

# CHABLAIS AGGLO 5

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

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



## VOLET STRATÉGIQUE



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>VISION D'ENSEMBLE</b> .....	<b>1</b>
1.1	A QUOI RESSEMBLE LA STRUCTURE FUTURE SOUHAITÉE POUR LES TRANSPORTS ET L'URBANISATION, TENANT COMPTE DU PAYSAGE DE L'AGGLOMÉRATION ? .....	2
1.2	PROJET TERRITOIRE SUISSE .....	5
<b>2</b>	<b>BESOINS D'ACTION</b> .....	<b>7</b>
2.1	PRINCIPES D'URBANISATION .....	8
2.2	PRINCIPES DE MOBILITÉ .....	17
2.3	PRINCIPES LIÉS AU PAYSAGE, À LA NATURE, À L'ENVIRONNEMENT ET L'AGRICULTURE .....	29
2.4	SI L'ON SE FONDE SUR L'ANALYSE DE LA SITUATION ET DES TENDANCES, SUR LA VISION D'ENSEMBLE, SUR LES STRATÉGIES SECTORIELLES ET SUR LES MESURES DÉJÀ CONVENUES, QUELLES SONT LES PLUS GRANDES LACUNES QUI PERSISTENT ? QUELS PROBLÈMES FAUT-IL TRAITER EN PRIORITÉ ? .....	34
<b>3</b>	<b>STRATÉGIE URBANISATION</b> .....	<b>38</b>
3.1	MILIEU BÂTI .....	40
3.2	CENTRALITÉS .....	44
3.3	ZONES D'ACTIVITÉS .....	50
3.4	EQUIPEMENTS PUBLICS .....	54
3.5	CONFORMITÉ AUX EXIGENCES DES BASES LÉGALES ET AUX PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES .....	56
3.6	CENTRALITÉS VAUDOISES DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DU CHABLAIS .....	59
3.7	CENTRALITÉS VALAISANNES DU PROJET CHABLAIS AGGLO .....	62
3.8	SURFACES D'ASSOLEMENT .....	66
3.9	SYNTHÈSE DU POTENTIEL D'ACCUEIL HABITANT EMPLOIS .....	68
<b>4</b>	<b>STRATÉGIE MOBILITÉ</b> .....	<b>72</b>
4.1	TRANSPORTS PUBLICS (TP) .....	74
4.2	MOBILITÉ DOUCE (MD) .....	78
4.3	TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ (TIM) .....	82
4.4	INTERMODALITÉ .....	86
4.5	SÉCURITÉ ROUTIÈRE .....	90
4.6	TRANSPORT DE MARCHANDISES .....	93
4.7	CONFORMITÉ AUX EXIGENCES DES BASES LÉGALES ET AUX PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES .....	96
<b>5</b>	<b>STRATÉGIE PAYSAGE, NATURE ET ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>98</b>
5.1	PAYSAGE ET BIODIVERSITÉ .....	100
5.2	ENVIRONNEMENT .....	106
5.3	ÉNERGIE .....	109
5.4	CONFORMITÉ AUX EXIGENCES DES BASES LÉGALES ET AUX PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES .....	112
<b>6</b>	<b>COORDINATION URBANISATION ET TRANSPORTS</b> .....	<b>116</b>
<b>7</b>	<b>TABLEAU DES MESURES</b> .....	<b>119</b>
7.1	MESURES D'URBANISATION .....	121
7.2	MESURES MOBILITÉ .....	123
7.3	MESURES ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE .....	127
<b>8</b>	<b>INDEX</b> .....	<b>129</b>
8.1	INDEX DES FIGURES .....	130
8.2	INDEX DES TABLEAUX .....	130



# 1 VISION D'ENSEMBLE

## 1.1 A quoi ressemble la structure future souhaitée pour les transports et l'urbanisation, tenant compte du paysage de l'agglomération ?

À l'interface de l'espace métropolitain de l'Arc lémanique et des Alpes occidentales, Chablais Agglo occupe une position stratégique de relais entre les agglomérations lémaniques et les polarités alpines.

Agglomération atypique, structurée autour d'un cœur agricole avec plusieurs centralités hiérarchisées et multipolaires, Chablais Agglo est pensée comme un espace fonctionnel unique. Dans les polarités urbaines qui la composent, l'intensité et la densité sont renforcées, en particulier à proximité des nœuds de transports publics. Le développement se fait vers l'intérieur du milieu bâti et dans les zones à bâtir existantes.

Les qualités patrimoniales des cœurs de centralités sont préservées et valorisées, renforçant encore davantage leur attractivité comme espace public urbain. Pour participer à la qualité de vie dans les centres, les hyper-centres de localité sont pacifiés, diminuant les nuisances liées au trafic de transit.

La qualité paysagère est améliorée dans tous les territoires de l'agglomération. Dans le milieu bâti, l'effort est porté sur la qualité des espaces publics, sur la végétalisation et l'arborisation. Les espaces de transition entre milieu bâti et milieux ouverts agricoles, naturels ou forestiers sont aménagés avec soin. Le paysage de la plaine permet aux différents usages de cohabiter harmonieusement : production alimentaire, réseaux naturels, paysage diversifié, réseaux de mobilité, activités de détente.

Les nouvelles infrastructures intègrent les éléments paysagers fondateurs de l'identité du Chablais (le Rhône et ses affluents, la plaine, les cônes alluviaux et les coteaux et collines). Les trames vertes et bleues de l'agglomération connaissent une évolution majeure avec la 3<sup>e</sup> correction du Rhône. Les éléments naturels structurants sont préservés et améliorés (corridors biologiques, renaturation de cours d'eau).

L'ensemble des modes de transport doit s'imbriquer et fonctionner collectivement, chaque mode de transport étant complémentaire aux autres. Alors que les déplacements entre communes de l'agglomération sont privilégiés en transports publics (en premier lieu le ferroviaire, en second le réseau de bus d'agglomération), les déplacements intra-localités ou entre localités (ou zones d'activités) voisines sont favorisés en mobilité douce. Les gares sont les principales interfaces entre modes de transports. Elles sont réaménagées pour offrir des espaces et une accessibilité attractive pour tous les modes. Le réseau routier offre sécurité et attractivité pour les piétons et les vélos et pour prioriser les transports publics. L'accessibilité routière est maintenue mais structurée en peigne depuis les jonctions autoroutières pour le trafic entre polarités, en direction des vallées, du Valais central ou du bassin lémanique. Le trafic interne aux territoires urbanisés est réduit et canalisé, avec une priorisation des transports publics, des zones à vitesses modérées, des alternatives modales et des contraintes de stationnement mises en place (plus l'espace urbanisé est qualitatif et accessible en TP et en modes doux, plus le stationnement doit être réglé d'un point de vue tarifaire et quantitatif).

Les liens entre les centralités sont assurés grâce au développement de réseaux de transports publics et de mobilité douce structurants pour les déplacements du quotidien.

L'agglomération réduit fortement sa consommation d'énergies fossiles, afin de contribuer aux objectifs de réduction des émissions induisant le réchauffement climatique et de valoriser les ressources indigènes. Le parc immobilier est assaini énergétiquement et les nouvelles constructions sont conçues pour atteindre un standard de haute performance énergétique. Un ambitieux réseau thermique (chauffage à distance) est développé, valorisant la chaleur de l'incinération des déchets, les rejets industriels et le bois local. L'hydroélectricité est valorisée à toutes les échelles, complétée par une généralisation des toitures

solaires. La charge globale de mobilité individuelle motorisée est réduite et la part d'électromobilité augmentée.

La qualité de vie est placée au cœur des priorités. Le PA5-PDI s'inscrit dans une vision de développement durable, intégrant une amélioration générale de l'environnement naturel et urbain, une volonté d'adaptation au changement climatique, de transition énergétique, une économie dynamique, l'intégration sociale et la qualité de vie dans l'agglomération.

Suivant cette structure souhaitée, l'agglomération se donne pour objectif d'accueillir 12'500 habitants et 7'800 emplois supplémentaires. Cette croissance de 1.2% par an, respectivement 1.5% s'inscrit dans la continuité de la croissance démographique actuelle et dans une volonté de se maintenir et renforcer comme le principal pôle d'emploi régional.

Selon cette vision, les objectifs cibles en termes d'indicateurs MOCA sont les suivants :

#### Indicateurs MOCA

Les indicateurs MOCA (Monitoring et Controlling des projets d'agglomération) sont une aide à la définition de la vision et un outil de visualisation de l'efficacité des projets d'agglomération.

Le projet d'agglomération s'est fixé des valeurs cibles à atteindre en 2040 pour ces cinq indicateurs.

Monthey (périmètre VACo)	Éval. 2021/22	Cible 2040	Commentaire
MOCA 1 Part modale du TIM (en%)	78.2%	60%	La cible sur le périmètre de Chablais Agglo est de 60%. Amélioration TP et MD, harmonisation stationnement. A l'échelle du périmètre VACo, elle se traduit par une part modale entre 60 et 65%.
MOCA 2 Sécurité routière (Nb d'accidentés/1000 pers.)	1.79	1.2	Sécurisation des principaux points noirs et réduction du trafic
MOCA 3 Répartition des habitants par classe de desserte TP (Cat A+B)	32.3%	35-40%	La cible sur le périmètre d'agglomération est de 43% (41% en 2022). Accueil des nouveaux habitants en priorité dans les secteurs bien desservis et amélioration de la desserte. A l'échelle du périmètre VACo, elle se traduit par un objectif entre 35 et 40%.
MOCA 4 Répartition des emplois par classe de desserte TP (Cat A+B)	41.4%	41-42%	La cible sur le périmètre d'agglomération est de 45% (comme aujourd'hui). Une grande partie des emplois reste en qualité de desserte moyenne. A l'échelle du périmètre VACo, elle se traduit par un objectif de maintien du taux actuel.
MOCA 5 Densité (habitants et emplois par hectare de zone d'habitation, mixtes et centrales)	50.3	55-60	La cible sur le périmètre d'agglomération est de 82 habitants et emplois par ha (77 aujourd'hui). L'augmentation des habitants

			et emplois prend place dans les zones à bâtir existantes. A l'échelle du périmètre VACo, elle se traduit par un objectif entre 55 et 60%, alimenté par la densification de l'agglomération et quelques dézonages hors agglomération.
--	--	--	--

***Les changements par rapport au PA2, au PA3 et au PA4 figurent dans le chapitre « Besoins d'action ».***

## 1.2 Projet territoire suisse

Le PA5-PDI participe aux stratégies émises par le Projet Territoire Suisse, notamment sur les aspects suivants :

### **Stratégie 1 : Mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et des communes**

Chablais Agglo participe à la diversité géographique de la Suisse par sa position pivot entre l'Arc lémanique et les Alpes, mais également par sa structure polycentrique, reposant sur un espace agricole et paysager généreux, atypique pour une agglomération. Reconnue comme un pôle industriel majeur dans le tissu romand mais également suisse voire international, l'agglomération vise à valoriser et développer encore d'avantage cette caractéristique qui constitue un marqueur fort de son identité.

### **Stratégie 2 : Mettre en valeur le milieu bâti et les paysages**

Une urbanisation strictement contenue et des pôles de densification ciblés dans les centralités sont les éléments de base qui constituent la vision d'ensemble de Chablais Agglo. Ce socle permet de réduire la consommation du sol, la demande en équipements, l'impact sur l'environnement mais également sur le paysage. Ce dernier fait partie intégrante de l'identité de Chablais Agglo, avec des espaces paysagers distincts qui structurent l'agglomération et lui apportent une qualité de cadre de vie à préserver. A cela s'ajoute l'attention particulière que le PA5-PDI prête à la qualité du milieu bâti, la nature en ville et le patrimoine bâti.

### **Stratégie 3 : Coordonner transport, énergie et développement territorial**

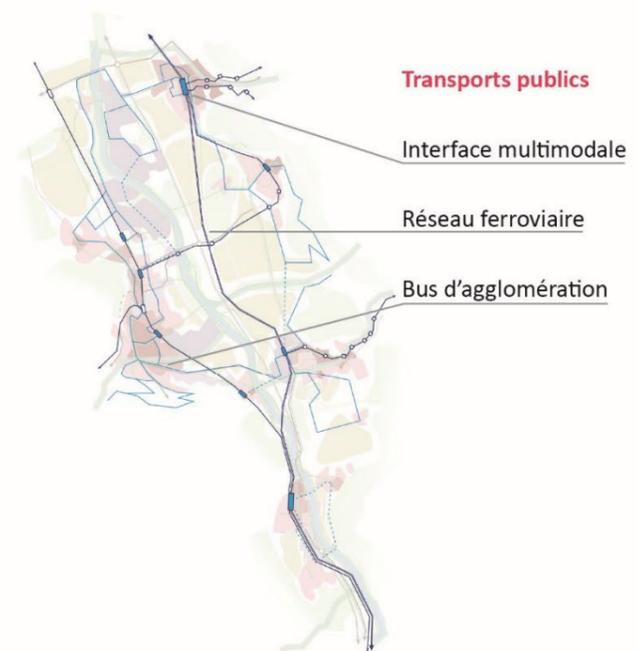
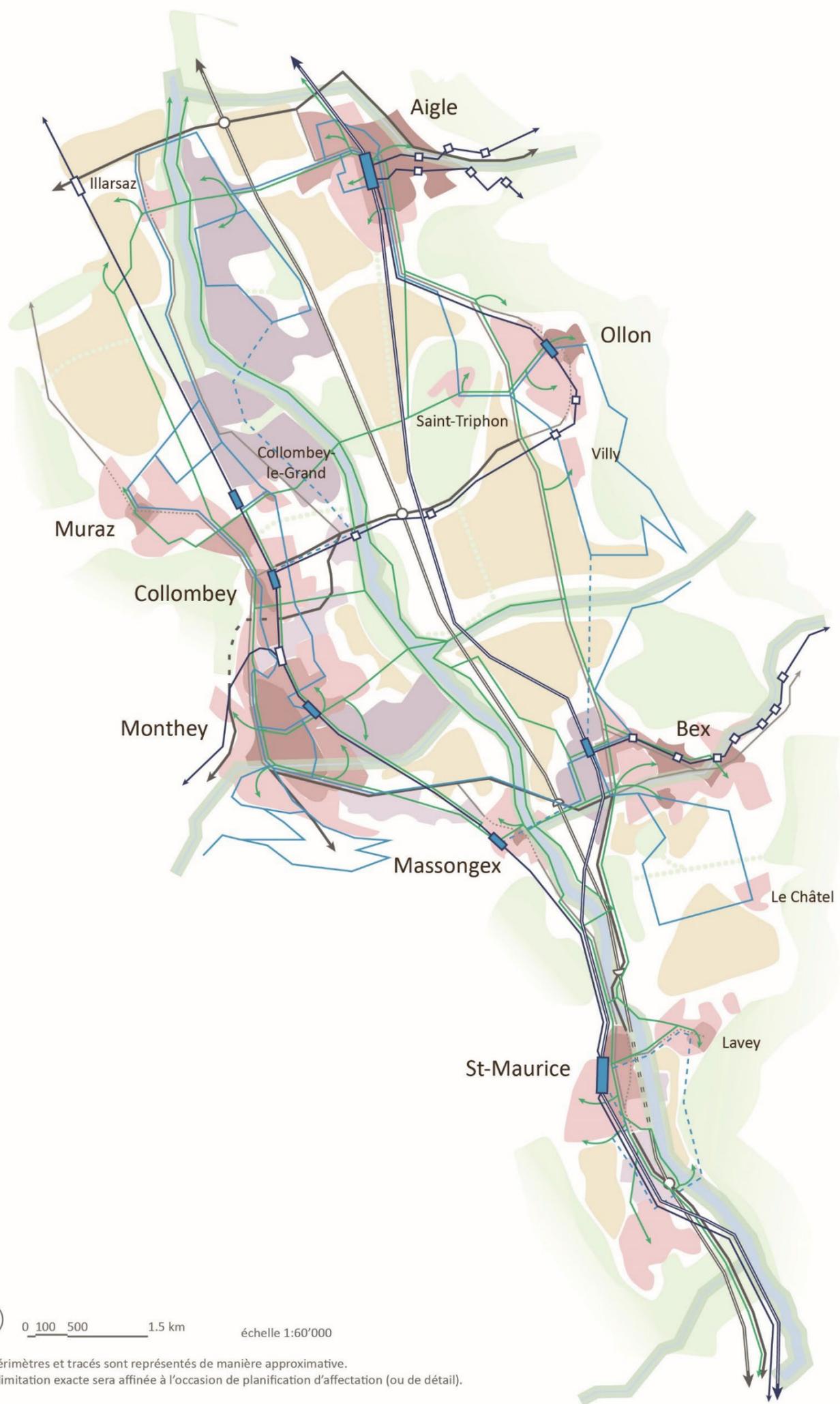
La coordination entre urbanisation et transport est l'élément central du programme en faveur des agglomérations. Pour le PA5-PDI, cette coordination est au cœur des intentions de développement. Ainsi, toute nouvelle infrastructure, nouveau quartier ou nouvel équipement est desservi par les transports publics et/ou le réseau de mobilité douce. De plus, des solutions pour développer et coordonner davantage le système de transports publics avec les autres modes de déplacement font le lien entre les différentes stratégies sectorielles liées à la mobilité. Ces solutions tiennent compte de la mobilité interne à l'agglomération, mais également de la mobilité quotidienne et touristique en direction des coteaux.

Depuis la 4<sup>e</sup> génération, le projet intègre également une stratégie énergie ambitieuse qui vise à une diminution de la consommation, ainsi qu'à une transition énergétique pour un approvisionnement durable. Chablais Agglo comprend de formidables potentiels dans ce domaine qu'il s'agit de développer ou d'optimiser.

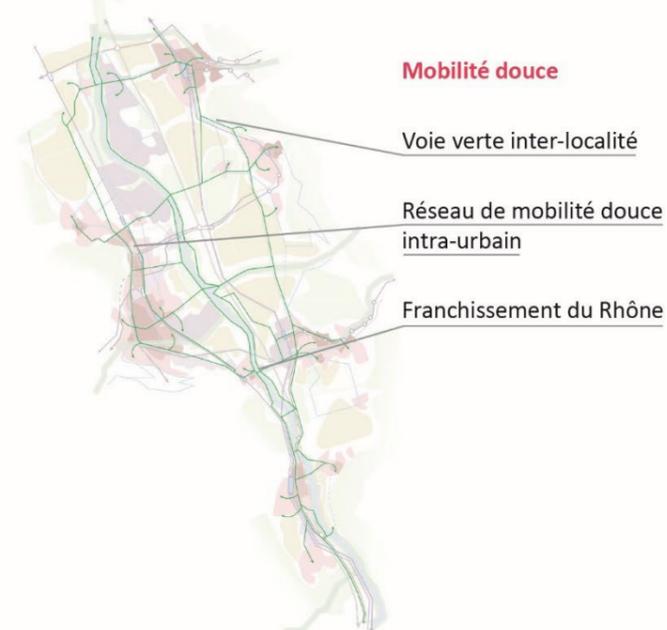
La conformité aux planifications supérieures est traitée pour chaque stratégie sectorielle dans les chapitres suivants.

# CHABLAIS AGGLO

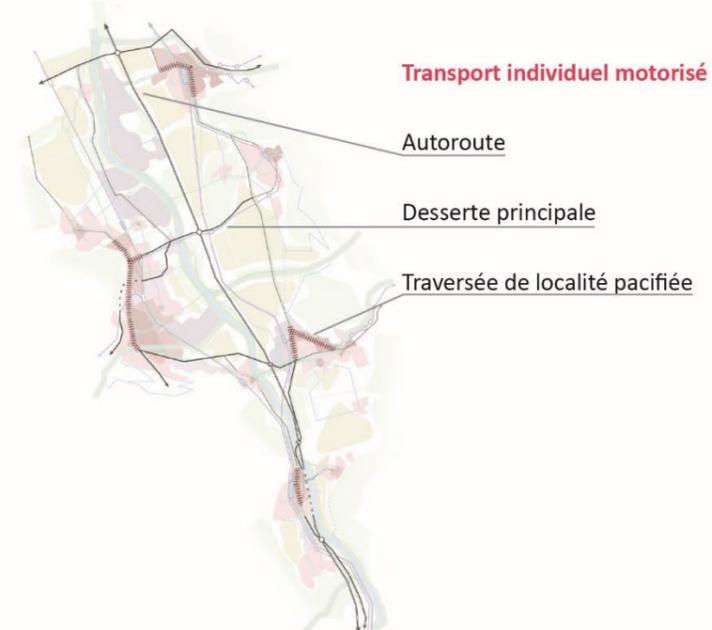
Vision d'ensemble PA5



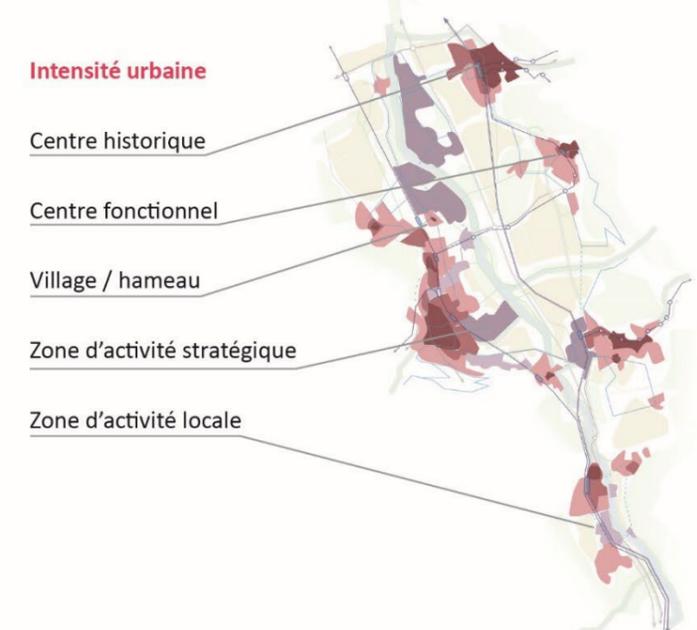
- Transports publics
- Interface multimodale
- Réseau ferroviaire
- Bus d'agglomération



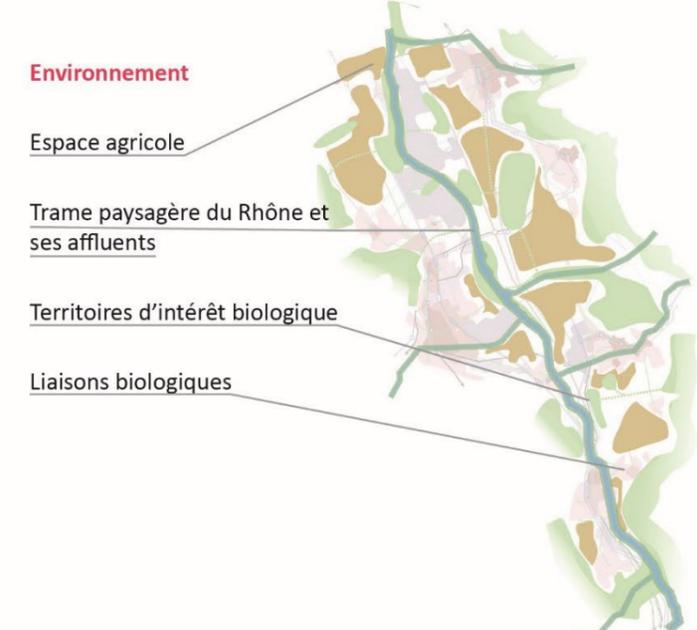
- Mobilité douce
- Voie verte inter-localité
- Réseau de mobilité douce intra-urbain
- Franchissement du Rhône



- Transport individuel motorisé
- Autoroute
- Desserte principale
- Traversée de localité pacifiée



- Intensité urbaine
- Centre historique
- Centre fonctionnel
- Village / hameau
- Zone d'activité stratégique
- Zone d'activité locale



- Environnement
- Espace agricole
- Trame paysagère du Rhône et ses affluents
- Territoires d'intérêt biologique
- Liaisons biologiques

0 100 500 1.5 km échelle 1:60'000

Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative. La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planification d'affectation (ou de détail).

## 2 BESOINS D'ACTION

Le volet explicatif a permis d'établir un état de la situation et une analyse des tendances actuelles pour l'agglomération. La conclusion de cette partie a étayé les forces et faiblesses de l'agglomération selon les dernières données disponibles et les enjeux auxquels il s'agira de répondre. A la suite de cela, le volet d'état de la mise en œuvre a permis d'évaluer quelles sont les mesures à renforcer, modifier, ou abandonner. Le croisement des éléments saillants de ces deux parties fait ressortir les éléments et enjeux à traiter en priorité dans le PA5. Il s'agit des problèmes persistants que rencontre l'agglomération mais également des atouts qui lui sont propres et qui présentent un potentiel de valorisation.

## 2.1 Principes d'urbanisation

### Besoin d'action : Urbanisation vers l'intérieur

Entre 2015 et 2022, la population de l'agglomération est passée de 52'077 à 56'336 habitants<sup>1</sup>, soit une croissance annuelle moyenne de 1.2%. En 2020, le nombre d'emplois est de 25'919 correspondants à 21'035 EPT. L'emploi est stable (croissance annuelle de 0.1% entre 2015 et 2020). L'agglomération présente aujourd'hui 0.46 emploi par habitant ou 0.38 EPT par habitant. 71% des emplois sont dans le tertiaire, 27% dans le secondaire et 2% dans le primaire. Pour l'agglomération, le problème à traiter est d'accueillir la croissance de la population et des emplois dans les centres, autant que possible proche des gares. Les activités peu compatibles avec l'habitation sont à accueillir dans les zones d'activités où le problème à traiter et d'assurer une desserte efficace par tous les modes.

A l'horizon 2040, l'agglomération se donne pour objectif d'accueillir 12'500 habitants supplémentaires, soit une croissance annuelle moyenne de 1.2% dans la continuité de la croissance actuelle. La croissance se fait dans l'ensemble du tissu bâti, par une mobilisation des réserves en zone à bâtir. Les secteurs proches des centres et des gares sont les plus denses, la densité diminuant en périphérie. Les principales réserves, friches et surfaces sous-utilisées sont traitées sous forme de pôles d'urbanisation mixtes, qui présentent les meilleurs potentiels de densification et permettent d'accueillir un tiers de la croissance sur des PUM représentant 4% des zones d'habitation et mixtes.

A l'horizon 2040, l'agglomération a pour objectif d'accueillir 7'800 nouveaux emplois, soit une croissance annuelle moyenne de 1.5%. Cet objectif élevé vise à retrouver 0.50 emploi par habitant, comme aujourd'hui. Il passe par des projets ambitieux de développement des zones d'activités stratégiques existantes centrés sur les activités secondaires, par la valorisation de la friche de l'ancienne raffinerie et par le développement de quartiers mixtes dans les centres pour le tertiaire et le secondaire léger.

Les pôles urbains mixtes (PUM) sont des secteurs de requalification urbaine situés proches des centralités principales et biens desservis par les transports publics (majoritairement autour des gares). Ils ont une surface totale de 50.6 ha. Ces PUM ont le potentiel pour accueillir 6'900 nouveaux habitants (3'460 à 2040) et 4'650 nouveaux emplois (1'650 à 2040). Ils constituent une réponse forte au besoin d'urbanisation vers l'intérieur.

Les pôles urbains mixtes sont complétés par les secteurs de densification douce, la mobilisation des réserves en zones à bâtir et par les pôles d'activités industriels.

<sup>1</sup> Source Service de la statistique et de la péréquation VS et Statistiques Vaud.

Le développement de l'urbanisation proches des gares est cohérent avec les générations précédentes du projet d'agglomération. A chaque génération, un effort est fait pour développer des pôles urbains mixtes à proximité des gares.

Le développement urbain se fait en priorité vers l'intérieur du milieu bâti, exclusivement dans les zones à bâtir existantes. Il induit une préservation des surfaces d'assolement et du paysage. Il implique une densification du milieu bâti qui permet une efficacité des équipements et des réseaux de desserte des transports publics et des modes doux. Il est accompagné d'une amélioration de l'environnement urbain, en particulier dans les secteurs fortement exposés au bruit routier.

**Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Des territoires de projets priorités pour l'accueil de nouveaux habitants.
- ✓ Une urbanisation strictement contenue.
- ✓ Une densification ciblée, respectueuse du cadre de vie et du paysage.
- ✓ Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics.
- ✓ Des interventions respectant la structure paysagère.
- ✓ Des espaces bâtis et une gestion globale du paysage atténuant les effets du réchauffement climatique.
- ✓ Une amélioration de la qualité des franges urbaines.

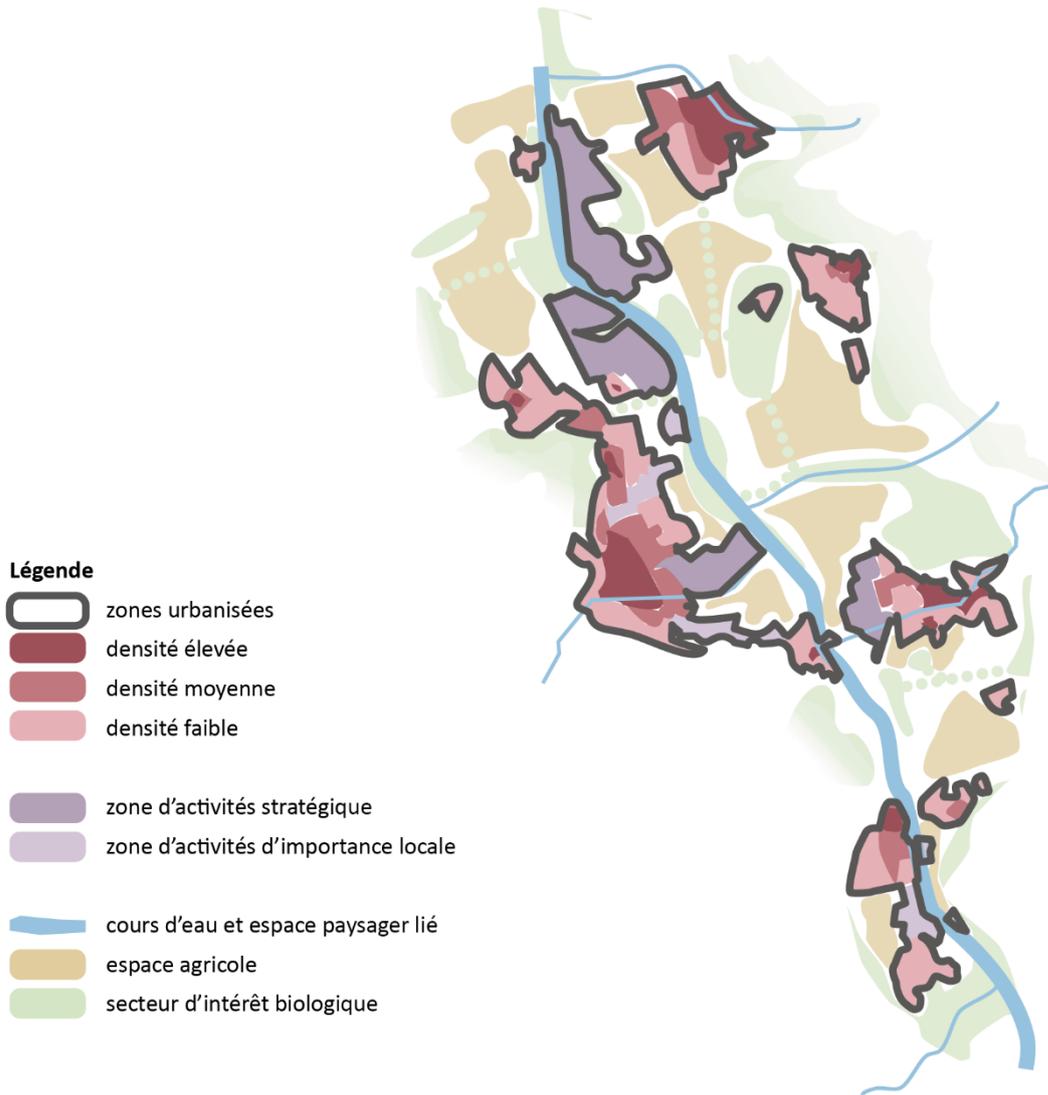


Figure 1 : Prioriser le développement urbain vers l'intérieur

### **Besoin d'action : Ville des 15 minutes et révélation de la qualité du cadre de vie des centralités**

L'agglomération est un réseau de centralités, qui offrent des équipements, des commerces et des services de proximité à quelques centaines de mètres au plus de la quasi-totalité des habitations. Les centralités de l'agglomération sont des milieux bâtis relativement denses qui concentrent l'essentiel des services, commerces, activités culturelles, espaces publics et interfaces de transports publics. Elles présentent également des qualités patrimoniales fortes. Les centres et les secteurs proches des centres et des gares sont les plus denses. La densité diminue dans les quartiers plus éloignés des centres et des gares, alors que les quartiers plus périphériques restent de faible densité.

Les centralités présentent des qualités et une attractivité inégales, liées à leur contextes propres et aux politiques publiques précédentes. Le problème à traiter est d'améliorer l'attractivité des centres et les parcours de mobilité douce reliant les centres à leurs aires d'influences, tout en évitant de développer de nouvelles centralités commerciales en périphérie.

Pour limiter les nuisances qui impactent sur la qualité de vie, l'agglomération se donne comme objectif de mieux structurer son territoire. Elle différencie les polarités denses et largement équipées de services, la première couronne plus résidentielle et les espaces périphériques moins denses et veille à la qualité de l'urbanisation dans chacun de ces espaces.

Le développement urbain doit être accompagné d'un maintien de la structure urbaine, avec ses centralités principales et secondaires qui continuent à concentrer l'offre en services et commerces dans un environnement urbain attractif et apaisé. Le renforcement des centralités doit se faire dans le respect de leur importance respective et de la mixité des usages, en passant par l'aménagement de l'espace public, par le renforcement des îlots de verdure et de la nature sur fonds privés et publics et par la préservation des secteurs patrimoniaux. La qualité des centralités principales est renforcée par l'aménagement de boulevards urbains comprenant une cohérence des fronts bâtis, des rez-de-chaussée actifs et d'autres éléments amenant de l'intensité d'urbaine sur ces axes.

L'amélioration de la qualité de l'urbanisation passe par des espaces publics de qualité, par des avenues vertes partagées, par la préservation du patrimoine bâti, par l'amélioration de la qualité de l'urbanisation. Ces stratégies se transcrivent dans les mesures de quartiers urbains et de réaménagements de routes ou voies vertes.

Le développement des polarités est cohérent avec les générations précédentes du projet d'agglomération. A chaque génération, un effort est fait pour renforcer l'attractivité des centralités.

En priorité, les centralités et leurs aires d'influence doivent offrir des itinéraires attractifs et sûrs pour la mobilité quotidienne. Dans et autour des centres, les déplacements à pied, à vélo et autres modes doux doivent être absolument favorisés, pour toutes les générations.

Ce développement urbain vers l'intérieur est accompagné d'un effort sur la qualité de l'urbanisation, passant par la promotion de la mixité, la mise en valeur du patrimoine bâti, la qualité des espaces publics, la qualité des rues, l'arborisation et la végétalisation. La qualité de l'urbanisation est centrale pour l'attractivité des centres et leur vitalité.

Le renforcement des centralités doit s'accompagner d'une réduction du trafic de transit, d'un réaménagement des traversées de localités et d'un renforcement des interfaces modales. Il est également complémentaire de l'urbanisation vers l'intérieur, de la nature en ville, la qualité énergétique et de l'amélioration de l'environnement urbain (limitation des nuisances, lutte contre les nuisances).

**Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Des installations à forte fréquentation à intégrer dans les centres urbains.
- ✓ Une mise en valeur du patrimoine bâti dans les espaces urbains.
- ✓ Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives à la voiture, la qualité urbaine et la nature en ville.
- ✓ Une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération et respectueuse de la santé de ses habitants.
- ✓ Une densification ciblée, respectueuse du cadre de vie et du paysage.

