

# CHABLAIS AGGLO 5

PROJET D'AGGLOMÉRATION DU CHABLAIS  
PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL  
5<sup>E</sup> GÉNÉRATION

AIGLE · BEX · COLLOMBEY-MURAZ · LAVEY-MORCLES ·  
MASSONGEX · MONTHÉY · OLLON · ST-MAURICE

RAPPORT FINAL | JUIN 2025



# PRÉFACE



## *Chablais Agglo : l'unité au service de l'identité et de la durabilité*

Le projet Chablais Agglo incarne depuis plus de quinze ans une ambition commune : construire un territoire harmonieux et résilient. Aujourd'hui, dans le cadre de cette 5<sup>e</sup> génération de projet, cette dynamique s'intensifie avec l'intégration de deux nouvelles communes, Saint-Maurice et Lavey-Morcles. Leur arrivée marque une étape clé dans notre volonté de renforcer la cohésion des huit communes chablaisiennes et d'affirmer l'identité du territoire de l'Agglomération.

Plus que jamais, nous devons unir nos forces pour relever les défis de demain. L'aménagement du territoire, la mobilité, le paysage, l'énergie et bien d'autres enjeux nécessitent une approche concertée et une vision partagée. Ce dossier de 5<sup>e</sup> génération est ambitieux et s'inscrit dans la continuité de la vision et des efforts entrepris ces dernières années, tout en apportant des solutions innovantes pour façonner un avenir durable.

Ce travail collectif ne serait pas possible sans l'engagement des communes, des cantons et de l'ensemble des acteurs du territoire. Je tiens à remercier chaleureusement toutes celles et ceux qui contribuent à faire de Chablais Agglo un projet fédérateur et ambitieux.

Forger une unité, affirmer une identité : telle est notre mission pour les années à venir. Ensemble, poursuivons notre engagement pour concrétiser les mesures imaginées pour façonner un territoire plus fort, plus solidaire et tourné vers l'avenir.

Grégory Devaud  
Président du COPIL  
Chablais Agglo

# IMPRESSUM

Sous la responsabilité du  
COFIL de Chablais Agglo

Pilotage et élaboration  
Bureau d'agglomération

En collaboration avec  
Direction générale du territoire et du logement, Vaud  
Service du développement territorial, Valais  
Direction générale de la mobilité et des routes, Vaud  
Service de la mobilité, Valais  
Direction générale de l'environnement, Vaud  
Service de l'environnement, Valais

Experts et études thématiques  
Repetti Sàrl  
Nomad architectes Valais sàrl  
Citec SA  
Hintermann & Weber SA CBRE SA  
Effiteam sàrl

Contacts  
Chablais Agglo  
Place du Marché 1  
1860 Aigle  
agglo@chablais.ch  
<http://www.chablaisagglo.ch/>  
024 471 15 15

Imprimé par Imprimerie Montfort SA, Les Encrés, Monthey

# Structure et portée de Chablais Agglo 5

Le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération du Chablais, **Chablais Agglo 5**, est un document à vocation stratégique et opérationnelle. Il guide et oriente la stratégie de développement de l'agglomération.

Instrument de référence et de coordination, c'est un projet partenarial qui lie depuis 2011 les cantons de Vaud et du Valais, 8 communes (Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Lavey-Morcles, Massongex, Monthey, Ollon et Saint-Maurice) ainsi que l'association régionale Chablais Région autour d'une vision partagée, de stratégies sectorielles et d'un programme de mesures. Depuis 2023 et le démarrage de la 5<sup>ème</sup> génération de projet, deux nouvelles communes, Saint-Maurice et Lavey-Morcles ont rejoint le périmètre.

Le rapport final se compose de 3 documents :

- A – Le volet explicatif
- B – Le volet stratégique
- C – Le programme des mesures

## Le volet explicatif

Il décrit la démarche d'agglomération et présente le contexte de Chablais Agglo 5. Il contient une analyse de l'état actuel et des tendances et présente l'état de la mise en œuvre des projets d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération, 3<sup>e</sup> génération et 4<sup>e</sup> génération.

## Le volet stratégique

Il présente la vision d'ensemble et les objectifs de Chablais Agglo 5. Les stratégies sectorielles y sont présentées et traduites spatialement. Il comporte également la carte de synthèse.

## Le programme des mesures

Il constitue le volet opérationnel de Chablais Agglo 5 et décline les stratégies en mesures concrètes. Il priorise la mise en œuvre du projet.

Selon les Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), les volets explicatif et stratégique constituent la partie principale. Le programme de mesures correspond à la partie relative aux mesures. Les cartes sont intégrées tout au long du rapport et ne font pas l'objet d'un volet ad hoc.

Les huit municipalités de l'Agglomération ont validé le projet de PA5-PDi et autorisé sa mise en consultation publique qui a eu lieu du 1<sup>er</sup> au 30 mars 2025.

