.  
Les numéros des normes VSS vélos sont 40065 et 40066.

Etat d'avancement : les communes vaudoises ont déjà soumis à examen préalable la révision de leurs PACom, voire procédé à l'enquête publique. Certains règlements ne prévoient pas toutes les dispositions de la fiche de mesure (par exemple plans de mobilité) et ce n'est qu'à un horizon plus lointain (que A) que cela pourra être entrepris.

- Mesure GM2 : La catégorie de mesure ARE est à corriger (GM et non VSR). Les numéros des normes VSS vélos sont 40065 et 40066.
- Mesure P.GT.B.1 : clarifier si la mesure prévoit l'installation d'un carrefour à feux avec les objectifs cités ou s'il s'agit de revoir l'aménagement de l'ensemble pour atteindre les objectifs, étude dans laquelle l'installation d'un carrefour à feux serait une option parmi d'autres.
- Mesure P.VSR.A.6 : la rue Centrale a un trafic de l'ordre de 2'100 véh./j. et non 8'500.
- Mesure TP1 reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et les MD : Il est également prévu de faire passer la ligne de bus régionale 120 par cette passerelle pour desservir Massongex.

Demande de cofinancement : à corriger en oui.

- Mesure TLM.1 : franchise fret entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Murraz : La mesure est judicieuse et permet réellement de renforcer le fret ferroviaire côté vaudois et valaisan. Il est juste de ne pas l'intégrer dans les demandes de co-financement car ce type d'installation n'est pas soutenu selon la DPTA-5. Néanmoins, une participation de la Confédération est envisageable selon les dispositions de la loi sur le transport de marchandises (LTM RS 742.41). En outre, il est envisageable que le tiers privé qui verrait son terrain se raccorder au réseau ferré (notamment Tamoil) participe financièrement aussi.

Il y a une incohérence sur la priorité de la mesure. En page 346 (.pdf), sous « développement depuis la précédente génération », il est indiqué que la mesure est en priorité A. Sur le titre de la mesure (p. 345) et dans le volet stratégique – liste des mesures p.114, elle est prévue en B. La priorisation B nous semble appropriée, il s'agit vraisemblablement de corriger de A à B en page 346.

## 18. DGMR - DIVISION FINANCES ET SUPPORT – ROUTES (DGMR/FS)

Répondant : DGMR/FS

T : 021 316 70 57

Mme : Daniela Cabiddu

Date du préavis : 20.09.2024

### 18.1 MOBILITE : NON CONFORME A TRANSCRIRE

#### Volet Diagnostic

- P. 120-121 : zones de modération du trafic : les données et le plan datent de 2019. La situation a bien évolué en cinq ans et une mise à jour de ces éléments paraît nécessaire, d'autant que le texte est le même que celui du PA4. En revanche, il est relevé des différences sur la carte, notamment à Aigle.

- P. 124 : Figure 67 : il est mentionné le carrefour du Pautex comme inadapté aux vélos, alors qu'un passage sous route existe.
- P. 134 : Le point noir, situé au carrefour de la Monnaie, est en cours de traitement par la Commune d'Ollon qui réalise en ce moment un giratoire, mettre à jour l'information.

### Volet Stratégique

Page 76 : Le réseau de route cantonal constitue un axe majeur intégré au réseau de base routier cantonal. Il assure la liaison entre les centres principaux et régionaux, dessert les pôles économiques du canton ainsi que les centres touristiques, et facilite l'accessibilité aux jonctions autoroutières. Par ailleurs, il joue un rôle crucial en permettant le passage des véhicules de 40 tonnes et des convois exceptionnels sur le réseau de base, fonctions qui doivent être préservées.

La volonté de l'agglomération de favoriser et promouvoir uniquement les accès aux entrées d'autoroute ne peut être envisagée comme unique mesure. Le faible, voire inexistant tissu bâti existant entre les centres, ne doit pas remettre en question la fonctionnalité du réseau des routes cantonales.

Demande :

- Compléter le chapitre Transport individuel motorisé avec une mesure garantissant la fonctionnalité du réseau des routes cantonales.

## 19. OFFICE FEDERAL DES ROUTES (OFROU)

### 19.1 AUTOROUTES : CONFORME

Préavis positif avec conditions

Sur la base des plans et des documents figurant dans le présent dossier, nous avons examiné ce projet au sein de notre Office pour ce qui concerne le territoire qui concerne la zone de compétence de la filiale d'Estavayer-le-Lac, notamment eu égard à la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN ; RS 725.11), à l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN ; RS 725.111), à l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41), et vous faisons part des conditions et des remarques suivantes :

#### 1 En fait

Les communes vaudoises d'Aigle, de Bex, d'Ollon et de Lavey-Morcles élaborent le plan directeur intercommunal du Chablais (PA5-PDi) afin de coordonner leur développement territorial et d'en assurer l'utilisation rationnelle ainsi que la gestion.

#### 2 Bases juridiques

- 2.1 A teneur de l'article 23 LRN, il est interdit d'élever, sans autorisation, de nouvelles constructions entre les alignements et d'y transformer des immeubles existants, même s'ils ne débordent que partiellement sur les alignements. Les travaux

nécessités par l'entretien d'un immeuble ne sont pas considérés comme des transformations au sens de la présente disposition. Les cantons peuvent prendre, aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur conforme au droit, indépendamment des poursuites pénales qui pourraient être dirigées contre lui.

- 2.2 En vertu de l'article 24 al. 1 et 2 LRN, des travaux de construction situés à l'intérieur des alignements doivent être autorisés lorsqu'ils ne portent pas atteinte à des intérêts publics au sens de l'art. 22. L'autorité cantonale entend l'Office fédéral des routes avant de délivrer l'autorisation. Ce dernier est habilité à user de toutes les voies de recours prévues par le droit fédéral et le droit cantonal contre les décisions rendues par les autorités cantonales en application de la présente loi ou de ses dispositions.
- 2.3 Selon l'article 44 LRN, une autorisation est nécessaire pour exécuter des travaux touchant les routes nationales, tels que la construction, la modification et le déplacement de croisements d'autres voies de communication, de cours d'eau, de téléphériques, de conduites et autres ouvrages analogues, ainsi que d'accès de routes et de chemins aux routes nationales.

Ils ne doivent porter atteinte ni à la route, ni à son aménagement futur éventuel. Les autorités compétentes peuvent prendre, aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur conforme au droit, indépendamment des poursuites pénales qui pourraient être dirigées contre lui.

- 2.4 A teneur de l'article 29 ORN, l'utilisation par des tiers du domaine appartenant aux routes nationales est soumise à l'autorisation de l'OFROU. L'utilisation est soumise à rémunération. Elle doit correspondre en règle générale au prix du marché. L'utilisation par un canton ou une commune pour leurs propres besoins est gratuite, pour autant qu'ils appliquent la réciprocité. Les coûts supplémentaires d'entretien et d'exploitation de la route résultant d'une utilisation multiple sont à la charge du tiers. L'OFROU peut prendre, aux frais du contrevenant, les mesures nécessaires au rétablissement de l'état antérieur, conforme au droit, indépendamment des poursuites pénales qui pourraient être dirigées contre lui.
- 2.5 En vertu de l'article 30 ORN, l'OFROU délivre les autorisations pour les projets de construction fondés sur l'art. 44 LRN lorsque les biens-fonds concernés se situent entre les alignements. Les projets de construction ne doivent pas porter atteinte à la sécurité du trafic, à l'affectation de l'ouvrage et à un éventuel élargissement futur de la route. L'OFROU fixe les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation sur la route nationale et écarter tout danger pour les personnes et les biens. Les frais sont à la charge du requérant.

### 3 Appréciation du projet

Impact sur les ouvrages et infrastructures appartenant aux routes nationales

Bien que le PA5-PDi soit un outil de planification, il est rappelé aux Communes concernées que tout projet de tiers ayant un impact sur les ouvrages et sur les infrastructures appartenant aux

routes nationales doit être soumis à l'OFROU, Filiale d'Estavayer-le-Lac, pour examen et validation lors des demandes de permis de construire.

En effet, Notre Office sera ainsi éventuellement amené à se positionner lors de la mise en œuvre aux échelles locales de certaines des mesures d'aménagement mentionnées dans le volet opérationnel - mesures mobilité en particulier du plan directeur, pour autant que celles-ci aient un impact direct et/ou indirect sur le réseau des routes nationales et ses infrastructures.

Les ouvrages appartenant aux routes nationales sont référencés sur le lien suivant :  
<https://fedro.maps.arcgis.com/>

#### Utilisation du domaine des routes nationales

L'utilisation par des tiers (Canton, Commune, Privé) du domaine appartenant aux routes nationales est soumise à l'autorisation de l'OFROU, conformément à l'article 29 al. 1 ORN. En l'espèce, il peut notamment s'agir des traversées sous des ouvrages d'art.

Les projets de tiers nécessitant par ailleurs la modification d'ouvrages et de l'infrastructure appartenant aux routes nationales est généralement soumise à la procédure fédérale d'approbation des plans PAP.