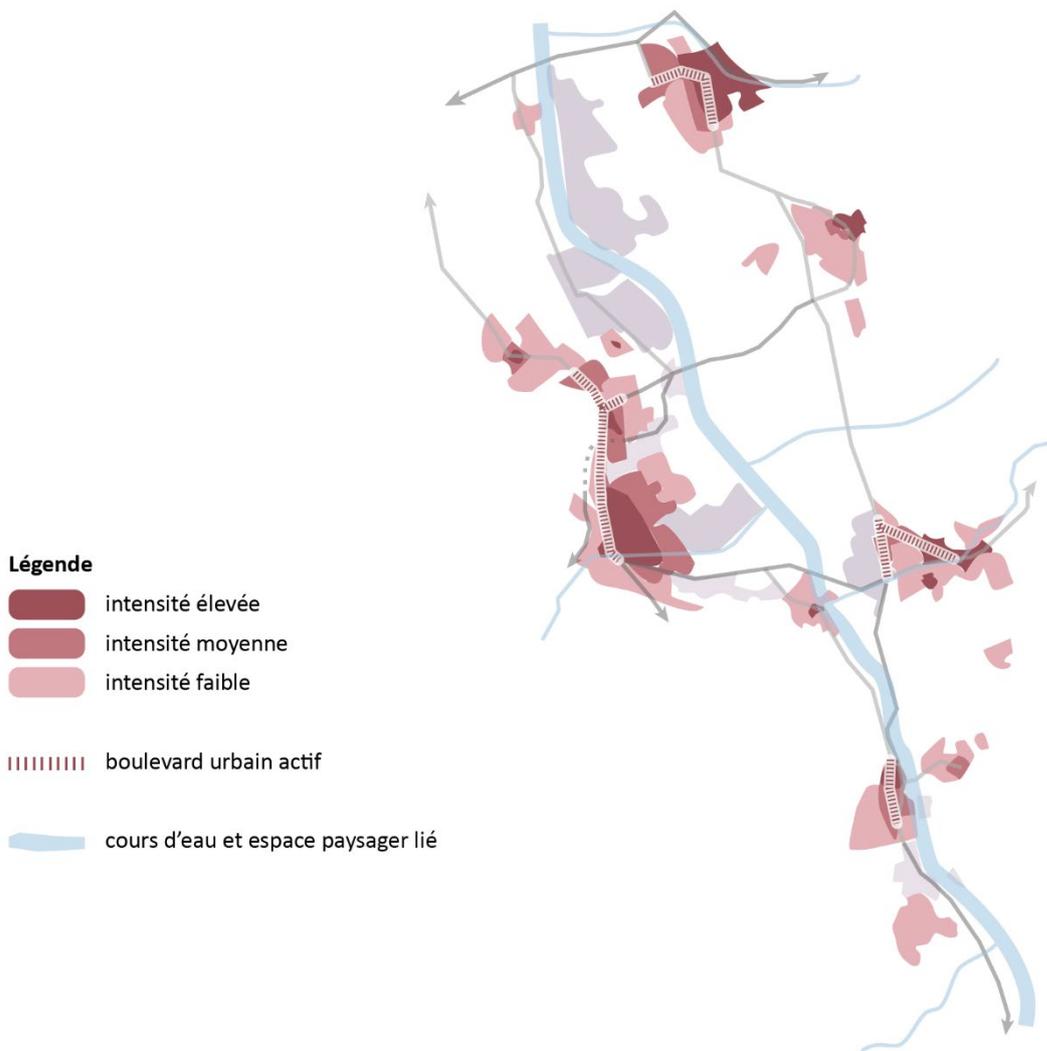


Figure 2 : Intensité urbaine

### **Besoin d'action : Optimisation des équipements publics**

Ecoles, équipements de santé, administratifs, sociaux, sportifs, culturels et autres équipements publics sont essentiels au développement de l'agglomération et à l'animation urbaine. Ils sont des nœuds de la mobilité quotidienne et des symboles de la politique publique. Les équipements publics sont souvent au cœur de la ville, le problème à traiter étant d'améliorer l'attractivité et la sécurité des parcours pour toutes générations. Pour les équipements d'importance communale ou régionale, une desserte efficace en transports publics est incontournable.

La problématique des équipements publics est un nouveau besoin d'action, qui n'était pas traité spécifiquement dans les générations précédentes du projet d'agglomération.

Concernant les équipements publics à forte fréquentation (écoles, centres sportifs, etc.), l'objectif est un raccordement de qualité aux réseaux de mobilité douce et de transports publics. L'emplacement des nouveaux équipements a une portée stratégique. L'agglomération doit en priorité pacifier les abords des écoles, qui est un enjeu important de qualité du cadre de vie et de sécurisation des usagers impliquant une optimisation du stationnement ainsi que des aménagements des voies de circulation.

Les équipements publics jouent également un rôle symbolique important. Les constructions et aménagements doivent être exemplaires en favorisant la qualité architecturale, l'assainissement énergétique, la végétalisation, l'arborisation et la nature en ville, tout en s'intégrant dans une charpente paysagère et fonctionnelle cohérente.

Certains grands équipements publics sont situés en périphérie du milieu bâti, notamment les centres sportifs. Pour ce type d'équipement, le raccordement aux transports publics et aux réseaux de mobilité douce est également à assurer dans les meilleurs délais.

Une attention particulière doit également être apportée à la transition entre les milieux agricoles / naturels et la zone urbaine par un traitement qualitatif des franges.

#### **Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Une urbanisation strictement contenue.
- ✓ Des installations à forte fréquentation à intégrer dans les centres urbains.
- ✓ Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives à la voiture, la qualité urbaine et la nature en ville.
- ✓ Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics.
- ✓ Des interventions respectant la structure paysagère.
- ✓ Une amélioration de la qualité des franges urbaines.

### Besoin d'action : Attractivité des zones d'activités

L'agglomération est un bassin d'emploi régional. Elle emploie les habitants de l'agglomération, des vallées avoisinantes et de la France voisine. Si l'agglomération présente un ratio habitant emploi relativement équilibré de 0.46, elle s'inscrit dans une région au ratio déficitaire (environ 0.4 pour les districts de Monthey, Saint-Maurice et du Chablais), si bien qu'une partie importante de la population va travailler dans les régions voisines, principalement de la Riviera et de Lausanne.

Considérée dans son ensemble, l'agglomération est actuellement un pôle d'activités industrielles et artisanales. Elle compte 27% d'emplois secondaires<sup>2</sup> presque exclusivement localisés dans les zones d'activités. Le défi pour l'agglomération est de maintenir un ratio emplois/habitants élevé, ainsi que sa vocation industrielle, moteur du développement économique régional. Ceci est d'autant plus important depuis que l'ancienne raffinerie (Charbonnière-Enclos) à Collombey-Muraz a définitivement fermé et constitue une friche industrielle de 110 ha (70 à Collombey et 40 à Aigle) qu'il s'agit de redynamiser.

Dans ce contexte, l'agglomération se donne pour objectif d'accueillir 7'800 nouveaux emplois d'ici 2040, soit une croissance annuelle moyenne de 1.5%. Cet effort passera par des emplois tertiaires et secondaires légers dans les zones centrales et pôles d'urbanisation mixte (pour la moitié des nouveaux emplois) et par la mobilisation des zones d'activités existantes (réserves, friches) pour le secondaire et, lorsque la desserte en transports publics est bonne, pour le tertiaire administratif en mixité avec le secondaire (pour l'autre moitié des nouveaux emplois).

Les pôles urbains mixtes ont le potentiel pour accueillir 4'650 emplois supplémentaires (1'650 à 2040), majoritairement tertiaires. Les pôles d'activités industrielles jusqu'à 12'850 emplois supplémentaires (5'400 à 2040, hors réserves stratégiques).

L'attractivité des zones d'activités est traitée de façon cohérente avec les générations précédentes du projet d'agglomération, mais la stratégie est précisée sur la base de planifications spécifiques réalisées ces dernières années ou en cours.

Le renforcement des zones d'activités passe par une requalification de la friche de l'Ancienne raffinerie, par une meilleure utilisation des surfaces sous-utilisées, par une gestion des importantes réserves encore non bâties et par une amélioration générale de l'attractivité des zones existantes. L'agglomération doit également préciser la vocation des différentes zones d'activités, en tenant compte de leurs spécificités et gérer les réserves stratégiques pour des entreprises stratégiques ou pour créer des parcs d'activités.

Ce développement des zones d'activités est accompagné d'un effort sur la qualité de l'urbanisation, passant par la promotion de la mixité des activités lorsque pertinent, par des concepts de parcs d'activités denses, par la qualité des espaces publics et rues, la structuration territoriale et paysagère, l'arborisation et la végétalisation et par une utilisation parcimonieuse et efficace de l'énergie. Elle passe également par un raccordement à tous les réseaux de mobilité : piétons, vélos, transport public, fret ferroviaire, poids lourds. Les infrastructures doivent être complétées pour créer des conditions-cadres permettant de regrouper les flux inhérents aux activités. Les transitions avec les milieux agricoles et naturels doivent également faire l'objet d'un traitement soigné afin d'assurer une transition cohérente et qualitative avec le milieu bâti industriel. La qualité de l'urbanisation est centrale pour l'attractivité des zones d'activités.

La gestion des zones d'activités est complémentaire des principes de mobilité et de paysage-environnement, intégrant la desserte efficace des pôles d'activités (employés et marchandises), la

<sup>2</sup> En 2020, Vaud compte 18% d'emplois secondaires et Valais 22% en moyenne.

qualification du paysage, l'amélioration de l'environnement urbain, la transition énergétique et l'intégration d'espaces de verdure dans le milieu bâti.

**Répondent aux enjeux suivants :**

- ✓ Une attractivité économique préservée et un tissu industriel en mutation.
- ✓ Des zones industrielles focalisées sur les activités productives.
- ✓ Une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales à forte fréquentation existantes d'autre part.
- ✓ Une amélioration de la qualité des franges urbaines.



Figure 3 : Zones d'activités

### **Evolution par rapport aux PA2, PA3 et PA4-PDI**

L'essentiel des éléments du PA4-PDI sont reconduits :

- Taux de croissance équilibrés et conformes aux plans directeurs cantonaux ;
- Développement vers l'intérieur du milieu bâti, limité aux zones à bâtir existantes ;
- Densification plus importante dans les centres et secteurs proches des gares ;
- Identification de pôles mixtes (principales réserves, friches et poches sous-utilisées proches des gares et centres) où doivent se concentrer les efforts de l'agglomération en termes de développement urbain ;
- Principe de mobilisation des réserves foncières, friches et surfaces sous-utilisées ;
- Meilleure prise en compte des sites ISOS et des inventaires cantonaux/régionaux ;
- Amélioration de la qualité de l'urbanisation, au niveau de l'intégration paysagère, de la nature en ville, de l'énergie ;
- Amélioration de la qualité des espaces publics et renforcement des services dans les centres ;
- Principe spécifique aux zones d'activités, séparation des pôles d'habitat et mixte énoncée en cohérence avec les principes régissant la gestion des zones d'activités, dont notamment la hiérarchisation territoriale en trois niveaux ;
- Projet de requalification industrielle de la friche de l'ancienne raffinerie.

Eléments nouveaux :

- Nouvelle priorisation des pôles mixtes selon les réalités rencontrées par les communes et recentrage proche des gares ;
- Nouveau besoin d'action spécifique aux équipements publics ;
- Concrétisation des principes de nature en ville dans les projets communaux et les futurs quartiers, axée sur la végétalisation et désimperméabilisation de la ville. Cette concrétisation est reportée dans les mesures (PUM, PAI, DD, PEP) qui intègrent des exigences précises en matière de paysage, d'environnement, de stationnement, etc.).

## 2.2 Principes de mobilité

La vision mobilité globale retenue s'articule autour des éléments principaux suivants :

- Une ossature d'axes structurants de mobilité douce (voies vertes<sup>3</sup>), structurant les déplacements internes aux communes et plus largement à l'échelle de l'agglomération. L'objectif est de concrétiser la ville des courtes distances et ce potentiel particulièrement présent pour le territoire chablaisien jusqu'ici peu exploité (comme le prouvent l'absence d'aménagements qualitatifs et les parts modales MD faibles) ;
- Un réseau multimodal organisé autour du réseau ferroviaire « grande maille » (ligne du Simplon, ligne Sud-Léman, Léman Express) et régional (AL, AOMC, ASD et BVB), connecté au réseau de bus d'agglomération irriguant les territoires urbanisés ;
- Un réseau routier intra-localité limitant au maximum le transit, compensant le déséquilibre actuel entre les modes (TIM majoritaires aujourd'hui) et coordonné à une politique de stationnement favorisant le report modal.
- Un transport de marchandises organisé autour du réseau ferroviaire « grande maille » et des principaux axes routiers, desservant les principales zones actuelles / futures projetées d'activités de l'agglomération.

### Besoin d'action : Poursuite du développement des transports publics

L'agglomération bénéficie d'une densité infrastructurelle importante et joue un rôle central dans l'interconnexion des vallées latérales avec la région lémanique et le Valais central. A l'échelle de l'agglomération, le manque d'une desserte efficace pour les zones d'activités ainsi que certaines zones densément bâties restent problématiques.

Dans cette optique, l'agglomération se donne pour but de poursuivre le développement du réseau de transports publics. Il s'agit de tirer profit des infrastructures existantes et de les faire évoluer afin de renforcer et améliorer la desserte en transports publics de l'agglomération.

*La mise en place en place d'un axe fort de transport public entre Aigle et Le Corbier en passant par le site stratégique de l'Ancienne raffinerie (TP.6) ainsi que l'amélioration constante des réseaux de transports publics ferroviaires et routiers, en particulier le réseau de bus d'agglomération, favorisent la poursuite du développement des transports publics, en particulier dans les zones les moins desservies comme les zones d'activités d'Aigle, de Charbonnière et de l'Ancienne raffinerie.*

La poursuite du développement des transports publics est ainsi cohérente avec les générations précédentes du projet d'agglomération qui ont permis d'améliorer sensiblement la qualité de la desserte en transports publics (comme en attestent les indicateurs MOCA) avec la mise en place du réseau de bus d'agglomération.

L'agglomération doit poursuivre la restructuration du réseau structurant (train, axes forts) afin de relier efficacement les quartiers entre eux (d'habitation, mixtes, d'activités) et avec les gares principales et les pôles d'équipements publics. Elle doit continuer à prioriser le développement des transports publics dans

<sup>3</sup> Afin de faciliter la lecture et la compréhension, ces itinéraires structurants de mobilité douce sont nommés « voies vertes » dans la suite du document.

les zones densément bâties encore insuffisamment desservies et dans les zones d'activités dont la desserte est généralement faible.

Le réseau doit également soigner les interfaces (qualité, multimodalité, accessibilité rapide et sûre depuis l'ensemble de l'agglomération), en particulier les gares principales, pour rendre l'usage des transports publics plus attractif pour les déplacements en direction des vallées latérales, du bassin lémanique et du Valais central.

*Les six mesures de pôles d'échanges multimodaux, dont trois reprogrammées du PA3 en raison du projet de sécurisation de l'AOMC, favorisent le report modal du transport individuel motorisé vers les transports publics en facilitant le rabattement sur les gares et les échanges entre les différents modes de déplacement. C'est dans cette optique que s'inscrit la réalisation de voies vertes structurantes de/vers les interfaces multimodales.*

La coordination entre développement urbain, développement des zones d'activités et desserte en transports publics est au cœur des principes d'urbanisation vers l'intérieur et de gestion des zones d'activités. Ces principes sont complémentaires.

La poursuite du développement des transports publics s'inscrit également dans la complémentarité et la mise en réseau des différents modes entre eux, nécessaires pour favoriser un report sur les modes doux et les transports publics. Le développement des transports publics est complémentaire des principes de renforcement des centralités, de protection des lieux d'habitation contre les nuisances (bruit, pollution) et de réduction des émissions de CO2 (décarbonation).

**Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Une mise en réseau des mobilités (tous les modes se complètent entre eux : le bon mode au bon endroit), adaptée au territoire de Chablais Agglo.
- ✓ Des gares évoluant vers des interfaces multimodales.
- ✓ Une offre de mobilité renforcée vers les coteaux (pendulaire et loisir).
- ✓ Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics (route et rail).
- ✓ Une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales à forte fréquentation existantes d'autre part.

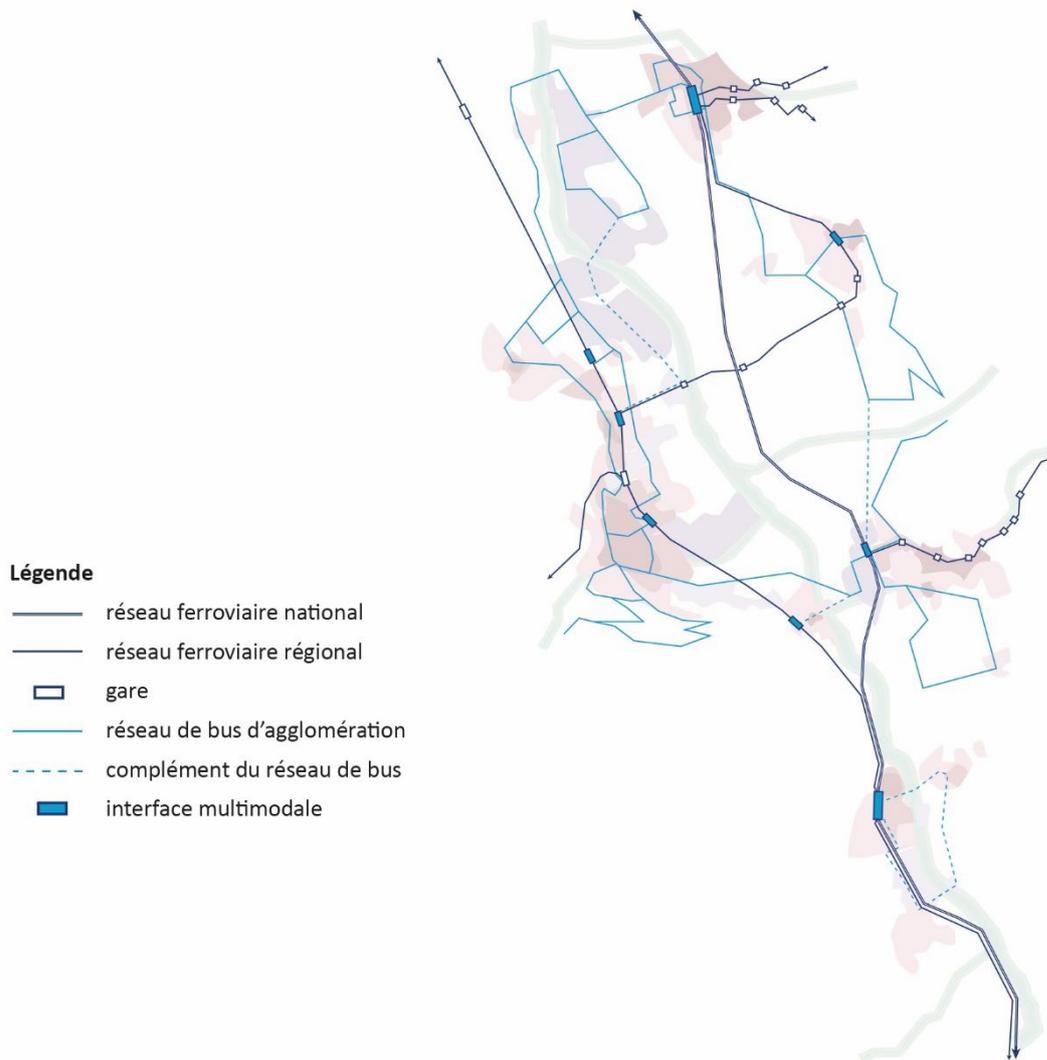


Figure 4 : Structure de desserte en transports publics de l'agglomération

### **Besoin d'action : Renforcement du réseau de mobilité douce**

Le territoire d'agglomération offrant des conditions topographiques favorables et des distances raisonnables, le potentiel encore sous-exploité du vélo et du vélo électrique en particulier, est un problème à traiter permettant de maîtriser le trafic routier.

L'agglomération veut renforcer un réseau structuré de mobilité douce initié dans les précédentes générations du PA. Ce réseau sera hiérarchisé, de la voie verte structurante à la desserte fine. Il cible en premier lieu les déplacements quotidiens internes à l'agglomération de toutes les générations, ainsi que les loisirs. Le réseau cible en particulier de relier efficacement les quartiers entre eux (d'habitation et mixtes, d'activités) et avec les gares principales et les pôles d'équipements publics.

*Les différentes mesures de franchissements du Rhône, notamment en lien avec le projet de sécurisation du Rhône, assurent la continuité des réseaux de loisirs tout en favorisant la mobilité douce quotidienne entre les localités de l'agglomération. Dans ces dernières, les réaménagements routiers ainsi que la réalisation d'infrastructures dédiées à la mobilité douce assurent la desserte fine en intérieur de localité en particulier de /vers les interfaces multimodales.*

Un réseau de mobilité vélo répond également à un objectif de marketing urbain, dans l'agglomération qui accueille le centre mondial du cyclisme à Aigle.

Les mesures consistent à développer le réseau pour la mobilité douce quotidienne.

#### **Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Une mise en réseau des mobilités (tous les modes se complètent entre eux : le bon mode au bon endroit), adaptée au territoire de Chablais Agglo.
- ✓ Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives à la voiture, la qualité urbaine et la nature en ville.
- ✓ Une offre de mobilité renforcée de/vers les coteaux (pendulaire et loisir).
- ✓ Un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre localités, les quartiers et les générateurs.
- ✓ Une réduction des gaz à effet de serre.

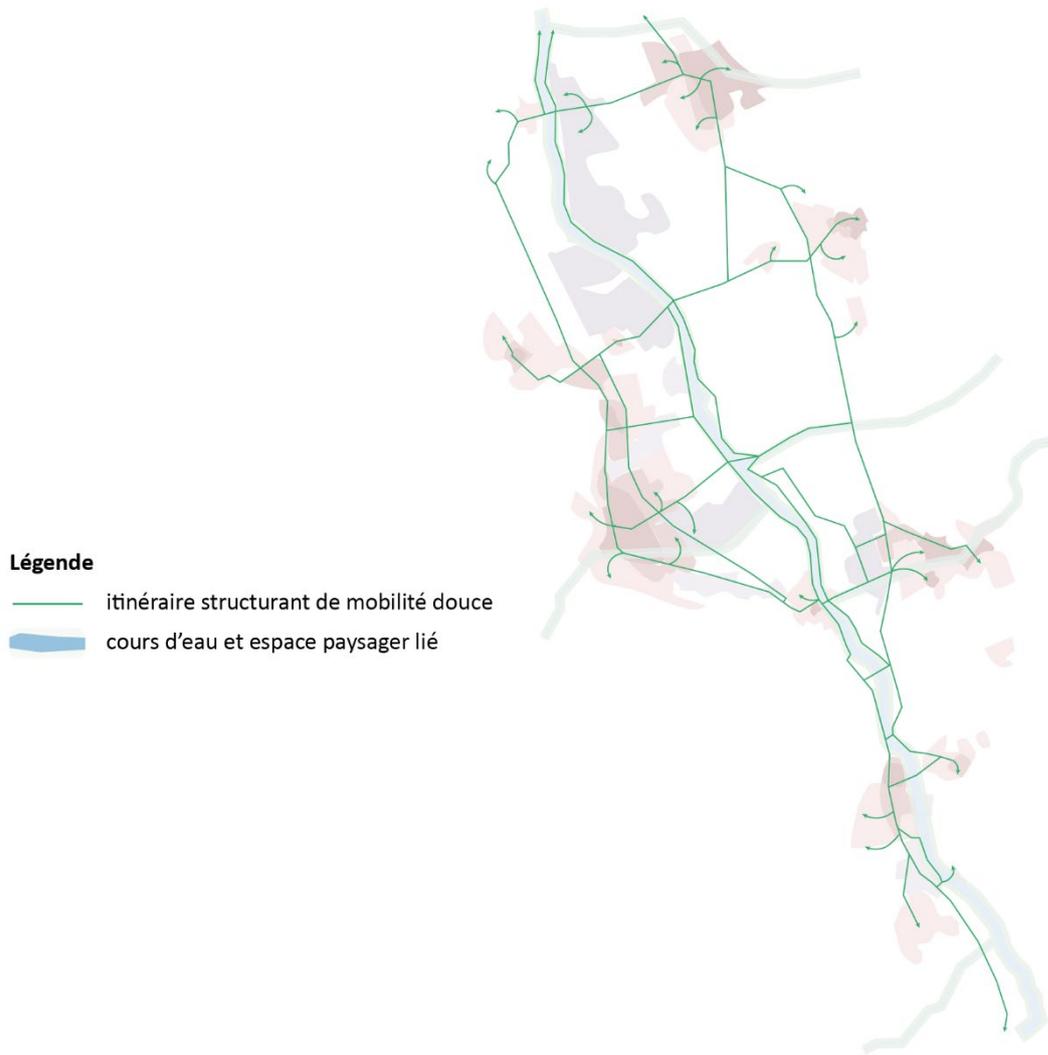


Figure 5 : Hiérarchie des voies vertes et compléments cyclables et piétons

### Besoin d'action : Maîtrise du transport individuel motorisé

La part importante que représente aujourd'hui la mobilité individuelle motorisée dans les déplacements quotidiens est un problème central qui doit être traité. Cette mobilité comprend le trafic généré par les habitants de l'agglomération, mais également par les vallées latérales qui transitent jusqu'aux gares ou à l'autoroute. L'augmentation des charges de trafic dépend à la fois de la part modale du TIM et de la démographie.

Malgré la tendance à la baisse lors des précédents PA, l'augmentation de l'indicateur MOCA 1 (part du TIM sur la base de la distance journalière) pour le territoire de l'agglomération souligne sa dépendance à la voiture individuelle<sup>4</sup>. Bien que l'augmentation de la part des TIM puisse être une conséquence de la pandémie COVID, elle doit être traitée en priorité.

*Afin de réduire la part modale des TIM et de limiter le transit en intérieur de localité, des réaménagements routiers ainsi que des pacifications de rue sont prévues sur les axes stratégiques de l'agglomération afin de contenir le trafic sur le réseau viaire principal. Par ailleurs, des règles communes de gestion du stationnement (sur fonds privé et public) permettent un accroissement de la qualité en milieu urbain et peut favoriser le report modal.*

L'objectif est de réduire la part modale du TIM à 60%, de façon à stabiliser voire réduire les charges de trafic, malgré l'augmentation de la population. Par ailleurs, la dynamisation de l'économie locale et l'augmentation du nombre d'emplois aura à terme un effet de réduction de la pendularité, avec une baisse du nombre d'habitants de l'agglomération devant aller travailler dans d'autres régions. Cet objectif s'inscrit dans la poursuite des stratégies des générations précédentes du projet d'agglomération.

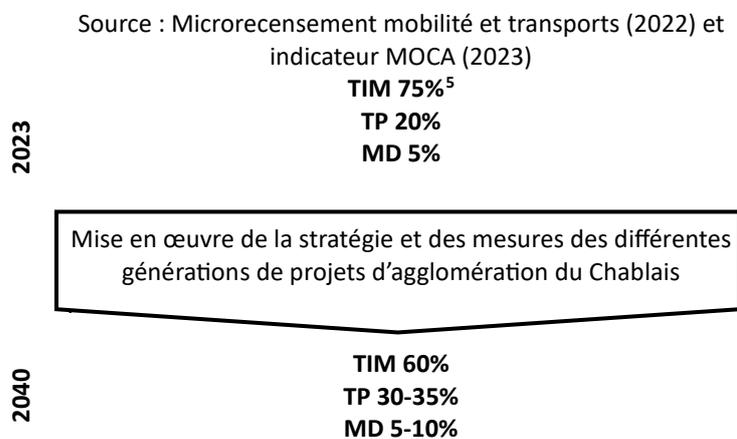


Figure 6 : Objectifs de parts modales futures (en distance) pour 2040<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Une analyse complémentaire sur le choix modal des pendulaires de l'agglomération (données du relevé structurel de 2017 à 2021 et plans de mobilité de l'agglomération) est disponible en annexe.

<sup>5</sup> La part TIM sur le périmètre Chablais Agglo est estimé à 75%, alors qu'elle est de 78% sur le périmètre VACo (avec Troistorrents, Villars-sur-Ollon, etc.) selon indicateur MOCA.

<sup>6</sup> Les objectifs ont été estimés sur des aspects qualitatifs plutôt que quantitatifs, faute de données précises à disposition. Ils tiennent compte de la comparaison avec l'évolution d'autres agglomérations comparables (Coire est par exemple à 65% de TIM en 2023). Les objectifs à 15 ans sont considérés comme ambitieux mais réalisables.

Il est nécessaire de prendre des mesures appropriées afin d'atteindre les objectifs de part modale et de report vers les modes de transport alternatifs à la voiture en renforçant la complémentarité des réseaux de TP et de MD, en restructurant l'offre en stationnement public, en réaménageant les centres urbains et réduisant le transit.

La réduction des places de stationnement au sein de l'agglomération est un levier aussi efficace que difficile d'acceptation par la population pour atteindre une diminution des mobilités individuelles motorisées originaires de l'agglomération et des vallées latérales.

**Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Une mise en réseau des mobilités (tous les modes se complètent entre eux : le bon mode au bon endroit), adaptée au territoire de Chablais Agglo.
- ✓ Un trafic TIM maîtrisé et une politique de stationnement (fonds public et privé) harmonisée à l'échelle de l'agglomération.
- ✓ Une offre de mobilité renforcée vers les coteaux (pendulaire et loisir).
- ✓ Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives à la voiture, la qualité urbaine et la nature en ville.
- ✓ Une amélioration des sites accidentogènes.
- ✓ Une réduction des gaz à effet de serre.

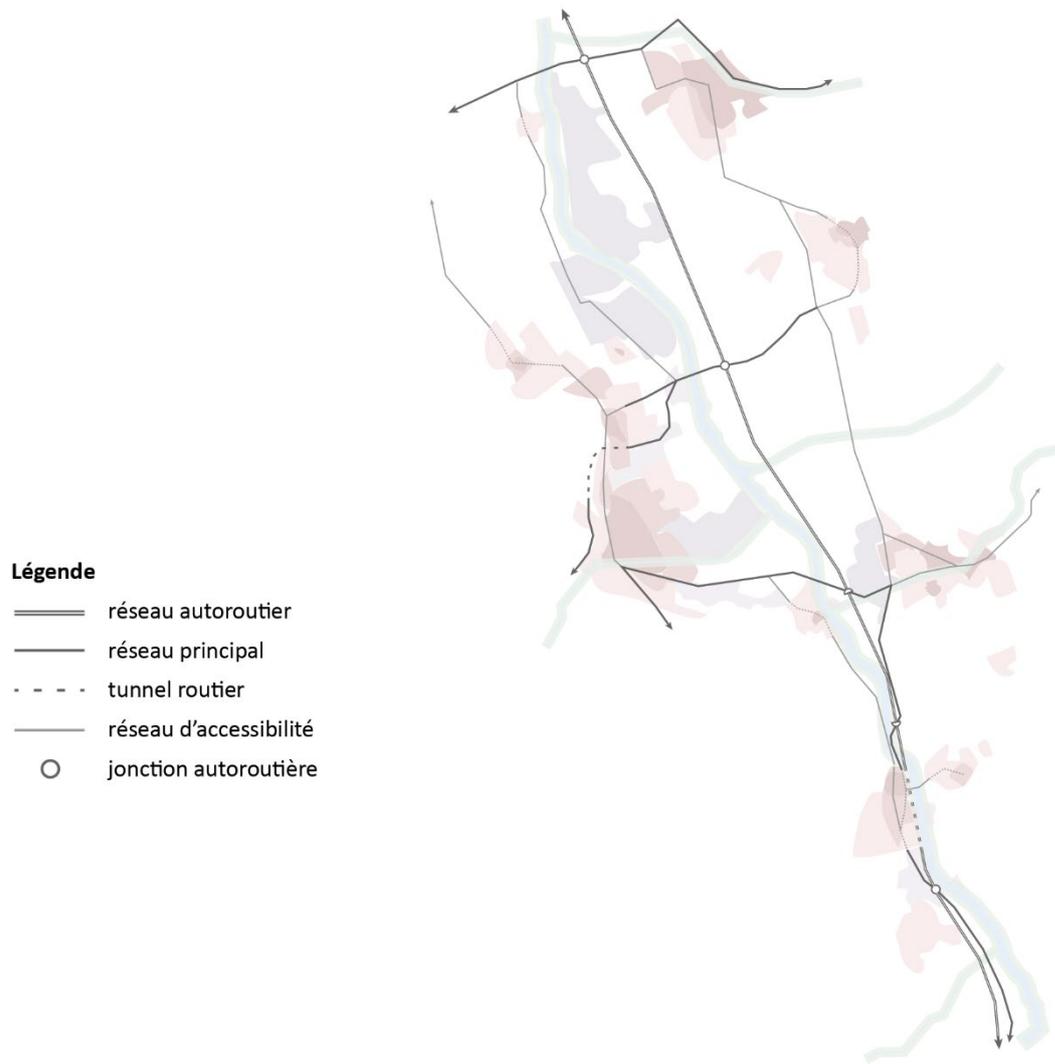


Figure 7 : Accessibilité routière en peigne vers les territoires urbanisés

### **Besoin d'action : Renforcement de l'intermodalité**

L'agglomération peut s'appuyer sur un système de transports dense et maillé facilitant les liaisons en son sein, mais aussi avec les vallées latérales, le bassin lémanique et le Valais central. Les gares et haltes ferroviaires, qui doivent servir de pôles intermodaux, ne sont cependant pas encore adaptées à cette fonction.

Pour faciliter l'intermodalité, renforcer l'attractivité des modes de déplacement alternatifs au TIM et la mise en réseau des différents modes de déplacement, l'agglomération doit s'atteler à améliorer l'attractivité, la fonctionnalité et l'accessibilité de ses nœuds intermodaux. L'intermodalité offre en effet des avantages significatifs en termes de réduction de la congestion routière, d'émissions de gaz à effet de serre et de dépendance à la voiture individuelle.

Les gares et les haltes ferroviaires sont donc des cibles prioritaires. Plateformes centrales d'échanges entre les différents modes de transport, leur conception doit faire disparaître au maximum les points de conflit.

*Six mesures de pôles d'échanges multimodaux, dont trois reprogrammées du PA3 en raison du projet de sécurisation de l'AOMC, ont été identifiées, et progressivement mis en œuvre, afin de mettre en réseau les modes de déplacement et contribuer au renforcement de l'intermodalité dans l'agglomération.*

Un traitement particulier du stationnement, aussi bien voiture que vélo (P+R, B+R), est à mettre en œuvre afin de favoriser le rabattement des habitants et des employés sur les pôles multimodaux.

L'accessibilité aux pôles multimodaux et aux transports publics doit être garantie pour l'ensemble des usagers. L'attractivité des pôles peut être renforcée par l'intégration de services complémentaires et de commerces.

La récente extension au Chablais valaisan de la communauté tarifaire Mobilis est également un élément qui permet de faciliter et de renforcer l'interconnexion entre l'ensemble des moyens de transports.

Par ailleurs, la coordination entre le développement urbain et les nœuds de transports favorise le rabattement sur des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

La problématique du renforcement de l'intermodalité est un nouveau besoin d'action, qui n'était pas traité spécifiquement dans les générations précédentes du projet d'agglomération.

#### **Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Une mise en réseau des mobilités (tous les modes se complètent entre eux : le bon mode au bon endroit), adaptée au territoire de Chablais Agglo.
- ✓ Des gares évoluant vers des interfaces multimodales.
- ✓ Des aménagements adaptés aux modes de transport.
- ✓ Une offre de mobilité renforcée en direction des coteaux (pendulaire et loisir).
- ✓ Un trafic TIM maîtrisé et une politique de stationnement (fonds public et privé) harmonisée à l'échelle de l'agglomération.
- ✓ Une desserte compétitive des zones d'activités, des zones commerciales à fortes fréquentation existantes et des équipements publics.
- ✓ Une réduction des gaz à effet de serre.

### **Besoin d'action : Amélioration de la sécurité**

Si le nombre de points noirs a diminué depuis les précédents PA, une augmentation de l'indicateur MOCA 2 (nombre d'accidentés pour 1'000 personnes) est constatée, allant à l'encontre de la tendance observée au cours des précédents PA. Cette évolution peut être liée à l'augmentation de la part du TIM constatée dans le même intervalle. De ce fait, la prévention des accidents ainsi que la protection de l'ensemble des usagers (notamment les plus vulnérables) revêtent une importance centrale.

La problématique de l'amélioration de la sécurité est un nouveau besoin d'action qui n'était pas traité spécifiquement dans les générations précédentes du projet d'agglomération.

L'agglomération souhaite améliorer la sécurité routière en passant par l'identification des zones ou secteurs sensibles. La maîtrise du transport individuel motorisé, notamment par la modération des traversées de localité, poursuit l'objectif de sécurisation des axes les plus accidentogènes et de cohabitation entre les modes de déplacement.

*Les mesures de réaménagement de l'espace routier sur les axes prioritaires à orientation trafic favorisent la cohabitation entre les modes de déplacements en créant autant que possible des aménagements en site propre pour les modes doux. Les pacifications des zones sensibles sont privilégiées, notamment aux abords des écoles et des équipements publics, afin de réduire les vitesses.*

Il s'agit également de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers, en particulier les plus vulnérables. De ce fait, une attention particulière est portée à la sécurisation aux abords des écoles, aussi bien aux arrêts scolaires de transports publics qu'aux connexions piétonnes/cyclables de/vers les sites scolaires. Par ailleurs, la sensibilisation des différents usagers aux règles de conduite ainsi qu'aux usagers les plus vulnérables permet également d'améliorer la sécurité routière.

#### **Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Un trafic TIM maîtrisé et une politique de stationnement harmonisée à l'échelle de l'agglomération.
- ✓ Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives, la qualité urbaine et la nature en ville.
- ✓ Un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre les localités, les quartiers et les générateurs.
- ✓ Une amélioration des sites accidentogènes.

### Besoin d'action : Optimisation du transport de marchandises

En raison de sa localisation et de son étendue, le territoire joue un double rôle. D'une part, comme support pour le transit des marchandises à moyenne et longue distance en interconnexion entre le Canton de Vaud, le Canton du Valais et les vallées latérales. Cette caractéristique engendre le besoin d'un réseau principal (ligne ferroviaire, autoroute) adéquat qui permette ce transfert de fret efficace. D'autre part, l'agglomération, par son activité économique, est génératrice de flux d'importations et d'exportations, qui nécessitent des infrastructures servant de portes d'entrée et de sortie sur le territoire et permettant d'opérer les ruptures de charges de manière optimale.

*La création d'une liaison ferroviaire entre la zone d'activité d'Aigle et les zones d'activités de Charbonnière et de l'ancienne raffinerie à Collombey-Muraz contribue au renforcement du fret par rail dans l'agglomération et à l'attractivité ainsi qu'à l'interaction entre les zones d'activité.*

Chablais Agglo présente un fort potentiel de développement économique et démographique, qui se traduit, notamment, par des réserves importantes en zone d'activités. Cette croissance va engendrer une augmentation des flux liés au transport des biens, dont les enjeux entraînent des répercussions sur la gestion de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Le territoire est également caractérisé par une forte activité industrielle (42% des emplois dans l'industrie exportatrice), répartie dans les nombreuses zones d'activités présentes. La grande majorité de celles-ci disposent d'une connexion au réseau ferré pour le transport de marchandises. Afin de s'inscrire dans une démarche de durabilité et de viabilité, le transport de marchandises doit tirer pleinement profit du réseau existant par la mutualisation et l'évolution des infrastructures. Également, il est nécessaire de fortifier les intermodalités du réseau, connectant avec cohérence les différents niveaux de la chaîne logistique et limitant les externalités négatives.