# Résumé

## Une histoire et un processus de projet complexe et enrichissant

Chablais Agglo est le projet d'agglomération du Chablais. Il rassemble huit communes valaisannes et vaudoises : Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Lavey-Morcles, Massongex, Monthey, Ollon et St-Maurice. Le périmètre VACo, qui détermine l'espace fonctionnel pris en compte dans le programme fédéral en faveur des agglomérations, comprenait jusqu'à récemment quatre communes (Aigle, Collombey-Muraz, Massongex et Monthey) ; il englobe maintenant Ollon et Bex ainsi que les deux nouvelles communes de Lavey-Morcles et St-Maurice. La Commune de Troistorrens, bien que faisant partie du périmètre VACo, ne fait pas partie du projet.

Chablais Agglo a déjà déposé trois générations de projet d'agglomération auprès des autorités fédérales. En 2011, le PA2 était le premier projet déposé : seules quelques mesures ont été retenues pour un cofinancement fédéral. En 2016, le PA3 a obtenu un cofinancement de l'ordre de 35% pour les mesures de mobilité. En 2021, le PA4-PDi a obtenu un cofinancement de 30% pour les mesures de mobilité.

En 2025, les autorités communales et cantonales déposent un projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5) pour le financement de nouvelles mesures. Le projet s'adapte aux directives fédérales révisées, mais surtout relève le défi de produire un projet de qualité, conforme aux exigences de l'aménagement du territoire, se basant sur les générations précédentes et améliorant les points faibles relevés par la Confédération, les cantons et les communes.

Pour la deuxième fois, le projet d'agglomération PA5 sera également un plan directeur intercommunal. Il renforce ainsi sa valeur de vision directrice pour les communes et cantons en s'inscrivant dans une procédure prévue par les législations des deux cantons (art. 20 LcAT et art. 20 LATC). La combinaison d'un projet d'agglomération et d'un plan directeur intercommunal permet d'enrichir le projet par les exigences formelles et légales requises pour chacun des deux outils, renforçant sa légitimité.

## Une situation favorable, appelant des améliorations dans tous les domaines

Le premier volet de ce document propose un état des lieux de l'agglomération du Chablais au travers des différents éléments qui le structurent et des enjeux auxquels il doit répondre.

Espace fonctionnel à cheval entre les Alpes et l'Arc lémanique, l'agglomération du Chablais est structurée en polarités distinctes avec des tailles variables. Les deux pôles principaux sont Aigle et Monthey. Ils concentrent un nombre d'habitants et d'emplois important mais aussi des infrastructures de transports nationales et régionales ainsi que des services qui desservent l'ensemble de la région. Chablais Agglo est organisée avec des pôles urbains en pieds de coteaux entourant une plaine agricole. L'agglomération demeure relativement peu dense par rapport à d'autres agglomérations comparables mais bénéficie de précieuses qualités patrimoniales et paysagères. Les zones d'activités industrielles, réparties sur l'ensemble du territoire, constituent un marqueur identitaire de l'agglomération et du tissu économique.

La mobilité est l'enjeu majeur au cœur du projet d'agglomération. Le système de transport global doit permettre de répondre aux attentes des habitants et usagers ainsi qu'aux besoins des pendulaires transitant par les gares et l'autoroute. La desserte en transports publics repose sur le réseau ferroviaire national complété par un réseau ferroviaire régional. La récente mise en service des bus d'agglomération permet de relier les différents territoires de l'agglomération aux gares. Les déplacements pendulaires piétons et cyclistes sont relativement faibles dans la répartition modale malgré le fort potentiel du territoire du Chablais. Les réseaux de transports publics et de mobilité douce doivent encore faire l'objet d'améliorations.

Le transport individuel motorisé reste le moyen de transport principal notamment pour ce qui est du trafic de transit dans les localités ce qui amène son lot de nuisances en termes de congestion, bruit et partage de l'espace public. La maîtrise du trafic notamment dans les centres urbains, reste un enjeu prioritaire. Cette situation est également liée à la position de Chablais Agglo qui draine les usagers des vallées latérales.

Chablais Agglo s'inscrit dans un paysage varié et omniprésent, alternant plaine agricole, coteaux et espaces boisés. La nature est un élément intrinsèque de l'agglomération organisée autour du Rhône et de ses affluents. Elle est néanmoins menacée par un développement de l'urbanisation et des infrastructures qui morcellent les terres agricoles par endroit, interrompant les liaisons biologiques et imperméabilisant encore d'avantage les sols. Bien que les composantes naturelles soient riches dans la trame de base, les milieux urbanisés sont pauvres en espaces naturels et insuffisamment résilients face au changement climatique. De plus, l'agglomération présente de formidables potentiels pour l'exploitation des ressources énergétiques locales et durables encore peu valorisées à l'heure actuelle.

### **Un projet de territoire basé sur l'identité et les qualités du Chablais**

Le PA5-PDi propose principalement de valoriser les structures existantes et de les renforcer. Ainsi, pour l'urbanisation, il s'agit essentiellement de développer l'urbanisation vers l'intérieur en identifiant des secteurs de densification stratégiques (appelés pôles urbains mixtes) dans chacune des polarités. Les densités projetées sont adaptées au tissu bâti existant et marquent une différence entre les typologies de communes. Chaque pôle urbain mixte est coordonné avec la desserte en transports publics et s'accroche au réseau de mobilité douce principal des voies vertes. A la périphérie du milieu bâti, certains terrains non construits sont rendus à l'espace agricole pour freiner l'étalement urbain.