#### Alignement des routes nationales

L'extension ou la modification des zones d'activités existantes et/ou la mise en place de nouvelles zones d'activités le long des routes nationales doit tenir compte des alignements des RN. Par conséquent, les projets (construction, aménagement, modification, etc.) prévus à l'intérieur des alignements des routes nationales doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès de l'OFROU, conformément à l'article 30 ORN.

#### Mobilité / trafic

A toutes fins utiles, il est rappelé que tout débouché, notamment, de zone d'activités industrielles et/ou commerciales sur une route nationale (y compris axe de raccordement aux jonctions autoroutières), ceci ne respectant pas le principe de la hiérarchie des réseaux au sens de la norme VSS 40 040b. En effet, des liaisons directes ne doivent être possibles qu'entre routes de même type ou de types immédiatement voisins. Par principe, une route collectrice ou de desserte ne peut se prévaloir d'un accès direct sur une route nationale qui est par définition une route à grand débit.

Par ailleurs, tout projet de tiers (gros générateurs de trafic ou renforcement de zones industrielles et commerciales, notamment à proximité des jonctions autoroutières) ayant un impact sur la mobilité et l'écoulement du trafic sur les routes nationales, basé sur une étude de mobilité/trafic, doit être soumis à l'OFROU, Filiale d'Estavayer-le-Lac, pour examen et validation.

#### Sécurité passive aux abords des routes nationales

L'OFROU a l'obligation au sens de la loi de sécuriser les zones (urbanisées et hors zones) situées le long d'une route nationale, à moins qu'il soit démontré dans la norme VSS 40 561 « Sécurité passive dans l'espace routier » que les caractéristiques techniques des infrastructures autoroutières ne nécessitent pas la mise en place d'un système de retenue.

Ainsi, l'extension ou la modification des zones d'activités existantes et/ou la mise en place de nouvelles zones d'activités le long des routes nationales doit faire l'objet, dans le cadre de la modification de la zone, d'une analyse en matière de sécurité passive par un ingénieur spécialisé et sera soumise à l'OFROU, Filiale d'Estavayer-le-Lac, pour contrôle et validation.

#### **Protection contre le bruit**

Le respect des valeurs limites en matière de protection contre le bruit des RN et les éventuelles mesures à mettre en œuvre devront être vérifiées lors des demandes de permis de construire.

Il appartient à l'autorité cantonale compétente de veiller à l'application des articles 29, 30 et 31 OPB dans les demandes de permis de construire.

#### **4 Émoluments**

Aucun émoulement ne sera perçu pour l'établissement du présent préavis.

Compte tenu de ce qui précède, et s'agissant de principes directeurs pour l'orientation de l'aménagement du territoire de l'agglomération du Chablais vaudois et valaisan, l'OFROU formule un préavis positif sur le dossier cité en titre, sous réserve de la prise en considération des conditions et des remarques décrites ci-dessus et de l'examen final de ce dossier auprès de notre Office.

Une copie du préavis de synthèse et de la décision d'approbation devra être envoyée par e-mail (pcf1@astra.admin.ch) à l'Office fédéral des routes (OFROU), Filiale 1, Place de la Gare 7, 1470 Estavayer-le-Lac, avec l'indication des voies de recours.

### **SERVICE DE LA PROMOTION DE L'ÉCONOMIE ET DE L'INNOVATION (SPEI)**

#### **20. SPEI – UNITÉ ÉCONOMIE RÉGIONALE (SPEI-UER)**

Répondant : Olivier Roque

T: 021 316 60 11

M : olivier.roque@vd.ch

Date du préavis : 18.09.2024

Le SPEI-OFDEV s'est coordonné avec la DGTL-DIPS pour établir un préavis commun. Se référer au préavis DGTL-DIPS dans le présent document.

#### **21. SPEI - OFFICE DE LA CONSOMMATION – INSPECTION DES DENRÉES ALIMENTAIRES ET DES EAUX- DISTRIBUTION DE L'EAU (SPEI-OFDE)**



Répondant : Christophe Schwaar  
T : 021 316 43 18  
M : christophe.schwaar@vd.ch  
Date du préavis : 10.10.2024

### **21.1 DISTRIBUTION DE L'EAU : CONFORME**

#### **DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENSEIGNEMENT OBLIGATOIRE (DGEO)**

### **22. DGEO - DIRECTION ORGANISATION ET PLANIFICATION, CONSTRUCTIONS SCOLAIRES (DGEO-DOP/CS)**

Répondant : Hélène Didelot  
T: 021 316 31 25  
M : helene.didelot@vd.ch  
Date du préavis : 20.08.2024

### **22.1 ZONE AFFECTÉE À DES BESOINS PUBLICS : CONFORME**

#### *22.1.1 Ecole obligatoire*

Conformément à l'article 4 du règlement sur les constructions scolaires primaires et secondaires (RCSPS ; BLV 400.01.3) du 29 avril 2020 ainsi qu'à la fiche B41 du PDCn, les autorités communales adoptent un plan de développement à l'échelle des aires de recrutement des établissements scolaires concernés qui devra être réexaminé régulièrement. Tout ce travail se fait au regard de l'article 18 de la loi sur l'enseignement obligatoire (LEO ; BLV 400.02) du 7 juin 2011, par lequel les communes planifient à moyen et à long terme les sites scolaires et les locaux et installations scolaires tels que définis à l'article 2 RCSPS.

Ce plan de développement scolaire régional se doit d'être mis à jour régulièrement au vu du contexte et en collaboration avec les directions scolaires concernées et la DGEO.

#### **SERVICE DE L'ÉDUCATION PHYSIQUE ET DU SPORT (SEPS)**

### **23. SEPS – EQUIPEMENTS SPORTIFS : CONFORME**

Répondant : Olivier Swysen  
T : 0213163947  
M : olivier.swysen@vd.ch  
Date du préavis : 06.11.2024

Le SEPS se rallie au préavis de la DGEO/DOFSI-UOP concernant les besoins scolaires.

Le sport est directement lié à ceux-ci, les infrastructures sportives sont indissociables des infrastructures scolaires et indispensables pour le sport associatif.



**Aux communes du PDi-PA5 Chablais  
Pour adresse  
Chablais Région  
A l'attention d'Aurélie Fiorucci  
Cheffe de projet du PDi-PA5 Chablais**

**Notre réf.** Projet d'agglomération/ Chablais / PDi  
A. Défago / NM

**Votre réf.** A.Fiorucci

Date 24.12.2024

**Communes Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Saint-Maurice  
Projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5) – Plan directeur intercommunal (PDi)  
« Chablais »**

**Avis de principe**

---

**1 INTRODUCTION**

**1.1 Procédure**

La procédure fixée selon l'article 20a de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (ci-après : LcAT) s'applique pour ce Plan Directeur intercommunal (ci-après : PDi). Aussi, son approbation dépendra du Conseil d'Etat, conformément à l'article 20a, al.3 LcAT.

En outre, le Conseil d'Etat tient compte de la planification communale et intercommunale dans l'élaboration des études de base et des plans sectoriels qui montrent les options générales de l'aménagement du territoire (art. 4 al. 2 LcAT). **Le PDi a donc un effet contraignant sur les autorités concernées dans le cadre de leur planification, et en particulier, la révision des plans d'affectation des zones (ci-après : PAZ) et des règlements communaux des constructions et des zones (ci-après : RCCZ) (art. 20a al. 4 LcAT).**

Le PDi a force obligatoire entre les collectivités communales et cantonales. Il définit les grandes orientations du développement, teste la faisabilité des intentions et permet la création d'un programme en matière d'aménagement du territoire sur plusieurs années par et pour les communes. Il est possible de s'en écarter sous réserve du droit cantonal et fédéral, c'est-à-dire suite à la pesée des intérêts au stade de la révision des PAZ et d'éléments imprévus.

Les bases légales requises pour l'élaboration, l'examen et la mise en œuvre des projets d'agglomération sont fournies par la loi fédérale sur le fond pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA), la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin), l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales

à affectation obligatoire pour la circulation routière (OUMin), ainsi que l'ordonnance du DETEC du 1er février 2020 sur le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA).

Les directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (ci-après : DPTA) servent de références techniques pour l'élaboration, l'examen et la mise en œuvre des projets d'agglomération et présentent la procédure d'examen pour la Confédération. Elles se fondent sur les bases légales citées ci-dessus. Tenir compte des Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (ci-après : DPTA) permet de s'assurer qu'un projet d'agglomération répond aux exigences de la Confédération.

Suite à votre courrier du 22 juillet 2024, le projet d' Agglomération Chablais a été soumis pour consultation aux services suivants : le Service de la mobilité (SDM) - Section routes cantonales et Section transports, le Service immobilier et patrimoine (SIP), le Service des forêts, de la nature et du paysage (SFNP), le Service des dangers naturels (SDANA), le Service de l'environnement (SEN), le Service de la chasse, de la pêche et de la faune (SCPF), le Service de l'économie, du tourisme et de l'innovation (SETI), le Service de l'agriculture (SCA) , le Service de l'énergie et des forces hydrauliques (SEFH) et le Service de la protection des travailleurs (SPT). A ce jour, nous n'avons pas encore obtenu les retours du SIP et SCA. Dès réception de leur avis nous vous les ferons parvenir.