Les solutions de logistiques urbaines, encore en phase d'amorce aujourd'hui, peuvent bénéficier d'un territoire harmonieux et propice à l'évolution, lorsqu'elles sont mises sous l'égide d'une stratégie coordonnée à l'échelle de l'agglomération. La mise en relation des acteurs de l'offre et de la demande, par l'information et la communication, génère des collaborations vertueuses. La densification prévue des centralités et la mixité des usages engendrent le besoin d'évaluer et de gérer les interactions entre les modes, mettant en question la place accordée à la logistique dans les zones urbaines.

#### Répond aux enjeux suivants :

- ✓ Une mise en réseau des mobilités, tous les modes se complètent entre eux : le bon mode au bon endroit), adaptée au territoire de Chablais Agglo.
- ✓ Une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales à forte fréquentation existantes d'autre part.
- ✓ Une revalorisation du fret ferroviaire dans les sites d'activités stratégiques.
- ✓ Une réduction des gaz à effet de serre.

### **Evolution par rapport aux PA2, PA3 et PA4-PDI**

L'essentiel des éléments du PA4 sont reconduits :

- Restructuration de la ligne ferroviaire AOMC et réalisation de nouvelles haltes ;
- Poursuite du développement du bus d'agglomération ;
- Utilisation en priorité de l'autoroute pour le trafic de transit et le trafic de/vers l'agglomération ;
- Amélioration des entrées de localité en faveur des transports publics notamment ;
- Sécurisation des points critiques du réseau afin d'assurer des itinéraires sûrs pour l'ensemble des usagers ;
- Mise en œuvre et amélioration des interfaces et des P+Rail des gares principales ;
- Multiplication des zones de stationnement vélo dans les centres et à proximité des interfaces de transports (B+Rail) ;
- Promotion de la mobilité douce par le biais des plans de mobilité d'entreprise ;
- Poursuite du développement des itinéraires structurants (voies vertes) et complémentaires pour les déplacements vélos et piétons ;
- Mise en œuvre des principes de gestion du stationnement sur fonds privé et public.

Eléments nouveaux :

- Pacification des axes de mobilité autour des écoles ;
- Poursuite de l'amélioration de la progression des bus dans le trafic et aux carrefours ;
- Développement et optimisation des infrastructures de transports de marchandises ;
- Amélioration de la logistique urbaine.

## 2.3 Principes liés au paysage, à la nature, à l'environnement et l'agriculture

### **Besoin d'action : Renforcement paysager et préservation des espaces naturels**

L'agglomération est constituée d'un réseau de centralités urbaines situées sur les bords de la plaine du Rhône, en pied de coteaux. Au cœur du réseau des centres se trouve un espace largement ouvert, agricole et présentant des qualités naturelles intéressantes. Cet espace est cependant sillonné par les routes et le rail qui ont tendance à le cloisonner. Sous la pression de l'agriculture, ce territoire a également tendance à se banaliser. Finalement, sa prolongation dans le milieu bâti est souvent lacunaire.

Dans ce cadre, le problème à traiter est de renforcer la charpente paysagère et naturelle dans tous les territoires de l'agglomération, afin d'accompagner la densification du milieu bâti et de remédier à la banalisation du territoire.

Ce besoin d'action s'inscrit dans la continuité des générations précédentes du projet d'agglomération. Il s'agit d'un sujet délicat, qui nécessite une pesée des intérêts entre les différents usages du territoire. En ville, il est largement de la compétence des communes. Hors des villes, la pesée des intérêts est complexe et concerne en premier lieu les services des deux cantons : agriculture, nature, forêts, mobilité, gravières-carrières, etc.

Dans les milieux urbains, le renforcement de la charpente paysagère passe à la fois par l'amélioration des grandes structures (cours d'eau, parcs, espaces verts, avenues vertes) et par un soin à donner à la végétalisation, à l'arborisation, à la désimperméabilisation des sols touchant le milieu bâti dans son ensemble. L'intégration paysagère va de pair avec la nature en ville et la lutte contre les îlots de chaleur. Elle répond directement au concept de compensation écologique, selon la législation fédérale.

Dans le milieu non bâti, le renforcement de la charpente passe par la renaturation des cours d'eau, le renforcement de l'infrastructure écologique et la mise en place de structures paysagères (arbres, haies, bosquets). L'agglomération doit contribuer à trouver un compromis entre les intérêts divergents de la production agricole, de la préservation des valeurs naturelles, des réseaux de loisirs et de mobilité douce. Elle interagit avec les projets de renaturation de cours d'eau, de restauration de l'infrastructure écologique, de restructuration des équipements agricoles, de renforcement des réseaux de loisirs et détente et de mobilité quotidienne. Elle s'engage pour une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération ainsi que pour un espace agricole productif au cœur de l'agglomération favorisant les circuits courts de commercialisation.

Ce renforcement doit faire le lien avec le macro-paysage du Chablais, fortement marqué par la présence des coteaux alpins, de la plaine agricole sillonnée de cours d'eaux dont la 3<sup>e</sup> correction du Rhône. Cette intervention a un impact sur le paysage, les espaces de loisirs mais également sur l'amélioration d'espaces naturels auto-régulés : un projet en interaction directe avec l'agglomération.

L'agglomération s'engage également pour l'amélioration de la qualité des transitions entre les milieux bâtis, zones d'activités, espaces agricoles, naturels, forestiers, etc. Elle cherche à ce que ces transitions soient de qualité, structurées. Lors de requalification de zones d'activités ou d'habitation en bordure du milieu bâti, les franges urbaines doivent être largement végétalisées.

**Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Des interventions respectant la structure paysagère.
- ✓ Une amélioration de la qualité des franges urbaines.
- ✓ Un espace agricole productif au cœur de l'agglomération.
- ✓ Une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération.

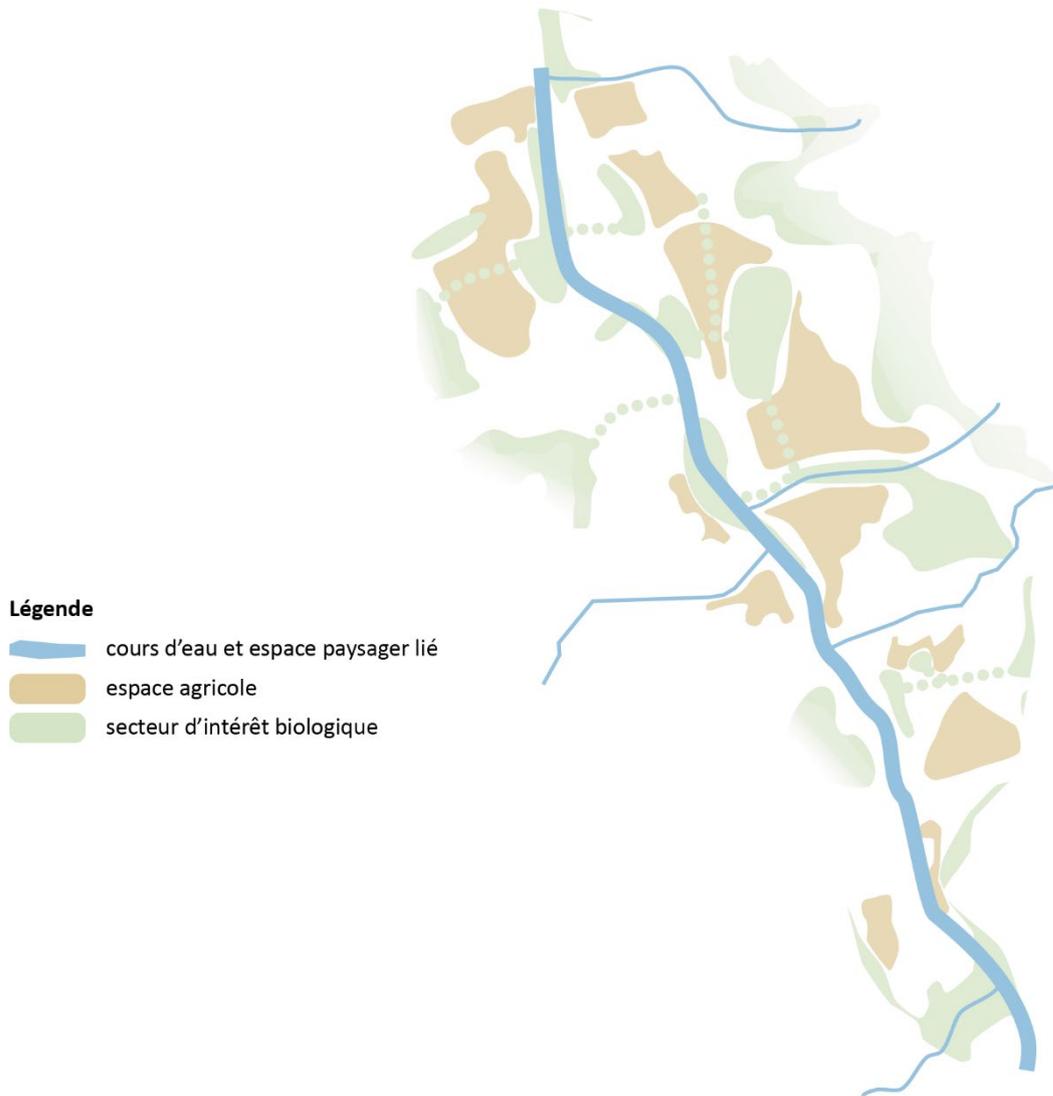


Figure 8 : Structure paysagère et espace agricole

### **Besoin d'action : Amélioration de l'environnement urbain**

Dans l'agglomération, plusieurs quartiers sont exposés aux nuisances sonores liées au trafic routier et, secondairement, aux émissions polluantes et aux dangers naturels. Ce problème doit être traité.

L'objectif est de réduire l'exposition de la population aux nuisances. Cet objectif s'inscrit dans la continuité des générations précédentes du projet d'agglomération.

L'agglomération met en place différentes mesures en lien avec la maîtrise du trafic et du bruit routier : gestion du stationnement, requalification des routes dans les centres, limitation du transit, réaménagements de l'espace routier en faveur de la mobilité douce et priorisation des TP. Toutes ces mesures vont contribuer à maîtriser les charges de trafic et à réduire les vitesses. En complément, l'électrification progressive du parc automobile contribue également à réduire les émissions sonores et la pollution.

Active pour l'atténuation du changement climatique, l'agglomération vise à réduire significativement les émissions de CO<sub>2</sub> et à lutter contre les îlots de chaleurs. Cet objectif ne pourra être atteint qu'avec un report efficace du trafic individuel motorisé sur les modes doux et les transports publics, ainsi qu'en mettant en œuvre la transition énergétique.

Dans l'agglomération, la principale source de risques naturels vient du Rhône et du risque d'inondation des quartiers industriels et d'habitation. Une part importante du milieu bâti se trouve en danger élevé d'inondation. Les autres aléas sont plus locaux, liés aux cours d'eaux secondaires et aux risques géologiques en bordure des coteaux.

La sécurisation du Rhône est un projet d'importance intercantonale depuis 2005. Il est géré par les deux cantons et la Confédération. Des premières mesures de sécurisation de la raffinerie, de Massongex et Illarsaz ont déjà été réalisées. D'autres mesures sont en cours sur la rive vaudoise au niveau d'Ollon. L'essentiel des mesures reste cependant à réaliser ; elles devraient être mise à l'enquête publique en 2025 pour le tronçon entre Massongex et Aigle. Les travaux sur le secteur Lavey et Saint-Maurice sont prévus dans une deuxième étape, d'ici 2045. Il s'agit d'une tâche permanente, conduite à l'échelle supérieure et coordonnée avec le développement de l'agglomération.

Les autres aléas sont traités par des projets plus ordinaires, au travers de l'association de mesures de sécurisation à la source et de mesures constructives imposées par les règlements des constructions.

L'amélioration de l'environnement urbain est un principe transversal, complémentaire à l'ensemble des autres principes.

#### **Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération et respectueuse de la santé des habitants.
- ✓ Des espaces bâtis protégés contre les dangers naturels.
- ✓ Des espaces bâtis et une gestion globale du paysage atténuant les effets du réchauffement climatique.

### Besoin d'action : Transition énergétique

L'agglomération consomme annuellement environ 1'860 GWh, très majoritairement d'origine fossile. Le problème à traiter est de réduire la consommation par habitant et de fortement réduire l'énergie fossile consommée.

La Confédération s'est donné des objectifs de réduction de l'énergie consommée par habitant de 27% entre 2020 et 2035 et de réduire entièrement ses émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2050.

Au vu de la croissance de la population et des emplois, l'agglomération se donne un objectif de réduire légèrement sa consommation énergétique globale à 1'750 GWh. En complément, l'agglomération s'est donné comme objectif de réduire de 52% ses émissions de CO<sub>2</sub> à 2040. Cet objectif ambitieux a été renforcé le PA5-PDI (39% dans le PA4) au vu de l'urgence climatique. Pour atteindre cet objectif, l'agglomération peut compter sur deux atouts principaux : une production hydroélectrique locale déjà importante et le potentiel thermique du parc industriel, en particulier de l'usine d'incinération SATOM SA et de son réseau thermique en développement. De plus, le projet hydroélectrique Massongex-Bex-Rhône (MBR), le solaire (thermique et photovoltaïque), les nappes phréatiques, le bois et la géothermie peuvent adéquatement compléter ces ressources. Dès lors, la transition nécessite un passage quasi exclusif aux énergies renouvelables pour répondre aux besoins thermiques domestiques et industriels, des nouvelles constructions de haute performance énergétique, un assainissement du parc immobilier, et une mise en réseau thermique des parcs industriels. Elle passe également par une transition de la mobilité individuelle motorisée vers les transports publics, les modes doux et l'électromobilité pour subvenir aux besoins de mobilité liés à l'accroissement de la population et des emplois.

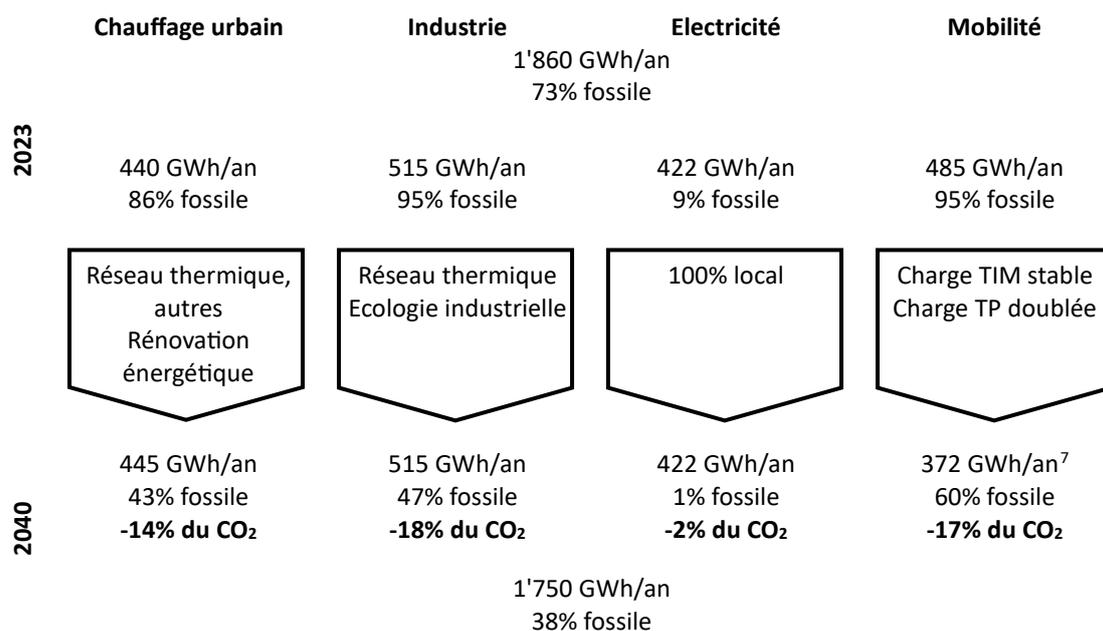


Figure 9 : Objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>

La transition énergétique est traitée en synergie avec les principes de densification du bâti, contribuant à une meilleure efficacité et une rationalisation des réseaux de mobilité. Elle est également facilitée par une gestion appropriée des zones d'activités. A noter que l'agriculture représente uniquement 1 à 2 % des émissions de gaz CO<sub>2</sub> de l'agglomération.

<sup>7</sup> Les TIM sont stables à 2040, mais la consommation des véhicules électriques est estimée à 19 kWh/100 km contre 70 kWh/100 pour les voitures thermiques.

**Répond aux enjeux suivants :**

- ✓ Une réduction de la consommation par habitant.
- ✓ Une alimentation énergétique à partir de ressources renouvelables.
- ✓ Une réduction des gaz à effet de serre.

**Evolution par rapport aux PA2, PA3 et PA4-PDI**

L'essentiel des éléments du PA4-PDI sont reconduits :

- Respect des structures paysagères dans les différentes interventions sur le territoire ;
- Traitement de franges urbaines pour garantir une transition qualifiée tant du point de vue naturel que paysager ;
- Amélioration de l'environnement urbain ;
- Intégration de la 3e correction du Rhône ;
- Protection des valeurs naturelles et connexion de l'infrastructure écologique ;
- Renforcement du recours aux énergies renouvelables ;
- Transition énergétique, avec objectifs quantitatifs ambitieux ;
- Concrétisation des objectifs au travers d'une planification énergétique territoriale, portée par des mesures concrètes ;
- Promotion des démarches d'écologie industrielle ;

Eléments nouveaux :

- Concrétisation des éléments de nature en ville et valeurs paysagères en ville, portée par des mesures concrètes ;
- Engagement fort pour un paysage structuré dans tous les territoires de l'agglomération.

## 2.4 Si l'on se fonde sur l'analyse de la situation et des tendances, sur la vision d'ensemble, sur les stratégies sectorielles et sur les mesures déjà convenues, quelles sont les plus grandes lacunes qui persistent ? Quels problèmes faut-il traiter en priorité ?

Selon l'analyse de la situation et des tendances et l'état de mise en œuvre des projets antérieurs, les précédentes générations de projet ont amené une évolution favorable de l'agglomération. En effet, les mesures prises pour le développement du bus d'agglomération, mais également la concentration des nouveaux habitants et emplois dans les sites dédiés et les travaux de requalification des centralités principales sont autant d'éléments qui ont participé au développement cohérent de l'agglomération.

Cette évolution est notamment relevée par les indicateurs MOCA<sup>8</sup>, évalués sur le périmètre VACo.

Selon l'indicateur MOCA 1, la part des TIM est de 78.2% en 2022 (périmètre VACo). Cette part des TIM est encore trop importante et doit être réduite pour fluidifier le trafic, réduire les accidents et améliorer l'environnement. Chablais Agglo s'est donné un objectif ambitieux de réduire la part des TIM à 60% d'ici 2040.

L'indicateur MOCA 2 met en évidence le nombre d'accidents de la route, qui est directement corrélé au MOCA 1.

Les indicateurs MOCA 3 et 4 montrent que l'agglomération a consenti des efforts très importants pour améliorer la qualité de la desserte en transports publics. Aujourd'hui, seul le centre de Bex est un secteur densément bâti avec encore une desserte faible (classe D). Malgré la fréquence de l'offre en transports publics, la problématique du raccordement direct de Monthey et Collombey-Muraz au réseau ferré national en direction du bassin lémanique est également une lacune qui persiste. Certaines zones d'activités ont également une desserte en transports publics qui ne correspond pas à leur densité et qui limite leur potentiel de densification.

Selon l'indicateur MOCA 5, la densité des zones d'habitation et mixtes est de 50.3 habitants et emplois par ha (périmètre VACo). Elle est estimée à 76.7 sur le périmètre de l'agglomération. Chablais Agglo se donne comme objectif d'accueillir la croissance des emplois et habitants dans les zones à bâtir existantes, induisant une augmentation de la densité.

Sur la base des ateliers participatifs, le comité de pilotage a identifié cinq lacunes principales :



### Transports individuels motorisés

Une part trop importante des déplacements réalisés en transports individuels motorisés, qui entraînent des nuisances pour les espaces d'habitation et dans les centres : bruit, pollution, encombrement de l'espace public par les véhicules, sécurité des piétons et vélos.

La maîtrise du transport individuel passe par deux axes prioritaires : (i) la maîtrise du trafic lié aux vallées latérales et (ii) la gestion du trafic interne à l'agglomération. Jusqu'ici, l'agglomération a mis l'accent sur l'amélioration du système de transports publics et de mobilité douce. Elle se doit d'agir en complément sur le stationnement, sur la réduction des

<sup>8</sup> Pour le détail des indicateurs, se référer à l'analyse de la situation et des tendances (volet 1).

possibilités de transit, sur les interfaces spécifiques aux vallées latérales et sur le passage à l'électromobilité et le covoiturage.



### Zones d'activités

Les pôles d'activités disposent d'une qualité de desserte inégale en transports publics. C'est particulièrement le cas des zones d'activités situées le long du Rhône à Aigle et Collombey-Muraz.

Le besoin d'action prioritaire est le développement d'un axe fort de transports publics entre la gare d'Aigle et la gare de Collombey, passant par les zones d'activités. Cet axe fort améliorera également la connexion des quartiers de Monthey et Collombey-Muraz avec la gare d'Aigle, principale interface de l'agglomération en direction du bassin lémanique.



### Développement urbain proche des gares

Le développement de l'urbanisation est encore peu dense et insuffisamment priorisé dans les centres et secteurs de bonne desserte en transports publics, qui entraîne des besoins accrus de mobilité, une rentabilité faible des réseaux techniques et des transports publics.

Le besoin d'action prioritaire correspond au développement vers l'intérieur. Il constitue le principe fondamental des modalités d'urbanisation. L'agglomération met en place une politique active de valorisation des espaces sous utilisés, des friches et des possibilités de densification, autant dans les zones d'habitation, dans les centres que dans les zones d'activités. Ces développements à haute performance énergétique sont alimentés par des énergies renouvelables.



### Nature en ville

L'agglomération présente une faible qualité du micro-paysage dans le milieu urbain et à la périphérie, qui a pour conséquence une qualité réduite de l'espace urbain, une faible résilience face au réchauffement climatique et une fragmentation des milieux naturels. Malgré les efforts consentis, l'environnement urbain est toujours plus dégradé, avec une augmentation des nuisances sonores, de la pollution et des périodes de stress thermique. Cette dégradation est directement corrélée avec l'augmentation des charges de trafic routier dans l'agglomération.

Le besoin d'action intervient pour l'amélioration de l'environnement urbain, au travers de la maîtrise du trafic individuel motorisé, mais également en intégrant des actions transversales favorables à l'intégration paysagère et à la biodiversité au cœur du milieu urbain et dans les franges du milieu bâti. Les mesures à mettre en place concernent le renforcement des espaces verts et plantés dans les interstices de la ville, le verdissement des toitures, la réduction des surfaces imperméabilisées, l'aménagement de l'espace public pour lutter contre les îlots de chaleur, la réduction de la pollution lumineuse, ainsi que de l'utilisation des énergies fossiles.

Cet élément permet de répondre aux lacunes qui persistent concernant l'érosion de la biodiversité et poursuit les efforts pour une amélioration du cadre de vie en ville. Cela permet également de lutter contre les îlots de chaleur urbains, phénomène qui monte en puissance avec le changement climatique.



### Transition énergétique

Face aux objectifs fixés à l'échelle nationale, l'agglomération doit travailler en priorité sur l'isolation des bâtiments, les chauffages durables, l'écologie industrielle, etc. Un déploiement

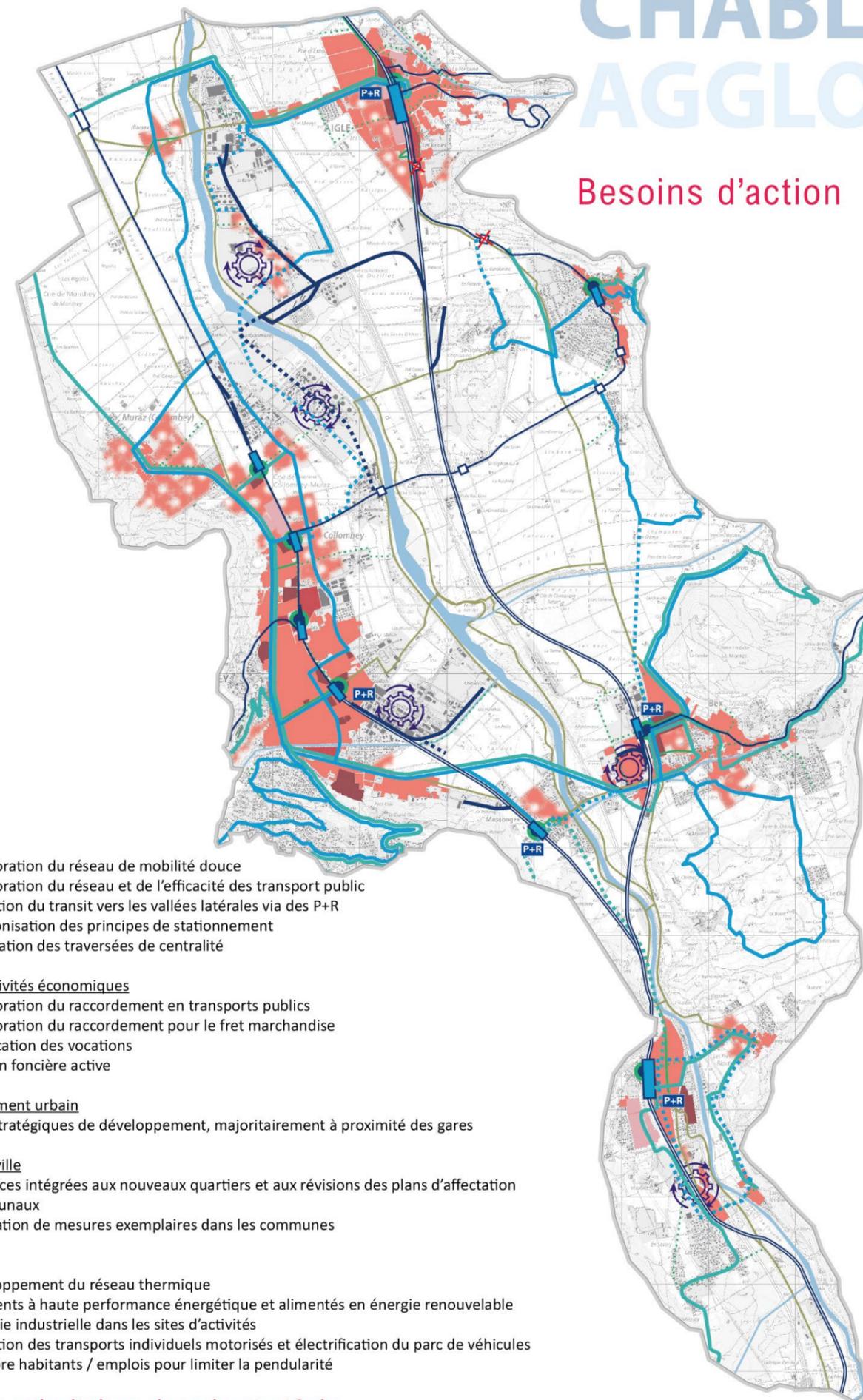
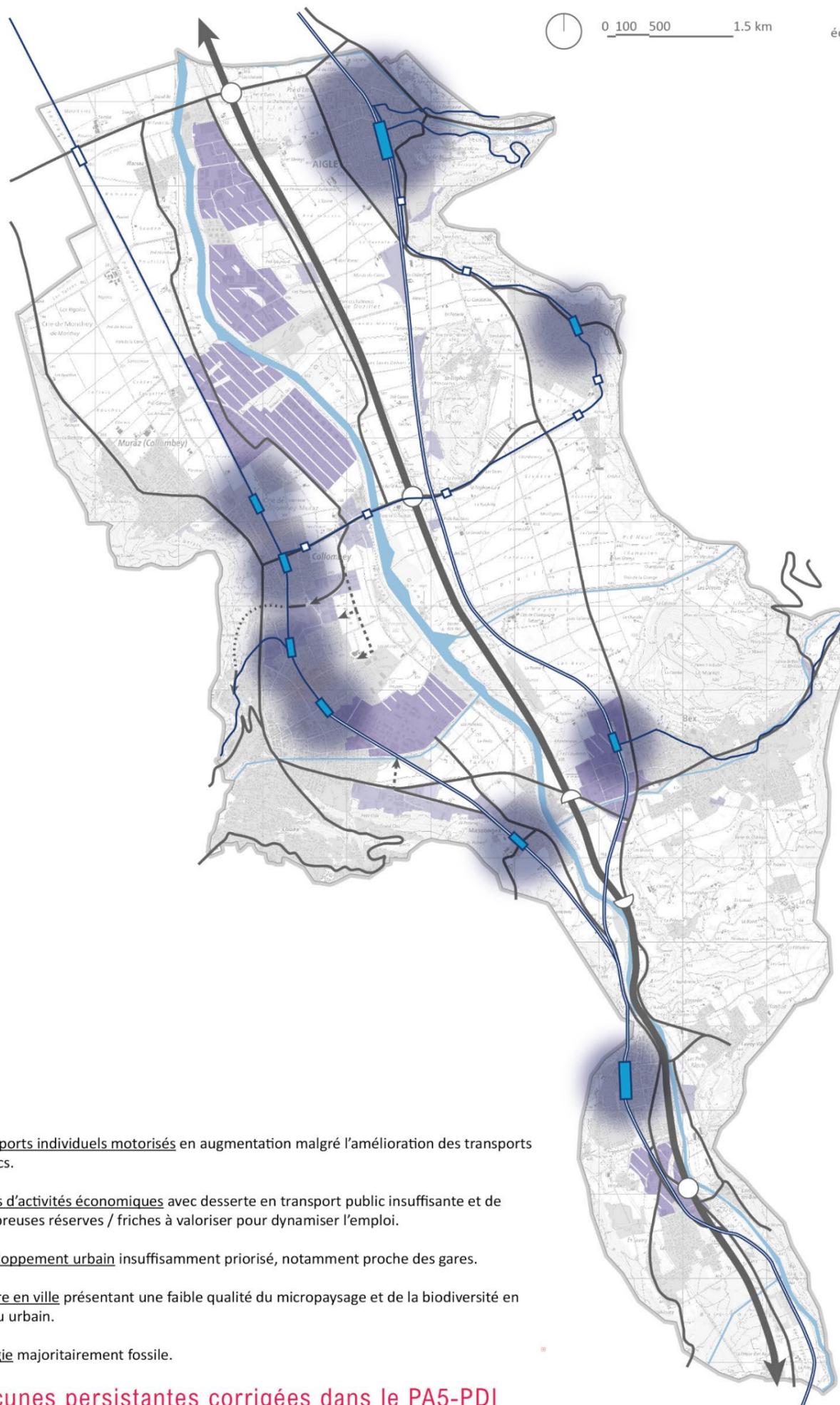
général du réseau thermique est en cours de mise en œuvre et raccordera tous les secteurs densément bâtis de l'agglomération d'ici à 2035.

Ces lacunes et les actions prioritaires du PA5-PDI pour y répondre sont représentées à l'aide de la carte suivante.

# CHABLAIS AGGLO

## Besoins d'action

0 100 500 1.5 km échelle 1:60'000



Transports individuels motorisés en augmentation malgré l'amélioration des transports publics.

Zones d'activités économiques avec desserte en transport public insuffisante et de nombreuses réserves / friches à valoriser pour dynamiser l'emploi.

Développement urbain insuffisamment priorisé, notamment proche des gares.

Nature en ville présentant une faible qualité du micropaysage et de la biodiversité en milieu urbain.

Energie majoritairement fossile.

Lacunes persistantes corrigées dans le PA5-PDI

### Mobilité

- Amélioration du réseau de mobilité douce
- Amélioration du réseau et de l'efficacité des transport public
- Limitation du transit vers les vallées latérales via des P+R
- Harmonisation des principes de stationnement
- Pacification des traversées de centralité

### Zones d'activités économiques

- Amélioration du raccordement en transports publics
- Amélioration du raccordement pour le fret marchandise
- Clarification des vocations
- Gestion foncière active

### Développement urbain

- Sites stratégiques de développement, majoritairement à proximité des gares

### Nature en ville

- Exigences intégrées aux nouveaux quartiers et aux révisions des plans d'affectation communaux
- Réalisation de mesures exemplaires dans les communes

### Energie

- Développement du réseau thermique
- Bâtiments à haute performance énergétique et alimentés en énergie renouvelable
- Ecologie industrielle dans les sites d'activités
- Limitation des transports individuels motorisés et électrification du parc de véhicules
- Equilibre habitants / emplois pour limiter la pendularité

Actions prioritaires dans la stratégie

# 3 STRATÉGIE URBANISATION

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 priorités 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-MD performants et organisés autour de la plaine du Rhône.</b>	Urbanisation vers l'intérieur	<b>Stratégie Milieu bâti</b> 1. Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics. 2. Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir. 3. Améliorer la qualité de l'urbanisation. 4. Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville.	PUM	MRF
			Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités	<b>Stratégie Centralités</b> 5. Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées. 6. Préserver le patrimoine bâti et naturel. 7. Développer la proximité pour la vie au quotidien.	DD	MU
			Attractivité des zones d'activités	<b>Stratégie Zones d'activités</b> 8. Maintenir l'agglomération comme un pôle d'emploi régional, avec une part importante d'activités artisanales et industrielles. 9. Mettre en œuvre les différentes stratégies de gestion des zones d'activités. 10. Contribuer au renforcement de la qualité et à l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement.	PAI	
			Optimisation des équipements publics	<b>Stratégie Equipements publics</b> 11. Apaiser et sécuriser le trafic à proximité des équipements publics. 12. Améliorer la qualité paysagère et environnementale des infrastructures. 13. Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce.	PEP	
<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> 14. Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération. 15. Connecter les vallées et territoires voisins. 16. Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération. 17. Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs.	TP	
			Renforcement du réseau de mobilité douce	<b>Stratégie Mobilité douce</b> 18. Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible. 19. Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités. 20. Favoriser l'intermodalité modes doux – transports publics	MD	
			Maîtrise du transport individuel motorisé	<b>Stratégie Transport individuel motorisé</b> 21. Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités. 22. Pacifier les hyper-centres de localité. 23. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles. 24. Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée.	VSR	GM
			Renforcement de l'intermodalité	<b>Stratégie Intermodalité</b> 25. Faciliter la complémentarité entre les modes de transports. 26. Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération 27. Favoriser les rabattements aux gares et aux principaux nœuds de transport. 28. Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers.	PM	
			Amélioration de la sécurité	<b>Stratégie Sécurité</b> 29. Réduire le nombre d'accidents de la route. 30. Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables. 31. Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles.	GT	
			Optimisation du transport de marchandises	<b>Stratégie Transport de marchandises</b> 32. Soutenir et favoriser le fret ferroviaire. 33. Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise. 34. Développer la logistique urbaine.	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> 35. Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement. 36. Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualitative entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels. 37. Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons. 38. Préserver l'agriculture et renforcer son intégration dans l'agglomération. 39. Offrir un paysage structuré et attractif dans tous les territoires de l'agglomération. 40. Préserver les surfaces d'assolement.	R3
Amélioration de l'environnement urbain	<b>Stratégie Environnement</b> 41. Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores. 42. Protéger contre les dangers naturels. 43. Réduire les émissions de gaz à effet de serre. 44. Lutter contre les îlots de chaleur urbains.			PUM DD	PAI PEP	
Transition énergétique	<b>Stratégie Energie</b> 45. Réduire la consommation énergétique. 46. Réaliser une transition sensible vers les énergies renouvelables. 47. Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle.			TP	MD	
					ENE	

## 3.1 Milieu bâti

### Besoin d'action : Urbanisation vers l'intérieur

La stratégie sectorielle « milieu bâti » traite spécifiquement du développement urbain et économique. Elle précise comment les nouveaux habitants et emplois devront se répartir dans les zones d'habitation et mixtes, en fonction du tissu bâti existant et de la desserte en transports publics. Elle précise les règles à mettre en place pour assurer la qualité du développement à venir et le respect des principes définis par la vision d'ensemble.

Cette stratégie vise également à limiter le développement urbain dans les secteurs où celui-ci n'est pas souhaité, dans le respect de la législation sur l'aménagement du territoire et des plans directeurs cantonaux.

Concrètement, la stratégie identifie les secteurs propices à une densification des tissus existants ou à l'inverse, ceux soumis à des restrictions de construction.

Objectif 1	Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en transports publics
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En mobilisant les surfaces sous-utilisées situées dans le milieu bâti ;</li> <li>- En proposant des programmations et densités différenciées selon les spécificités des territoires de projet ;</li> <li>- En encourageant la localisation des services et activités « au bon endroit », en fonction de leurs caractéristiques ;</li> <li>- En assurant la qualité de la densification urbaine, dans le respect du cadre de vie, du patrimoine bâti et du paysage ;</li> <li>- En assainissant énergétiquement les constructions et en garantissant un approvisionnement durable.</li> </ul>
<p><u>A l'intérieur du périmètre compact d'urbanisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En identifiant les pôles d'urbanisation mixtes, avec une densité minimale et une bonne accessibilité par tous les modes de déplacement ;</li> <li>- En identifiant des secteurs de densification douce, visant une densité moyenne ;</li> <li>- En mobilisant les surfaces sous-utilisées dans le respect des caractéristiques du tissu urbain ;</li> <li>- En favorisant la mixité entre habitants et emplois, ainsi que la mixité sociale ;</li> <li>- En tenant compte des préoccupations liées à l'OPB ;</li> <li>- En tenant compte des contraintes liées aux transports exceptionnels.</li> </ul>	
<p><u>En périphérie du milieu bâti</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En densifiant les secteurs bien desservis par les transports publics ;</li> <li>- En gelant l'urbanisation des secteurs insuffisamment desservis par les transports publics (VD) et en mettant en place des mesures afin d'éviter le développement d'autres secteurs ;</li> <li>- En réduisant la zone à bâtir à la périphérie du milieu bâti, en particulier en présence de bonnes terres agricoles par des secteurs de dézonage<sup>9</sup> afin de permettre le développement de mesures d'urbanisation pour les communes vaudoises ;</li> <li>- En traitant les franges urbaines pour assurer une transition de qualité entre espaces bâtis et espaces ouverts.</li> </ul>	
<p><u>Villages, quartiers et hameaux hors des centres</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant la zone à bâtir à la périphérie du milieu bâti<sup>10</sup>.</li> </ul>	

<sup>9</sup> Révision de l'affectation pour supprimer des zones à bâtir au sens de l'article 15 LAT.