La qualité du cadre de vie fait l'objet d'une attention particulière. Ainsi les qualités patrimoniales des centres sont préservées et valorisées. Le retour de la nature en ville est également promu par un traitement adéquat des franges urbaines et une augmentation de la biodiversité dans les espaces interstitiels. Enfin, le côté urbain des polarités principales est mis en valeur avec des propositions d'aménagements pour les axes principaux des centres-villes.

Concernant la mobilité, le système de transport est amélioré dans sa globalité par la création de plateformes multimodales qui permettent une meilleure mise en relation des différents modes pour les usagers. Ce système est complété par une intervention majeure en faveur de la mobilité douce. La mise en œuvre de mesures de mobilité douce doit permettre de favoriser les déplacements non motorisés. En effet, la topographie et le cadre paysager de l'agglomération sont propices aux déplacements piétons et vélos à l'intérieur de l'agglomération. Il s'agit d'optimiser à l'aide de nouveaux tracés.

Dans les centres de localités, la circulation est pacifiée par plusieurs mesures de mobilité permettant de réduire le trafic de transit et de pacifier les localités. Le stationnement fait également l'objet de mesures afin de mieux planifier l'offre et de pouvoir libérer l'espace public des véhicules stationnés au bénéfice de nouveaux aménagements participant à la qualité de vie dans les centres.

Les stratégies et mesures développées dans les domaines de l'urbanisation et des transports doivent déjà permettre d'améliorer sensiblement la qualité de l'environnement de manière générale. En effet, le morcellement des terres devrait diminuer avec une urbanisation concentrée. La pollution de l'air et les nuisances sonores devraient baisser avec les interventions sur le système de transport.

Par ailleurs, des interventions de renaturation de cours d'eau et la prise en compte des corridors biologiques dans le développement de nouvelles infrastructures participent à la préservation de la biodiversité, de même que la 3<sup>e</sup> correction du Rhône qui va sensiblement faire évoluer le cœur de la plaine du Chablais.

Des mesures sont également prises pour valoriser les ressources énergétiques et diminuer les besoins en énergie de l'agglomération. Il s'agit notamment d'interventions lors de la construction ou de la rénovation de bâtiments mais également l'optimisation des circuits courts entre producteurs et consommateurs d'énergie en particulier par les réseaux de chaleur et la mise en place de processus d'écologie industrielle.

L'ensemble de stratégies et mesures du PA5-PDi se rejoignent vers une meilleure adaptation au changement climatique. Cette approche globale est complétée par des mesures ciblées.

# Glossaire

AER	Activités économiques résidentielles
AEU	Activités économiques urbaines
AOMC	Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (TPC)
ARE	Office fédéral du développement territorial
BA	Bureau d'agglomération
CCDT	Concept cantonal de développement du Canton du Valais
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
Copil	Comité de pilotage
DGE	Direction générale de l'environnement
DGIP-AC	Direction générale des immeubles et du patrimoine, section archéologie cantonale
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes
DGTL	Direction générale du territoire et du logement Canton de Vaud
EPT	Equivalent plein temps
FORTA	Fond pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
GT	Groupe technique
IBAT	Inventaire fédéral des sites de reproduction de batraciens
IBM	Inventaire fédéral des bas-marais
ICFF	Installations commerciales à forte fréquentation
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels
IGT	Installation générant un trafic important
IHM	Inventaire fédéral des haut-marais
IMNS	Inventaire cantonal des monuments naturels et des sites
ISM	Inventaire fédéral des sites marécageux
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger
IVS	Inventaire fédéral des voies de communication historiques
IZA	Inventaire fédéral des zones alluviales
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (Vaud)
LcAT	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (Valais)
MD	Mobilité douce
MEP	Mandat d'études parallèles

MOCA	Monitoring et controlling des projets d'agglomération
OAT	Ordonnance sur l'aménagement du territoire
OCSP	Office cantonal de statistique et de péréquation du Valais
OFS	Office fédéral de la statistique
ORIF	Organisme de réinsertion sociale et professionnelle
OUmin	Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PAP	Procédure d'approbation des plans
PA-R3-VS	Plan d'aménagement de la 3e correction du Rhône
PDC	Plan directeur cantonal valais
PDCn	Plan directeur cantonal vaudois
PDi	Plan directeur intercommunal
PRODES 2035	Programme de développement stratégique de l'infrastructure
SSDA	Sites stratégiques de développement d'activités
SRGZA	Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (VD)
STAT VD	Statistique Vaud
STATPOP-VS	Statistique de la population Valais
TF	Tribunal fédéral
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
TPC	Transports publics du Chablais
VACo	Villes et agglomérations ayant droit aux contributions
ZAIC	Zone d'activité d'intérêt cantonal Valais

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