## 1.2 Considérations générales

Le PA5-PDi de Chablais aggro s'inscrit dans le contexte de l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> mai 2014, de la LAT. Particulièrement, l'art. 15 LAT al. 3 impose une analyse intercommunale dans la perspective de déterminer les besoins et le bien-fondé de localisation des projets communaux : *« L'emplacement et la dimension des zones à bâtir doivent être coordonnés par-delà les frontières communales en respectant les buts et les principes de l'aménagement du territoire. En particulier, il faut maintenir les surfaces d'assolement et préserver la nature et le paysage ».*

Dans ce cadre, le Canton a pour tâche de vérifier que le PA5-PDi répond aux exigences de dimensionnement de la zone à bâtir, du PDc et aux différentes bases légales en vigueur. En outre, le PA5-PDi doit être conforme aux planifications supérieures, soit à la stratégie cantonale de développement territoriale inscrite dans le Concept cantonal de développement territorial (CCDT) et au Plan Directeur cantonal (ci-après : PDc).

En outre, la fiche C.5 « Agglomérations » du PDc décrit les principes de développement territorial et assigne aux communes la tâche de mettre en œuvre les PA au travers des PDi. Ainsi, le PA5-PDi est liant pour les autorités. Il sert de cadre stratégique qui doit être pris en compte dans les outils de planifications communaux et cantonaux. Il sera toutefois possible de s'en écarter sous réserve du droit cantonal et fédéral, c'est-à-dire suite à la pesée des intérêts au stade de la révision des PAZ et d'éléments imprévus.

## 1.3 Pesée des intérêts - (art. 3 OAT)

La planification du territoire implique souvent la confrontation entre des objectifs et/ou des intérêts contradictoires (par exemple : intérêt d'utilisation vs intérêts de protection). La pesée des intérêts est une méthode qui permet aux autorités de prendre une décision en exploitant la marge de manœuvre dont elles disposent dans le cadre légal en vigueur. La pesée des intérêts a lieu à tous les niveaux de planification (plan directeur cantonal, plan d'affectation de zones, plans d'affectation spéciaux). La marge de manœuvre diminue à chacun de ces niveaux, au fur et à mesure que le projet se précise.

Au niveau du PDi, la pesée d'intérêt doit être adaptée à l'échelle intercommunale. Elle permet de questionner de manière générale les conflits observés sur un territoire, ici le Bas-Valais. Elle se précise sporadiquement sur les sites d'importance intercommunale, où déjà une première pondération peut être réalisée. L'objectif est qu'au moment de l'élaboration de la planification locale, les principaux obstacles aient déjà pu être coordonnés et que le bien-fondé de la localisation du projet soit justifié à l'échelle intercommunale. Il restera à préciser le découpage fin des différentes zones sur la base d'une pondération des intérêts et de leur pesée. Dans ce cas, il serait possible

qu'à l'échelle locale, une mesure ne soit finalement pas applicable, ou encore que des intérêts n'aient pu être pris en considération. Ce qui ne devrait pas être le cas, si tous les intérêts ont bien été pris en compte, notamment en impliquant les différentes parties prenantes.

En outre, la pesée des intérêts implique différents stades de coordination. Par analogie au PDc, la coordination peut-être :

- › réglée (projet confirmé et pesée des intérêts effectuée, pas besoin de coordination supplémentaire ultérieure, pas d'objection à la réalisation du projet) ;
- › en cours (projet confirmé, mais pesée des intérêts pas terminée ou pas effectuée, coordination encore nécessaire) ;
- › ou demeurer une information préalable (projet avec incidence spatiale importante, mais pas encore déterminée avec suffisamment de précision).

Lorsqu'elle est réglée, la coordination a l'avantage de faciliter les procédures subséquentes, soit l'intégration du projet dans les RG PAZ/RCCZ concernées. Le rapport 47 OAT peut se baser sur le contenu du PDi et en faire une synthèse.

L'analyse réalisée sur le dossier comprenant les avis remis par les services métiers permet de relever que la pesée des intérêts et la localisation de certaines modifications envisagées est encore insuffisamment documentée.

## 2 ANALYSE

L'analyse du PA5-PDi se structure en deux parties. Tout d'abord, des remarques générales sur l'ensemble de la structure du document et de la méthodologie sont précisées et illustrées. Ensuite, des remarques plus précises sont effectuées pour le contexte, la gouvernance et chacune des thématiques du PDc traitée. Pour chaque thématique, un renvoi est fait aux chapitres du PA5.

À noter que les remarques tirées des préavis des services sont reprises en italique, les remarques et compléments du SDT en romain.

Les demandes intitulées « légalité » doivent être prises en compte dans le cadre du PA5-PDi afin de respecter le cadre légal en vigueur. Les autres remarques, recommandation sur le contenu, remarque sur le contenu, demande de complément, etc. sont dans la mesure du possible à intégrer soit au niveau du PA5-PDi soit pour les planifications ultérieures.

### 2.1 Remarques générales

#### Conditions pour les planifications ultérieures

[1] En matière de planification des zones d'activités économiques, de gestion des surfaces d'assolement et de planification des corridors biologiques, notamment, nous constatons que la pesée des intérêts à l'échelle intercommunale n'est pas aboutie. Or, le PDi devrait permettre de régler, voire d'amorcer les coordinations intercommunales.

En effet, l'objectif du PDi est de montrer comment les activités ayant une incidence sur l'organisation du territoire sont coordonnées pour aboutir à une pesée des intérêts réglée.

Il est mentionné dans le volet opérationnel, au chapitre 1.5 Evolution entre la 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> génération que les mesures planifiées et réalisées dans un processus cantons-communes, les AGR et REC seraient remplacées par des mesures portant sur des projets concrets en lien avec le paysage ou la mobilité. Nous comprenons ce choix à ce stade de la planification. Toutefois, il devra être réévalué en fonction des planifications cantonales en cours notamment la Stratégie cantonale SDA, le plan d'action de la Conception paysage cantonale et la planification cantonale de l'infrastructure écologique.

Concernant la planification des zones d'activités économiques (ZAE), la stratégie cantonale des ZAE apportera des précisions sur les attentes en matière de planification supra communale (PDi) et de gestion des réserves. En outre, la fiche C.4 ZAE du PDc sera mise en consultation auprès des communes et des tiers en début d'année 2025.

- [2] Concernant les SDA, il s'agit de privilégier des solutions dans la zone à bâtir existante et en dernier recours en SDA. Pour rappel, l'art. 30 OAT stipule que des surfaces d'assolement peuvent être classées en zone à bâtir uniquement lorsque :
- un objectif que le Canton également estime important ne peut être atteint judicieusement sans recourir aux surfaces d'assolement, et
  - il peut être assuré que les surfaces sollicitées seront utilisées de manière optimale selon l'état des connaissances.

Pour tout projet impactant les SDA, il est exigé tout d'abord d'en justifier le besoin, de démontrer le bien-fondé de sa localisation au travers d'une étude de variantes et d'optimiser celui-ci. Finalement, des compensations devront être proposées répondant aux exigences de qualité du Plan sectoriel des surfaces d'assolement dans le cadre d'une étude pédologique.

Le bien-fondé de la localisation doit être mené à l'échelle intercommunale. En outre, il est nécessaire de présenter une estimation chiffrée des impacts des projets sur les SDA et des potentielles compensations. Ceci afin de pouvoir évaluer la faisabilité des projets, de pouvoir proposer une priorisation et d'envisager d'autres localisations à l'échelle du PA5-PDi. Dès que les projets seront plus précis, il s'agira de respecter les conditions liées au SDA. (Notamment la compensation).

- [3] Le SEN relève qu'il est indiqué que les mesures « Environnement » sont supprimées et que les actions à mener ont été intégrées à d'autres mesures, en particulier aux mesures PUM et PAI. Néanmoins, la thématique de la gestion des déchets et de la gestion de l'eau ne sont pas reprises alors qu'une action était prévue dans la mesure ENV du PA4-PDi sous les réflexions intercommunales à mener dans le cadre de la révision des plans d'affectations communaux.

Par conséquent, pour toutes les thématiques intercommunales à mener dans le cadre de la révision des plans d'affectation communaux qui figurent dans la mesure ENV « Protection de l'environnement » du PA4-PDi Chablais, la coordination devra être documentée au plus tard dans le rapport 47 OAT des révisions globales communales.

- [4] Les charges et conditions formulées au chapitres 3.2 Espace cours d'eau, 4.1 Dangers hydrologiques du Rhône et 4.3 Espace Rhône et Emprise du PA-R3 sont à prendre en compte pour la suite de la planification (SDANA 09.10.2024). Il sera précisé en introduction des mesures que les thématiques évoquées ainsi que leurs conditions de mise en œuvre seront prises en compte pour la suite de la planification.