<sup>10</sup> Pour le Valais ne s'applique pas aux communes de type A.

<b>Objectif 2</b>	<b>Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En intégrant des dispositions de mobilisation des réserves dans les règlements des constructions ;</li> <li>- En déployant une politique active de mobilisation des réserves foncières situées au cœur du milieu bâti.</li> </ul>
<u>Dans les zones à bâtir</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En adaptant les règlements communaux pour y intégrer des dispositions relatives aux délais de construction et à la réalisation des potentiels constructibles ;</li> <li>- En adaptant les planifications communales en y introduisant des périmètres de développement.</li> </ul>	

<b>Objectif 3</b>	<b>Améliorer la qualité de l'urbanisation</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En étant attentif à la bonne intégration des nouvelles constructions dans l'espace bâti ;</li> <li>- En aménageant un espace public de qualité ;</li> <li>- En aménageant la ville pour répondre aux enjeux de nature en ville, de structuration paysagère et de lutte contre les îlots de chaleur ;</li> <li>- En traitant les quatre unités paysagères fondamentales de manière différenciée et selon leur logique structurelle propre ;</li> <li>- En s'assurant que la transition énergétique soit prise en compte lors de nouvelles constructions ;</li> <li>- En excluant les nouveaux logements et affectations sensibles dans les secteurs exposés à de fortes nuisances ou dangers.</li> </ul>
<u>Dans les centralités</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En ayant une approche sensible pour les nouvelles constructions dans les secteurs de préservation du patrimoine bâti ;</li> <li>- En valorisant les espaces interstitiels et espaces non bâtis, sous forme d'îlots de verdure durables ou éphémères ;</li> <li>- En aménageant un espace public de qualité et attractif, au cœur de la ville ;</li> <li>- En reliant les espaces publics entre eux, notamment par le réseau de voies vertes ;</li> <li>- En priorisant les composantes paysagères, énergétiques et environnementales dans l'ensemble des interventions.</li> </ul>	
<u>Dans le milieu bâti</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant l'espace public pour la sécurité des piétons et vélos ;</li> <li>- En intégrant les composantes paysagères, énergétiques et environnementales dans l'ensemble des interventions.</li> </ul>	
<u>Dans les villages et hameaux</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En maîtrisant les nouvelles constructions dans les noyaux patrimoniaux anciens ;</li> <li>- En aménageant un espace public de qualité ;</li> <li>- En intégrant les composantes paysagères, énergétiques et environnementales dans l'ensemble des interventions.</li> </ul>	

<b>Objectif 4</b>	<b>Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En végétalisant et désimperméabilisant les espaces urbains ;</li> <li>- En renforçant l'arborisation et la diversité des espèces végétales ;</li> <li>- En renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique (trame bleue) et le réseau des espaces végétalisés (trame verte) ;</li> <li>- En développant le patrimoine arboré dans son rôle de lutte contre les îlots de chaleur et la valorisation du paysage et de la biodiversité.</li> <li>- En multipliant et mettant en réseau les différents secteurs supportant une diversité biologique ;</li> <li>- En améliorant le cycle de l'eau et le concept de la « ville éponge ».</li> </ul>
	<p><u>Dans les centralités</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En désimperméabilisant les surfaces dont l'usage le permet (places, cours, parking, etc.) ;</li> <li>- En végétalisant toitures et façades ;</li> <li>- En planifiant des espaces publics et des aménagements extérieurs largement perméables et arborés ;</li> <li>- En développant le patrimoine arboré dans son rôle de lutte contre les îlots de chaleur et la valorisation du paysage et de la biodiversité.</li> <li>- En assurant une diversité biologique au sein des et entre les aménagements ;</li> <li>- En renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique (trame bleue) et le réseau des espaces végétalisés (trame verte) ;</li> <li>- En améliorant la qualité des espaces verts et espaces publics et en adaptant leur entretien pour préserver la biodiversité et la durabilité ;</li> <li>- En intégrant le cycle de l'eau (rétention et infiltration) dans l'ensemble des projets d'aménagement ;</li> <li>- En préservant des espaces non construits de qualité.</li> </ul>
	<p><u>Dans le milieu bâti</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En renforçant l'arborisation et les surfaces perméables ;</li> <li>- En végétalisant toitures et façades ;</li> <li>- En développant le patrimoine arboré dans son rôle de lutte contre les îlots de chaleur et la valorisation du paysage et de la biodiversité.</li> <li>- En maximisant le cycle naturel de l'eau via des secteurs de rétention et de désimperméabilisation ;</li> <li>- En renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique (trame bleue) et le réseau des espaces végétalisés (trame verte) ;</li> <li>- En améliorant la qualité des espaces verts et espaces publics et en adaptant leur entretien pour préserver la biodiversité et la durabilité ;</li> <li>- En mettant en réseau des espaces publics et privés assurant une continuité biologique pour la flore et la petite faune. Cette mise en réseau passe notamment par une diversité des plantations, une extensification de la gestion des espaces ouverts (tonte tardive, tas de bois ou de pierres, limitation des produits phytosanitaires, etc.) ainsi que le maintien de passages entre les propriétés voisines pour la petite faune.</li> </ul>
	<p><u>Dans les villages et hameaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En renforçant l'arborisation et les surfaces perméables ;</li> <li>- En végétalisant toitures et façades ;</li> <li>- En développant le patrimoine arboré dans son rôle de lutte contre les îlots de chaleur et la valorisation du paysage et de la biodiversité.</li> <li>- En renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique (trame bleue) et le réseau des espaces végétalisés (trame verte) ;</li> <li>- En améliorant la qualité des espaces verts et espaces publics et en adaptant leur entretien pour préserver la biodiversité et la durabilité ;</li> <li>- En mettant en réseau des espaces extérieurs publics et privés assurant une continuité biologique locale pour la flore et la petite faune.</li> </ul>

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie milieu bâti

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

En mobilisant les surfaces sous-utilisées pour une densification douce dans le respect des caractéristiques du tissu urbain.

-  secteur mixte de densification stratégique
-  secteur de densification douce
-  site stratégique de développement économique
-  secteur d'équipements publics
-  secteur de développement au delà de 2036

**Objectif 2 : Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir**

En déployant une politique active de mobilisation des réserves foncières situées au cœur du milieu bâti.

-  mobilisation des réserves foncières

**Objectif 3 : Améliorer la qualité de l'urbanisation**

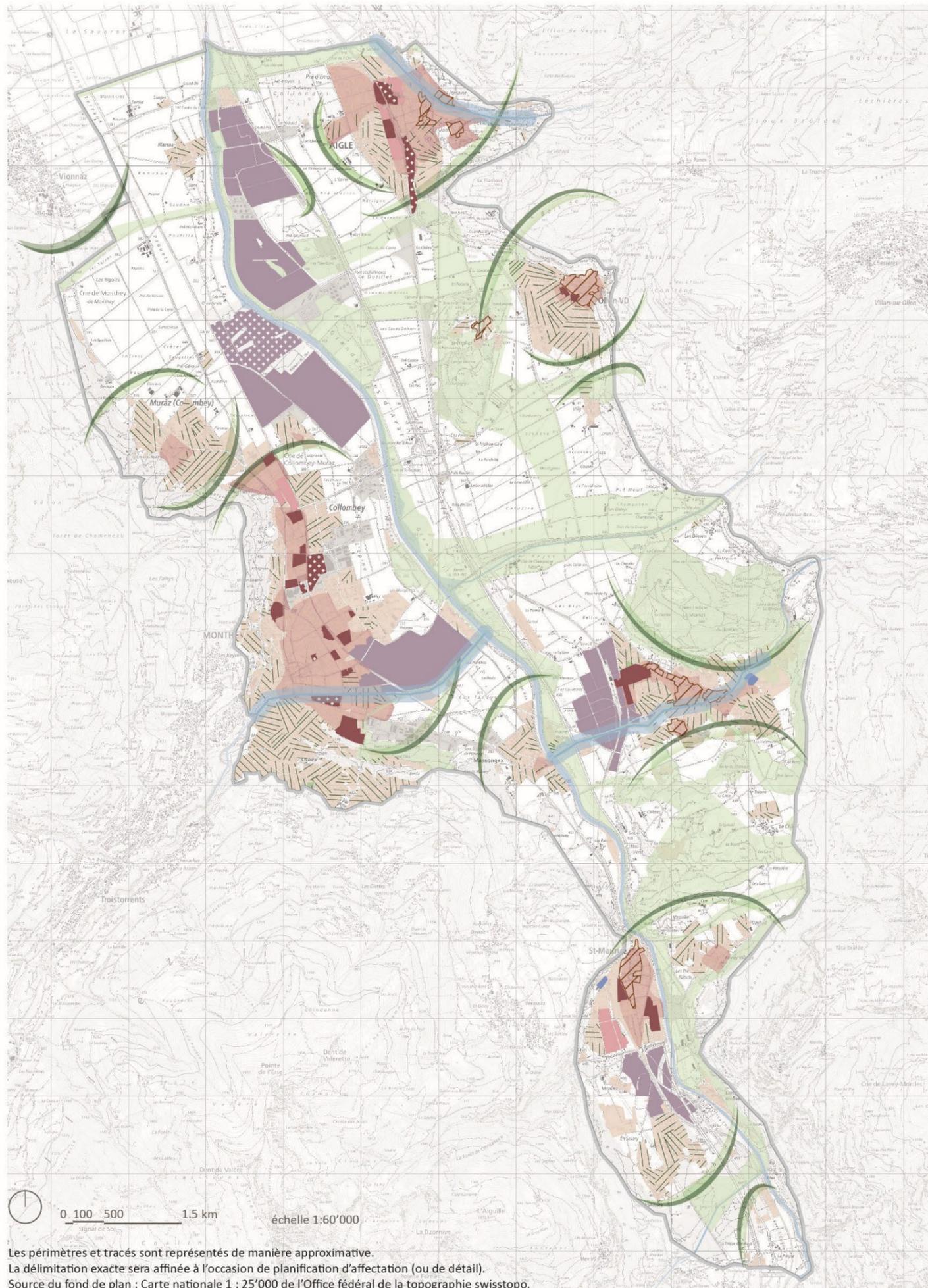
En limitant les nouvelles constructions dans les noyaux patrimoniaux anciens.

-  secteur de préservation du patrimoine

**Objectif 4 : Renforcer la charpente paysagère et la nature en ville**

En mettant en réseau des espaces publics et privés assurant une continuité biologique pour la flore et la petite faune.

-  trame vert-bleue en ville
-  entretien adapté des espaces extérieurs
-  territoires et liaisons biologiques à protéger
-  coupures paysagères



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

## 3.2 Centralités

### Besoin d'action : Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

La stratégie sectorielle « centralités » traite de la consolidation des centres dans le respect de leur hiérarchie, ainsi que du renforcement de leur rôle fonctionnel à l'échelle de l'agglomération mais également à l'échelle du Chablais. Elle trace la voie pour que les centralités soient des lieux d'intensité urbaine, de mixité sociale et d'interconnexion des réseaux de mobilité, permettant à l'agglomération de fonctionner comme un espace urbain unique, réticulé mais multipolaire.

Les centralités sont au cœur de l'armature urbaine. Aigle, Ollon, Bex et Saint- Maurice se répartissent en espaces urbanisés distincts, séparés par des espaces non bâtis assurant la structuration paysagère de la plaine et des coteaux. Monthey et Collombey fonctionnent comme une entité urbaine continue, se prolongeant de manière plus dispersée jusqu'à Massongex. Ces trois centralités forment un espace fonctionnel commun. La centralité de Massongex est également fortement liée à la centralité de Bex, bien que l'urbanisation s'interrompe à la traversée du Rhône. Saint-Maurice et Lavey forment également un espace fonctionnel commun.

La stratégie vise également au renforcement de l'intensité urbaine des centralités de manière ciblée. Pour les centralités principales, des boulevards urbains sont identifiés. Leur réaménagement participe à la vitalité urbaine par la présence de rez actifs, de fronts bâtis adaptés au contexte et de services. Leur gabarit donne de la place à tous les modes de transports, en faisant la part belle aux piétons.

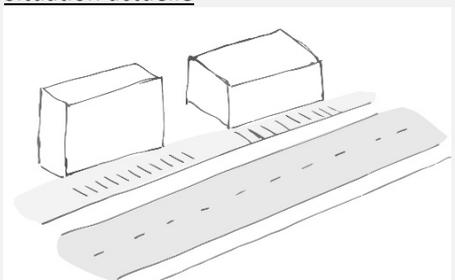
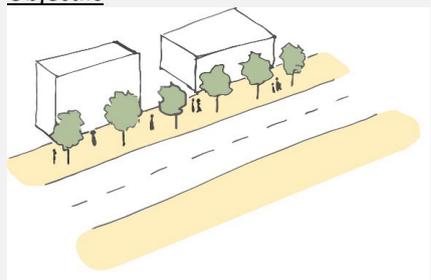
L'intensité va de pair avec la qualité de l'espace public et des itinéraires de mobilité douce, afin de renforcer la proximité pour les déplacements du quotidien. La qualité de l'espace public est un facteur clé pour favoriser les déplacements à pied ou à vélo dans les centres et leur périphérie directe, entre le domicile et l'école, la gare ou les commerces.

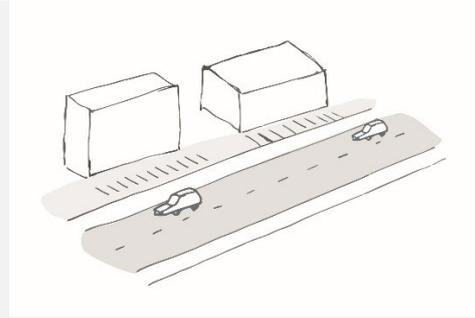
Pour l'ensemble des centralités de l'agglomération, des axes structurants pacifiés sont également identifiés. Reliant le centre historique à la gare, ces tronçons participent à l'intensité urbaine par leur caractère bâti et leur usage. Ils sont intégrés au dispositif de zone modérée de la stratégie sectorielle.

Objectif 5	Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En renforçant l'intensité urbaine, la diversité programmatique et la présence de services, activités tertiaires et équipements dans les centralités ;</li> <li>- En aménageant des espaces publics de qualité et conviviaux, supports d'usages multiples ;</li> <li>- En valorisant l'identité des centralités ;</li> <li>- En tenant compte des vocations différenciées des centralités et des petites entités urbaines ;</li> <li>- En développant des réseaux de transports publics et de mobilité douce entre les centralités.</li> </ul>
<p><u>Dans les centralités principales (Aigle, Monthey)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En affirmant ces centralités comme pôles urbains majeurs, structurants pour l'ensemble de l'agglomération et du Chablais ;</li> <li>- En y regroupant les services, commerces, équipements et interfaces de transports d'importance régionale ;</li> <li>- En favorisant l'implantation d'activités tertiaires ;</li> <li>- En renforçant l'intensité urbaine, la diversité programmatique et la mixité sociale dans les centralités ;</li> </ul>	

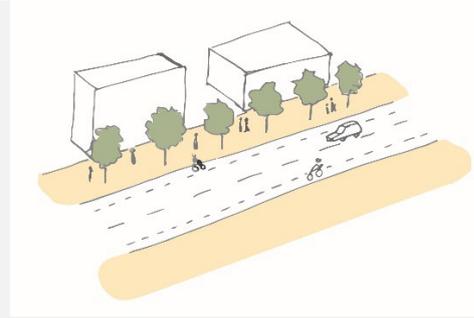
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En renforçant l’attractivité des cœurs de villes ;</li> <li>- En aménageant des boulevards urbains multimodaux, générateurs d’intensité urbaine (sécurisation de l’espace rue, végétalisation, rez-actifs, fronts bâtis) ;</li> <li>- En requalifiant des axes structurants attractifs et pacifiés entre le centre historique et le point d’accès principal aux transport publics.</li> </ul>
<p><u>Dans les centralités secondaires (Bex, Collombey, St-Maurice)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En favorisant les services, commerces, équipements et interfaces de transports d’importance secondaire ;</li> <li>- En regroupant les services, commerces, équipements d’importance secondaire dans les cœurs de ville et à proximité des gares ;</li> <li>- En favorisant l’implantation d’activités tertiaires ;</li> <li>- En renforçant modérément l’intensité urbaine ;</li> <li>- En encourageant la diversité programmatique et la mixité sociale ;</li> <li>- En aménageant des boulevards urbains multimodaux, générateurs d’intensité urbaine (sécurisation de l’espace rue, végétalisation, rez-actifs, fronts bâtis) ;</li> <li>- En requalifiant des axes structurants attractifs et pacifiés entre le centre historique et le point d’accès principal aux transport publics.</li> </ul>
<p><u>Dans les centralités locales (Massongex, Muraz, Ollon, Lavey)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En maintenant et renforçant les services, commerces, équipements et interfaces de transports d’importance locale ;</li> <li>- En préservant l’attractivité et les espaces de sociabilité à l’échelle locale ;</li> <li>- En requalifiant des axes structurants attractifs et pacifiés entre le centre historique et le point d’accès principal aux transport publics.</li> </ul>

<b>Objectif 6</b>	<b>Préserver le patrimoine bâti et naturel</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En conservant la valeur patrimoniale des tissus urbains dignes de protection, notamment les périmètres ISOS A et B ;</li> <li>- En valorisant les bâtiments existants et les volumes générateurs de repères spatiaux, propices à une transformation ;</li> <li>- En maintenant les abords non bâtis afin de garantir une échappée sur le grand paysage et préserver les vues donnant sur des périmètres environnants mentionnés à l’ISOS ;</li> <li>- En protégeant les cordons boisés et les anciens murs garants de qualité écologique et spatiale, tout en offrant un habitat de choix pour des espèces animales et végétales ;</li> <li>- En privilégiant le maintien de la végétation existante dans les secteurs voués à se développer de manière à conserver les arbres remarquables comme témoins du passé et vecteur de biodiversité ;</li> <li>- En renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique ;</li> <li>- En traitant les quatre unités paysagères fondamentales de manière différenciée et selon leur logique structurelle propre ;</li> <li>- En permettant aux ensembles patrimoniaux de contribuer à la concrétisation de la transition énergétique et de profiter des effets positifs de cette transition (rénovation énergétique, production et consommation d’énergie indigène).</li> </ul>

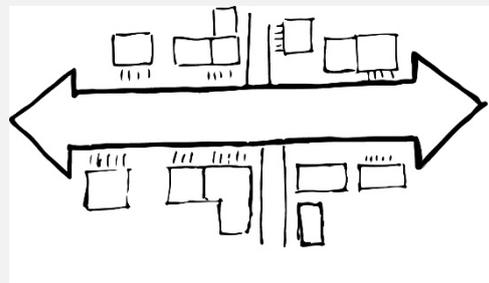
Objectif 7	Développer la proximité pour la vie au quotidien
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En proposant l'ensemble des interactions de base (sociales, économiques et culturelles) à distance acceptable en mobilité douce (ville du quart d'heure) ;</li> <li>- En favorisant les déplacements de courte distance, bénéfiques à la qualité de vie ;</li> <li>- En diversifiant l'usage des lieux existants pour couvrir la majorité des interactions de base ;</li> <li>- En renforçant les notions de quartiers de proximité et l'attachement des citoyens à leur lieu de vie.</li> </ul>
<p><u>Dans les centres et à leur périphérie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant des rues piétonnes et espaces publics de qualité ;</li> <li>- En aménageant des itinéraires attractifs et sécurisés pour la mobilité quotidienne entre quartiers résidentiels, centralités et équipements publics.</li> </ul>	
<p><u>Sur les avenues vertes partagées</u></p> <p>Les avenues vertes partagées sont des routes de gabarit important traversant les différentes localités. Elles servent, aujourd'hui, principalement pour les déplacements en transport individuel motorisé (TIM). Leur requalification est nécessaire car ces axes, surchargés par le trafic de transit, engendrent des nuisances sonores et altèrent le cadre de vie des habitants.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En inscrivant ces axes dans un maillage vert à l'échelle de l'agglomération ;</li> <li>- En intégrant une gestion multimodale des flux favorisant un report modal ;</li> <li>- En assurant la perméabilité transversale des avenues ;</li> <li>- En diversifiant et dynamisant les fonctions des avenues grâce au passage des flux de piétons ;</li> <li>- En améliorant la qualité environnementale des localités.</li> </ul>	
<p><u>Situation actuelle</u></p> 	<p><u>Objectifs</u></p> 
<p>Une absence d'espace de qualité. Cet axe est uniquement dédié au trafic et il fait abstraction de l'environnement qu'il traverse.</p>	<p>Créer un espace public compatible avec la gestion des flux ;</p> <p>Intégrer les aménagements paysagers à la qualité spatiale de l'avenue : hiérarchisation des flux, ombrage, filtre visuel, variation d'ambiance saisonnière ;</p> <p>Végétaliser les avenues de manière durable et préserver le patrimoine arboré existant ;</p> <p>Allier la qualité spatiale avec des aménagements durables et intégrant des qualités environnementales : revêtements perméables et clairs, gestion des eaux pluviales, plantations indigènes vectrices de biodiversité.</p>



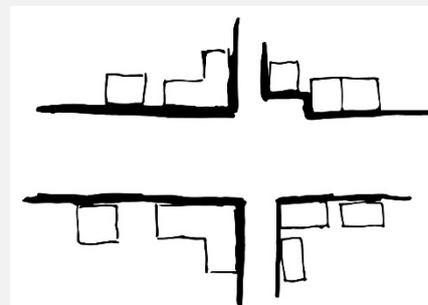
Un axe pensé uniquement pour les TIM. Ce type d'aménagement est conçu pour la gestion des flux. Il comprend des gabarits routiers largement dimensionnés et dédiés aux transports individuels motorisés.



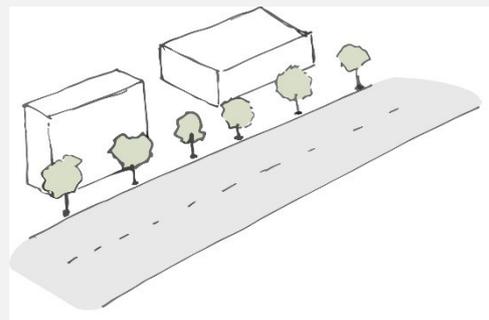
Favoriser le report modal ;  
Sécuriser et apporter du confort pour les modes doux (giratoire aussi) ;  
Prioriser la mobilité douce lors de rétrécissement des chaussées.



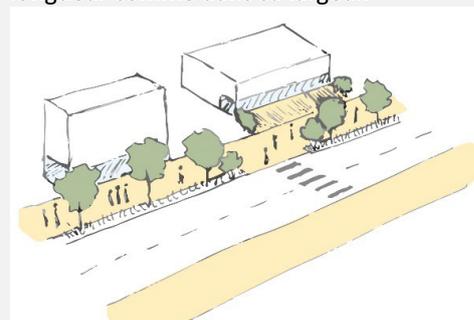
Une césure au sein des localités : La charge de trafic et son dimensionnement forment un obstacle aux franchissements et renforcent le sentiment d'insécurité des piétons et des cyclistes.



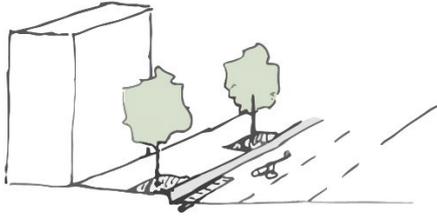
Faciliter les franchissements en améliorant la sécurisation des passages piétons (aplats de couleurs, ralentisseurs...) ;  
Créer des connexions transversales par une armature verte perpendiculaire à l'avenue ;  
Penser l'avenue de manière cohérente dans sa longueur comme dans sa largeur.



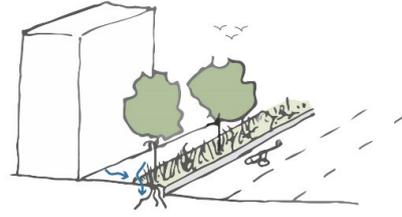
Un linéaire banal et monotone : Le traitement des tronçons est appliqué de façon systématique sur l'ensemble du linéaire. Il banalise le paysage des localités et limite les usages potentiels.



Créer des dilatations de l'avenue verte partagée pour créer des espaces publics de qualité ;  
Lier les usages aux vitesses de déplacements et au contexte existant ;  
Animer l'avenue par l'affectation des bâtiments : commerces, entreprises, bureaux, écoles, etc.



Un espace stérile en termes de biodiversité. Un aménagement au langage routier vecteur de nuisances sonores et de pollution de l'air. Ce type d'espace altère l'environnement des usagers à court et à long terme. Il ne permet pas un développement durable de l'agglomération au vu des enjeux climatiques actuels.



Diminuer les îlots de chaleur urbains ;  
Coordonner avec les projets d'assainissements du bruit ;  
Assurer la gestion des eaux de ruissellement face à l'intensification du régime de précipitations (mettre à jour les PGEE, plantations durables, revêtements de sol clairs et perméables, infiltrations des eaux de surface) ;  
Reconstituer des sols de qualité permettant une bonne infiltration des eaux et un développement racinaire facilité (horizon A, B et C)  
Tirer parti des giratoires et inciter à ce qu'ils participent systématiquement à la biodiversité ; ce sont des espaces inaccessibles et utilisés pour créer des vides donc autant créer un espace vecteur de biodiversité.

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie Centralités

**Objectif 5 : Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées**

En renforçant l'intensité urbaine, la diversité programmatique et la présence des services, activités tertiaires et équipements dans les centralités.

 centralités

En aménageant des espaces publics de qualité et conviviaux, supports d'usages multiples.

 boulevards urbains et axes structurants attractifs et pacifiés

 zones de loisirs et espaces publics majeurs

En tenant compte des vocations différenciées des centralités et des petites entités urbaines.

 coeurs de ville d'importance régionale

 coeurs de ville d'importance locale

 coeurs de village

 hameaux

**Objectif 6 : Préserver le patrimoine bâti et naturel**

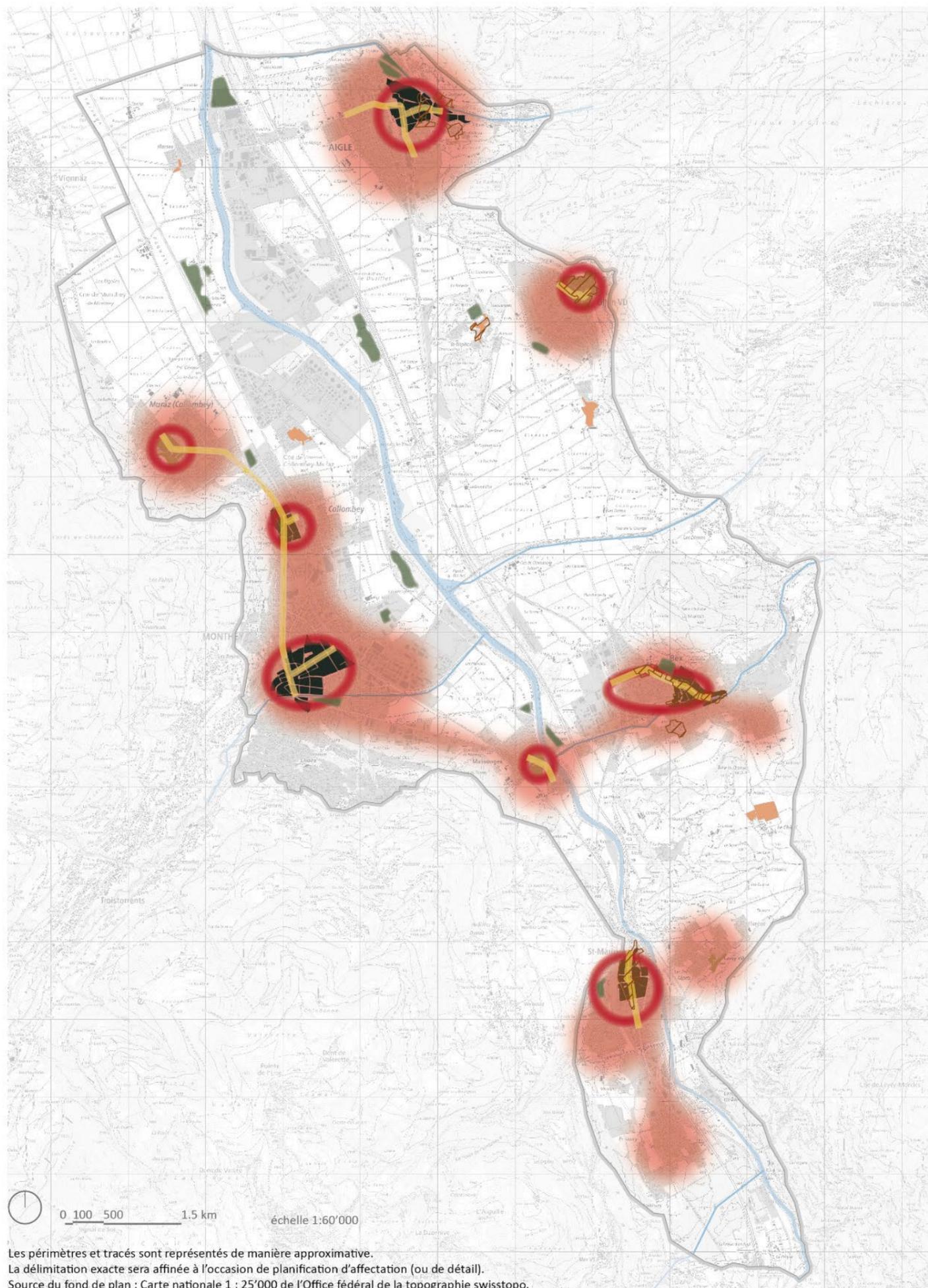
En conservant la valeur patrimoniale des tissus urbains dignes de protection, notamment les périmètres ISOS A et B.

 périmètres ISOS A et B

**Objectif 7 : Développer la proximité pour la vie au quotidien**

En proposant l'ensemble des interactions de base (sociales, économiques et culturelles) à distance acceptable en mobilité douce (ville du quart d'heure).

 ville du quart d'heure



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

### 3.3 Zones d'activités

#### Besoin d'action : Attractivité des zones d'activités

La stratégie sectorielle « zones d'activités » traite des secteurs destinés à accueillir les activités difficilement compatibles avec la ville mixte, en raison de besoins spécifiques ou de nuisances générées. Ces secteurs sont destinés aux activités, prioritairement de type secondaire.

Cette stratégie établit le lien entre le PA5-PDI et les planifications cantonales des zones d'activités :

- Dans le Canton de Vaud, un plan directeur sectoriel des zones d'activités est en cours d'élaboration à l'échelle régionale (le PDR-SRGZA). Le PA5-PDI reprend les éléments de cette planification directrice, tout en assurant la coordination avec les transports et en intégrant des exigences paysagères élevées.
- Dans le Canton du Valais, une stratégie cantonale des zones d'activités est également en cours de développement, fondée sur le maintien des zones d'activités existantes. Le PA5-PDI traite donc les zones existantes, tout en précisant les principes d'urbanisation et de mobilité, tenant compte du paysage.

Objectif 8	Maintenir l'agglomération comme pôle d'emploi régional, avec une part importante d'activités artisanales et industrielles
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En privilégiant la localisation des commerces, des activités tertiaires, et des activités artisanales légères dans les centralités mixtes ;</li> <li>- En contribuant au maintien de la vitalité et l'attractivité des zones d'activités, en priorité pour les entreprises artiso-industrielles.</li> </ul>
<p><u>Dans les zones d'activités</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En posant les bases d'une vision globale des zones d'activités de l'agglomération, complémentaires des zones mixtes ;</li> <li>- En permettant une gestion cohérente par le(s) système(s) régional(-aux) de gestion chargé(s) d'assurer la disponibilité des réserves et une allocation cohérente de celles-ci pour les différents besoins d'entreprises existantes et nouvelles. Il est suggéré que dans toute la mesure du possible, des zones adaptées à une demande supra-locale soient utilisées pour répondre à une demande locale qui ne pourrait pas être satisfaite ailleurs dans l'agglomération ;</li> <li>- En favorisant la mise en évidence des vocations de chaque zone. Une grande partie des entreprises considèrent comme un avantage d'être proches d'entités de même nature. Plus les vocations seront claires, plus elles auront de chances d'attirer des entreprises correspondant à leurs vocations ;</li> <li>- En développant des projets de zones d'activités utilisant le sol de façon optimale, par des mécanismes de parcs d'activités, de clarification des vocations des sites (activités mixtes, activités premiums, grandes entreprises, secteurs artisanaux, etc.) et de densification des secteurs déjà bâtis ;</li> <li>- En déployant une politique active de mobilisation des réserves foncières situées dans les zones d'activités, qui traite spécifiquement les grandes réserves stratégiques d'un seul tenant ;</li> <li>- En développant une promotion économique d'agglomération attirant des entreprises sélectionnées. Pour développer le tissu artiso-industriel, il sera nécessaire que les entreprises la considèrent comme comparativement plus attractive que d'autres territoires. Or, il sera plus difficile pour l'agglomération d'être compétitive face à d'autres territoires si les lieux qui la composent sont eux-mêmes en concurrence. Le territoire d'action qui maximiserait les chances d'atteindre cet objectif est donc l'agglomération entière, c'est à dire les deux cantons considérés ensemble malgré leurs spécificités, notamment administratives ;</li> <li>- En déployant un marketing territorial proactif. Les zones d'activités de l'agglomération ont les qualités nécessaires pour affronter avec succès la concurrence territoriale. Mais pour qu'une</li> </ul>	

entreprise supra-locale (industrielle) qui fait jouer la concurrence territoriale lors de son choix de localisation choisisse l'agglomération, il faut qu'elle ait connaissance des conditions favorables qu'elle pourra y trouver pour répondre à ses besoins.

<b>Objectif 9</b>	<b>Mettre en œuvre les différentes stratégies de gestion des zones d'activité</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En assurant une gestion des zones d'activités à l'échelle de l'agglomération, faisant l'amalgame entre opportunités et développement territorial structuré ;</li> <li>- En assurant une desserte adaptée aux exigences des zones d'activités, par tous les modes de transports ;</li> <li>- En aménageant les zones d'activités pour répondre aux enjeux de nature en ville, de structuration paysagère et de lutte contre les îlots de chaleur.</li> </ul>
<u>Dans les zones d'activités stratégiques :</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En maintenant la vitalité et l'attractivité des sites pour les entreprises déjà présentes ;</li> <li>- En mettant en œuvre les mesures prévues par les planifications spécifiques ;</li> <li>- En attirant des entreprises d'importance supra-locale ;</li> <li>- En assurant une desserte adaptée aux exigences des zones d'activités, par tous les modes de transports ;</li> <li>- En aménageant les zones d'activités pour répondre aux enjeux de nature en ville, de structuration paysagère et de lutte contre les îlots de chaleur ;</li> <li>- En analysant le potentiel d'économies d'énergies et d'alimentation énergétique renouvelable ;</li> <li>- En optimisant la production, le transfert et la consommation d'énergie dans les zones d'activités ;</li> <li>- En assurant une desserte efficace pour le transport des marchandises, notamment par une nouvelle passerelle ferroviaire sur le Rhône.</li> </ul>	
<u>Dans les zones d'activités d'importance régionale et locale :</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En maintenant la vitalité et l'attractivité des sites pour les entreprises déjà présentes ;</li> <li>- En mettant en œuvre les mesures prévues par les planifications spécifiques ;</li> <li>- En explicitant les vocations ;</li> <li>- En mobilisant les réserves dans les secteurs partiellement bâtis et en densifiant le bâti ;</li> <li>- En attirant des entreprises d'importance locale et régionale ;</li> <li>- En aménageant les zones d'activités pour répondre aux enjeux de nature en ville, de structuration paysagère et de lutte contre les îlots de chaleur.</li> </ul>	

<b>Objectif 10</b>	<b>Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En améliorant le cadre urbanistique et paysager des zones d'activités ;</li> <li>- En assurant une desserte adéquate par les transports publics et les réseaux de mobilité douce ;</li> <li>- En améliorant l'intégration paysagère et naturelle ;</li> <li>- En traitant les franges urbaines pour assurer une transition de qualité entre espaces bâtis et espaces ouverts.</li> <li>- En imposant aux nouvelles grandes entreprises de mettre en place un plan de mobilité pour leurs employés.</li> </ul>
<u>Dans les zones d'activités stratégiques</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En développant les principes dans des visions directrices, puis en transcrivant ces principes dans les plans d'affectation et règlements ;</li> <li>- En renforçant l'inscription des zones d'activités dans leurs contextes ;</li> <li>- En aménageant des espaces publics de qualité et variés pour les usagers ;</li> <li>- En assurant une desserte efficace par les transports publics et les réseaux de mobilité douce ;</li> <li>- En aménageant des espaces de verdure perméables dans les espaces interstitiels et sur les toitures ;</li> <li>- En traitant les franges urbaines pour assurer une transition de qualité entre espaces bâtis et espaces ouverts, tenant compte du contexte paysager.</li> <li>- En aménageant / dégrappant des secteurs de stationnement et circulation afin de les rendre perméables ;</li> </ul>	

- En renforçant l'arborisation.
<u>Dans les zones d'activités d'importance régionale et locale</u>
- En développant les principes dans des visions directrices, puis en transcrivant ces principes dans les plans d'affectation et règlements ;
- En renforçant l'inscription des zones d'activités dans leurs contextes ;
- En aménageant des espaces publics de qualité et variés pour les usagers ;
- En assurant une desserte efficace par les transports publics et les réseaux de mobilité douce ;
- En aménageant des espaces de verdure perméables dans les espaces interstitiels et sur les toitures ;
- En traitant les franges urbaines pour assurer une transition de qualité entre espaces bâtis et espaces ouverts, tenant compte du contexte paysager.
- En aménageant / dégrappant des secteurs de stationnement et circulation afin de les rendre perméables ;
- En renforçant l'arborisation.

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie Zones d'activités

**Objectif 8 : Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles**

En privilégiant la localisation des commerces, des activités tertiaires, et des activités artisanales non gênantes dans les centralités mixtes.



**Objectif 9 : Mettre en œuvre les différentes stratégies existantes de gestion des zones d'activités**

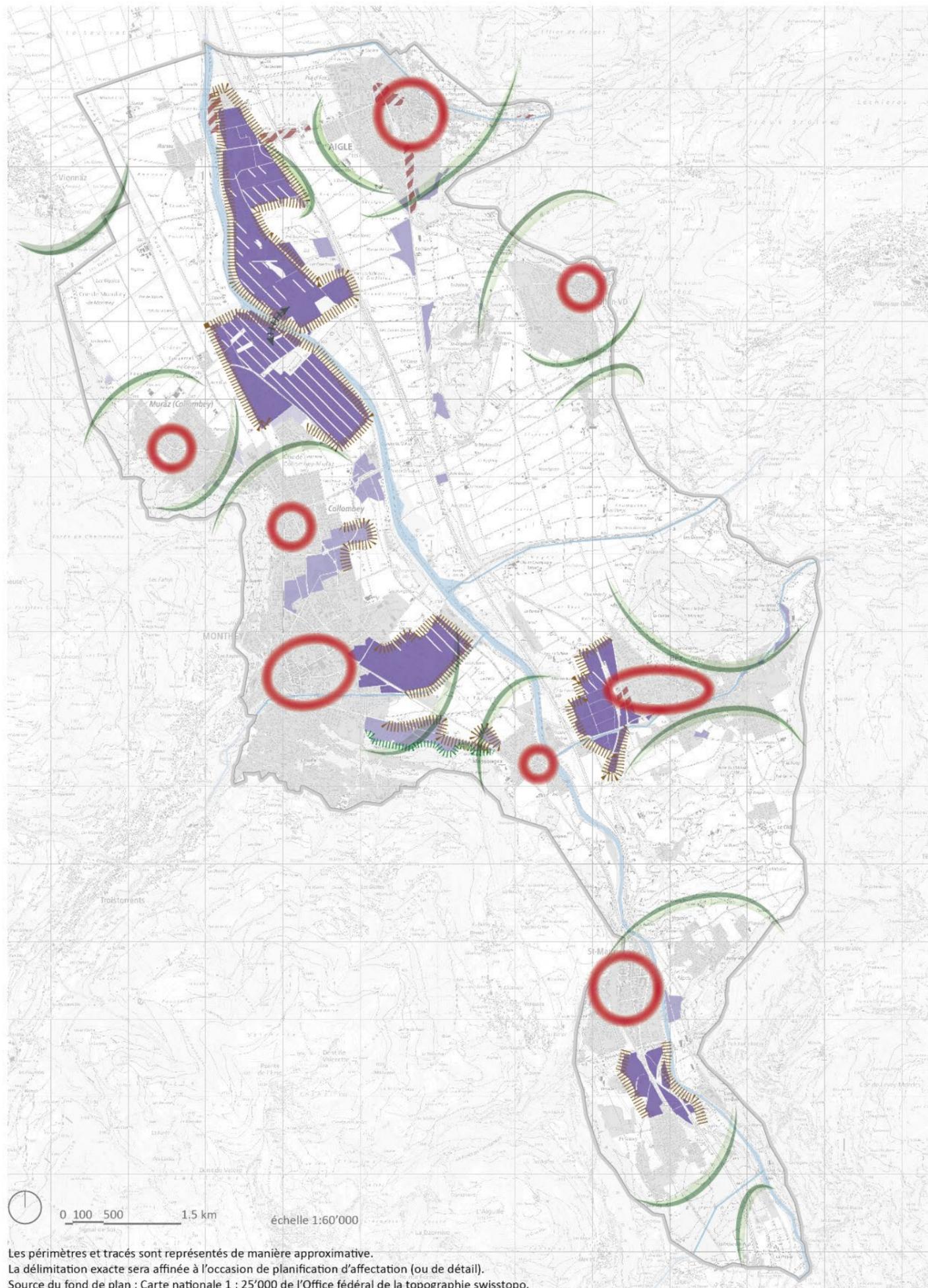
En encourageant la localisation de « la bonne activité au bon endroit » telle que définie dans le(s) SRGZA, et ce à l'échelle régionale de l'agglomération.

-  site d'activités stratégique
-  site d'activités régional ou local
-  site d'activités en reconversion
-  franchissement multimodal

**Objectif 10 : Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur accessibilité et leur verdissement**

En améliorant le cadre urbanistique et paysager des zones d'activités

-  site constituant une réserve stratégique pouvant accueillir des usages temporaires
-  franges urbaines
-  coupures paysagères



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

## 3.4 Equipements publics

### Besoin d'action : Optimisation des équipements publics

La stratégie sectorielle « équipements publics » traite des secteurs destinés à l'accueil d'équipements publics, qu'ils soient intégrés à l'environnement urbain comme les écoles et équipements médico-sociaux ou situés plutôt en périphérie en raison de leurs taille importante comme les installations sportives.

Cette stratégie précise comment ces secteurs doivent s'intégrer dans leur environnement, notamment en fonction de leur desserte en transport publics. Elle précise également les règles à mettre en place pour assurer la qualité du développement à venir et le respect des principes définis par la vision d'ensemble.

Cette stratégie vise une amélioration de l'intégration et du développement des équipements publics existants, sans prévoir de nouveaux secteurs de développement afin de préserver le territoire non bâti de l'agglomération.

<b>Objectif 11</b>	<b>Apaiser et sécuriser le trafic à proximité des équipements publics.</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En priorisant la mobilité douce comme mode de transport principal, suivi des transports publics ;</li> <li>- En limitant le stationnement à proximité des écoles.</li> </ul>
<u>Dans le milieu bâti</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En limitant le stationnement au minimum indispensable au fonctionnement des équipements ;</li> <li>- En apaisant les espaces publics de circulation à proximité des équipements.</li> </ul>	
<u>En périphérie du milieu bâti</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En raccordant les principaux attracteurs de tourisme et loisir hors centralités aux réseaux de mobilité.</li> </ul>	

<b>Objectif 12</b>	<b>Améliorer la qualité paysagère, énergétique et environnementale des infrastructures</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En améliorant l'intégration paysagère, énergétique et naturelle dans l'environnement bâti et non bâti.</li> </ul>
<u>Dans le milieu bâti</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En diminuant la consommation et en mettant en place un approvisionnement énergétique durable ;</li> <li>- En aménageant des espaces extérieurs végétalisés et perméables.</li> </ul>	
<u>En périphérie du milieu bâti</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant les équipements publics pour répondre aux enjeux de nature en ville, de structuration paysagère et de lutte contre les îlots de chaleur ;</li> <li>- En étant exemplaires du point de vue énergétique ;</li> <li>- En améliorant les relations paysagères aux territoires non bâtis environnants par des franges contextualisées et qualifiées. Ces franges devraient offrir une perméabilité entre l'espace urbain et rural / naturel et permettre de relier l'armature verte et bleue au milieu bâti ;</li> <li>- En aménageant / dégrappant des secteurs de stationnement et circulation afin de les rendre perméables.</li> </ul>	

<b>Objectif 13</b>	<b>Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En favorisant la diversité des usages des équipements publics bien desservis.</li> </ul>

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie Equipements publics

### Objectif 11 : Apaiser et sécuriser le trafic à proximité des équipements publics

En priorisant la mobilité douce comme mode de transport principal, suivi des transports publics.

— voies vertes de mobilité douce

— réseaux ferroviaires et de bus

En apaisant les espaces publics de circulation à proximité des équipements.

■ zones d'utilité publique

🏠 équipements publics apaisés

En raccordant les principaux attracteurs de tourisme et loisir hors centralités aux réseaux de mobilité.

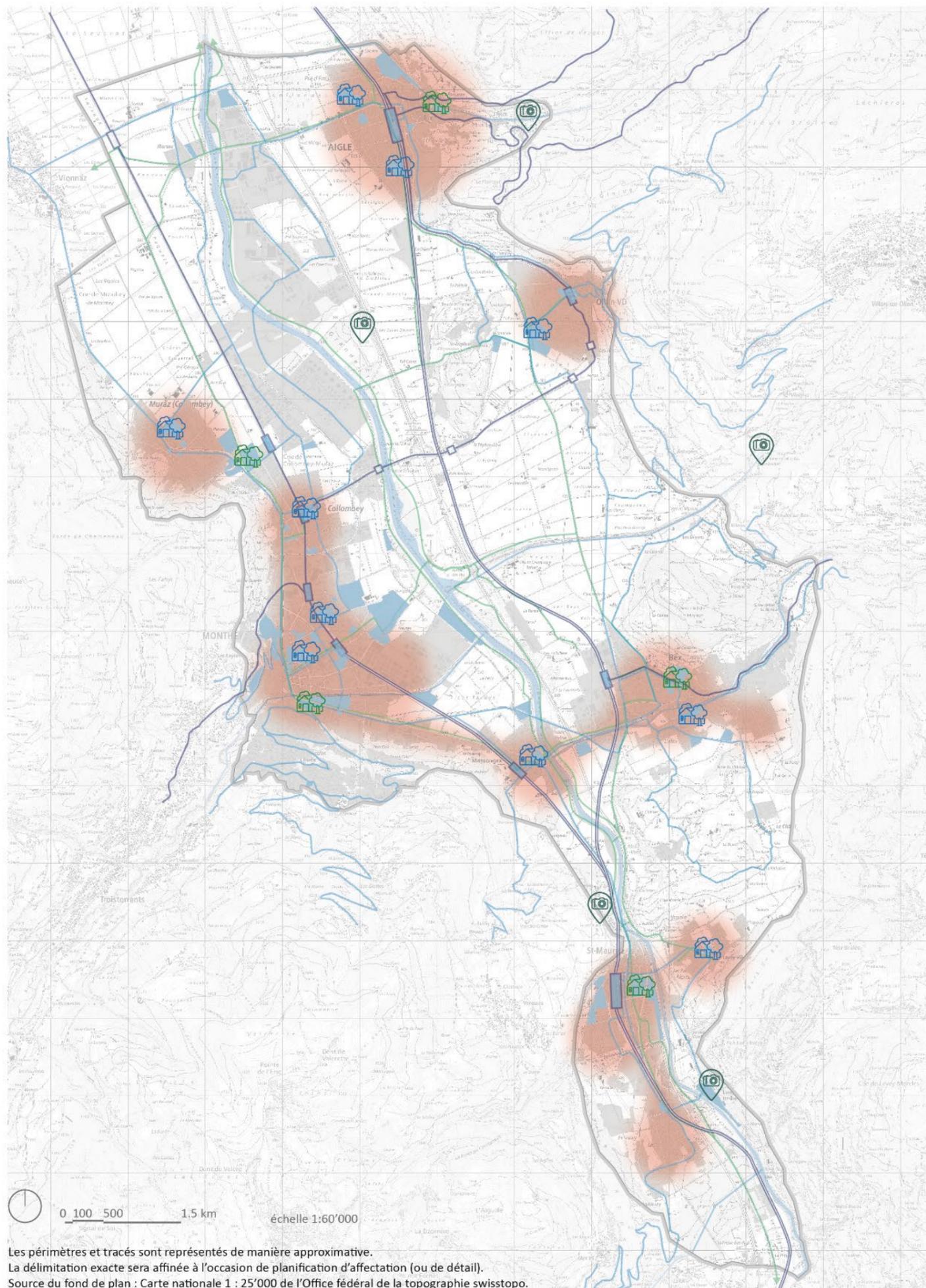
📍 attracteurs de tourisme et loisir hors centralités

### Objectif 12 : Améliorer la qualité paysagère et environnementale des infrastructures

En aménageant des espaces extérieurs végétalisés et perméables.

🌳 cours d'école végétalisés

### Objectif 13 : Renforcer les équipements publics prioritairement dans les secteurs bien desservis en transports publics et mobilité douce



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

## 3.5 Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures

### Niveau fédéral

La stratégie sectorielle « urbanisation » respecte les stratégies et principes d'action suivants du Projet de territoire Suisse :

#### Objectifs :

- *Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale ;*
- *Renforcer la compétitivité.*

#### Stratégies :

- *Mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes ;*
- *Mettre en valeur le milieu bâti et les paysages ;*
- *Coordonner transports, énergie et développement territorial.*

Elle respecte les buts et principes régissant l'aménagement du territoire, conformément à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), en particulier :

#### Buts :

- *Protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage.*
- *Orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti en maintenant une qualité de l'habitat appropriée ;*
- *Créer un milieu bâti compact ;*
- *Créer et maintenir un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques ;*
- *Favoriser la vie sociale, économique et culturelle des diverses régions du pays et promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation et de l'économie.*

#### Principes régissant l'aménagement :

- *Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Il convient notamment :*
  - ✓ *De répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics ;*
  - ✓ *De prendre les mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les zones à bâtir des friches, des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat ;*
  - ✓ *De préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations ;*
  - ✓ *De maintenir ou de créer des voies cyclables et des chemins pour piétons ;*
  - ✓ *D'assurer les conditions dont dépend un approvisionnement suffisant en biens et services ;*
  - ✓ *De ménager dans le milieu bâti de nombreuses aires de verdure et espaces plantés d'arbres.*

## Niveau cantonal

La stratégie sectorielle « urbanisation » respecte le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn) et en particulier les stratégies et lignes d'action suivantes :

### *Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement*

- *Ligne d'action A1 : Localiser l'urbanisation dans les centres (Mesure A11) ;*
- *Ligne d'action A2 : Développer une mobilité multimodale (Mesures A21, A22, A23, A24, A25) ;*
- *Ligne d'action A3 : Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines (Mesures A31, A32, A33).*

### *Stratégie B : Renforcer la vitalité des centres*

- *Ligne d'action B1 : Consolider le réseau de centres dans les régions (Mesure B11) ;*
- *Ligne d'action B2 : Renforcer la vitalité des centres (Mesure B22) ;*
- *Ligne d'action B3 : Stimuler la construction de quartiers attractifs (Mesures B32, B33, B34).*

### *Stratégie D : Valoriser le tissu économique*

- *Ligne d'action D1 : Faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant (Mesure D11, D12, D13).*

### *Stratégie F : assurer à long terme la valorisation des ressources*

- *Ligne d'action F1 : Préserver les terres agricoles (Mesures F11, F12) ;*
- *Ligne d'action F5 : Favoriser les ressources renouvelables et indigènes (Mesure F51).*

### *Stratégie R : travailler ensemble.*

- *Ligne d'action R1 : Projets d'agglomération (Mesure R13).*

Elle respecte le Concept cantonal de développement territorial (CCDT) et le Plan directeur cantonal valaisan (PDC) et en particulier les éléments suivants :

### *Stratégies CCDT :*

- *1.2 Conserver des surfaces non urbanisées dans la plaine du Rhône ;*
- *1.4 Préserver les paysages naturels et culturels ;*
- *3.1 Maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes ;*
- *3.2 Renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans les espaces urbains ;*
- *3.3 Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité ;*
- *3.4 Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur ;*
- *3.5 Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics ;*
- *3.6 Délimiter l'urbanisation afin de préserver des espaces pour l'agriculture et la nature ;*
- *3.7 Coordonner l'urbanisation et les transports.*

### *Fiches de coordination PDC :*

- *A.2 Surfaces d'assolement ;*
- *A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage ;*
- *A.9 Protection et gestion de la nature ;*
- *E.3 Approvisionnement en énergie ;*
- *A.12 Troisième correction du Rhône ;*
- *A.16 Dangers naturels ;*
- *C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat ;*

- C.2 *Qualité des zones à bâtir ;*
- C.3 *Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques ;*
- C.4 *Zones d'activités économiques ;*
- C.5 *Agglomérations ;*
- C.7 *Installations générant un trafic important ;*
- C.8 *Installations d'intérêt public ;*
- D.1 *Transports publics ;*
- D.2 *Interfaces d'échanges modaux ;*
- D.4 *Réseaux routiers ;*
- D.5 *Mobilité douce quotidienne ;*
- D.7 *Infrastructures de transports de marchandises ;*
- E.3 *Approvisionnement énergétique.*

### **Niveau régional**

La stratégie sectorielle « urbanisation » est coordonnée avec la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (PDR-SRGZA) du Chablais vaudois.

## 3.6 Centralités vaudoises du projet d'agglomération du Chablais

Ce chapitre décrit le processus de mise en conformité du périmètre compact de la partie vaudoise de l'agglomération avec la législation fédérale (LAT et OAT) ainsi qu'au PDCn VD. Le périmètre compact est constitué de trois secteurs discontinus correspondant aux centralités vaudoises des communes d'Aigle, de Bex et d'Ollon.

Le périmètre compact de la partie vaudoise de Chablais Agglo a été défini et validé par le Canton et les communes, lors de l'établissement du PA2, en application de la mesure B11 Agglomérations, centres cantonaux et régionaux du PDCn VD.

Suite à la révision de la LAT et son ordonnance d'application entrées en vigueur le 1er mai 2014, le PDCn VD définit les modalités du dimensionnement des zones d'habitation et mixtes pour chaque type d'espace du projet de territoire.

Pour les périmètres compacts des agglomérations, la mesure A11 du PDCn alloue une enveloppe de croissance démographique maximale en habitants entre 2015 et 2030 ainsi qu'une croissance maximale annuelle dès 2030, tenant compte des spécificités de chaque agglomération. Pour le périmètre compact de la partie vaudoise de Chablais Agglo, l'enveloppe maximale de croissance allouée est de 7'670 habitants entre fin 2015 et fin 2040 (5'170 entre fin 2015 et fin 2030 puis 250 habitants par an dès 2031).

Hors du périmètre compact, la croissance maximale annuelle est limitée à 0.75% de la population 2015 de chaque commune.

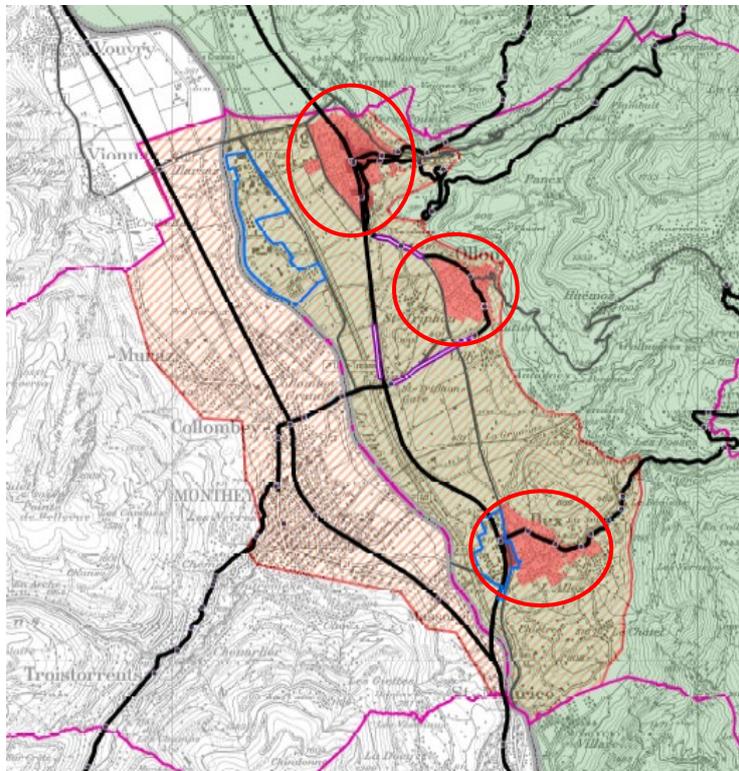


Figure 10 - Périmètre compact, agglomération du Chablais partie vaudoise

### Potentiels d'accueil en habitants dans les centralités vaudoises de Chablais Agglo

Le potentiel d'accueil en habitants est dimensionné pour accueillir la croissance allouée par le PDCn pour le périmètre compact de l'agglomération. Il intègre le potentiel des réserves en zone à bâtir existantes ainsi que celui des mesures d'urbanisation (projets de plans d'affectation).

Depuis 2016, un bilan du potentiel d'accueil est établi dans le cadre d'un monitoring annuel mené par le Canton en collaboration avec les communes concernées. Il permet de mettre à jour les différentes catégories qui le composent.

Le graphique ci-dessous fait état des résultats du monitoring de 2023 et prend en compte l'ensemble des mesures programmées par les communes à l'horizon 2040. Il met en évidence que le potentiel d'accueil de nouveaux habitants sur la partie vaudoise de l'agglomération actuellement planifié à l'horizon 2040 est de 6'756 habitants de plus qu'en 2015, dont 2'057 correspondent à des mesures de planification « non engagée » (à planifier). Il met également en évidence que le potentiel actuellement planifié à 2040 n'atteint pas la croissance maximale allouée par la mesure A11 du PDCn qui est de 7'670 habitants supplémentaires en 2015 et 2040.

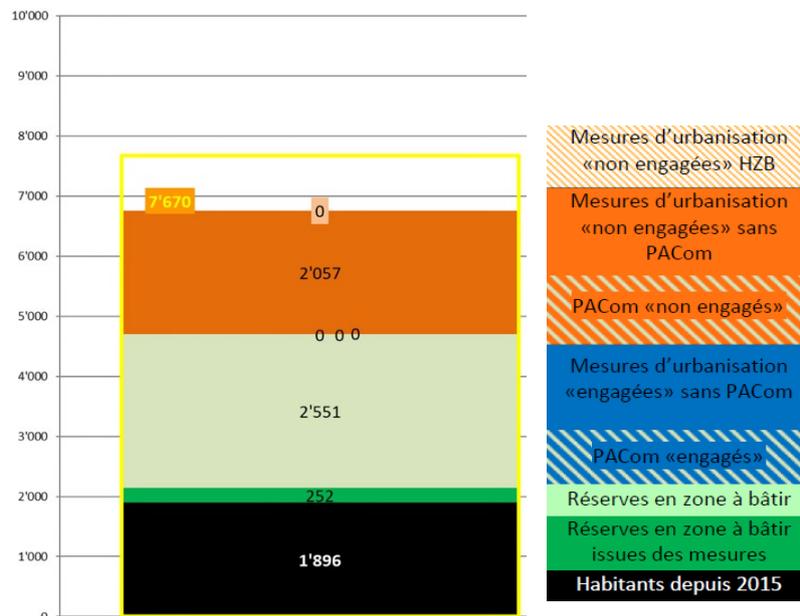


Figure 11 : Résultats du monitoring 2023 pour les communes vaudoises, périmètre compact.

### Evolution entre le PA3, le PA4-PDI et le PA5-PDI

- Les mesures dites « négatives » permettent une diminution des réserves diffuses grâce à des dézonages identifiés dans le PA4-PDI. Ce sont des secteurs peu adéquats pour un développement car ils sont situés à la périphérie du tissu bâti et peu ou pas desservis par les transports publics. Ces dézonages sont réalisés dans le cadre de la révision en cours des plans d'affectation communaux : -64 habitants potentiels à Ollon, -913 à Aigle et -579 à Bex. Ces secteurs répondent à la mesure Maîtrise de l'urbanisation (MU) du PA-PDI ;
- Par rapport au PA3 de 2016, le PA4-PDI ne présente plus aucune mesure qui impliquerait une création de zone à bâtir ou empiétant sur des surfaces d'assèchement ;
- Les communes ont réduit et priorisé le nombre de mesures programmées pour répondre aux exigences du plan directeur cantonal et du fait de la complexité des procédures d'affectation ;
- À l'horizon 2040, Aigle, Bex et Ollon ont programmé quatre mesures PUM : deux à Aigle, une à Ollon et une à Bex. Au-delà de 2040, Aigle a programmé trois mesures.

### Démarche de stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA)

Conformément aux exigences de la législation fédérale (article 30a, al.2, OAT) le Canton de Vaud doit se doter d'un système de gestion des zones d'activités, garantissant leur utilisation rationnelle. Les mesures D11 et D12 du PDCn conditionnent la délimitation de nouvelles zones d'activités à la mise en place de stratégies régionales de gestion des zones d'activités (SRGZA) et à leur formalisation dans un plan directeur régional (PDR) sectoriel des zones d'activités. Ce PDR-SRGZA est en cours de légalisation.

Le PA5-PDI est étroitement coordonné avec le SRGZA pour les zones d'activités vaudoises.

### Les mesures d'urbanisation dans le périmètre compact d'agglomération du Chablais, partie vaudoise

Le PA5-PDI distingue :

- Les « pôles urbains mixtes » (PUM), soit les mesures d'urbanisation programmées par chaque commune pour lesquelles une fiche de mesure est rédigé ;
- Les « densifications douces » (DD), qui correspondent à la densification de quartiers largement bâtis, pour lesquels la densification se fera progressivement ;
- Les mesures dites « négatives », soit des mesures de dézonage prévues dans le cadre de la révision des plans d'affectation communaux (PACom). Ces mesures sont regroupées au sein de la fiche de mesure « maîtrise de l'urbanisation » (MU) (cf. volet opérationnel).

Les détails sont donnés dans le tableau suivant qui recense les mesures du PA5-PDI (à partir des données transmises dans le cadre du monitoring 2023).

Mesure	Com.	Nom	Proc.	Horizon	Superf.	Nouvelles ZB	Hab. suppl.	Empl. Suppl.
PUM 1	Aigle	Novassalles	PA	A perm	2.8 ha	-	434	81
PUM 2	Aigle	Landi	PACom	A perm	2.2 ha	-	94	103
PUM 3	Aigle	Arsenal	PA	C	3.8 ha	-	501*	208*
PUM 4	Aigle	Valerette N	PA	C	4.5 ha	-	458*	463*
PUM 5	Aigle	Valerette S	PA	C	3.5 ha	-	379*	353*
PUM 6	Ollon	Ollon gare	PA	A perm	2.1 ha	-	156	37
PUM 7	Bex	Bex gare	PACom	A perm	11 ha	-	110	365
DD 1	Aigle	Pré-Yonnet	PACom	A perm	2.7 ha	-	70 (230*)	
DD 2	Aigle	Les Pommiers	PACom	A perm	1.6 ha	-	70 (200*)	
DD 3	Aigle	Les Vergers	PACom	A perm	3.7 ha	-	90 (260*)	
MU	Aigle		PACom	A perm			-913	
	Bex		PACom	A perm			-579	
	Ollon		PACom	A perm			-64	

\* Après 2040, en gris

Le potentiel d'habitants supplémentaires demeure conforme à la mesure A11 du PDCn.

Afin de vérifier que la dimension des zones à bâtir respecte en tout temps les exigences de dimensionnement, l'agglomération effectue un monitoring des mesures d'urbanisation.

## 3.7 Centralités valaisannes du projet Chablais Agglo

Pour la partie valaisanne de l'agglomération, la fiche de coordination C.1 du Plan directeur cantonal (PDc) fixe la croissance maximale en prenant en compte une densité moyenne des zones à bâtir. Selon cette méthode, la croissance maximale entre 2017 et 2040 est de +4'037 habitants à Collombey-Muraz, +582 à Massongex, +5'673 à Monthey et +1'484 à Saint-Maurice.

Le diagnostic a montré que, selon l'affectation actuelle, la partie valaisanne de l'agglomération n'est pas surdimensionnée en zones à bâtir et respecte le PDc. La méthode valaisanne étant fondée sur une densité moyenne des zones à bâtir, les densifications, modérations de la densification et gels de la zone à bâtir ne sont pas pris en compte dans le dimensionnement.

Dans les communes de l'agglomération, ayant une forte demande en terrains à bâtir, le PDc préconise par ailleurs une minimisation de l'emprise au sol des zones à bâtir au travers d'une urbanisation compacte et développée vers l'intérieur.

Afin de déterminer le besoin en zone à bâtir des communes, la fiche C.1 se fonde sur les projections démographiques (période 2021-2036, scénario haut) de la sous-région de mobilité spatiale 2 (MS2), définie par l'OSCP, à laquelle elle appartient.

Pour les communes valaisannes de Chablais Agglo, les projections démographiques les concernant sont décrites ci-dessous. Le projet d'agglomération vise à organiser le développement territorial par-delà les limites communales, c'est pourquoi une répartition cohérente de la croissance attendue est établie entre les communes valaisannes selon une logique de pôles stratégiques aux abords des infrastructures de transports publics et des équipements actuels et futurs.

Communes	Régions MS2	Croissance démographique 2017-2030
Collombey-Muraz	Collombey – St-Gingolph	23%
Massongex	Monthey – St-Maurice	17%
Monthey	Monthey – St-Maurice	17%
Saint-Maurice	Monthey – St-Maurice	17%

Tableau 1 : Croissance démographique par commune (VS)

### Calcul du potentiel d'accueil et mise en parallèle avec le besoin

Le calcul du potentiel d'accueil ne porte que sur les parties de communes incluses dans le périmètre de l'agglomération.

Le potentiel d'accueil est déterminé sur la base de la surface totale en zones à bâtir dévolues à l'habitat, multipliée par la densité réelle ou médiane définie selon le type de commune (la plus dense étant déterminante). Le type de commune se réfère au type d'espace, défini dans le CCDT, auquel la commune appartient.

Dans les parties des communes valaisannes incluses dans le périmètre de Chablais Agglo, les densités de référence sont décrites ci-dessous.

Communes	Types de commune selon CCDT	Densité de référence	Valeur (m <sup>2</sup> / hab+emp)
Collombey-Muraz	Périurbain	Réelle	216
Massongex	Périurbain	Réelle	232
Monthey	Urbain	Médiane	123
Saint-Maurice	Urbain	Réelle	186

Tableau 2 : Densité de référence par commune (VS)

Le besoin théorique d'une commune en zones à bâtir dévolues à l'habitat pour les 15 prochaines années (2036) est déterminé en multipliant le nombre prévu d'habitants et d'emplois supplémentaires ainsi que les habitants et emplois actuels par la densité de référence. Il est l'une des conditions justifiant l'inscription d'une nouvelle zone à bâtir.

Le surplus théorique d'une commune est la surface de zones à bâtir dévolues à l'habitat qui dépasse ses besoins prévisibles pour les 15 prochaines années (2036). Il correspond à la différence entre la population potentielle (habitants et emplois) que pourrait accueillir l'ensemble des zones à bâtir dévolues à l'habitat homologuées de la commune (en ne prenant en compte qu'un tiers du potentiel de développement vers l'intérieur) et la population estimée en 2036 (habitants et emplois), multipliée par la densité de référence.

Sur la base des éléments décrits ci-dessus, aucune des quatre communes ne possède un surplus de zones à bâtir dévolues à l'habitat au sein du périmètre de l'agglomération.

Communes <sup>11</sup>	Besoins théoriques en zones à bâtir dévolues à l'habitat entre 2021 et 2036 (ha)	Surplus théorique (ha)
Collombey-Muraz	48.5	-31.5
Massongex	6.0	-3.3
Monthey	39.9	-12.0
Saint-Maurice	15.0	-1.0

Tableau 3 : Besoin théorique de zones à bâtir (VS)

À ce stade, il est important de préciser que les données du tableau ci-dessus diffèrent de la fiche C.1 du plan directeur cantonal du Valais qui prend en compte la totalité du territoire des communes valaisannes concernées et qui identifie un surplus théorique pour la commune de Monthey en particulier. Les données de la fiche C.1 feront foi dans la révision des plans d'affectation des zones de ces communes.

La mise en parallèle du besoin théorique et du potentiel d'accueil des zones à bâtir homologuées permet d'affirmer les éléments suivants :

- Conformément aux dispositions de la LAT révisée, aucune nouvelle mise en zone à bâtir n'est admissible tant que le dimensionnement de la zone à bâtir à l'échelle cantonale n'est pas ajusté aux besoins des 15 prochaines années ; de plus, à l'avenir, l'inscription de nouvelles zones à bâtir dévolues à l'habitat ne pourra se faire que pour des cas exceptionnels sur la base d'un besoin identifié au niveau intercommunal, avec des conditions et exigences claires en matière de desserte en transports publics et d'accès, de densification et de disponibilité des terrains, et en garantissant la compensation à l'échelle cantonale ;
- Une régulation de la zone à bâtir (gel à 15 ans) est envisageable dans les zones en périphérie du périmètre d'urbanisation qui ne possèdent que très peu d'aménités et qui sont mal desservies par les transports publics ;

<sup>11</sup> Seules les parties de communes incluses dans le périmètre de l'agglomération sont considérées.

- L'augmentation de la capacité d'accueil des zones à bâtir dévolues à l'habitat doit donc se faire à l'intérieur de l'emprise des zones à bâtir existantes, par exemple en augmentant les droits à bâtir ou en faisant évoluer des zones aujourd'hui non dévolues à de l'habitat pour les orienter vers davantage de mixité.

**Accueil réel envisagé en regard de la croissance attendue des communes valaisannes**

Afin de répondre à la croissance des communes valaisannes, le PA5-PDI prévoit de concentrer le développement au cœur du tissu urbain en privilégiant une densification de secteurs stratégiques. Pour répondre aux enjeux d'urbanité et de qualité encouragés par la Confédération et le Canton, deux types de secteurs de densification ont été distingués ; les sites de densification stratégiques qui sont localisés aux abords des principales interfaces de transports et les sites de densification secondaires qui se situent dans des zones encore peu construites, mais possédant un haut potentiel de densification.

Le tableau ci-dessous détaille la répartition de ces zones et l'accueil réel prévu pour chacune des communes en regard de leurs croissances respectives.

Mesure	Com.	Nom	Proc.	Horizon	Superf.	Nouvelles ZB	Hab. suppl.	Empl. Suppl.
PUM 9	Monthey	Semilles	PA	A perm	8.1 ha	-	645 (1'291*)	162 (324*)
PUM 10	Monthey	Panus	PA	A perm	1.7 ha	-	319	106
PUM 11	Monthey	Arbignon	PA	C	1.0 ha	-	125*	125*
PUM 12	Monthey	Clos-Donroux	PA	C	8.1 ha	-		1151*
PUM 14	Monthey	Gare	PA	A perm	4.9 ha	-	350	210
PUM 16	Monthey	Vieux Collège	PA	C	0.5 ha	-	55*	55*
PUM 17	Monthey	Au-delà du Pont	PA	C	3.8 ha	-	655*	285*
PUM 18	Collombey-M.	C. le Grand	PA	B	1.7 ha	-	119	24
PUM 19	Collombey-M.	Gare de C.	PA	A perm	2.3 ha	-	204	44
PUM 20	Collombey-M	Les Vergers E	PA	A perm	3.2 ha	-	512	128
PUM 22	St-Maurice	Gare	PA	A perm	2.2 ha	-	174	90
PUM 23	St-Maurice	Iles	PA	A perm	5.9 ha	-	325 (6503)	150 (300*)
PUM 24	Monthey	Tovex	PA	A perm	1.0 ha	-	110	80
PUM 25	Monthey	Bugnon	PA	A perm	3.1 ha	-	169	120
DD 5	Collombey-M	Clos-Novex	PA	B	7.0 ha		200 (400*)	
DD 6	St-Maurice	Borette	PA	A perm	13.1 ha	-	500 (1'500*)	

Tableau 4 : Potentiel d'accueil habitants-emplois par commune (VS)

\* Après 2040, en gris

## 3.8 Surfaces d'assollement

Le PA5-PDI ne prévoit aucune extension de zone à bâtir.

La 3<sup>e</sup> correction du Rhône et d'autres renaturations de cours d'eau ont des emprises sur les surfaces d'assollement. Ces emprises sont indépendantes du projet d'agglomération. Elles sont estimées à environ 30 ha à ce jour, mais font encore l'objet de processus d'optimisation.

Des emprises sur les surfaces d'assollement en lien avec le développement de la mobilité (nouvel axe fort de transports publics ou élargissements ponctuels de chemins pour l'amélioration et la sécurisation de voies vertes) seront à vérifier et optimiser dans les projets de détail.

L'emprise de ces mesures sur les surfaces d'assollement sont estimées à 1.16 ha (mesures A et B uniquement), selon la répartition suivante :

Mesure	Mesure	Horizon	Emprise	VD	VS
MD.12	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre St-Maurice et le Rhône	A	450 m <sup>2</sup>		450 m <sup>2</sup>
P. MD.A.10	Liaison piétonne entre le giratoire de la Monnaie et St-Triphon à Ollon	A	650 m <sup>2</sup>	650 m <sup>2</sup>	
P. MD.A.11	Voie verte mode doux entre le centre-ville et le centre d'entretien CFF à Aigle	A	6'350 m <sup>2</sup>	6'350 m <sup>2</sup>	
P. MD.A.13	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	A	400 m <sup>2</sup>	400 m <sup>2</sup>	
P. MD.A.16	Passerelle au-dessus du canal de Fuite	A	220 m <sup>2</sup>	220 m <sup>2</sup>	
TP.6	Axe fort Aigle Raffinerie Corbier (ARC)	B	3'500 m <sup>2</sup>		3'500 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>			<b>11'570 m<sup>2</sup></b>	<b>7'620 m<sup>2</sup></b>	<b>3'950 m<sup>2</sup></b>

Chablais Agglo a identifié différents enjeux en lien avec la mobilité, notamment « une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales à forte fréquentation existantes d'autre part. », « des aménagements adaptés aux modes de transport » et « un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre les localités, les quartiers et les générateurs ».