### **Opportunité**

- [5] Volet stratégique, 2.2 Principes de mobilité :

*Le SDM note l'ambition de l'agglomération, dans son besoin d'action, de sa volonté de réduire la part du transport individuel motorisé (TIM) de 75% en 2023 (indicateur MOCA) vers l'objectif de 55% à l'horizon 2040 (§2, figure 6, page 21). Ceci étant dit, le SDM souligne que cette ambition nécessite la mise en œuvre « d'un réel changement de paradigme » dans l'approche de la mobilité au niveau de l'agglomération, ce qui transparaît dans le présent PA et qui devra être suivi d'actes forts et cohérents, notamment de la part des autorités.*

*Les objectifs relatifs aux indicateurs MOCA sont donnés au chapitre 2.5 (tableau 1, page 33). Ce dernier présente l'évolution de 2014 à 2022 ainsi que les objectifs à l'horizon 2040 ; une comparaison par rapport aux agglomérations de taille comparables est également donnée. Ici aussi, le SDM relève que les objectifs de l'agglomération sont très ambitieux.*

*Le SDM relève également que la première faiblesse relevée lors des ateliers participatifs est la part trop importante des déplacements réalisés en transports individuels motorisés (page 34) (SDM 24.10.2024).*

Les mesures relatives à la gestion du stationnement sur fond privé vont dans le sens d'un report modal. Elles pourraient être complétées par des mesures sur fond public et en matière de planification de l'électromobilité également. En outre, le concept de développement du réseau TP gagnerait à être précisé à terme avec des objectifs d'horaire cadencé.

[6] Nous saluons l'intégration de critères de « Coordination transports et urbanisation, tenant compte du paysage » dans les fiches de mesures. Toutefois, nous regrettons que les objectifs paysagers qui figurent dans la stratégie ne soient pas repris, par exemple :

- › En renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique, au travers de renaturations ;
- › En traitant les quatre unités paysagères fondamentales de manière différenciée et selon leur logique structurelle propre etc.

Nous rappelons que la Conception paysage cantonale, disponible sur le site du SDT, a été validée par le Conseil d'Etat en 2022 et que des objectifs de qualité paysagère sont formulés pour chaque type de paysage, voir aussi notre retour de préconsultation d'avril 2024 à ce sujet.

Les critères présents dans les fiches du PA5-PDi relèvent de la nature en ville. Des critères relatifs aux continuités de la charpente paysagère, du contexte paysager et du traitement des franges gagneraient à être ajoutés.

[7] Le SDT constate que les remarques formulées en avril 2024 lors de la préconsultation du dossier n'ont que partiellement été prises en compte. Nous rappelons ici les propositions d'adaptation qui permettraient d'améliorer le dossier :

- › Tous les documents : plusieurs termes sont utilisés pour faire référence à la charpente paysagère : structure paysagères, trame verte ou encore charpente paysagère. Nous recommandons de se référer au lexique de la Conception paysage cantonal qui utilise le terme Charpente. La charpente est constituée des trames verte et bleue.
- › Tous les schémas et cartes : Nous constatons que les schémas et cartes du PA4 étaient plus complets et précis, pour le détail voire remarques formulées par le SDT en avril 2024. Il serait opportun de maintenir le même niveau de qualité d'une génération à l'autre.
- › Volet Stratégique, 2.2 Principes de mobilité, enjeu: Renforcement de l'intermodalité : Ajouter la desserte compétitive des équipements publics
- › Volet stratégique, 2.4 Principes liés au paysage, enjeu : Préciser que les interventions doivent respecter la structure paysagère, mais qu'il s'agit aussi de la renforcer selon l'objectif 1 de la vision partagée de la Conception paysage cantonal « Consolider la charpente paysagère ». Cette objectif vise d'une part à mettre en réseau les milieux naturels et à améliorer la qualité paysagère de liaisons mobilité douce.
- › Volet stratégique, 3.3 Zones d'activités, Objectif 9 : Dans les zones d'activités d'importance régionales et locales : Ajouter "En mobilisant les réserves dans les secteurs déjà bâti".
- › Volet stratégique, 3.3 Zones d'activités, Objectif 10 : Sous « En générale » « En aménageant les franges en tenant compte du contexte paysager ».

[8] L'horizon de planification de toutes les mesures urbanisation, dont la mise en œuvre est conditionnée à la révision des PAZ/RCCZ, est à coordonner avec la date estimée d'entrée en vigueur des futurs PAZ/RCCZ.

### **Recommandations pour les planifications ultérieures**

[9] Selon la fiche C.5 « Agglomérations » du PDC, les PA sont mis en œuvre au travers des PDi. Ainsi, le PDi devrait servir de cadre stratégique et opérationnel au processus de planification continu des PA. Dans le sens de la remarque du SEN qui précède, mais aussi celles du SCPF qui demande de poursuivre les mesures de revitalisation des cours d'eau afin d'assurer les corridors biologiques, nous formulons les recommandations suivantes pour la structure des prochaines générations de PA-PDi :

- › Distinguer les mesures propres au PA, des autres mesures PDi qui traitent d'autres thématiques, par exemple le climat, la revitalisation des cours d'eau, la gestion des matériaux ou encore des SDA. Les mesures PDi s'inscriraient dans un horizon temporel

plus long et comme une tâche permanente. Ceci aurait pour avantage de ne pas perdre de vue les mesures qui ne débouchent pas sur des actions concrètes pour la prochaine génération de PA. Seules les mesures PA pourraient alors être soumises pour examen à l'ARE, tout en faisant référence aux autres mesures du PDi.

En outre, les tâches intercommunales en lien avec ses mesures ainsi que les délais et moyens (éventuels frais d'étude) gagneraient à être précisés.

## 2.2 Remarques sur le contenu du rapport

### 2.2.1 Volet explicatif

*Services s'étant prononcés SDT*

#### CONTEXTE ACTUEL ET GOUVERNANCE

#### [10] **Demande de complément**, 1.3.4 Rôle des échelons institutionnels :

Pour le Canton :

- › Ajouter que le Canton a la responsabilité de contrôler l'adéquation au cadre légal et réglementaire dans les différentes thématiques des PA et de garantir la coordination des procédures, en particulier des PAZ, des PDi et des projets de mobilité de sa compétence.
- › Préciser que le Canton veille à la coordination des projet et enjeux **cantonaux** qui ont des incidences sur le territoire du Chablais aggro.
- › Ajouter que le Canton intègre les orientations et les prescriptions du PDi dans ses instruments de planification

Pour les communes :

- › Ajouter que les communes intègrent les orientations et les prescriptions du PDi dans leurs instruments de planification

#### [11] **Demande de complément**, 2.2 Coordination avec les planifications cantonales, 2.2.2 Plans directeurs cantonaux, Le Plan directeur cantonal valaisan (PDC) : Selon la marche à suivre de la fiche **C.5** Agglomération : *Les communes mettent en œuvre les projets au travers des plans directeurs intercommunaux*. Cette information est à ajouter. Le PDi formalise le cadre stratégique et opérationnel qui engage le Canton et les communes à mettre en œuvre les PA et à adapter leurs instruments de planification en conséquence.

En outre, il serait opportun de faire référence à la fiche C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat qui fixent le cadre du dimensionnement de la zone à bâtir et mentionner que la conformité de la stratégie du PA5 pour les différentes thématiques, mobilité, urbanisation et paysage, nature et environnement est détaillée dans le volet stratégique.

En effet, le SDM relève dans son préavis du 24.10.2024 qu'un éclairage sur les fiches de la famille « D », mobilité, et les objectifs qui lui sont associées, ajouteraient un poids complémentaire à la thématique mobilité du PA5, dite thématique qui regroupe la majorité des mesures. Selon cette remarque, les fiches des familles « A » Agriculture, forêt, paysage et nature et « D » mobilité gagneraient à être mentionnées sans entrer dans le détail.

#### [12] **Demande de complément**, 2.3 Coordination avec les planifications intercantionales, 2.3.2 Autres politiques et stratégies cantonales : Le SDM demande *d'ajouter et de mettre en œuvre la Stratégie cantonale Mobilité douce 2040, adoptée par le Conseil d'Etat en janvier 2024*. (SDM 24.10.2024).

Concernant le Schéma de cohérence lémanique des transports, l'horizon de planification de la liaison entre les réseaux ferroviaires du Léman Express et de la Ligne Sud Lémanique (prolongation du RER Valais Wallis) est à ajouter.



- [13] **Demande de complément**, 2.4 Coordination avec les planifications régionales : le SDM (24.10.2024) demande les compléments suivant :
- 2.4 Coordination avec les planifications régionales (p.32)** : *il convient d'ajouter un sous-chapitre au sujet des plans sectoriels de mobilité douce cycliste quotidienne (PSMDCQ), en cours de développement sur le territoire valaisan. En ce sens il doit être fait mention du PSMDCQ actuellement en cours de finalisation dont le rendu de l'étude est prévu pour fin 2024. Le périmètre concerne le Chablais valaisan et intègre les communes de Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et St-Maurice, partenaires du projet d'agglo, ainsi que Troistorrens et Vérossaz ; le réseau d'infrastructures de mobilité cantonal fait également partie de cette planification.*
- 2.4.1 Rapport de la région de planification Ouest / CTSO (p. 32)** : *il est fait mention que « les Cantons planifient actuellement les mesures à présenter dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement PRODES 2040-45 qui devrait débiter en 2022 pour se terminer en 2026. Le canton du Valais a communiqué son intention d'inscrire la connexion de Monthey à la ligne CFF du Simplon ». Il convient de préciser qu'en cas de réalisation de ce projet, des conséquences en matière d'emprises seront inévitables pour permettre la mise en place d'infrastructures supplémentaires (voies, agrandissement de la gare de Monthey, etc...).*
- Ajouter également que le Canton de Vaud étudie, dans le cadre de sa vision ferroviaire 2050, le raccordement de Monthey à Bex par une voie métrique, lequel pourrait aussi figurer comme projet éligible au prochain programme d'aménagement ferroviaire PRODES 204X. La cohabitation de ces deux projets dans le périmètre de la gare de Monthey et en cours d'analyse.*
- [14] **Remarque pour la suite de la planification**, 2.5 Coordination avec les planifications communales : Afin de renforcer la visibilité du projet d'agglomération Chablais et sa mise en œuvre au sein des communes, la gouvernance au sein des communes et les interactions avec l'agglomération Chablais gagnerait à être formalisée par analogie à la Stratégie cantonale 2030 de la politique des agglomérations qui devrait être approuvée par le Conseil d'Etat prochainement.
- [15] **Demande d'adaptation**, 3. Rapport de mise en œuvre : En page 38, dernier paragraphe, adapter la phrase : Bien que les accords sur les prestations ne soient pas encore signés, plusieurs projets avancent et certains devraient démarrer dès la signature. Les accords seront signés au moment du dépôt du PA5. Il s'agit dans le rapport de mise en œuvre de mettre en évidence les mesures réalisées ou en cours.
- [16] **Demande de complément**, 3.1 Projets importants qui conditionnent la mise en œuvre : La carte des mesures impactées par les projets importants qui figurait dans le PA4 donnait une vue d'ensemble. Nous recommandons de l'ajouter dans le PA5.
- [17] **Demande de précision**, 3.2.4 Mesures dont l'horizon de concrétisation est repoussé : Préciser l'horizon de planification retenu pour les mesures PUM.10 et 11 dans le PA5.
- [18] **Demande de précision**, 3.3. Aperçu global de la mise en œuvre du PA2-3-4 : Expliquer le delta entre les figures 17 et 18. La figure 17 représente un état global de la mise en œuvre favorable alors que l'état de l'utilisation du cofinancement global ne l'est pas. Nous recommandons de rappeler que cela peut s'expliquer entre autre par le retard de mesures importantes comme mentionné au chapitre 3.2.5.
- [19] **Demande d'adaptation**, 3.5 Focus sur le PA3, p.50, première phrase. Certes le FORTA a été plébiscité en votation populaire, cependant nous suggérons de parler des fonds octroyés par la Confédération.
- [20] **Demande d'adaptation**, 3.6 Focus sur le PA4 : Adapter les commentaires relatifs à la signature des accords sur les prestations, voir aussi remarque [6].
- [21] **Remarque pour la suite de la planification**, 3.8 Mise en œuvre et controlling : Comme mentionné à la remarque [5], pour renforcer la structure de Chablais agglo, il serait important de préciser son rôle vis-à-vis des tiers. Les tâches de coordination pourraient lui être

formellement déléguées pour les mesures intercommunales, en outre d'autres tâches pourraient lui être attribuées.

## 2.2.2 Paysage et biodiversité

Services s'étant prononcés SFNP, SCPF, SDT

### DIAGNOSTIC

[22] **Légalité**, 4.3.3 Environnement : le SCPF demande dans son préavis du 7.10.2024 de :

- » Considérer les eaux (cours d'eau =rivières et canaux de plaine) comme des corridors biologiques importants notamment dans les EREs (espaces réservés aux eaux de surface) selon les objectifs environnementaux de l'OEaux ;
- » Poursuivre les projets de renaturations notamment dans les confluences avec le Rhône. (SCPF 7.10.2024).

Ces principes sont repris dans l'objectif 37 de la stratégie paysage et biodiversité. Ainsi, l'analyse doit montrer que la fonction des cours d'eau en tant que corridors biologiques a été prise en compte.

[23] **Légalité**, 4.3.4 Nature et biodiversité, Milieux naturels diversifiés : Le SFNP demande de

- » Reformuler les textes pages 157-158 en y apportant les précisions nécessaires concernant le bas-marais des Rigoles de Vionnaz, les zones de protection communale, et les numéros/noms des objets présents dans des inventaires fédéraux et cantonaux ;
- » Compléter les cartes avec les inventaires fédéraux et cantonaux (décisions cantonales de protection) ainsi que les zones protégées au niveau communal (SFNP 27.09.2024).

[24] **Demande de compléments**, 4.3.4 Nature et biodiversité, Milieux naturels diversifiés : Le SFNP demande de

- » Faire mention du projet d'infrastructure écologique (IE ; tâche cantonale en cours de réalisation sur demande de l'OFEV) (SFNP 27.09.2024).

[25] **Opportunité** : 4.3.4 Nature et biodiversité, au sens de la LCCHP et de la LcSP, le SCPF demande dans son préavis du 07.10.2024 que:

- » Le parc naturel régional du Trient qui a dépassé le stade de projet et le dossier soit intégré dans le projet d'agglo puisque la commune de Saint-Maurice a une partie de son territoire concernée par le parc.
- » Les infrastructures écologiques (projet en cours auprès du SFNP) soient intégrées au dossier.
- » La conservation d'espèces cibles indigènes et migratrices (mammifères, oiseaux, faune piscicole etc...) qui définissent également de par leurs besoins écologiques, les axes d'action à développer aujourd'hui, mais également demain pour garantir la conservation des espèces soit davantage intégrée. Des zones de transition doivent vraiment être développées entre les milieux naturels (forêts, prairies, milieux humides) et les zones agricoles et urbaines.

[26] **Demande d'adaptation**, 4.3.5 Dangers naturels, le SDANA demande de corriger la carte synoptique des dangers naturels et de modifier le chapitre des dangers géologiques en mentionnant que le danger élevé est présent.

[27] **Demande d'adaptation** : le SDANA propose

- » De modifier le titre « Mesures prioritaire du Chablais de la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône » par « Mesures liées à la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône »

- [28] **Opportunité :** le SCPF demande de mettre en évidence les éléments de corridors faunistiques supra-régionaux et leur trame cartographique soient mis en évidence également au chapitre IV, pour la référence voire leur préavis du 07.10.2024. Au minimum faire apparaître le corridor faunistique sur la carte stratégique paysage.

*Par exemple, il rend attentif que le corridor VS\_12-VD\_30 Mex pourrait faire l'objet d'une amélioration pour le futur et devrait être intégrés plus en avant dans la réflexion du PA5, car il est aujourd'hui perturbé et non fonctionnel (Bois-Noir : sous autoroute) et ce corridor est particulièrement important comme axes de liaison entre les deux rives du Rhône. Un projet de passerelle à faune par-dessus l'autoroute et le Rhône aurait tout son sens à l'échelle de l'agglomération (VS-VD).*

En complément, selon l'art. 18 LcPN « le canton et les communes, veillent, dans le cadre de l'aménagement du territoire et de leurs projets, au maintien de la diversité et de la mobilité des espèces ». Etant donné, que le passage à faune sous l'autoroute ne fonctionne pas, une mesure d'amélioration gagnerait à être étudiée dans le cadre du PDi – PA5 Chablais. Au plus tard, cette mesure devra être traitée dans le cadre de la RG PAZ/RCCZ de la commune de Saint-Maurice.

MESURES

- [29] **Opportunité :** 1.5 Evolution entre la 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> génération, Paysage, nature et environnement : Le SCPF rend attentif au fait que *les mesures planifiées de facto doivent également intégrer la biodiversité des espèces en même temps que la sauvegarde des biotopes. Il conviendra dès lors de préciser les mesures définies dans ce chapitre pour les objectifs : paysager, conservation de biotope naturels et conservation de la biodiversité des espèces (flore et faune).*

» *Contrairement à ce qui est noté dans le document, les cours d'eau et les EREs définis jouent un rôle essentiel de corridor faunistique et doivent être conservés comme un objectif important en sus des structures écologiques (en cours de réalisation) au sens de la LPN. En ce sens, le réseau hydrographique objet 6153.4.025 doit être développé dans le sens de la conservation des espèces piscicoles, mais également des espèces mammifères et oiseaux en lien avec la surface mouillée et des berges (ERE).*

Cette précision est à apporter sous l'objectif 35 dans chapitre 5.1 Paysage et biodiversité du volet stratégique, sous « le long des cours d'eau et sous l'objectif 37 afin de ne pas perdre cet objectif au sens de l'art. 18 LPN.