Sur la base de la vision d'ensemble, le PA5-PDI a identifié comme besoin d'action la « poursuite du développement des transports publics » qui se décline dans les objectifs 16. « Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération » et 17. « Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs ».

Dans ce cadre, Chablais Agglo planifie l'axe fort Aigle-Raffinerie-Corbier (mesure TP.6) qui relie la gare d'Aigle aux zones industrielles d'Aigle et de Collombey-Muraz (Charbonnière, Ancienne raffinerie) jusqu'à la gare CFF du Corbier. Cet axe fort renforce la desserte des zones d'activités économiques et offre une connexion plus directe entre Monthey, Collombey-Muraz et la gare d'Aigle qui sert d'entrée principale sur le réseau national.

En complément, le PA5-PDI a identifié comme besoin d'action le « renforcement du réseau de mobilité douce » qui se décline dans l'objectif 18. « Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible ».

Dans ce cadre, Chablais Agglo planifie un réseau complet de voies vertes et d'itinéraires de mobilité douce. Ce réseau nécessite ponctuellement quelques nouveaux tronçons ou élargissements pour répondre aux normes.

Chablais Agglo a analysé différentes variantes de tracés pour la réalisation des mesures de mobilité concernées par les surfaces d'assolement. Elle a notamment cherché à utiliser au mieux les routes et chemins existants.

Les emprises prévues pour les surfaces d'assolement sont nécessaires pour assurer une desserte efficace de l'agglomération par la mobilité douce et les transports publics. Cet objectif de desserte appropriée est estimé important par les deux cantons :

- Le Plan directeur cantonal vaudois, mesure A23 fixe des objectifs ambitieux d'amélioration de la qualité des réseaux de mobilité douce. La mesure F12, précise que les projets de mobilité douce peuvent empiéter sur les surfaces d'assolement.
- Le Plan directeur cantonal valaisan, mesure D.1 vise à mettre en place une offre performante de transports publics, notamment au travers de la coordination par les projets d'agglomération. La mesure D.5 vise à renforcer les réseaux de mobilité douce quotidienne, notamment au travers de la coordination par les projets d'agglomération. La mesure A.2, précise que des projets peuvent empiéter sur les surfaces d'assolement aux conditions de l'art. 30 OAT et/ou lorsqu'une pesée des intérêts montre qu'aucune autre solution n'est envisageable.

### **Pesée des intérêts**

Les Communes et Cantons ont fait une pesée des intérêts.

Conformément aux législations sur l'aménagement du territoire, il convient de préserver les surfaces d'assolement. Conformément à l'art. 30 OAT, les conditions pour une emprise sur les surfaces d'assolement sont cependant respectées.

Conformément aux législations sur l'aménagement du territoire et sur la mobilité, il convient de mettre en place une desserte appropriée des zones à bâtir par les transports publics et la mobilité douce.

Après avoir analysé différentes variantes, les Communes et Cantons du périmètre de Chablais Agglo estiment que le renforcement des réseaux de mobilité douce et des transports publics prime sur l'intérêt de préserver les 11'525 m<sup>2</sup> de surfaces d'assolement considérés.

Dans le Canton de Vaud, l'emprise sera décomptée de la marge cantonale.

Dans le canton du Valais, les communes de l'agglomération devront suivre les règles de la fiche A.2 « surfaces d'assolement » en justifiant le besoin et la localisation de ces mesures, en démontrant que ces mesures sont optimisées et impactent le moins possible les SDA et en compensant l'emprise de ces mesures sur les SDA.

## 3.9 Synthèse du potentiel d'accueil habitant emplois

### Population et emplois actuels

	Population 2022	Emplois 2021
VD	23'121	9'721
VS	33'215	16'198
Chablais Agglo	56'336	25'919

Pour le détail, voir chapitres 4.1.2 et 4.1.5 de l'analyse de la situation et des tendances

### Potentiel d'accueil des pôles urbains mixtes

Mesure	Nom	Commune	Nouveaux habitants d'ici 2040	Nouveaux emplois d'ici 2040	Nouveaux habitants après 2040	Nouveaux emplois après 2040
PUM 1	Novassalles	Aigle	434	81		
PUM 2	Landi	Aigle	94	103		
PUM 3	Arsenal	Aigle			501	208
PUM 4	Valerette Nord	Aigle			458	463
PUM 5	Valerette Sud	Aigle			379	353
PUM 6	Ollon Gare	Ollon	156	37		
PUM 7	Bex Gare	Bex	110	365		
PUM 9	Semilles	Monthey	645	162	645	162
PUM 10	Panus	Monthey	319	106		
PUM 11	Arbignon	Monthey			125	125
PUM 12	Clos-Donroux	Monthey				1'151
PUM 14	Monthey Gare	Monthey	350	210		
PUM 16	Vieux Collège	Monthey			55	55
PUM 17	Au-delà du Pont	Monthey			665	285
PUM 18	Halte Collombey-le-Grand	Collombey-Muraz	119	24		
PUM 19	Gare de Collombey	Collombey-Muraz	204	44		
PUM 20	Les Vergers Est	Collombey-Muraz	512	128		
PUM 22	Saint-Maurice Gare	Saint-Maurice	174	90		
PUM 23	Les Iles	Saint-Maurice	325	150	325	150
PUM 24	Tovex	Monthey	110	80		
PUM 25	Bugnon	Monthey	169	120		
Sous-total communes vaudoises			794	586	1'338	1'024
Sous-total communes valaisannes			2'927	1'114	1'815	1'928
Total Chablais agglo			3'721	1'700	3'153	2'952

### Potentiel d'accueil des secteurs de densification douce

Mesure	Nom	Commune	Nouveaux habitants d'ici 2040	Nouveaux emplois d'ici 2040	Nouveaux habitants après 2040	Nouveaux emplois après 2040
DD 1	Pré-Yonnet	Aigle	70		160	
DD 2	Les Pommiers	Aigle	70		130	

DD 3	Les Vergers	Aigle	90		170	
DD 5	Clos-Novex	Collombey-Muraz	200		400	
DD 6	Borette	Saint-Maurice	500		1'500	
<b>Total Chablais agglo</b>			<b>930</b>		<b>2'360</b>	

#### Potentiel d'accueil estimatif des autres secteurs en zone d'habitation, mixte et centrale

	Nouveaux habitants d'ici 2040	Nouveaux emplois d'ici 2040
Communes vaudoises	3'000	400
Communes valaisannes	5'000	800
<b>Total Chablais agglo</b>	<b>8'000</b>	<b>1'200</b>

#### Potentiel d'accueil des pôles d'activités industrielles

Mesure	Nom	Commune	Nouveaux habitants d'ici 2040	Nouveaux emplois d'ici 2040	Nouveaux habitants après 2040	Nouveaux emplois après 2040
PAI 1	ZI Aigle	Aigle		1'500		650
PAI 2	ZI Bex	Bex		400		230
PAI 3	Reutet Bovéry	Collombey-Muraz		190		190
PAI 4	Ancienne raffinerie	Collombey-Muraz		1'750		1'750
PAI 5	Site chimique	Monthey		200		800
PAI 6.1	Marais du Carro	Aigle		160		
PAI 6.2	Andonces	Ollon		130		
PAI 6.3	Illettes	Monthey		250		250
PAI 6.4	Boeuferrant	Monthey		50		50
PAI 6.5	Dailles Montagnier Fosseaux Pré-au-Loup	Collombey-Muraz		300		300
PAI 7	Sites locaux			400		
PAI 9	Charbonnière	Collombey-Muraz				3'350
PAI 10	ZI Saint-Maurice	Saint-Maurice		550		
<b>Sous-total communes vaudoises</b>				<b>2'190</b>		<b>880</b>
<b>Sous-total communes valaisannes</b>				<b>3'245</b>		<b>6'535</b>
<b>Total Chablais agglo</b>				<b>5'435</b>		<b>7'415</b>

#### Nouveaux habitants et emplois planifiés à 2040

	Nouveaux habitants 2040	Nouveaux emplois 2040
PUM	3'721	1'700
DD	930	
Autres potentiels en zone d'habitation, mixte et centrale existante	8'000	1'200
PAI		5'435
<b>Total Chablais agglo</b>	<b>12'651</b>	<b>8'335</b>

Les PUM permettent d'accueillir près de 30% des nouveaux habitants et 20% des nouveaux emplois dans des secteurs centrés et proches des gares qui représentent 51 ha, soit 5% de la zone d'habitation et mixte. Le reste du développement se répartit dans les autres zones à bâtir de l'agglomération qui bénéficie globalement d'une qualité de desserte appropriée par les transports publics.

Ces chiffres sont à mettre en regard avec l'objectif d'accueillir 12'500 nouveaux habitants et 7'800 nouveaux emplois à l'horizon 2040. La précision de ces chiffres est à relativiser, la progression des projets étant soumise à de nombreuses incertitudes qui pourraient amener à une croissance plus rapide ou plus lente de la population et de l'emploi.

### **Monitoring de la stratégie d'urbanisation**

La stratégie d'urbanisation engage les communes à réaliser des révisions importantes des plans d'affectation existants. Chaque révision implique des vérifications supplémentaires, une planification détaillée, puis une procédure de mise en vigueur.

Les calendriers de mise en vigueur de ces mesures dépendent largement de la complexité des projets, des coordinations à mettre en place, des vérifications ultérieures à réaliser, ainsi que des étapes de la procédure (notamment adoption par les législatifs communaux et recours éventuels).

Afin de vérifier que la dimension des zones à bâtir respecte en tout temps les exigences de dimensionnement, l'agglomération mettra en place un monitoring des mesures d'urbanisation.

# 4 STRATÉGIE MOBILITÉ

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-MD 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>	R3
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	PAI	
					DD	PEP
					TP	MD
			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>	ENE	

## 4.1 Transports publics (TP)

### Besoin d'action : Poursuite du développement des TP

Chablais Agglo bénéficie d'une densité infrastructurelle importante (lignes de chemins de fer nationales et régionales, autoroute, routes cantonales), et joue un rôle important dans l'interconnexion avec les vallées latérales, la région lémanique et le Valais central. Dans cette optique, il s'agit de tirer profit des infrastructures existantes et de les faire évoluer afin de renforcer et améliorer la desserte en transports publics de l'agglomération. Ainsi, le réseau ferroviaire (« grande maille » – ligne du Simplon, ligne Sud-Léman, RE Léman– et régional avec l'AOMC) agit comme armature principale. Il est complété par le nouvel axe fort de transport public Aigle-Raffinerie-Corbier (ARC) qui dessert les zones d'activités stratégiques et améliore la connexion de Monthey et Collombey à la gare d'Aigle. Sur cette armature principale se connecte en complément le réseau de bus d'agglomération. Ainsi, la hiérarchie transports publics s'établit comme suit, selon cinq niveaux (deux ferroviaires, trois routiers par bus) :

- Réseau ferroviaire principal (ligne du Simplon, ligne Sud-Léman, RE Léman).
- Réseau ferroviaire régional de plaine (AOMC, etc.) : cadence 15' en heures de pointe (HP) et 30 en heures creuses (HC). La cadence générale à 15' est prévue pour 2029.
- Axe structurant de transport public Aigle-Raffinerie-Corbier (ARC).
- Réseau bus principal (desserte des périmètres urbains denses) : cadence 15' en HP et en HC.
- Réseau bus secondaire (liaisons régulières entre les localités) : cadence 30' en HP et en HC.

Mesure phare du projet d'agglomération PA3 (2016), la mise en service d'un réseau de bus d'agglomération initié en 2018 et dont le développement a été poursuivi est une étape clé du développement des transports publics. Le réseau nécessite encore plusieurs améliorations pour viser une desserte adéquate de l'ensemble de l'agglomération, notamment en l'étendant aux deux nouvelles communes de l'agglomération. La modification du tracé de l'AOMC et sa mise en service amélioreront la desserte de l'agglomération et le confort des usagers, au même titre que les nouvelles haltes ferroviaires et le nouvel axe fort Aigle-Raffinerie-Corbier.

La stratégie intègre également les évolutions programmées de la ligne AOMC.

Il faut également mentionner, dans le cadre de la stratégie transports publics, les deux projets ferroviaires à plus long terme que sont le raccordement de Monthey à la ligne du Simplon (grandes lignes) et la liaison Monthey-Bex par voie métrique. Ces projets ont un très grand potentiel d'amélioration de la desserte au sein de l'agglomération.

Objectif 14	Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En assurant la connexion de l'agglomération au réseau national ;</li> <li>- En consolidant les gares d'Aigle et de Saint-Maurice comme points d'accès principaux de l'agglomération au réseau national ;</li> <li>- En consolidant le statut des gares de Bex, Monthey, Collombey pour les raccordements en direction du bassin lémanique, du Valais central et des vallées latérales ;</li> <li>- En accompagnant les projets ferroviaires planifiés (réaménagement de gares, nouvelles haltes ferroviaires, sécurisation de tracés, etc.).</li> </ul>
Ligne du Simplon	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En renforçant la desserte de l'agglomération par les IR et les RE en gare d'Aigle et de Saint-Maurice, portes d'entrée ferroviaires de l'agglomération depuis les régions adjacentes de plaine.</li> </ul>

<u>AOMC</u>
- En modifiant le tracé de l'AOMC et les gares pour améliorer la desserte et la connectivité avec les CFF, et sécuriser sa traversée en site urbain de Monthey-Collombey.

<b>Objectif 15</b>	<b>Connecter les vallées et territoires voisins</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En poursuivant les coordinations avec les régions voisines ;</li> <li>- En poursuivant les études de projets infrastructurels de connexions ferroviaires ;</li> <li>- En soutenant l'objectif d'une revitalisation de la ligne Sud Léman et d'une connexion ferroviaire avec le Léman Express ;</li> <li>- En densifiant la desserte régionale (ferroviaire et bus), depuis les gares régionales en tenant compte des critères OFT demande/offre et rentabilité ;</li> <li>- En développant et en organisant les dessertes régionales, en complémentarité avec la desserte de l'agglomération et en interconnexion avec les nœuds ferroviaires principaux.</li> <li>- En soutenant la mise en place d'une liaison câblée entre Vérossaz et la gare de St-Maurice.</li> </ul>

<b>Objectif 16</b>	<b>Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En poursuivant la mise en service d'un réseau de bus d'agglomération le plus performant possible ;</li> <li>- En densifiant la desserte régionale (ferroviaire et bus), depuis les gares régionales en tenant compte des critères OFT demande/offre et rentabilité tout en garantissant la compétitivité des temps de parcours ;</li> <li>- En assurant la desserte des territoires aujourd'hui insuffisamment desservis.</li> </ul>
<u>Bus d'agglomération</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En assurant une desserte fréquente et régulière des territoires à forts potentiels (densément construits, pôles d'équipements publics ou zones d'activités) aujourd'hui insuffisamment desservis ;</li> <li>- En assurant une desserte fréquente et régulière des zones d'activités ;</li> <li>- En assurant des liaisons régulières entre localités et zones d'activités, en complémentarité du réseau ferroviaire ;</li> <li>- En desservant les gares principales, pour la connexion au réseau régional et national ;</li> <li>- En améliorant les franchissements du Rhône pour les bus également.</li> </ul>	
<u>Connexions entre les réseaux de transports publics</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En assurant des nœuds d'échange efficaces entre les différents réseaux de transport ;</li> <li>- En modifiant le tracé AOMC, avec de nouvelles interfaces d'importance régionale à Monthey et Collombey ;</li> <li>- En renforçant les cadences et en valorisant les nouvelles haltes prévues sur la ligne RegionAlps et AOMC ;</li> <li>- En affirmant la fonction de nœud d'interconnexion complémentaire des réseaux ferroviaires et bus des haltes ferroviaires de Collombey et d'Ollon ;</li> <li>- En améliorant et en valorisant la desserte ferroviaire de l'agglomération depuis les autres haltes ferroviaires (existantes, nouvelles ou déplacées) ;</li> <li>- En réduisant les temps de parcours sur le parcours Aigle – Ollon – Collombey – Monthey – Massongex – Bex – Saint-Maurice – Lavey grâce à une complémentarité optimale des réseaux de transports publics.</li> </ul>	

<b>Objectif 17</b>	<b>Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En améliorant la qualité de la desserte et des interfaces ;</li> <li>- En créant des dispositifs de priorisation des bus en entrée de ville et sur les axes urbains fortement chargés ;</li> <li>- En améliorant l'équipement des arrêts de transports publics et en les adaptant aux exigences légales ;</li> <li>- En favorisant une adaptabilité rapide et optimale de la desserte des bus d'agglomération aux évolutions de la demande et de l'urbanisation ;</li> <li>- En faisant la promotion des véhicules recourant à d'autres agents énergétiques que les carburants pétroliers ;</li> <li>- En mettant en place une politique tarifaire unifiée et attractive, en cohérence avec les autres politiques de tarification et favorisant l'intermodalité ;</li> <li>- En mettant en œuvre une stratégie de communication et de promotion suivie et concertée.</li> </ul>
<u>Aux entrées de villes</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En régulant le trafic routier afin de favoriser une circulation fluide des bus à l'intérieur de la ville ;</li> <li>- En créant des dispositifs de priorisation des bus ou de trains régionaux circulant en site banalisé (dans Aigle surtout) au détriment du stationnement notamment.</li> </ul>	
<u>Interfaces multimodales entre les réseaux de transports</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant une bonne diffusion piétonne et cyclable dans les quartiers autour des interfaces ;</li> <li>- En proposant des possibilités de stationnement B+R (bike and ride) principalement, P+R ensuite, dans les principaux nœuds de transports publics ;</li> <li>- En mettant en place une réglementation et une tarification du stationnement coordonnée avec celle des P+R.</li> </ul>	
<u>Organisation multimodale des circulations</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En adoptant sur les réseaux routiers communaux des principes d'aménagement urbain favorables aux bus ;</li> <li>- En favorisant les rabattements sur les modes doux (piétons comme vélos) en premier lieu par des liaisons sécurisées jusqu'aux haltes ferroviaires, et également par une offre en stationnement vélo suffisante et adéquate ;</li> <li>- En aménageant des interfaces multimodales par l'adaptation des équipements, une optimisation des échanges et un traitement de qualité de l'espace public.</li> </ul>	

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie TP

**Objectif 14 : Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération**

-  desserte ferroviaire d'agglomération (réseau ferroviaire principal)
-  point d'accès ferroviaire principal

**Objectif 15 : Connecter les vallées et territoires voisins**

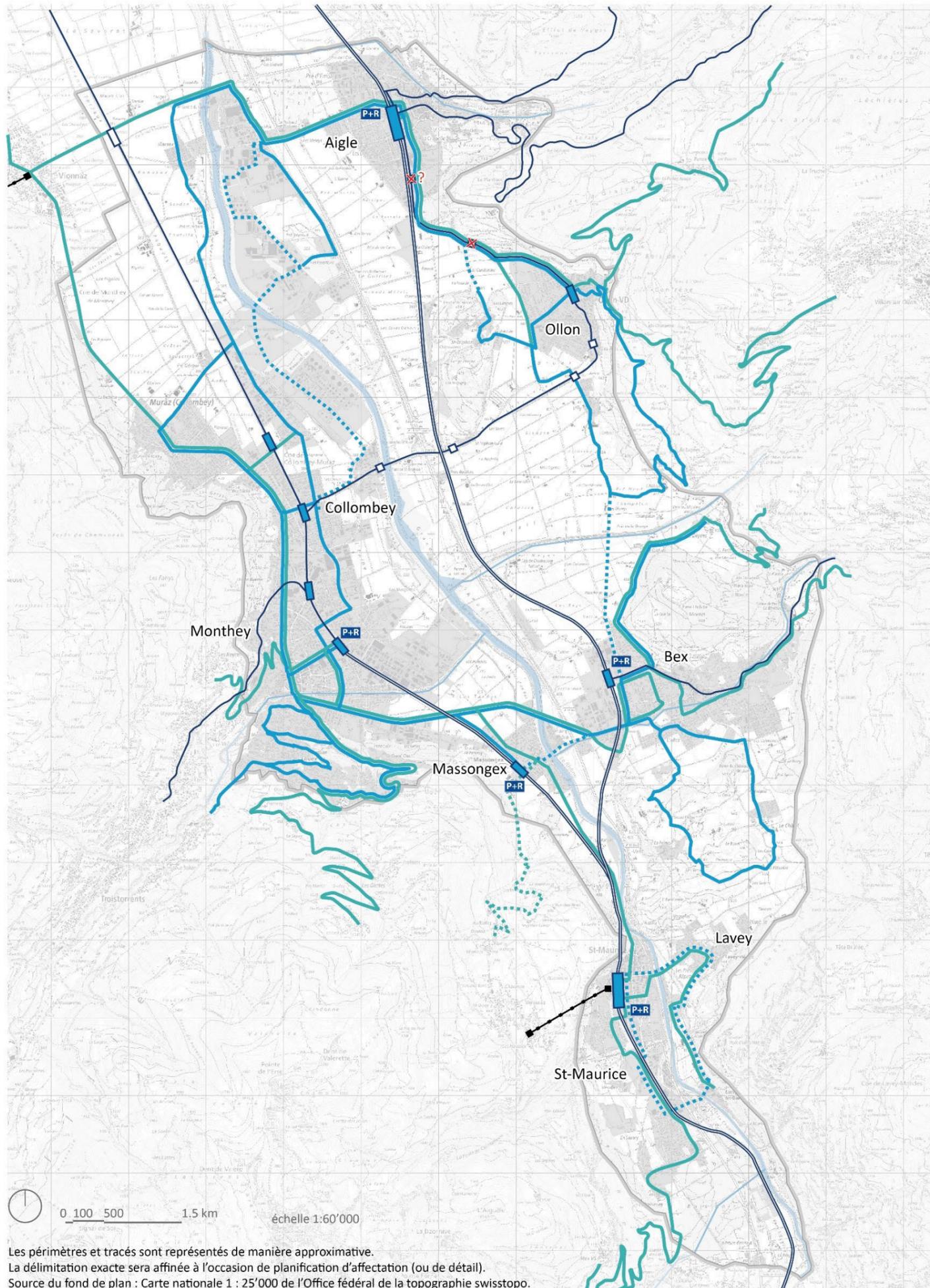
-  desserte par câble projetée

**Objectif 16 : Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération**

-  desserte ferroviaire régionale
-  /  point d'accès ferroviaire complémentaire / supprimé
-  desserte routière (bus) principale existante / projetée
-  desserte routière (bus) régionale existante / projetée

**Objectif 17 : Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs**

-  interface modale
-  parking d'échange complémentaire



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

## 4.2 Mobilité douce (MD)

### Besoin d'action : Renforcement du réseau MD

Chablais Agglo doit poursuivre le développement du réseau de mobilité douce, destiné aux piétons, aux vélos et aux vélos électriques. Ce réseau est complémentaire aux transports publics et aux TIM, tant à l'intérieur qu'entre les centralités. Il doit également être densifié à l'intérieur des centralités et structuré entre elles. L'intermodalité doit être renforcée par la mise en place d'infrastructures adaptées et la sécurité des usagers doit être garantie par des aménagements adéquats.

Le réseau de mobilité douce doit être attractif en premier lieu pour les déplacements quotidiens ou utilitaires (temps de parcours et distances les plus courts possibles), tout en intégrant les besoins en déplacements de loisirs lorsque cela est possible (intérêt du cheminement privilégié, mise en scène des unités paysagères et des valeurs patrimoniales), en s'appuyant notamment sur le réseau cyclable de loisirs SuisseMobile « La Suisse à vélo ».

L'objectif de planification vise à se doter d'une armature d'itinéraires structurants mixtes piétons-vélos (voies vertes). Hors voies vertes (planifiées sur un même itinéraire avec la séparation des flux à traiter au cas par cas), les deux réseaux sont planifiés de manière distincte : itinéraires cyclables intra-localités prioritaires (pour assurer les liaisons entre générateurs hors voies vertes) et secondaires (pour assurer les besoins de liaisons locaux) sur des axes définis et à aménager comme tels, et réseau piéton dense en site urbain (le maillage doit être le plus fin possible et toutes les rues doivent ainsi être adaptées aux flux piétons).

Les réseaux conçus à l'échelle communale dans les schémas directeurs sont coordonnés avec le réseau étayé ci-après.

Objectif 18	Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En traitant la mobilité douce comme un moyen de transport à part entière, nécessitant des infrastructures sécurisées et une prise en compte égale avec les autres modes dans la planification ;</li> <li>- En créant un réseau ambitieux d'itinéraires structurants de voies vertes différenciées par sessions, avec traitement paysager, reliant les différentes centralités, les gares, les pôles mixtes de densification, les pôles d'équipements publics, les zones d'activités ;</li> <li>- En connectant les réseaux de mobilité douce de part et d'autre du Rhône et en rabattement de/vers ce dernier ;</li> <li>- En prenant en compte les corridors à faune et les axes de migration des amphibiens, afin de maintenir ou rétablir leurs fonctionnalités lors de l'aménagement de nouvelles infrastructures ;</li> <li>- En promouvant, en communiquant et en accompagnant l'essor du vélo et du vélo électrique ;</li> <li>- En communiquant spécifiquement auprès des entreprises pour encourager le report modal, notamment au travers des plans de mobilité d'entreprise.</li> </ul>
Dans les territoires bâtis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant des voies vertes (itinéraires structurants) sous forme d'allées de mobilité douce arborisées, les plus généreuses possibles et ponctuées d'espaces publics ;</li> <li>- En analysant au cas par cas la question de séparation des flux piétons et vélos ;</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- En redistribuant les gabarits affectés actuellement au trafic motorisé et au stationnement ;</li> <li>- En assurant la continuité du réseau des voies vertes (itinéraires structurants) ;</li> <li>- En irriguant les centralités par un réseau cyclable principal complémentaire aux voies vertes (itinéraires structurants) ;</li> <li>- En développant une desserte fine complémentaire dans l'ensemble des territoires bâtis.</li> <li>- En assurant un nombre suffisant de places de stationnement de qualité pour deux-roues dans les lieux d'habitation, de travail, d'achat et de loisirs à travers d'articles de dimensionnement volontaristes, dans le cadre des révisions des RCCZ et RPACom.</li> </ul>
<p><u>Hors localités</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant des voies vertes (itinéraires structurants) sous forme d'allées de mobilité douce arborisées et les plus généreuses possibles ;</li> <li>- En intégrant les voies vertes (itinéraires structurants) avec les corridors de liaisons biologiques et avec les renaturations de cours d'eau là où cela est compatible ;</li> <li>- En favorisant des axes alternatifs mais tout aussi directs que les routes à fort trafic, notamment le long des cours d'eau et en bordure des cœurs agricoles ;</li> <li>- En s'appuyant sur l'axe du Rhône et ses digues (préférentielle ou naturelle selon le PA-R3) comme liaison longitudinale complémentaire (ou principale selon les origines-destinations) pour les déplacements quotidiens et principale pour les déplacements de loisirs et délasserment. Ainsi, les accès MD au Rhône doivent également être améliorés (en étroite coordination avec la 3<sup>e</sup> correction du Rhône) ;</li> <li>- En créant de nouveaux franchissements sur le Rhône.</li> </ul>

<b>Objectif 19</b>	<b>Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En irriguant les centralités par un réseau cyclable et piéton principal complémentaire aux voies vertes (itinéraires structurants) ;</li> <li>- En prévoyant des aménagements vélo (hors voies vertes) et séparés au maximum des flux piétons, afin de permettre des déplacements efficaces et sécurisés ;</li> <li>- En déployant un réseau piétonnier complet dans les secteurs urbanisés, chaque rue devant offrir un cheminement sécurisé et hors trafic (zones de rencontre exceptées) ;</li> <li>- En favorisant la perméabilité piétonne dans les quartiers, lors des révisions des planifications.</li> </ul>
<u>Itinéraires cyclable principaux</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En irriguant les centralités par un réseau cyclable complémentaire aux voies vertes (itinéraires structurants), permettant d'assurer les besoins de liaisons vers les centres scolaires, les zones commerciales, de loisirs, etc. ;</li> <li>- En reliant les générateurs de mobilité et lieux attractifs aux voies vertes (itinéraires structurants).</li> </ul>	
<u>Connexions cyclables secondaires</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En étendant les zones de cohabitation à vitesse modérée ;</li> <li>- En créant des capillaires permettant de percoler plus finement à travers le tissu urbain et d'assurer les besoins de liaisons locales ;</li> <li>- En offrant des alternatives sécurisées pour les usagers les plus vulnérables.</li> </ul>	
<u>Réseau piétonnier dans les secteurs urbanisés et d'activités</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En poursuivant l'aménagement systématique de trottoirs aux dimensions confortables ;</li> <li>- En améliorant les accès aux gares et aux arrêts de transports publics ;</li> <li>- En intégrant des servitudes de passage public lors des révisions des plans d'affectation.</li> </ul>	

<b>Objectif 20</b>	<b>Favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant les interfaces de transport en faveur du rabattement modes doux, par des places de gare revalorisées, du stationnement vélo en quantité et sécurisé ;</li> <li>- En prenant en compte les besoins des différents usagers cyclistes en termes de durée de stationnement ;</li> <li>- En desservant les gares par le réseau de voies vertes planifié ;</li> <li>- En communiquant de manière commune avec les exploitants des réseaux de transports publics et en proposant des offres tarifaires combinées.</li> </ul>
<u>Interfaces de transports</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En complétant l'offre de stationnement vélo, en quantité, en qualité et adaptée aux différents usages (vélo-stations, possibilités de recharge, etc.) ;</li> <li>- En améliorant les accès aux gares et aux arrêts de transports publics pour les piétons.</li> </ul>	

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie MD

**Objectif 18 : Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible**

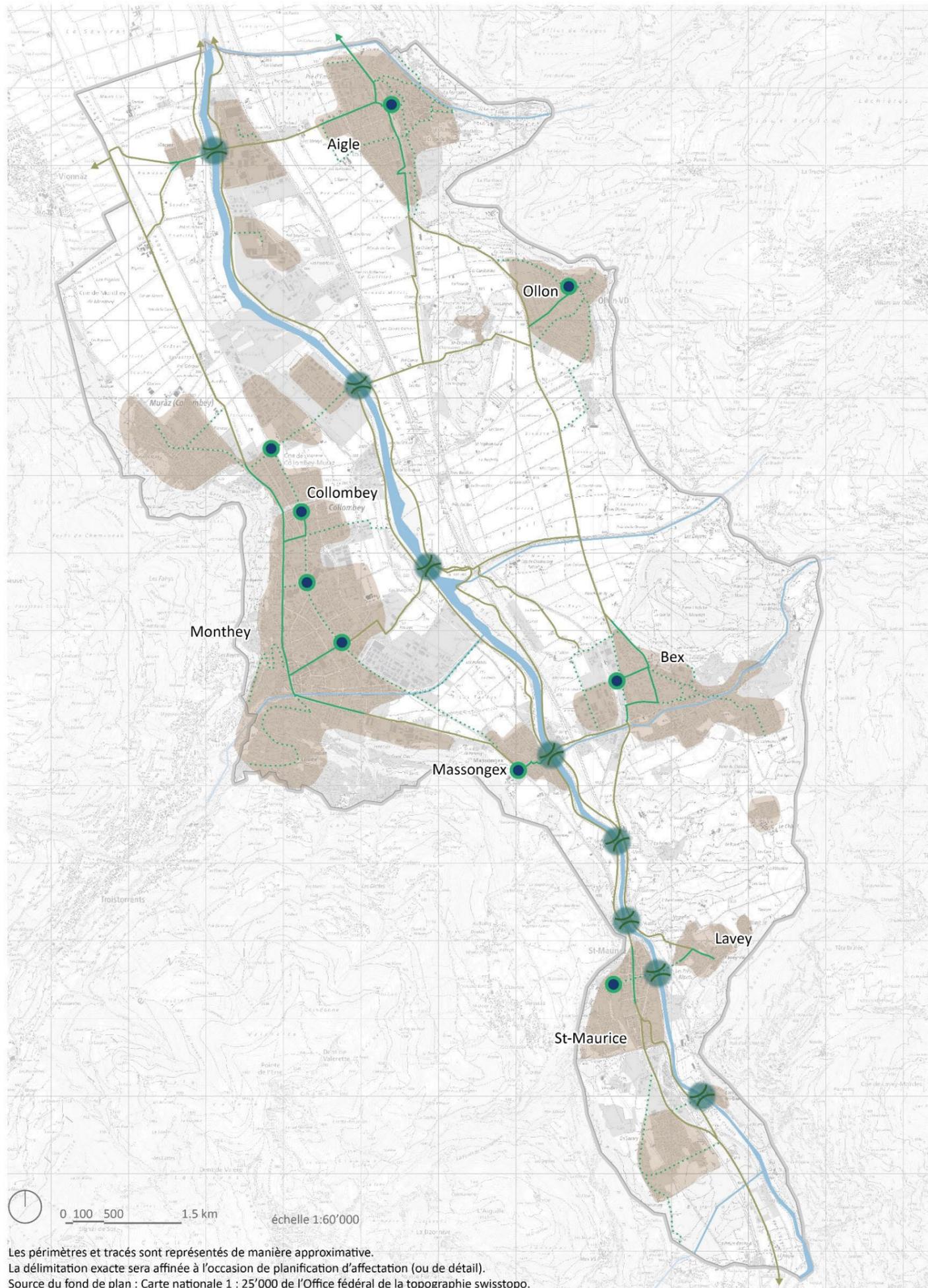
- liaisons hors localité, vers et le long du Rhône
- voies vertes traversant les localités
- création et amélioration de franchissements du Rhône

**Objectif 19 : Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités**

- itinéraires cyclables principaux
- réseau piétonnier

**Objectif 20 : Favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics**

- stationnement vélo aux interfaces de transports



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

## 4.3 Transport individuel motorisé (TIM)

### Besoin d'action : Maîtrise du TIM

La stratégie sectorielle « Transport individuel motorisé (TIM) » traite de la maîtrise de la mobilité en voitures individuelles et deux-roues motorisés. Le système de transports de l'agglomération est actuellement fortement axé sur les transports individuels motorisés, comme annoncé dans le diagnostic. Il s'agit donc de réduire le trafic dans les centres urbains et de favoriser un report modal vers les transports publics et les réseaux de mobilité douce. Pour ce faire, étant donné son implantation centrale dans le territoire, l'usage de l'autoroute est priorisé. Le trafic dans les centres est limité et l'offre en stationnement est ajustée avec la desserte en transports publics. Le trafic restant favorise l'électromobilité.

Objectif 21	Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant la part modale TIM pendulaire de 15 points (de 75 à 60%) par des alternatives modales efficaces et des mesures contraignantes ;</li> <li>- En limitant l'attractivité des réseaux routiers principal et secondaire en traversée de localité pour le transit ;</li> <li>- En renforçant la fonction de l'autoroute pour le transit régional et pas uniquement national ;</li> <li>- En valorisant le réseau routier principal pour les déplacements de/vers les jonctions autoroutières.</li> </ul>
<u>Autoroute</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En valorisant les quatre jonctions autoroutières réparties de manière judicieuse comme portes d'entrée routières vers la desserte « en peigne » ;</li> <li>- En gérant le trafic national et régional de transit et de marchandises par l'autoroute.</li> </ul>	
<u>Réseau routier principal</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En desservant chaque localité efficacement entre elles, respectivement de/vers l'autoroute, suivant une organisation « en peigne » ;</li> <li>- En garantissant une liaison efficace des zones d'activités de/vers l'autoroute (aussi pour les véhicules de 40 tonnes et convois exceptionnels) ;</li> <li>- En pacifiant les axes transitant par les cœurs des centralités pour aller vers les centralités voisines et les vallées latérales. Pour rappel, la limitation générale en intérieur de localité est de 50km/h ; un abaissement à 30km/h peut être envisagé pour certains tronçons particuliers (analyse au cas par cas) ;</li> <li>- En prenant en compte les préoccupations liées à l'OPB ;</li> <li>- En considérant les contraintes liées aux transports exceptionnels.</li> </ul> <p style="text-align: center;">Tout en garantissant la fonctionnalité du réseau des routes cantonales.</p>	
<u>Réseau routier secondaire</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant les possibilités de transit au travers du réseau secondaire (mesures fortes nécessaires, de type coupure du trafic).</li> </ul>	
<u>Réseau routier interne</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En réaménageant le réseau routier résidentiel de desserte (déjà modéré en grande partie en zone 30 / zone de rencontre) lorsqu'il ne correspond pas aux standards de ce type d'exploitation (modérateurs adaptés aux vélos, trottoirs en zone 30, etc.).</li> </ul>	

<b>Objectif 22</b>	<b>Pacifier les hyper-centres de localité</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant le réseau routier principal pour le rendre moins attractif et limiter les nuisances ;</li> <li>- En priorisant les transports publics et la sécurité des modes doux ;</li> <li>- En apaisant et sécurisant le trafic dans les quartiers et secteurs d'habitation.</li> </ul>
<u>Aux entrées de villes</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant les entrées de villes en priorité pour les transports publics et les modes doux, notamment à Aigle, Collombey et Monthey (contrôle d'accès).</li> </ul>	
<u>Dans les centralités</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant le réseau routier en priorité pour les transports publics et la mobilité douce, en prenant compte de la fonction pour chaque mode lorsque des arbitrages doivent être effectués ;</li> <li>- En satisfaisant les lignes de désir modes doux par et à travers les traversées de localité ;</li> <li>- En modérant, apaisant et sécurisant le trafic.</li> </ul>	

<b>Objectif 23</b>	<b>Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En garantissant la sécurité de l'ensemble des usagers en traversée de localité et dans les zones résidentielles ;</li> <li>- En organisant des schémas de circulation évitant les secteurs résidentiels ;</li> <li>- En interdisant le transit de marchandises dans les secteurs résidentiels ;</li> <li>- En sécurisant les points noirs et les axes principaux.</li> </ul>
<u>Dans les secteurs résidentiels</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En étudiant la possibilité de réduire les vitesses de circulation dans les secteurs résidentiels et les sections de traversées de localité jugées sensibles ou à valoriser.</li> <li>- En étudiant la possibilité de réduire la perméabilité pour les transports individuels motorisés.</li> </ul>	
<u>Dans les centralités</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant l'espace du domaine public dédié aux transports individuels motorisés au profit des vélos.</li> </ul>	
<u>Hors localité</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant l'espace du domaine public dédié aux transports individuels motorisés au profit des vélos.</li> </ul>	

<b>Objectif 24</b>	<b>Réguler le stationnement de manière coordonnée</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En limitant l'offre en stationnement sur voirie, et sur les placettes publiques ;</li> <li>- En imposant un dimensionnement adéquat et volontariste du stationnement dans les lieux d'habitation et de travail ;</li> <li>- En harmonisant les politiques en matière de stationnement et tarification sur l'ensemble de l'agglomération ;</li> <li>- En coordonnant la politique de stationnement de l'agglomération avec le développement du réseau de transports publics et des modes doux ;</li> <li>- En coordonnant l'aménagement du territoire avec une politique de stationnement adaptée afin d'éviter de générer un trafic inapproprié dans les centralités et territoires de projets.</li> </ul>
<u>Dans les politiques de stationnement public</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En maîtrisant l'offre sur domaine public et en diminuant prioritairement l'attractivité de celle-ci aux pendulaires en limitant la durée du stationnement (excepté un certain nombre de vignettes préalablement fixées et attribuées sur la base de critères tenant compte notamment de l'accessibilité par les transports publics) ;</li> <li>- En réservant certains une part du stationnement aux véhicules électriques ;</li> <li>- En proposant des règles de gestion adaptées à la typologie du territoire, en réduisant la durée du stationnement et en augmentant les tarifs dans les centres ;</li> <li>- En coordonnant ces politiques aux règlements de constructions pour la gestion du stationnement privé.</li> </ul>	

Dans les politiques de stationnement privé

- En appliquant des valeurs plus restrictives (par rapport aux normes VSS) dans les règlements communaux à réviser, et distinguées territorialement suivant la desserte en transports publics et la centralité du secteur ;
- En obligeant toute nouvelle entreprise de plus de 50 employés à prévoir un plan de mobilité d'entreprise.
- En prenant en compte l'opportunité de mutualiser les places de stationnement dans le cadre d'affectation multiples et de planifier un nombre inférieur de places de stationnement en dérogation dans le cadre de plans de quartiers ou de plans d'aménagement (détaillés).