» *Objet 61543.4.028 doit intégrer les corridors faunistiques d'importance suprarégional en lien avec les exigences fédérales de l'OFEV. Le corridor faunistique est à représenter sur les cartes de synthèse et doit faire l'objet de fiches spécifiques.*

Selon la remarque [28], le corridor à faune VS\_12-VD\_30 Mex gagnerait à faire l'objet d'une mesure dans le cadre d'une planification ultérieure.

- [30] **Demande pour la suite de la planification:** Lors du développement des projets, le SFNP demande à ce que les nouvelles emprises sur l'aire forestière soient prises en compte dès le stade du choix de la variante afin de réduire au minimum les emprises sur l'aire forestière (SFNP 27.09.2024). Il sera précisé en introduction des mesures que les thématiques évoquées ainsi que leurs conditions de mise en œuvre seront prises en compte pour la suite de la planification.

- [31] **Demande générale pour la suite de la planification :** Le SDANA remarque que *les projets d'aménagement en cours de réalisation (Vièze) ou en cours d'étude (torrent du St-Barthélémy) ont comme objectif de réduire à terme, le risque sur les territoires de St-Maurice, Collombey-Muraz, Monthey et Massongex. Il sera pertinent d'intégrer ces aménagements dans la suite de la réflexion (SDANA 9.10.2024).*

[32] **Remarque générale pour la suite de la planification:** Le SFNP demande de coordonner avec eux les mesures nature/paysage lors de leur réalisation, afin qu'elles prennent au mieux en compte les objectifs relevés par le projet d'IE (SFNP 27.09.2024).

[33] **Légalité, demande de complément dans le PA5-PDi,** tableau de synthèse p.22 : Le SCPF demande d'ajouter un point sous intégration paysagère et préservation des espaces naturels, concernant la protection des espèces végétales et animales (au sens de la LPN et de la LcSP et de la LcSP). Ainsi, l'objectif 37 de la stratégie paysage et biodiversité doit être complété par « Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces végétales et animales, et renforcer leurs liaisons.

[34] **Demande de complément, Mesure NAT :** Le SCPF demande à ce que la conservation des espèces comme les oiseaux en lien direct avec les bâtiments soit également être prise en considération pour préserver à long terme les colonies (hirondelles, martinets noirs et à ventre blanc) ou planifier des mesures de compensation/intégration construction de nichoirs collectifs spécifiques.

*Ainsi, les buts et contenu de la mesure doit clairement être complété pour les aspects faunistiques. Pour le SCPF, des fiches techniques sur les mesures, objectifs, réalisation, entretien manquent au dossier pour pouvoir clairement identifier les sites d'actions et préciser sur cartographie les intentions du projet d'agglomération de 5e génération (SCPF 07.10.2024).*

La réalisation de ces fiches techniques et l'identification des sites d'action pourraient être une action concrète à mener à l'échelle intercommunale. En outre, elle permettrait de répondre à la mise en œuvre de la compensation écologique au sens de l'art. 18b LPN, voir remarque [2] du SAJ.

### 2.2.3 Environnement

#### ANALYSE DE LA SITUATION ET DES TENDANCES

[35] **Demande de complément,** :4.3.3. Environnement : Le SPT dans son préavis du 12.11.2024 fait remarquer que les objets soumis à l'OPAM ne sont que partiellement listés et demande de compléter la liste avec les éléments suivants : Entreprise SATOM, Entreprise Sunfire et les routes ou tronçon de grand transit.

### 2.2.4 Urbanisation

Services s'étant prononcés SDT, SETI, SPT, SEN, SEFH

#### DIAGNOSTIC

[36] **Demande de complément,** Chapitre 4.1.4 Densité actuelle et réserves, Mixité et densité : Préciser la source sur laquelle se réfère les valeurs de densité faible, moyenne et forte.

[37] **Demande de complément,** Chapitre 4.1.4 Densité actuelle et réserves, réserves en zone à bâtir :

**Pour la zone à bâtir dévolue à l'habitat,** les réserves sont à déterminer selon la méthode de calcul utilisée pour le dimensionnement (fiche C.1 du Plan directeur cantonale) et les données à jour transmises par le SDT pour le périmètre de l'agglomération, voir le chapitre « Réserves dans la partie valaisanne de l'agglomération » du PA4.

Un tableau de synthèse devrait représenter la capacité d'accueil à 15 ans, la croissance attendue à 15 ans. Un constat peut ensuite être établi entre la capacité d'accueil et de la croissance attendue selon les dernières projections démographiques, voir remarque [33].

Au dernier paragraphe de la page 73, la croissance estimée habitants et emplois ne correspond pas aux perspectives de croissances présentées dans le tableau 3, p. 64.

Pour **les zones d'activités**, les réserves en ZAE sont à mettre en perspective avec le scénario de croissance visé pour les emplois. Il est précisé que la future fiche C.4 en cours d'adaptation pourrait, le cas échéant, influencer les résultats.

Il serait judicieux d'interroger la place du chapitre 2.5 « Conformité aux exigences légales et aux planifications supérieures du volet stratégique. En effet, l'analyse gagnerait en cohérence si toutes les informations étaient regroupées dans le volet explicatif.

- [38] **Demande de complément**, Chapitre 4.1.7 Centres villes historiques et espaces publics : Dans les enjeux en page 92, nous recommandons de faire ressortir les constats en lien avec l'analyse de la qualité des espaces publics.

#### MESURES

- [39] **Opportunité**, toutes les mesures urba : Le SAJ relève que dans *la mesure où la jurisprudence exige que, que dans le cadre d'un plan de zone et d'aménagement, l'on montre comment, où et avec quels instruments la revalorisation écologique peut et doit se faire (arrêt du TF du février 2017 1C\_367/2016 c. 12.3), il serait inopportun, le cas échéant qu'un PDi fasse mention de mesures moins importantes que celle qui pourraient être requises dans un stade ultérieur de planification (PAZ/RCCZ)*. Il pourrait donc être ajouté à la fin de la liste des mesures sous la rubrique « Intégration urbaine et paysagère » : « d'éventuelles autres exigences en application de l'art. 18b al.2 LPN ».

*En outre, le titre « intégration urbaine et paysagère » pourrait être complété de la manière suivante « Intégration urbaine et paysagère, nature », pour le détail se référer préavis du 23.08.2024.*

- [40] **Remarque sur le contenu**, toutes les mesures urba : Nous saluons la précision des critères de coordination urbanisation-transport en tenant compte du paysage pour chaque fiche de mesure. Cela permet de rendre la mise en œuvre des principes stratégiques mobilité, paysage, nature et environnement plus concrète et de simplifier la reprise de ces critères dans les instruments de planification communaux.

Toutefois, les critères proposés relèvent plus de la nature que du paysage. Les principes paysagers relatifs à l'intégration paysagère de la stratégie paysage et biodiversité ne sont pas repris. Ils gagneraient à être précisés pour chaque PUM ou PAI afin d'assurer la cohérence entre stratégie et mise en œuvre, voir aussi remarque [8].

- [41] **Demande de complément** : Pour toutes les mesures situées sur les communes de Monthey et de Collombey-Muraz, ajouter le plan directeur mobilité, Citec, 2020

- [42] **Remarque générale** : Nous vous rendons attentifs à des incohérences entre les différents les périmètres à aménager en vigueur et l'emprise des sites stratégiques retenus. (Exemple PUM 14 : seul une partie du secteur à aménager en vigueur est concernée par la mesure, PUM 20 et PUM 23 : le périmètre avec plans spéciaux en vigueur ne correspond pas au périmètre retenu).

- [43] **Demande de complément** : Nous remarquons des changements de densité cible par rapport au projet PA4. Ces adaptations doivent être prises en compte dans l'ensemble des outils communaux. La cohérence devra être assurée. De plus, ces adaptations doivent être explicitées (hausse importante PUM 9 et PUM 10).

- [44] **Demande de vérification** : Nous remarquons également que dans les différentes mesures certaines affectations dites actuelles ne correspondent pas aux affectations en vigueur. Ces éléments doivent être vérifiés (PUM 10, tableau Affectation, nombre d'habitants et d'emplois où il est fait mention de « zone d'habitation de moyenne et faible densité » au lieu de « zone centre d'achat »).

- [45] **Demande de vérification** : La cohérence des densités ciblées, des habitants supplémentaires et des emplois supplémentaires dans l'ensemble des documents doit être assurée, notamment entre *la description des mesures*, la partie *Affectation, nombre d'habitants et d'emplois* et avec le *Tableau 4 : Potentiel d'accueil habitants- emplois par*

*commune* (VS) du document Volet stratégique /Stratégie urbanisation. (Exemple PUM 14 : 200 ha/emp par ha dans la description, 220 dans le paragraphe affectation, nombre d'habitants et d'emplois).