Dans les P+R

- En proposant une offre limitée de P+R dans les interfaces pour lesquels un rabattement efficace en bus ou en mobilité douce est prévu ;
- En appliquant des critères d'octroi des abonnements P+R liés au domicile et à la destination de l'utilisateur (absence de bonne desserte en transports publics, distance à l'interface de transport) et à la possession d'un abonnement de transport public notamment, ainsi qu'une politique de tarification incitative (dégressive en fonction de l'éloignement du P+R aux grands centres urbains et de la qualité de desserte en transports publics).

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie TIM

### Objectif 21 : Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

En valorisant le réseau routier principal pour les déplacements de/vers les jonctions autoroutières.

- jonction autoroutière
- === réseau routier national
- réseau routier principal
- réseau routier secondaire

### Objectif 22 : Pacifier les hyper-centres de localités

En aménageant le réseau routier principal pour le rendre moins attractif et limiter les nuisances.

- entrée de ville en faveur des TP
- ..... traversées de localité moins attractives pour le trafic motorisé

### Objectif 23 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

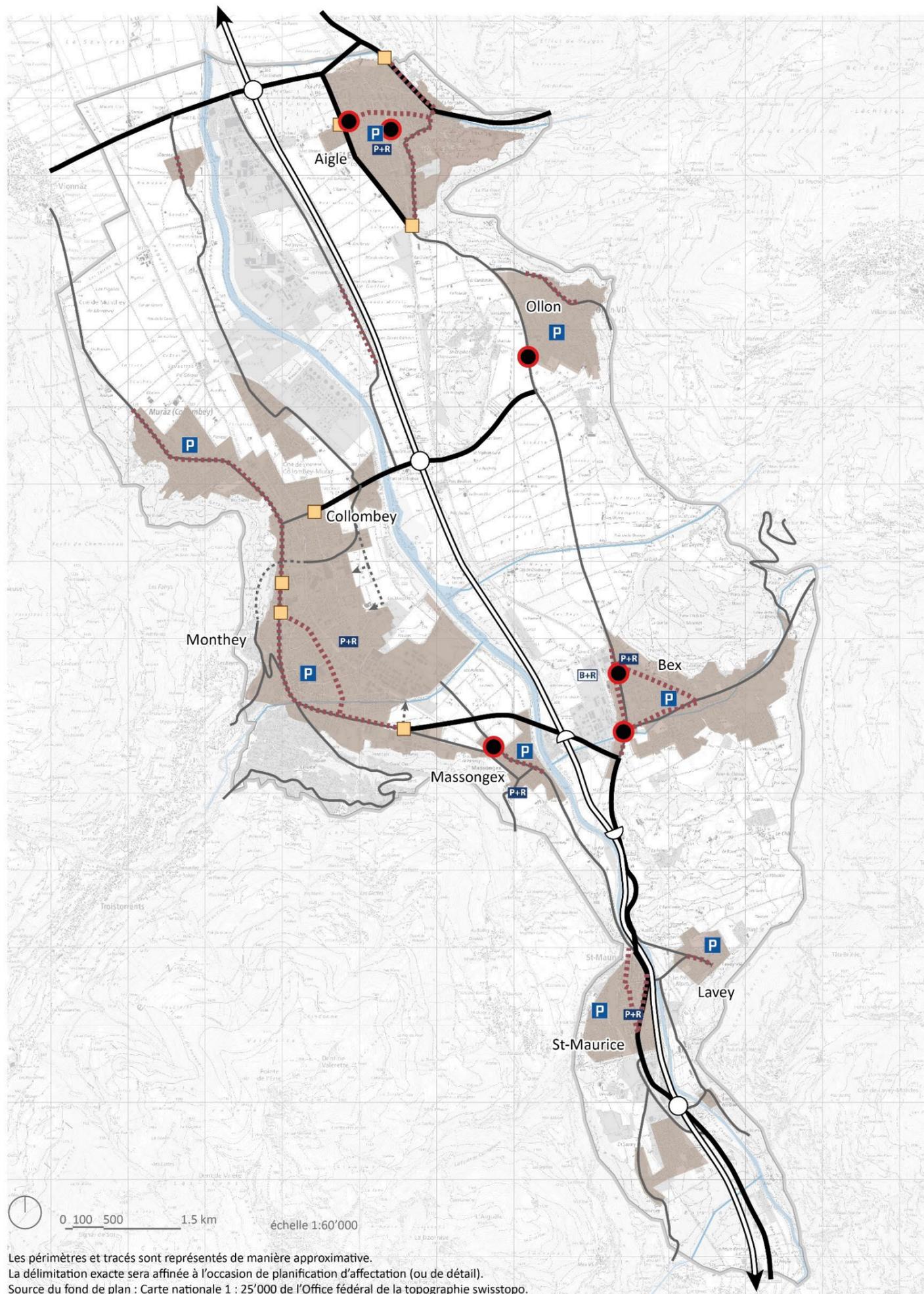
En garantissant la sécurité de l'ensemble des usagers en traversée de localité et dans les zones résidentielles.

- modération générale du trafic
- assainissement des secteurs critiques

### Objectif 24 : Réguler le stationnement (public et privé) de manière coordonnée

En harmonisant les politiques en matière de stationnement et tarification sur l'ensemble de l'agglomération.

- P politiques de stationnement
- P+R parking d'échange



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

## 4.4 Intermodalité

### Besoin d'action : Amélioration de l'intermodalité

La stratégie sectorielle "Intermodalité" de l'agglomération vise à améliorer l'attractivité des pôles d'échange multimodaux que sont les principales gares et haltes ferroviaires. Chacune de ces gare ou halte joue un rôle d'interface entre les réseaux de mobilité douce, de bus, de train et de voitures. Elles doivent offrir des conditions d'accès attractives pour les piétons et vélos, des places de stationnement vélo sécurisées et proches des quais, offrir une accessibilité efficace pour les bus, offrir des places de dépose minutes et des véhicules partagés (voitures, vélos).

En s'appuyant sur un réseau ferroviaire dense et des liaisons routières efficaces, cette stratégie cherche à favoriser le rabattement des usagers vers les pôles d'échanges multimodaux. Elle met également l'accent sur l'utilisation des voies vertes et des modes de déplacement doux pour faciliter l'accès aux nœuds stratégiques de transports. En développant ces derniers, l'attractivité des transports publics est renforcée, favorisant la réduction de la congestion routière et le report modal vers des modes de transport alternatifs au TIM. Par ailleurs, le traitement efficace du stationnement TIM et vélos au droit des pôles d'échanges multimodaux vise à faciliter l'interconnexion entre les différents modes de transport, tout en contribuant à la réduction de la dépendance au TIM dans les zones urbaines les plus denses.

Objectif 25	Faciliter la complémentarité entre les modes de transports.
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant des espaces publics de transition lisibles, confortables, accessibles et sécurisés ;</li> <li>- En facilitant la perméabilité des interfaces multimodales et la circulation des usagers ;</li> <li>- En aménageant des espaces publics attractifs, végétalisés et perméables aux abords des interfaces multimodales ;</li> <li>- En mettant en place une signalétique adaptée ;</li> <li>- En mettant en œuvre une politique de stationnement public différenciée entre les TIM et les vélos.</li> </ul>
<p><u>Interfaces multimodales entre les réseaux de transports</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant une bonne diffusion piétonne et cyclable dans les quartiers autour des interfaces ;</li> <li>- En proposant des possibilités de stationnement B+R (bike and ride) principalement, P+R ensuite, dans les principaux nœuds de transports publics ;</li> <li>- En mettant en place une réglementation et une tarification du stationnement public coordonnée avec celle des P+R (non concurrentielle) ;</li> <li>- En aménageant des places de dépose-minute.</li> </ul>	
<p><u>Interfaces multimodales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En améliorant les accès aux gares et aux arrêts de transports publics pour les piétons ;</li> <li>- En installant du stationnement vélo adapté (couvert) et sécurisé ;</li> <li>- En prenant en compte les besoins des différents usagers cyclistes en termes de durée de stationnement.</li> </ul>	
<p><u>Dans les P+R</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En proposant une offre limitée de P+R dans les interfaces pour lesquels un rabattement efficace en bus ou en mobilité douce est prévu ;</li> </ul>	

- En appliquant des critères d'octroi des abonnements P+R liés au domicile (absence de bonne desserte en transports publics, distance à l'interface de transport) et à la possession d'un abonnement de transport public notamment, ainsi qu'une politique de tarification incitative (dégressive en fonction de l'éloignement du P+R aux grands centres urbains et de la qualité de desserte en transports publics).

<b>Objectif 26</b>	<b>Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En s'appuyant sur les projets de développement infrastructurels, en particulier sur l'axe fort de transport public Aigle-Raffinerie-Corbier ;</li> <li>- En prenant en compte les corridors à faune et les axes de migration des amphibiens, afin de maintenir ou rétablir leurs fonctionnalités lors de l'aménagement de nouvelles infrastructures ;</li> <li>- En poursuivant la mise en service et le déploiement du réseau de bus d'agglomération ;</li> <li>- En desservant les gares par le réseau structurant modes doux et de voies vertes ;</li> <li>- En assurant des nœuds d'échange efficaces entre les différents réseaux de transport ;</li> <li>- En développant et en organisant les dessertes régionales, en complémentarité avec la desserte de l'agglomération et en interconnexion avec les nœuds ferroviaires principaux.</li> </ul>
<u>Bus d'agglomération</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En assurant une desserte fréquente et régulière entre les territoires à forts potentiels (densément construits ou zones d'activités) aujourd'hui insuffisamment desservis et les pôles multimodaux ;</li> <li>- En assurant une desserte fréquente et régulière des zones d'activités ;</li> <li>- En assurant des liaisons régulières entre localités et zones d'activités, en complémentarité du réseau ferroviaire ;</li> <li>- En desservant les gares principales, pour la connexion au réseau régional et national ;</li> <li>- En améliorant les franchissements du Rhône pour les bus également.</li> </ul>	
<u>Connexions entre les réseaux de transports publics</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En modifiant le tracé AOMC, avec de nouvelles interfaces d'importance régionale à Monthey et Collombey ;</li> <li>- En renforçant les cadences et en valorisant les nouvelles haltes prévues sur les lignes RegionAlps et AOMC ;</li> <li>- En affirmant la fonction de nœud d'interconnexion complémentaire des réseaux ferroviaires et bus des haltes ferroviaires de Collombey et d'Ollon ;</li> <li>- En améliorant et en valorisant la desserte ferroviaire de l'agglomération depuis les autres haltes ferroviaires (existantes, nouvelles ou déplacées) ;</li> <li>- En réduisant les temps de parcours sur l'axe Aigle – Ollon – Collombey – Monthey – Massongex – Bex – Saint-Maurice – Lavey grâce à une complémentarité optimale des réseaux de transports publics.</li> </ul>	
<u>Modes doux</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En s'appuyant sur le réseau de mobilité douce structurant et hiérarchisé ;</li> <li>- En desservant les gares par le réseau de voies vertes planifié.</li> </ul>	

<b>Objectif 27</b>	<b>Favoriser les rabattements aux gares et aux principaux nœuds de transport</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En favorisant le rabattement aux gares via le réseau routier principal afin de maîtriser le trafic de transit ;</li> <li>- En développant et en promouvant une plateforme de covoiturage à l'échelle de l'agglomération et au-delà (pour une destination commune au sein de l'agglomération) ;</li> <li>- En créant des dispositifs de priorisation des bus en entrée de ville et sur les axes urbains fortement chargés ;</li> <li>- En favorisant les rabattements modes doux (piétons comme vélos) en premier lieu par des liaisons sécurisées ;</li> <li>- En soutenant les objectifs de densification et de développement autour des nœuds de transport ;</li> <li>- En coordonnant le développement urbain et les nœuds de transports ;</li> <li>- En mettant en œuvre une stratégie de communication et de promotion suivie et concertée.</li> </ul>
<u>Aux entrées de villes</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En régulant le trafic routier afin de favoriser une circulation fluide des bus à l'intérieur de la ville ;</li> <li>- En créant des dispositifs de priorisation des bus ou de trains régionaux circulant en site banalisé (dans Aigle surtout) au détriment du stationnement notamment.</li> </ul>	
<u>Modes doux</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En améliorant les accès aux gares et aux arrêts de transports publics pour les piétons ;</li> <li>- En installant du stationnement vélo adapté (couvert), sécurisé et avec possibilité de chargement électrique ;</li> <li>- En prenant en compte les besoins des différents usagers cyclistes en termes de durée de stationnement.</li> </ul>	

<b>Objectif 28</b>	<b>Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant des espaces publics inclusifs, attractifs, végétalisés et perméables aux abords des interfaces multimodales ;</li> <li>- En valorisant les places et les espaces publics aux alentours des gares ;</li> <li>- En favorisant l'adaptabilité des infrastructures et des équipements ;</li> <li>- En facilitant la perméabilité des interfaces multimodales et la circulation des usagers ;</li> <li>- En assurant un suivi continu et concerté des besoins des usagers aux interfaces multimodales.</li> </ul>
<u>Interfaces multimodales</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant des espaces, des infrastructures et des arrêts de transports publics adaptés aux personnes à mobilité réduite ;</li> <li>- En aménageant des espaces publics de transition lisibles, confortables et accessibles ;</li> <li>- En mettant en place une signalétique adaptée ;</li> </ul>	

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie intermodalité

**Objectif 25 : Faciliter la complémentarité entre les modes de transport**

-  desserte ferroviaire d'agglomération (réseau ferroviaire principal)
-  desserte ferroviaire régionale
-  réseau mobilité douce structurant

**Objectif 26 : Mettre en réseau l'ensemble du territoire de l'agglomération**

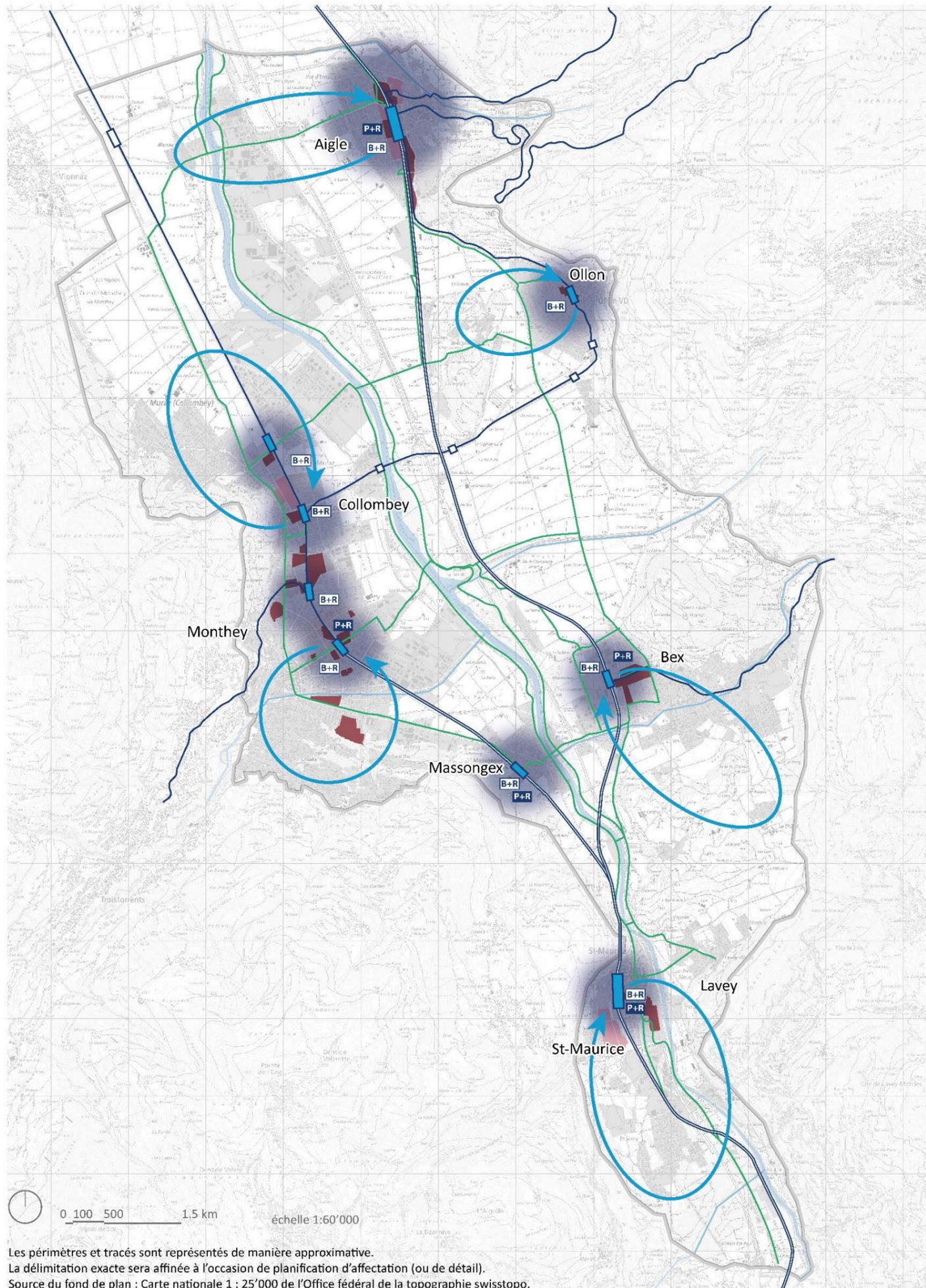
-  interface modale
-  point d'accès ferroviaire complémentaire

**Objectif 27 : Favoriser les rabattements aux gares et aux principaux nœuds de transport**

-  rayon d'influence des gares
-  rabattement des bus vers les gares
-  pôle urbain mixte / secteur de densification douce

**Objectif 28 : Garantir l'accessibilité à l'ensemble des usagers**

-  parking d'échange voiture
-  parking d'échange vélo



## 4.5 Sécurité routière

### Besoin d'action : Amélioration de la sécurité routière

La stratégie sectorielle "Sécurité routière" vise à garantir la sécurité des déplacements sur les routes, en mettant l'accent sur la prévention des accidents et la protection de l'ensemble des usagers de la route. Dans l'agglomération, les défis liés à la sécurité routière sont devenus une priorité en raison de l'augmentation du trafic motorisé, de l'intensification du trafic dans les centres urbains et de la diversification des modes de déplacement. Pour ce faire, l'accent est mis sur la sécurisation des secteurs sensibles, identifiés notamment par la concentration en accidents, des centres de localités, des pôles d'échange multimodaux et des centres scolaires.

Objectif 29	Réduire le nombre d'accidents de la route
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant la part modale TIM pendulaire de 15 points (de 75 à 60%) par des alternatives modales efficaces et des mesures contraignantes ;</li> <li>- En sécurisant les points noirs, les axes principaux ainsi que les zones accidentogènes identifiées ;</li> <li>- En sécurisant les franchissements, les carrefours et les giratoires, particulièrement sensibles pour les vélos ;</li> <li>- En priorisant les modes de déplacement selon la hiérarchie routière et le contexte d'urbanisation, amenant à une réduction du nombre de voitures sur les routes et donc un risque d'accident plus faible ;</li> <li>- En mettant en œuvre des campagnes de sensibilisation ciblées et incitatives à destination des différents usagers de la route et au besoin, par des mesures de police (verbaliser) ;</li> <li>- En interdisant le transit de marchandises dans les secteurs résidentiels et sensibles ;</li> <li>- En assurant un monitoring régulier de l'évolution de la sécurité routière dans le périmètre de l'agglomération.</li> </ul>
	<p><u>Réseau routier principal</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En séparant les modes de déplacement sur les axes principaux de transit ;</li> <li>- En pacifiant les axes transitant par les cœurs des centralités pour aller vers les centralités voisines et les vallées latérales. Pour rappel, la limitation générale en intérieur de localité est de 50km/h ; un abaissement à 30km/h peut être envisagé pour certains tronçons particuliers (analyse au cas par cas) ;</li> </ul>
	<p><u>Réseau routier secondaire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant les possibilités de transit au travers du réseau secondaire (mesures fortes nécessaires).</li> </ul>
	<p><u>Réseau routier interne</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En réaménageant le réseau routier résidentiel de desserte (déjà modéré en grande partie en zone 30 / zone de rencontre) lorsqu'il ne correspond pas aux standards de ce type d'exploitation (modérateurs adaptés aux vélos, trottoirs en zone 30, etc.) ;</li> <li>- En limitant les accès au réseau routier interne aux ayants droits ;</li> <li>- En assurant la bonne cohabitation entre les modes de déplacements.</li> </ul>

<b>Objectif 30</b>	<b>Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En garantissant la sécurité de l'ensemble des usagers, particulièrement en traversée de localité, dans les zones résidentielles et aux abords des écoles (problématique des « parents-taxis ») ;</li> <li>- En aménageant des itinéraires modes doux et des voies vertes sécurisées ;</li> <li>- En mettant en place des campagnes de formation et de sensibilisation ;</li> <li>- En favorisant les coutures entre les espaces publics et les aménagements modes doux ;</li> <li>- En mettant en place une signalisation verticale appropriée ;</li> <li>- En améliorant la visibilité des usagers aux zones de conflits potentiels ;</li> <li>- En intégrant l'ensemble des usagers ;</li> <li>- En construisant des aménagements adaptés à la hiérarchie routière et la priorisation des modes de déplacement ;</li> <li>- En apaisant et sécurisant le trafic dans les quartiers et secteurs d'habitation.</li> </ul>
<u>Mobilité douce</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En aménageant les entrées de villes en priorité pour les transports publics et les modes doux, notamment à Aigle, Collombey et Monthey (contrôle d'accès induisant une réduction du nombre de voitures et donc plus de sécurité).</li> </ul>	
<u>Dans les centralités</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En sécurisant les abords des arrêts de bus et des traversées piétonnes adjacentes ;</li> <li>- En satisfaisant les lignes de désir modes doux par et à travers les traversées de localité ;</li> <li>- En modérant, apaisant et sécurisant le trafic.</li> </ul>	

<b>Objectif 31</b>	<b>Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En garantissant la sécurité de l'ensemble des usagers en traversée de localité et dans les zones résidentielles ;</li> <li>- En organisant des schémas de circulation évitant les secteurs résidentiels ;</li> <li>- En interdisant le transit de marchandises dans les secteurs résidentiels ;</li> <li>- En sécurisant les points noirs et les axes principaux.</li> </ul>
<u>Dans les secteurs résidentiels</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En étudiant la possibilité de réduire les vitesses de circulation dans les secteurs résidentiels et les sections de traversées de localité jugées sensibles ou à valoriser.</li> <li>- En étudiant la possibilité de réduire la perméabilité pour les transports individuels motorisés.</li> </ul>	
<u>Dans les centralités</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant l'espace du domaine public dédié aux transports individuels motorisés au profit des piétons et des vélos.</li> </ul>	
<u>Hors localité</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant l'espace du domaine public dédié aux transports individuels motorisés au profit des vélos.</li> </ul>	

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie sécurité

**Objectif 29 : Réduire le nombre d'accidents de la route**

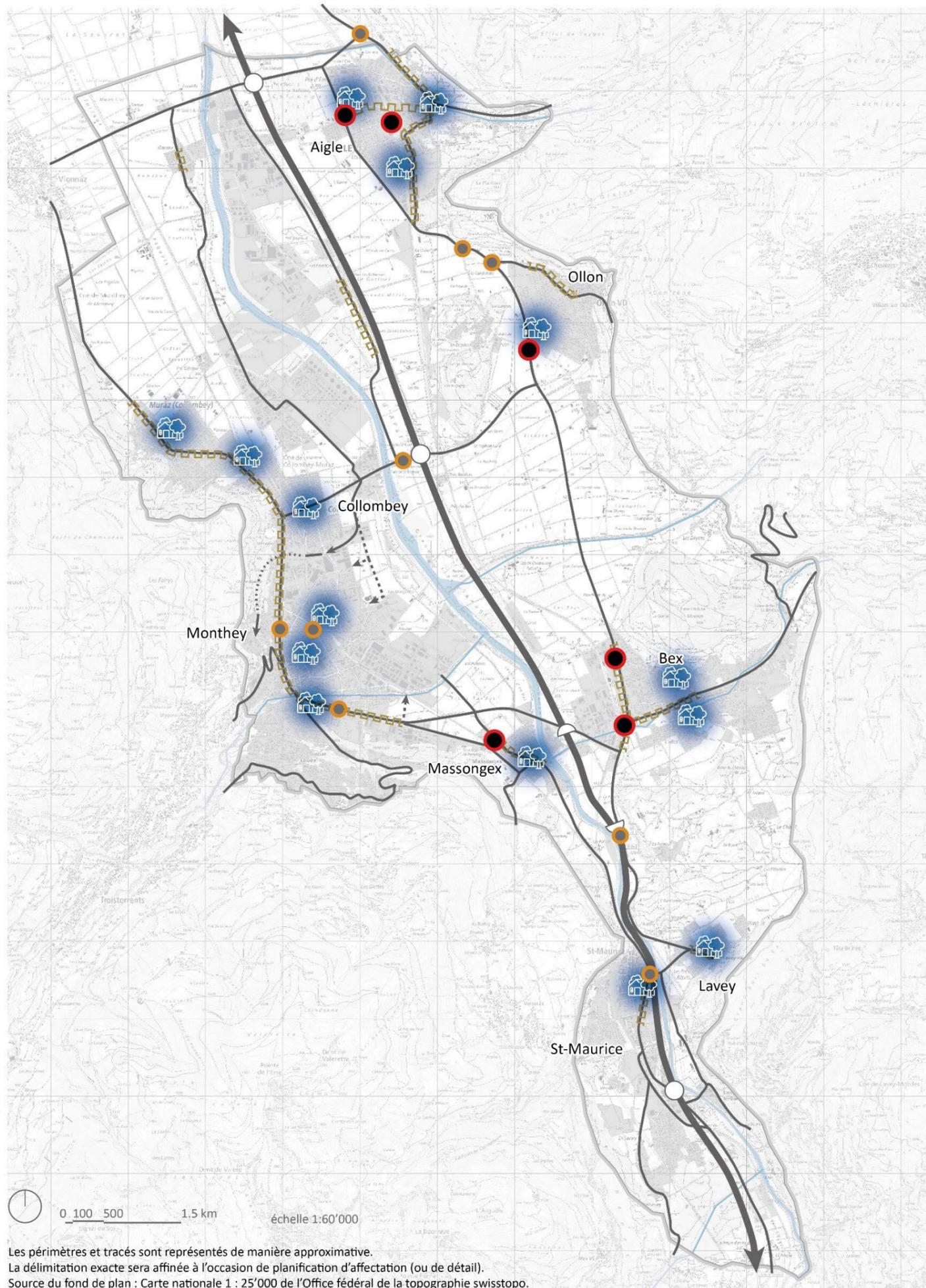
-  réseau routier national et cantonal
-  points noirs du réseau routier
-  secteur à forte concentration d'accidents

**Objectif 30 : Améliorer la sécurité des usagers, notamment les plus vulnérables**

-  sécurisation aux abords des écoles

**Objectif 31 : Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles**

-  traversée de localité



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

## 4.6 Transport de marchandises

### Besoin d'action : Optimisation du transport de marchandises

Cette stratégie du transport de marchandises pose les bases nécessaires sur lesquelles se reposeront les futures mesures en lien avec le fret. Chablais Agglo présente un fort potentiel de développement économique et démographique qui va engendrer une densification des surfaces, une mixité des usages et une croissance des flux de marchandises. Elle est aussi caractérisée par des zones d'activités avec une importante orientation industrielle et une bonne accessibilité au rail. Dans le cadre du développement du réseau, il est nécessaire de tirer profit des infrastructures existantes et d'enrichir les connexions intermodales vers les modes massifiés. Les solutions alternatives et les modes décarbonés doivent également être encouragés pour répondre aux enjeux multiples de la logistique urbaine.

<b>Objectif 32</b>	<b>Soutenir et favoriser le fret ferroviaire</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En incitant au maintien et à l'utilisation des liaisons ferroviaires existantes au sein des zones d'activités (incitations financière et/ou dans les planifications urbaines) ;</li> <li>- En accompagnant les projets ferroviaires planifiés (réaménagement de gares, nouveau franchissement, nouvelles connexions de fret ferroviaire, etc.) ;</li> <li>- En informant les acteurs publics et privés sur les mesures d'incitations au report modal route-rail.</li> <li>- En mettant en œuvre une rénovation/revitalisation des voies de raccordement dans les zones d'activités, basée sur une analyse à réaliser.</li> </ul>

<b>Objectif 33</b>	<b>Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandises</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En identifiant les axes structurants, les axes de transit et les points forts du transport de marchandises et en développant une stratégie de développement associée ;</li> <li>- En soutenant le maintien des infrastructures stratégiques de transport et de transbordement existantes ;</li> <li>- En coordonnant les projets de développement des réseaux ferroviaires, routier et mobilité douce au regard du transport de marchandises ;</li> <li>- En assurant un suivi des planifications supérieures et leur application sur le territoire ;</li> <li>- En encourageant une connexion intermodale optimisée et mutualisée des zones d'activités ;</li> <li>- En garantissant une accessibilité pour l'approvisionnement des vallées latérales.</li> </ul>

<b>Objectif 34</b>	<b>Développer la logistique urbaine</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En coordonnant les mesures de logistique urbaine mises en place sur le territoire ;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>- En promouvant les modes décarbonés de transport pour le dernier kilomètre ;</li><li>- En favorisant le développement de solutions innovantes de logistique urbaine.</li></ul>
--	---

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie fret marchandise

### Objectif 32 : Soutenir et favoriser le fret ferroviaire

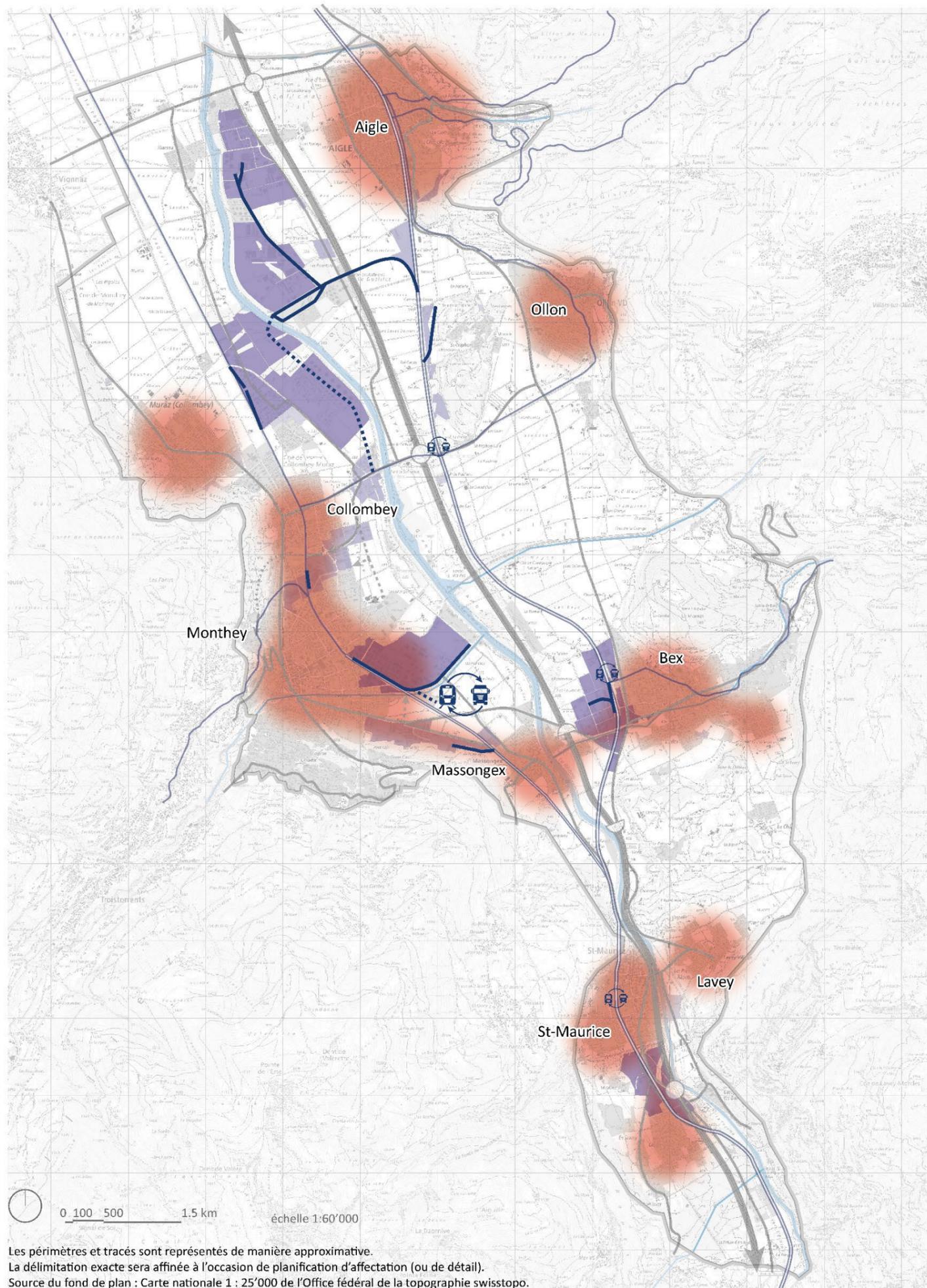
-  zones d'activités stratégiques / régionales ou locales
-  réseau de transport marchandise existant / projeté
-  gare de réception avec débord existante
-  installation de transbordement rail-route projetée

### Objectif 33 : Assurer une hiérarchie cohérente des réseaux de transport de marchandise

-  desserte ferroviaire d'agglomération (réseau ferroviaire principal)
-  desserte ferroviaire régionale
-  réseau routier national et cantonal

### Objectif 34 : Développer la logistique urbaine

-  ville du quart d'heure



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

## 4.7 Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures

### Niveau fédéral

La stratégie sectorielle « mobilité » respecte la stratégie 3 du Projet de territoire Suisse "Coordonner transports, énergie et développement territorial" et en particulier les axes d'action suivants :

#### *Réseau routier :*

- *Faire concorder le développement du système des transports et le développement territorial ;*
- *Améliorer les liaisons internationales ;*
- *Optimiser le trafic d'agglomération ;*
- *Gérer les conflits entre le trafic de transit, le trafic national et la desserte régionale ;*
- *Optimiser les connexions entre les espaces urbains ;*
- *Exploiter la complémentarité des modes de transport selon leurs atouts respectifs ;*
- *Créer des conditions spatiales propres à favoriser les économies d'énergie.*

Elle respecte les principes régissant l'aménagement du territoire, conformément à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), en particulier :

#### *Principes régissant l'aménagement*

- *Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Il convient notamment :*
  - ✓ *De répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics ;*
  - ✓ *De maintenir ou de créer des voies cyclables et des chemins pour piétons ;*
  - ✓ *D'assurer les conditions dont dépend un approvisionnement suffisant en biens et services.*

### Niveau cantonal

La stratégie sectorielle « mobilité » respecte le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn) et en particulier les stratégies et lignes d'action suivantes :

#### *Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement*

- *Ligne d'action A2 : Développer une mobilité multimodale ;*
- *Ligne d'action A3 : Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines.*

#### *Stratégie B : Renforcer la vitalité des centres*

- *Ligne d'action B2 : Renforcer les liaisons nationales et internationales.*

#### *Stratégie R : travailler ensemble*

- *Ligne d'action R1 : Projets d'agglomération.*

Elle respecte également les stratégies sectorielles suivantes du canton de Vaud :

- *Stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 ;*
- *Stratégie ferroviaire – vision 2050 ;*
- *Stratégie cantonale du transport de marchandises.*

Elle respecte le Concept cantonal de développement territorial (CCDT), le Plan directeur cantonal valaisan (PDc) et la planification stratégique valaisanne de mobilité (concept cantonal de mobilité 2040) et en particulier les éléments suivants :

*Stratégies CCDT :*

- *3.7 Coordonner l'urbanisation et les transports ;*
- *4.1 Renforcer les connections avec les espaces métropolitains suisses et européens ;*
- *4.2 Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes vers les centres ;*
- *4.3 Mettre en place une offre en transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement ;*
- *4.4 Soutenir la mobilité combinée ;*
- *4.5 Encourager la mobilité douce, en particulier dans les espaces urbains.*

*Fiches de coordination PDc :*

- *A.12 Troisième correction du Rhône ;*
- *A.2 Surfaces d'assolement ;*
- *A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau ;*
- *B.6 Mobilité douce de loisirs (MDL) ;*
- *C.4 Zones d'activités économiques ;*
- *C.5 Agglomérations ;*
- *D.1 Transports publics ;*
- *D.2 Interfaces d'échanges modaux ;*
- *D.3 Réseaux ferroviaires ;*
- *D.4 Réseaux routiers ;*
- *D.5 Mobilité douce quotidienne ;*
- *D.7 Infrastructure de transport de marchandises ;*
- *E.3 Approvisionnement énergétique.*

Elle devra également être coordonnée avec la stratégie cantonale de Mobilité douce 2040 et les plans sectoriels de mobilité douce cycliste quotidienne actuellement ou prochainement développés conjointement par les communes de site et par le service de la mobilité du Canton du Valais.