- [46] **Demande de compléments**, mesures URBA avec conflit OPAM : A ce stade de la planification, le SPT demande d'analyser la significativité du risque des mesures urbanisation avec les objets OPAM afin que leur faisabilité puisse être évaluée par les services cantonaux concernés, pour le détail se référer au préavis du SPT du 12.11.2024. Cette étape permet notamment d'identifier si une coordination entre l'aménagement du territoire et la prévention des accidents majeurs s'avère nécessaire dans la suite de la planification. **Demande d'adaptation** : PUM 9 « Semilles » : La notion de phasage a été supprimée par rapport au projet de PA4 sur ce secteur, vu le secteur et son emprise et les enjeux liés, cette précision doit être conservée.
- [47] **Demande de vérification et d'adaptation**, mesure PUM 11 « Arbignon » : Le périmètre ayant été revu, l'emprise brute doit être harmonisée dans l'ensemble du document. En effet, ce pôle d'urbanisation mixte ne peut plus avoir une emprise de 2.1 ha.
- [48] **Demande de vérification**, mesure PUM 12 « Clos-Donroux/ Gessimo » : Le périmètre a été revu et est désormais tronqué au nord. L'adéquation avec le périmètre figurant dans le projet de RG PAZ/RCCZ est à vérifier.
- [49] **Demande de vérification**, Mesure PUM.14 : Le SDM demande de *tenir compte du projet de raccordement de Monthey à la ligne du Simplon qui nécessitera des mesures d'infrastructures et dont l'étude préliminaire en vue de son inscription dans le prochain programme PRODES 204X est en cours et les résultats attendus pour mi-2025. Le périmètre de la gare devrait subir d'importantes modifications pour pouvoir accueillir des trains « grandes lignes ».* Ce projet fait partie de la Perspective RAIL 2050 de la Confédération communiquée à fin septembre 2024. De même, du côté TPC, un projet de nouvelle ligne à voie métrique entre Monthey et Bex est en cours d'étude (SDM 24.10.2024).
- [50] **Demande de vérification**, Mesure PUM.19 : Le SDM demande de *tenir compte du projet de raccordement de Monthey à la ligne du Simplon qui nécessitera des mesures d'infrastructures et dont l'étude préliminaire en vue de son inscription dans le prochain programme PRODES 204X est en cours et les résultats attendus pour mi-2025. Le périmètre de la gare devrait subir d'importantes modifications pour pouvoir accueillir des trains « grandes lignes ».* Ce projet fait partie de la Perspective RAIL 2050 de la Confédération communiquée à fin septembre 2024 (SDM 24.10.2024).
- [51] **Demande d'adaptation**, mesure PUM 23 « Les Iles » : La cohérence de la densité dans l'ensemble de la mesure doit être garantie, on mentionne une densité de 100 ha/emploi au niveau *du but et du contenu de la mesure* mais de 200 ha/emploi (IBUS 1.2) dans la partie *Affectation, nombre d'habitants et d'emplois*.
- [52] **Demande de vérification**, mesure PAI 4 : La fiche est à mettre à jour par la commune de Collombey-Muraz en fonction des études en cours.

A notre connaissance, le mandat d'étude pour le développement du site commence tout juste la phase de réalisation de scénarii de développement. Aucun scénario précis n'a encore été choisi par les mandants (Tamoil et Commune de Collombey-Muraz) ; pour l'instant, seul un diagnostic a été élaboré sur ce site.

Il est cependant possible d'affirmer que le site est inoccupé contrairement à ce qui est marqué page 192 et qu'il constitue une réserve stratégique d'intérêt cantonal. Un mandat d'étude est en cours pour élaborer des scénarii de développement qui permettront une planification cohérente du site.

- [53] **Légalité**, demande d'adaptation, PEP 4 : le SEN rappelle *qu'il est interdit de construire dans les zones S1 et S2 de protection des eaux, ainsi que dans les périmètres de protection des eaux (annexe 4 ch 222 et 223 OEaux).* La mesure PEP 4 Centre sportif sous le Scex n'est également pas conforme à l'OEaux et à la fiche E2 du PDC, car elle se trouve en zone S1 et

*S2 provisoire de protection des eaux des puits de la Croix*. Si ces conflits ne devaient pas être résolus dans le cadre du PA5-PDi, ils doivent être dûment indiqués dans le rapport et les restrictions nécessaires précisées dans les mesures proposées (SEN 26.11.2024).

- [54] **Remarque**, le SEN demande que les mesures PAI.3, PAI.4 et PAI.9 sur la commune de Collombey-Muraz mentionnent les risques en cas de remontée du niveau de la nappe, les restrictions liées, et l'interdiction de construire sous le niveau moyen de la nappe selon OEaux, pour le détail se référer au préavis du 26.11.2024 sous « Constructions en secteur Au dans la plaine du Rhône ». Il sera précisé en introduction des mesures que les thématiques évoquées ainsi que leurs conditions de mise en œuvre seront prises en compte pour la suite de la planification.
- [55] **Légalité**, demande d'adaptation, PAI 10, le SEN soulève que *la délimitation de la mesure PAI.10 Zone industrielle des Marais sur la commune de St-Maurice est non-conforme à l'OEaux et à la fiche E2 du PDC. En effet la zone industrielle concernée se situe en zone S2 de protection des eaux du puits du Marais*. Il rappelle qu'il est interdit de construire dans les zones S1 et S2 de protection des eaux, ainsi que dans les périmètres de protection des eaux (annexe 4 ch 222 et 223 OEaux). Le service ajoute que de *fortes restrictions pour les constructions s'appliquent dans les zones S3 de protection des eaux (annexe 4 ch. 221 OEaux; Instructions pratiques pour la protection des eaux souterraines (IP), OFEV 2004) et que ces restrictions doivent être prises en compte pour la mise en œuvre de la mesure PAI.10*. Si ces conflits ne devaient pas être résolus dans le cadre du PA5-PDi, ils doivent être dûment indiqués dans le rapport et les restrictions nécessaires précisées dans les mesures proposées, pour le détail se référer au chapitre « Zones de protection S des eaux souterraines » (SEN, 26.11.2024).

## 2.2.5 Mobilité

Services s'étant prononcés : SDM, SETI; SDANA

Globalement les remarques effectuées par le SDM lors de la pré-consultation en mai 2024 ont été prises en compte. Le contenu du PA5 est à adapter selon les remarques et charges complémentaires qui figurent dans le préavis du SDM du 26.07.2024.

### STRATEGIE

- [56] **Remarques générales sur le contenu** : Le SETI salue l'exigence de mise en place de plans de mobilité d'entreprises dans certaines zones à forte densité d'emplois, les projets de revitalisation de la ligne ferroviaire Sud-Léman et de connexion de la ligne du Tonkin avec le réseau Léman-Express qui paraissent de plus en plus urgents et nécessaires au bon fonctionnement économique du Chablais. En outre, ces projets permettront également de favoriser les accès depuis la plaine aux stations touristiques environnantes (Vallée d'Illeiez et Alpes vaudoises).
- Le besoin d'optimisation du transport ferroviaire de marchandise (fret), notamment par la création d'une liaison ferroviaire entre la zone d'activité d'Aigle et le PAD Tamoil, est également relevé comme important. En effet, cette mesure permettra de renforcer l'attractivité économique des zones d'activités situées aux abords du Rhône ainsi que de réduire les impacts du transport de marchandises sur le réseau routier.
- [57] Demande d'adaptation, Chapitre 4.1 « Transports publics (TP) » : Le SDANA demande de corriger le plan à la page 75. *En effet la desserte des transports publics entre Massongex et le domaine du Rhône à Bex n'est pas existante mais projetée (actuellement il existe uniquement une passerelle pour la mobilité douce). En coordination avec l'Agglo R3, le projet porte le remplacement de la passerelle existante par un pont mixte TP-MD (mesures PA5 P.MD.A.8) (SDANA 09.10.2024).*

## MESURES

[58] **Demande de complément**, Mesure MD en liaison MD St-Maurice-Rhône Massongex: Le SDANA demande :

- » Une coordination avec R3 est nécessaire (hydraulique et espace réservé aux eaux)
- » D'ajouter le SDANA et le DGE-Eau VD aux instances concernées.

### 2.2.6 Approvisionnement

*Services s'étant prononcés : SEN*

#### REMARQUES GENERALES

[59] **Opportunité pour la suite de la planification**, tout le document : Le SEN relève que ni le « volet stratégique », ni le « programme de mesures » du PA5-PDi Chablais ne détaille la gestion de l'eau selon la fiche E1 du Plan directeur cantonal (PDC). Une gestion globale des ressources en eaux, souterraines et de surface, sur le territoire de l'agglomération est à mettre en place conformément à la fiche E1 du PDC.

Ce sujet est mentionné par un des principes exposés dans le dossier remis, à savoir le développement « des instruments de planification territoriale spécifiques, en coordonnant les besoins des usagers pour garantir un usage durable des eaux souterraines (plan de gestion intercommunal de la nappe phréatique) » mais sans proposer d'actions concrètes.

Ainsi, le SEN demande d'intégrer les stratégies et marches à suivre en matière de gestion de l'eau et approvisionnement en eau dans le PA5-PDi, en utilisant les bilans établis dans les PAZ communaux, pour le détail voire préavis du SEN, gestion de l'eau, du 26.11.2024.

Concrètement, le SEN formule les demandes suivantes :

- » Les stratégies et marches à suivre en matière de gestion de l'eau et approvisionnement en eau devraient être complétées dans le PA5-PDi. Les fiches E1 « Gestion de l'eau » et E2 « Approvisionnement et protection des eaux potables » du PDC, la stratégie cantonale « Eau Valais » avec ses mesures, les bilans réalisés pour les PAZ communaux et les impacts prévus de la correction du Rhône devraient servir de canevas pour construire une coordination intercommunale concrète et définir des mesures permettant d'assurer à long terme la disponibilité et la qualité de l'approvisionnement en eau potable mais également pour les différents usages préalablement identifiés.
- » Afin de mieux comprendre la gestion de l'eau sur le territoire de l'agglomération et, le cas échéant, de l'améliorer globalement, il conviendrait d'établir un bilan de la gestion de l'eau. Ce bilan devrait intégrer les ressources en eaux de surface et souterraines disponibles pour la situation actuelle et future (à 20 ans). Le bilan devrait également identifier les besoins actuels et futurs (à 20 ans) ainsi que les usages multiples (p.ex. irrigation, hydroélectricité, enneigement artificiel, industrie, etc.) par zone d'alimentation. Un document permettant de faciliter la réalisation de ce bilan peut être demandé auprès du SEN ([sen-eaux-surface@admin.vs.ch](mailto:sen-eaux-surface@admin.vs.ch)).
- » Pour une meilleure compréhension du réseau hydrographique, ce bilan devrait être accompagné d'un schéma montrant les ressources en eau et les besoins en eau pour la situation actuelle et future par zone d'alimentation selon leur altitude.

Le bilan ainsi que le schéma permettront d'identifier les zones d'alimentation où la ressource en eau - souterraine et de surface - est assurée par rapport aux besoins et celles où la ressource en eau est critique, pour la situation actuelle et future.



[60] **Opportunité pour la suite de la planification**, tout le document : Le SEN demande de compléter et d'adapter le PDi comme suit :

- » Une actualisation des documents selon le contexte actuel en matière de gestion des déchets doit être fait (cf. DTA et DTB Champ Bernard, Lac des Chauderets, IVDM, etc.).
- » Une harmonisation des documents doit être réalisée (cf. numérotation des objectifs).
- » Les différents sites concernant le domaine des déchets minéraux (extraction/valorisation/dépôt définitif) doivent être clairement indiqués dans les documents, sous forme cartographique ou de liste afin que la problématique soit mieux appréhendée et davantage intégrée dans les mesures y relatives.
- » Le concept concernant les matériaux terreux et minéraux doit être précisé. Pour les sites de valorisation des déchets minéraux, il est également important que les communes réfléchissent à cette problématique dans le cadre de la révision de leur planification.
- » Un concept de gestion et d'élimination des espèces exotiques et envahissantes doit être intégré au PDi. Justification : PCGD 2024.

ANALYSE DE LA SITUATION ET DES TENDANCES

[61] **Demande d'adaptation**, 2.3.3 Autres politiques et stratégies cantonales : le SDANA fait remarquer que le document « Concept cantonal de gestion des matériaux pierreux et terreux » n'existe pas. Il sera établi une fois que la future loi sur les géoressources aura été élaborée et sera entrée en vigueur.

Le Plan de gestion des décharges et des installations de valorisation de déchets minéraux est par contre entrée en vigueur en 2024 est doit être ajouté.

[62] **Demande d'adaptation**, 4.3.3. Environnement, Déchets : Le SEN constate *qu'il est mentionné la décharge de Champ Bernard de cette façon : une décharge pour matériaux de type A et B est autorisée sur la commune de Massongex. Mais les données indiquées ne sont pas à jour ni précises. En effet, le site est en réalité sur les territoires des communes de Massongex et de Monthey. De plus, cette décharge est en activité depuis le premier trimestre 2022. Dans le secteur du projet d'agglomération, il y a d'autres sites de dépôt définitif de matériaux de type A, notamment le lac des Chauderets depuis l'été 2023. Tous les éléments doivent être actualisés.*

*Dans ce chapitre, il est aussi fait mention d'une étude stratégique pour l'identification d'un nouveau site de recyclage de matériaux de construction, mais sans donner davantage d'informations. Des éléments complémentaires doivent préciser ce document et sa concrétisation dans l'agglomération du Chablais, en mettant en parallèle les sites déjà existants d'installations de valorisation de déchets minéraux (IVDM) (26.11.2024). Pour la suite de la planification, les communes évaluent la pertinence de travailler à l'échelle intercommunale sur cette thématique.*

[63] **Demande de complément**, 4.3.6 Energie : le SEN formule les demandes et observations suivantes :

- » Les cartes cantonales d'admissibilité pour les sondes géothermiques verticales ([https://sitonline.vs.ch/environnement/eso\\_admissibilite\\_SGV/fr](https://sitonline.vs.ch/environnement/eso_admissibilite_SGV/fr)) et les pompes à chaleur (PAC) eau-eau ([https://sitonline.vs.ch/environnement/eso\\_admissibilite\\_PAC/fr](https://sitonline.vs.ch/environnement/eso_admissibilite_PAC/fr)) devraient être utilisées. Les géodonnées peuvent être téléchargées sous <https://open-data-sitvalais.hub.arcgis.com/maps/eso-admissibilite-svg/about> et <https://open-data-sitvalais.hub.arcgis.com/maps/eso-admissibilite-pac/about>.
- » Pour la géothermie profonde l'entrée de la commune de Lavey-Morcles dans le périmètre pourrait permettre l'ouverture d'une coordination intercommunale des besoins et des usages possibles des potentielles ressources. Les données sismiques sur la structure de la plaine du Rhône, son remplissage sédimentaire et ses failles, ainsi que les anomalies thermiques des eaux de la nappe suggèrent un potentiel, mais celui reste à prouver et à

localiser sur le terrain par une campagne de forages exploratoires (SEN, Planification énergétique et géothermie, 26.11.2024).

- [64] **Légalité**, 4.3.6 Energie : le SEFH souligne *qu'une analyse de la consommation annuelle de chaleur, d'électricité et de celle liée à la mobilité a été réalisée, ainsi qu'une analyse des ressources renouvelables exploitées et exploitables. Les résultats issus de cette dernière en lien avec l'électricité indiquent un potentiel hydraulique de 400 GWh/a pour Lavey et 75 GWh/a pour Massongex. Il paraît inadéquat d'attribuer ces productions aux communes car il s'agit de valorisation d'eaux cantonales (le Rhône) qui sert à l'approvisionnement du canton et du pays. En raison des objectifs de politique énergétique fédéraux et cantonaux, il est important que les communes cherchent à exploiter le potentiel des autres ressources renouvelables sur leur territoire pour couvrir autant que possible les besoins locaux.* Ainsi, le diagnostic est à compléter afin de réévaluer le potentiel photovoltaïque et éolien notamment, pour le détail se référer à leur préavis du 17.10.2024.

MESURES

- [65] **Demande de complément**, *Mesure ENE 2*: Le SEFH relève que le passage à l'électromobilité est identifié comme un levier pour diminuer les nuisances liées aux TIM (chapitre 2.5 [...] lacunes qui persistent [...] du volet stratégique). Par conséquent, le SEFH demande d'intégrer le passage à l'électromobilité au projet au vu du délai de mise en œuvre des mesures du PA5. Le SDT recommande d'ajouter dans les buts et contenu de la mesure un objectif relatif à l'électromobilité (voir norme SIA 2060). Une mesure relative à l'élaboration d'une stratégie de développement de l'électromobilité sur domaine public pourrait également être envisagée.

### 2.3 Conclusion

En conclusion, nous vous invitons à compléter et à adapter le dossier en fonction des remarques émises ci-dessus et des charges et conditions des Services consultés. Suite à ces adaptations, nous vous invitons à soumettre votre dossier au SDT, pour approbation par le Conseil d'Etat. Si les communes décident de ne pas intégrer une demande de complément ou une charge légale, ce choix devra être justifié ou le traitement de ces remarques renvoyé aux étapes de planification ultérieures.

C'est avec engagement que nous continuerons à vous accompagner dans la suite de vos démarches. Nous nous tenons à disposition, si dans l'intervalle et par la suite des séances doivent être organisées.

Nous vous adressons, Monsieur le Préfet, Madame la Présidente, Messieurs les Présidents, nos cordiales salutations.

  
**Adrian Zumstein**  
Chef de service

- Annexe**
- Préavis du SETI du 15.10.2024
  - Préavis du SPT du 11.12.2024
  - Préavis du SDM du 24.10.2024
  - Préavis du SFNP du 27.09.2024
  - Préavis du SDANA du 16.10.2024
  - Préavis du SCPF du 07.10.2024
  - Préavis du SEN du 26.11.2024
  - Préavis du SEFH du 17.10.2024
  - Préavis du SIP en attente
  - Préavis du SCA en attente

**Copie à** Administration communale de Collombey-Muraz  
Administration communale de Massongex  
Administration communale de Monthey  
Administration communale de St-Maurice

**Copie (par email) à SETI, SPT, SAJMTE, SDM, SPCR, SDANA, SFNP, SCPF, SEN, SEFH, SIP, SCA**