# 5 STRATÉGIE PAYSAGE, NATURE ET ENVIRONNEMENT



## 5.1 Paysage et biodiversité

### Besoin d'action : Intégration paysagère et préservation des espaces naturels

La stratégie sectorielle « paysage et biodiversité » traite de l'intégration de la composante dans l'ensemble de l'agglomération.

Le paysage dans son ensemble fait partie intégrante de l'attractivité et de l'identité de l'agglomération. Dégradés par l'urbanisation peu qualifiée, par les zones d'activités et par l'agriculture intensive, le paysage et la biodiversité nécessitent une prise en compte systématique et couvrante pour devenir un élément clé de la qualité du développement urbain. Le paysage doit être intégré jusque dans les centralités et zones d'activités, comme un élément de qualité contribuant à une meilleure cohabitation entre l'homme et la nature.

Cette stratégie vise également à assurer le maintien des structures paysagère et liaisons biologiques entre les principaux biotopes de la plaine et des coteaux, dans les zones urbanisées et dans la plaine ouverte. Cette prise en compte des valeurs naturelles s'impose comme un enjeu de développement durable et passe notamment par le renforcement de l'infrastructure écologique, en particulier le long des cours d'eau et entre les biotopes résiduels.

Objectif 35	Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En fondant l'identité de l'agglomération sur le socle topographique et paysager de la plaine du Chablais ;</li> <li>- En renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique, au travers de renaturations ;</li> <li>- En traitant les quatre unités paysagères fondamentales de manière différenciée et selon leur logique structurelle propre ;</li> <li>- En intégrant des milieux naturels à usage mixte au cœur du milieu bâti, répondant aux besoins de compensation écologique et mettant les habitants en contact avec la nature dans leurs activités de mobilité douce, de délasserment et de découverte ;</li> <li>- En renforçant la charpente paysagère (trame verte des allées et îlots de verdure, trame bleue liée à l'eau) dans l'ensemble des milieux bâtis ;</li> <li>- En renforçant et préservant les corridors biologiques et axes de déplacement de la faune ;</li> <li>- En aménageant les voies vertes comme contribution à l'armature paysagère et élément de structuration (arborisation) ;</li> <li>- En coordonnant les secteurs du territoire propices à la valorisation de ressources énergétiques renouvelables avec les objectifs de protection et de valorisation de la nature et du paysage.</li> </ul>
	<p><u>Dans l'unité paysagère du Rhône</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En utilisant le Rhône et ses milieux humides comme la colonne vertébrale paysagère de la plaine ;</li> <li>- En renforçant la continuité longitudinale de l'espace lié au Rhône, en adéquation avec sa 3<sup>e</sup> correction ;</li> <li>- En intégrant les enjeux paysagers dans les projets liés à la 3<sup>e</sup> correction du Rhône, pour réduire au maximum les impacts à court terme et accroître la qualité à long terme ;</li> <li>- En protégeant les marqueurs paysagers comme les forêts alluviales, canaux et plans d'eau ;</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- En créant des compensations écologiques dans le milieu bâti sous forme de haies, bosquets, rives boisées ou autres végétations naturelles.</li> <li>- En inscrivant les constructions et aménagements dans une structuration dominée par la fluidité des lignes, le respect des traces d'anciens bras et espaces alluviaux riverains et une arborisation indigène de haute futaie.</li> </ul>
<p><u>Dans l'unité paysagère de la plaine ouverte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En préservant le paysage ouvert de la plaine, dominé par l'exploitation agricole ;</li> <li>- En assurant la continuité longitudinale de l'espace ouvert et en évitant le mitage ;</li> <li>- En inscrivant les constructions et aménagements dans une logique orthogonale ;</li> <li>- En protégeant la plaine contre les dangers naturels au travers de la sécurisation des cours d'eau en leur donnant plus d'espace ;</li> <li>- En créant des compensations écologiques dans le milieu bâti sous forme de haies, bosquets, rives boisées ou autres végétations naturelles.</li> <li>- En conservant et en renforçant les boisements, cordons boisés et canaux structurant le paysage ;</li> <li>- En assurant des liaisons paysagères et biologiques entre le Rhône et les coteaux au travers de la plaine agricole et des zones bâties ;</li> <li>- En donnant plus d'espace aux cours d'eau (renaturation) pour améliorer leur valeur paysagère et leur fonction de liaisons biologiques, le tout en les sécurisant.</li> </ul>
<p><u>Dans l'unité paysagère des cônes alluviaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En inscrivant les interventions dans la logique radiale (urbanisation, réseau viaire, végétation) ;</li> <li>- En créant des compensations écologiques dans le milieu bâti sous forme de haies, bosquets, rives boisées ou autres végétations naturelles.</li> <li>- En donnant plus d'espace aux cours d'eau (renaturation) pour améliorer leur valeur paysagère et leur fonction de liaisons biologiques, le tout en les sécurisant.</li> </ul>
<p><u>Dans l'unité paysagère des coteaux et collines</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En limitant strictement les constructions et aménagements afin de maintenir des brèches entre les polarités urbanisées ;</li> <li>- En favorisant un paysage en mosaïque composé de forêts, vignes, prairies extensives et de formations géologiques et géomorphologiques.</li> </ul>
<p><u>Le long des cours d'eau</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En améliorant la qualité écologique des cours d'eau (sauvegarde des biotopes et diversité des espèces piscicole, espèces liées à la surface mouillée et aux berges), notamment en établissant un programme de revitalisation et en assurant que leur capacité hydraulique soit suffisante.</li> </ul>
<p><u>En forêt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En conservant l'aire forestière (préservation des forêts lors de nouvelles affectations ; sylviculture adaptée à la proximité des centres urbains de l'agglomération) ;</li> <li>- En promouvant la ressource bois (augmenter la part du bois dans la construction et le chauffage, sensibiliser le public à l'utilisation du bois local, renforcer l'action des organismes de promotion du bois, identifier les besoins spécifiques des entreprises de la filière bois régionale) ;</li> <li>- En entretenant les forêts protectrices au travers d'une gestion sylvicole durable ;</li> <li>- En préservant les sols et les ressources en eaux potables des forêts (mode de gestion respectueux du sol et de la qualité des sources, planifier le rajeunissement des rideaux-abris) ;</li> <li>- En développant le potentiel écologique et paysager (sylviculture proche de la nature, soins modérés aux forêts, création et mise en valeur de peuplement de feuillus, intégration de l'impact paysager dans les interventions, protection des associations phytosociologiques) ;</li> <li>- En favorisant les dynamiques naturelles (création d'îlots de sénescence, maintien d'arbres-habitats) ;</li> <li>- En améliorant le fonctionnement de l'infrastructure écologique (renforcement du maillage biologique du territoire, pratiques sylvicoles intégrant les conditions écologiques de la station, canalisation et réduction de la pression du public dans les zones sensibles) ;</li> <li>- En informant le public et règlementant les activités (information sur les impacts des activités et des comportements sur le milieu forestier, intégration des associations sportives et de loisirs) ;</li> </ul>

- En intégrant le réchauffement climatique et la gestion des espèces exotiques envahissantes dans la gestion sylvicole (choix des essences, type d'interventions).

<b>Objectif 36</b>	<b>Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualitative entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En requalifiant les franges urbaines à la périphérie du milieu bâti et des espaces industriels par des aménagements paysagers ;</li> <li>- En renforçant l'arborisation dans les franges ;</li> <li>- En limitant au strict minimum utile les éclairages pour réduire la pollution lumineuse ;</li> <li>- En réduisant les surfaces imperméables.</li> </ul>
<u>Dans l'unité paysagère des coteaux et collines</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En conservant l'espace de transition entre plaine et coteaux libre de construction ;</li> <li>- En aménageant une transition au travers de mesures paysagères intégrées à l'exploitation agricole : vignoble, haies entretenues, bosquets, tas d'épierrage, prairies extensives, arbres fruitiers haute-tige, etc. ;</li> <li>- En préservant et en restaurant les connexions biologiques nécessaires entre le coteau et la plaine.</li> </ul>	
<u>Dans l'unité paysagère de la plaine ouverte</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En marquant une transition structurée entre zone à bâtir et plaine agricole ;</li> <li>- En maintenant les ouvertures sur le paysage agricole ;</li> <li>- En aménageant les franges urbaines suivant la logique des unités paysagères, renforcées par une arborisation importante (essences indigènes de haute futaie, haies vives, vergers haute-tige) ;</li> <li>- En aménageant les franges en s'appuyant sur les structures naturelles existantes et sur les espaces publics ouverts ou privés sans pénaliser les surfaces agricoles et la zone à bâtir ;</li> <li>- En évitant la fragmentation de cette unité en privilégiant l'implantation d'infrastructures et de constructions hors des grandes surfaces agricoles ouvertes, en favorisant le regroupement des constructions agricoles et en définissant les zones agricoles spéciales dans le prolongement de la zone à bâtir.</li> </ul>	

<b>Objectif 37</b>	<b>Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces végétales et animales, et renforcer leurs liaisons</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En préservant et renforçant les interconnexions paysagères et biologiques longitudinales et surtout transversales, en particulier celles liées au réseau hydrographique ;</li> <li>- En renforçant et recréant la protection et la connectivité des biotopes, à partir de l'armature des cours d'eau, des boisements et des surfaces agricoles extensives ;</li> <li>- En améliorant le corridor faunistique suprarégional VS12-VD30 au Bois Noir (Saint-Maurice), aujourd'hui perturbé et non fonctionnel ;</li> <li>- En prenant en compte les corridors à faune et en rétablissant leurs fonctionnalités lorsque des mesures de mobilité sont prévues au sein de ces objets, notamment pour les amphibiens ;</li> <li>- En définissant des mesures de gestion appropriées sur le long terme pour les biotopes particuliers et les milieux naturels de valeur ;</li> <li>- En préservant les zones nodales naturelles de la fragmentation et des dérangements humains par une limitation des axes de pénétration ;</li> <li>- En renaturant et en donnant une largeur suffisante au cours d'eau, canaux et milieux riverains, tout en les sécurisant ;</li> <li>- En renforçant la qualité des rejets aux eaux claires pour accentuer la protection des eaux de surface ;</li> <li>- En définissant et en respectant l'espace réservé aux eaux des canaux et des cours d'eau ;</li> <li>- En luttant contre la pollution lumineuse et en intégrant une gestion de l'éclairage public visant le maintien voire le rétablissement d'une trame noire (liaison</li> </ul>

	<p>écologique pour les animaux nocturnes). Cela réduit également la consommation d'énergie (voir objectif correspondant) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En luttant de façon coordonnée contre les espèces exotiques envahissantes (faune et flore) ;</li> <li>- En laissant la dynamique naturelle s'installer dans les forêts sur les secteurs qui s'y prêtent (réserves forestières, îlots de sénescence).</li> </ul>
<u>Dans le milieu bâti</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En créant des espaces de qualité et des structures pour la biodiversité en ville ;</li> <li>- En mettant en œuvre un programme de « Nature en ville », avec comme objectif de favoriser la nature dans toutes les zones urbanisées, de manière participative ;</li> <li>- En intégrant des espaces naturels dans les planifications des zones d'activités ;</li> <li>- En renaturant et en donnant une largeur suffisante au cours d'eau, canaux et milieux riverains, tout en les sécurisant ;</li> <li>- En valorisant les espaces résiduels comme espaces naturels de qualité et attractifs pour la biodiversité (espaces interstitiels urbains, friches, couloirs ORNI, espaces industriels en attente).</li> </ul>	
<u>Dans l'unité paysagère de l'espace du Rhône</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En assurant la présence de milieux aquatiques et riverains de qualité ;</li> <li>- En améliorant les possibilités de passage des animaux d'une berge à l'autre du Rhône (en coordination avec la 3<sup>e</sup> correction du Rhône) ;</li> <li>- En favorisant un aménagement respectueux des anciens bras du Rhône et assurant la continuité des éléments arborisés sur leurs parcours ;</li> <li>- En favorisant une mosaïque de milieux naturels, avec une part prépondérante de forêts alluviales, biotopes aquatiques, haies, bosquets, végétations riveraines typiques, prairies extensives, prairies humides ;</li> <li>- En liant fonctionnellement le réseau hydrographique aux milieux riverains ;</li> <li>- En assurant la fonction de liaison écologique des principaux canaux et en renaturant les cours d'eau latéraux et les canaux.</li> </ul>	
<u>Dans l'unité paysagère de la plaine ouverte</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En favorisant les berges en pente douce avec milieux agricoles extensifs, jusqu'au bord de l'eau lorsque des renaturations ne sont pas possibles ;</li> <li>- En favorisant les milieux agricoles extensifs contribuant à l'armature écologique pour valoriser le potentiel écologique ;</li> <li>- En assurant et restaurant les liaisons biologiques entre le Rhône et les coteaux au travers de la plaine agricole, longitudinales et surtout transversales ;</li> <li>- En assurant la fonction de liaison écologique des principaux canaux et en renaturant les cours d'eau latéraux et les canaux.</li> </ul>	
<u>Dans l'unité paysagère des cônes alluviaux</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En protégeant et restaurant les valeurs naturelles résiduelles liées à l'agriculture extensive, en particulier haies, bosquets, tas d'épierrages et arbres haute-tige ;</li> <li>- En renforçant et restaurant les connexions biologiques.</li> </ul>	
<u>Dans l'unité paysagère des coteaux et collines</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En protégeant et restaurant les valeurs naturelles restantes ;</li> <li>- En protégeant les valeurs naturelles liées à l'agriculture extensive, en particulier haies, bosquets, tas d'épierrages, arbres haute-tige ;</li> <li>- En recréant des structures favorables à la biodiversité ;</li> <li>- En renforçant et restaurant les connexions biologiques.</li> </ul>	

<b>Objectif 38</b>	<b>Préserver l'agriculture et renforcer son intégration dans l'agglomération</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En reconnaissant la plaine agricole comme une espace paysager ouvert de qualité ;</li> <li>- En limitant l'extension des constructions agricoles au cœur de la plaine agricole ;</li> <li>- En modernisant les infrastructures agricoles selon une vision générale de cohabitation, de multifonctionnalité des équipements, de préservation du cadre paysager et naturel ;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En encourageant la réduction des intrants par rapport à la protection des eaux et de l'environnement ;</li> <li>- En renforçant les valeurs naturelles et paysagères liées à l'activité agricole ;</li> <li>- En étendant la mise en œuvre des réseaux agricoles écologiques (OQE) et paysagers (CQP) ;</li> <li>- En intégrant l'agriculture de proximité dans les circuits courts de l'agglomération, en particulier ceux issus de l'agriculture biologique ;</li> <li>- En assurant la bonne coordination entre l'agriculture et les différents usages de la plaine :</li> </ul>
--	--

<b>Objectif 39</b>	<b>Offrir un paysage structuré et attractif dans tous les territoires de l'agglomération</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En renforçant les structures paysagères, améliorant la végétalisation et l'arborisation des quartiers urbains et d'activités ;</li> <li>- En renforçant les structures paysagères de la plaine agricole ;</li> <li>- En améliorant les transitions entre la plaine, les milieux naturels et forestiers ;</li> <li>- En reliant les principaux lieux de loisir, espaces publics et espaces naturels au réseau de mobilité douce ;</li> <li>- En priorisant l'axe du Rhône comme colonne vertébrale des réseaux de loisir et de valorisation des espaces naturels ;</li> <li>- En adaptant les règles d'usages des réseaux et activités de loisirs afin d'assurer la préservation des qualités naturelles des secteurs qui les accueillent.</li> </ul>

<b>Objectif 40</b>	<b>Préserver les surfaces d'assolement</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En préservant la qualité des surfaces d'assolement et en les réhabilitant lorsque les sols sont dégradés ;</li> <li>- En favorisant une agriculture dite « de conservation », notamment fondée sur la séquestration du carbone organique dans les sols ;</li> <li>- En inventoriant de nouvelles surfaces d'assolement, en particulier dans les secteurs de réduction de la zone à bâtir ou d'abandon des zones d'affectation différées et intermédiaires ;</li> <li>- En préservant les surfaces inventoriées.</li> </ul>

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie paysage et biodiversité

**Objectif 35 : Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement**

-  unité du Rhône
-  unité de la plaine ouverte
-  unité des cônes alluviaux
-  unité des coteaux et collines

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

-  franges urbaines
-  pieds de coteaux
-  coupures paysagères

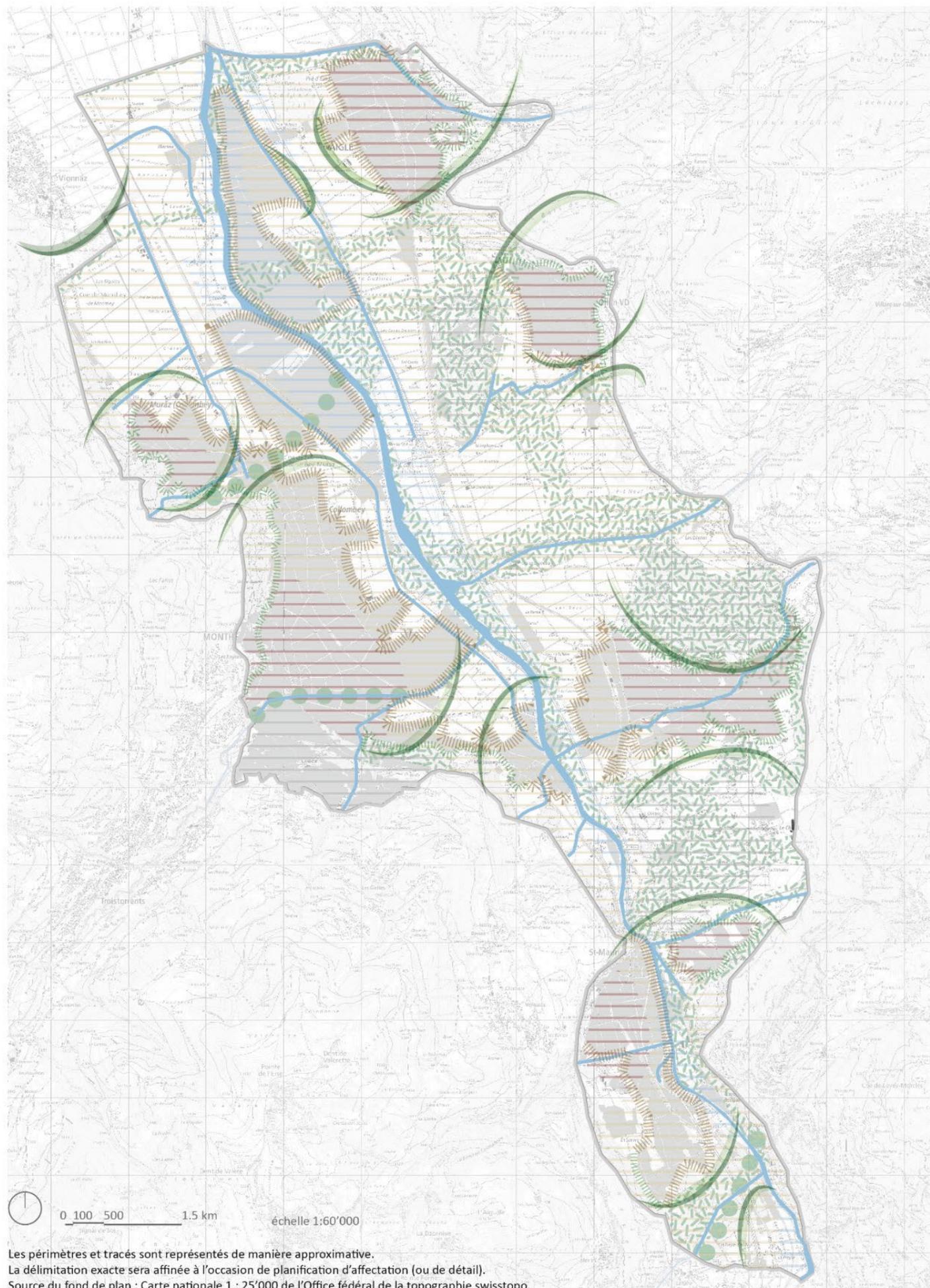
**Objectif 37 : Protéger et restaurer les valeurs naturelles, pour les espèces animales et végétales, et renforcer leurs liaisons**

-  territoires et liaisons biologiques à protéger
-  liaisons biologiques à renforcer
-  cours d'eau à valoriser / renaturer

**Objectif 38 : Préserver l'agriculture et renforcer son intégration dans l'agglomération**

**Objectif 39 : Offrir un paysage structuré et attractif dans tous les territoires de l'agglomération**

**Objectif 40 : Préserver les surfaces d'assolement**



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

## 5.2 Environnement

### Besoin d'action : Amélioration de l'environnement urbain

La stratégie sectorielle « environnement » est une stratégie transversale, s'appliquant à toutes les autres stratégies. Elle vise à améliorer la qualité de l'environnement dans l'agglomération et en particulier dans les secteurs résidentiels.

L'agglomération fait face à des défis d'importance : reconversions/rénovations des sites industriels, gestion des matériaux minéraux et terreux, durabilité énergétique, qualité de l'air, nuisances sonores, etc. Face à l'augmentation constante des nuisances, la protection de l'environnement s'impose comme un enjeu majeur pour la population de l'agglomération.

Cette stratégie vise à gérer les problèmes environnementaux à l'échelle intercommunale en définissant des principes généraux d'organisation et de coordination, voire des concepts de gestion pour les domaines de l'énergie et des matériaux terreux et minéraux.

Objectif 41	Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant les charges de trafic individuel motorisé dans l'agglomération, en particulier dans les espaces résidentiels ;</li> <li>- En excluant les nouveaux logements dans les secteurs exposés à de fortes nuisances ;</li> <li>- En intégrant des mesures de réduction des émissions sonores à tous les projets d'infrastructures liés à la mobilité et à tous les projets d'urbanisation ;</li> <li>- En établissant des principes de coordination pour une gestion durable des ressources naturelles, des déchets, des matériaux recyclables et de l'environnement ;</li> <li>- En limitant les impacts des activités sur l'environnement ;</li> <li>- En diminuant la consommation énergétique et en s'approvisionnant en énergies renouvelables ;</li> <li>- En diminuant la pollution de l'air induite par la consommation d'énergie ;</li> <li>- En développant une gestion durable des ressources à l'échelle régionale, avec une optimisation des flux et processus ;</li> <li>- En développant un concept de gestion et de planification intercommunale des matériaux minéraux et terreux, avec comme objectif sous-jacent une réduction des nuisances générées par les activités liées à l'extraction des matériaux minéraux et à la gestion des déchets ;</li> <li>- En assainissant les sites pollués, en particulier dans les espaces bâtis ;</li> <li>- En améliorant le traitement des eaux usées par la mise en place de STEP régionales efficaces et traitant également les micropolluants ;</li> <li>- En respectant les contraintes liées à la protection des eaux souterraines dans tout projet d'aménagement ;</li> <li>- En intégrant les contraintes liées aux sites soumis à l'OPAM à tout projet d'aménagement ;</li> <li>- En exigeant des principes de gestion des eaux pluviales dans le cadre des projets d'infrastructures liées à la mobilité ;</li> <li>- En limitant au strict minimum utile les éclairages pour réduire la pollution lumineuse ;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En appliquant une gestion intégrée des eaux dans les milieux bâtis ;</li> <li>- En améliorant la qualité des eaux rejetées par la modernisation des STEP, en particulier avec la réalisation des projets FuturoSTEP et STEP AERA ;</li> <li>- En respectant les prescriptions en matière d'aménagements et d'utilisations du sol en fonction des zones et secteurs de protection des eaux, pour éviter toute situation conflictuelle ;</li> <li>- En développant 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) ;</li> <li>- En anticipant les impacts que pourrait occasionner la 3<sup>e</sup> correction du Rhône sur les niveaux de la nappe phréatique de la plaine.</li> </ul>
--	--

<b>Objectif 42</b>	<b>Protéger contre les dangers naturels</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En analysant tous les projets d'aménagement, de transformation ou de construction au regard de la situation des dangers et des enjeux (pesée des intérêts) ;</li> <li>- En intégrant des mesures de protection passives ou actives contre les dangers naturels dans tous les projets d'infrastructures liées à la mobilité et à tous les projets d'urbanisation ;</li> <li>- En donnant et en respectant l'espace réservé aux cours d'eau, canaux et milieux riverains, limitant les risques de débordement ;</li> <li>- En intégrant les dangers liés au ruissellement.</li> </ul>

<b>Objectif 43</b>	<b>Réduire les émissions de gaz à effet de serre</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant les charges de trafic individuel motorisé dans l'agglomération, au profit des transports publics et de la mobilité douce ;</li> <li>- En favorisant une limitation / réduction de la consommation énergétique ;</li> <li>- En mettant en œuvre une transition énergétique, avec l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 45% à l'horizon 2036 (base 2019) ;</li> <li>- En encourageant l'assainissement énergétique des bâtiments et les processus d'écologie industrielle ;</li> <li>- En encourageant la substitution du recours aux énergies fossiles par le recours aux énergies indigènes et renouvelables ainsi qu'aux rejets de chaleur.</li> </ul>

<b>Objectif 44</b>	<b>Lutter contre les îlots de chaleur urbains</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En favorisant les corridors de ventilation à travers la ville ;</li> <li>- En aménageant des espaces de verdure perméables dans les cours, les friches et les espaces interstitiels ;</li> <li>- En renforçant massivement l'arborisation indigène dans l'ensemble de l'espace urbain ;</li> <li>- En réduisant les surfaces imperméables (asphalte) au strict minimum dans les nouveaux aménagements et en prévoyant des dégrappages dans les aménagements existants ;</li> <li>- En végétalisant les toitures plates non solaires et en fixant de manière réglementaire la nécessité des toitures plates végétalisées pour les nouvelles constructions et rénovations ;</li> <li>- En réduisant les surfaces imperméabilisées au profit de la mise place d'un sol de qualité ;</li> <li>- En utilisant des matériaux de construction adaptés ;</li> <li>- En créant des plans d'eau et fontaines dans les centres ;</li> <li>- En donnant une largeur suffisante au cours d'eau, canaux et milieux riverains, tout en les sécurisant ;</li> <li>- En ombrageant les espaces verts, parcs urbains et voies vertes de mobilité douce.</li> </ul>

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie environnement

**Objectif 41 : Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores**

 axe prioritaire de réduction du bruit routier

**Objectif 42 : Protéger contre les dangers naturels**

 secteur avec danger naturel élevé (sans prise en compte des aménagements planifiés)

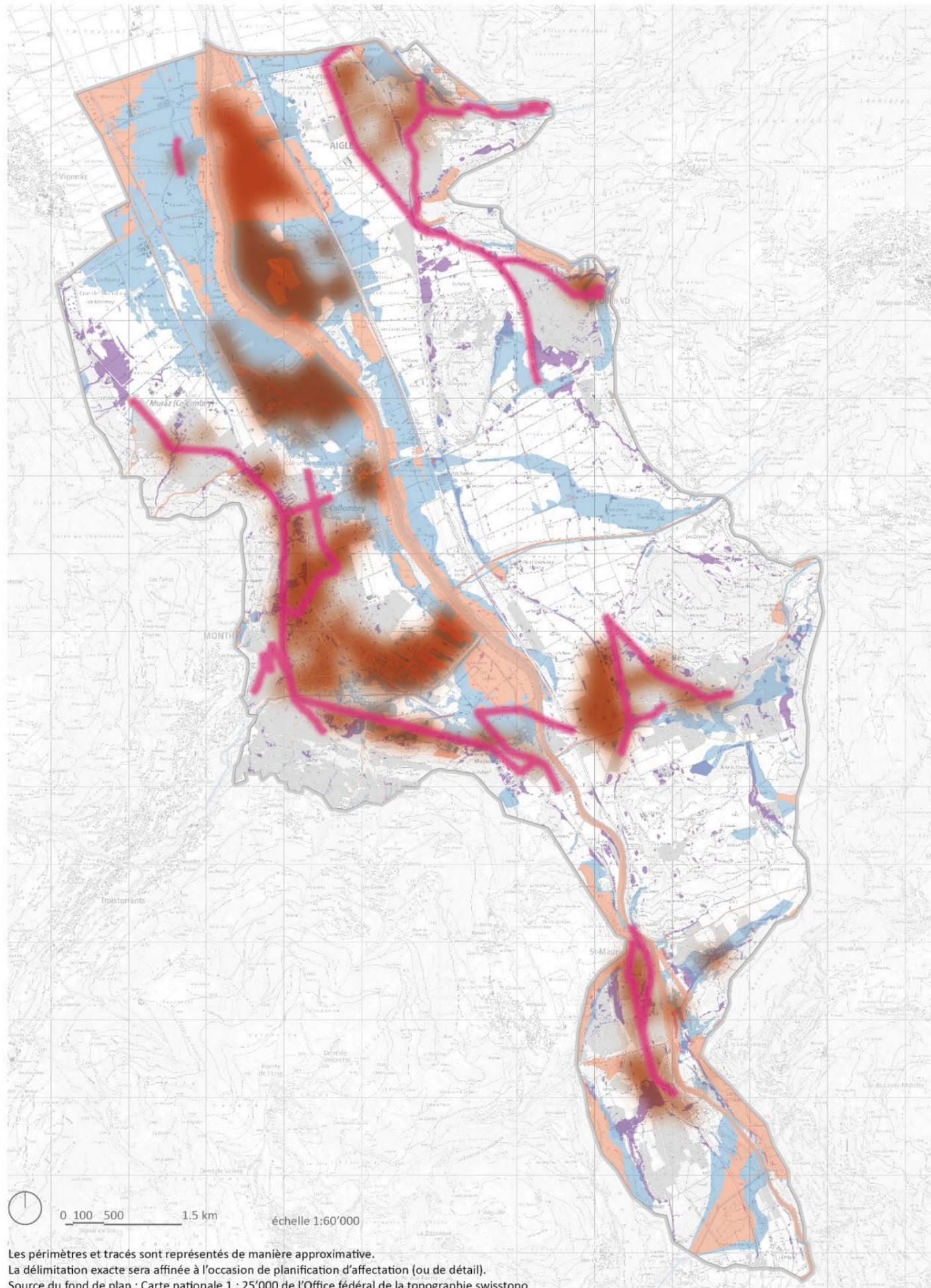
 secteur avec danger naturel moyen (sans prise en compte des aménagements planifiés)

 secteur avec aléa de ruissellement supérieur à 0.25 m

**Objectif 43 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre**

**Objectif 44 : Lutter contre les îlots de chaleur urbains**

 secteurs prioritaires pour la lutte contre les îlots de chaleur urbain



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

## 5.3 Energie

### Besoin d'action : Transition énergétique

La stratégie sectorielle « énergie » a conduit à une planification énergétique territoriale à l'échelle du périmètre de l'agglomération.

Elle vise en premier lieu à assurer les besoins de chaleur urbains et industriels au travers des rejets de chaleur, en particulier ceux de l'usine d'incinération SATOM SA, et des énergies renouvelables, alors qu'ils sont aujourd'hui en grande majorité couverts par les énergies fossiles et l'électricité direct. Cette transition, couplée à une limitation des besoins, est nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction d'émission des gaz à effet de serre et pour améliorer la qualité de l'air, en particulier dans les secteurs résidentiels. Couplée à un assainissement énergétique des bâtiments et à des principes d'écologie industrielle, cette transition doit également favoriser l'emploi lié.

Les besoins électriques sont déjà couverts par des productions locales à près de 80%, mais il reste du potentiel, notamment à travers le projet MBR et le photovoltaïque ; la stratégie vise donc à compléter le développement des ressources pour une couverture complète par de l'électricité renouvelable locale des besoins actuels et de l'augmentation attendue, notamment en lien avec l'électromobilité au sens large (véhicules électriques ou à hydrogène produite par électrolyse) et l'augmentation du nombre de pompes à chaleur.

Le transport individuel correspond à environ 25% de la consommation énergétique de l'agglomération. La stratégie de réduction du transport individuel motorisé accompagnera la transition énergétique de l'agglomération, au travers d'une augmentation de 20% la part modale des transports publics et des modes doux. Le passage à l'électromobilité doit compléter le processus pour le solde du trafic.

Du fait de la quantité d'énergie consommée (important site chimique à Monthey en particulier) et des potentialités, le traitement de l'aspect énergie au niveau de Chablais Agglo est un enjeu majeur. Il est à considérer surtout comme une opportunité, permettant d'augmenter en même temps la diversité du tissu économique.

<b>Objectif 45</b>	<b>Réduire la consommation énergétique</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En accélérant l'assainissement énergétique des bâtiments ;</li> <li>- En soutenant l'optimisation du réglage des installations existantes ;</li> <li>- En réduisant les charges de trafic individuel motorisé dans l'agglomération, au profit des transports publics et des modes doux ;</li> <li>- En soutenant les vélos électriques et l'électromobilité en général ;</li> <li>- En renforçant la communication, notamment autour des actions de la Confédération et des cantons en faveur de la transition énergétique.</li> </ul>

<b>Objectif 46</b>	<b>Réaliser une transition sensible vers les énergies renouvelables</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En accélérant l'assainissement énergétique des bâtiments, à la fois au niveau de l'isolation thermique et lors du remplacement de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire, en favorisant les énergies renouvelables ;</li> <li>- En abandonnant les chauffages à mazout, gaz naturel et électrique direct ;</li> <li>- En imposant des chauffages durables pour les nouvelles constructions et lors de rénovations ;</li> <li>- En déployant des installations de production électrique renouvelable comme le MBR ou le photovoltaïque tant chez les privés que sur les surfaces industrielles ;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En réduisant les charges de trafic individuel motorisé dans l'agglomération, au profit des transports publics et des modes doux ;</li> <li>- En soutenant les vélos électriques et l'électromobilité en général ;</li> <li>- En renforçant les possibilités de recharge électrique des véhicules, dans les garages privés, sur les places de stationnement longue durée et sur les lieux de travail ;</li> <li>- En renforçant la communication, notamment autour des actions de la Confédération et des cantons en faveur de la transition énergétique.</li> </ul>
<u>Périmètres à faible ou moyenne densité de besoins en chaleur</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En priorisant les pompes à chaleur (sol-eau ou air-eau) pour le chauffage des bâtiments et l'eau chaude sanitaire ;</li> <li>- En favorisant les ressources bois et le solaire thermique en complément ;</li> <li>- En autorisant le raccordement au réseau thermique, lorsque le réseau est proche et le raccordement économique ;</li> <li>- En soutenant le photovoltaïque sur les toitures et façades.</li> </ul>
<u>Périmètres à haute densité de besoins en chaleur</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En développant le réseau thermique alimenté par des énergies renouvelables (prioritairement des rejets de chaleur, principalement les rejets de la SATOM) ;</li> <li>- En soutenant le photovoltaïque sur les toitures et façades ;</li> <li>- En autorisant, selon les conditions locales, les solutions alternatives renouvelables et économiques (géothermie, bois, solaire thermique, nappe phréatique).</li> </ul>
<u>Pour les immeubles d'habitation, les EMS, les bâtiments de services hors réseau thermique</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En informant et facilitant la mise en œuvre d'installations solaires thermiques pour la production d'eau chaude sanitaire.</li> </ul>

<b>Objectif 47</b>	<b>Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle</b>
En général	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En favorisant la substitution des énergies fossiles par les rejets de chaleur, le bois et le biogaz pour satisfaire les besoins de chaleur industrielle à haute température ;</li> <li>- En valorisant des rejets de chaleur, qui seront utiles pour les autres ;</li> <li>- En identifiant les besoins et rejets de chaleur de chaque entité industrielle, en vue de collaborations et de valorisation optimisée ;</li> <li>- En soutenant une optimisation des processus industriels ;</li> <li>- En développant l'écologie industrielle entre les sites industriels de l'agglomération ;</li> <li>- En coordonnant et facilitant le déploiement de surfaces photovoltaïque sur les toits industriels, en association avec les distributeurs d'électricité.</li> </ul>

# CHABLAIS AGGLO

## Stratégie énergie

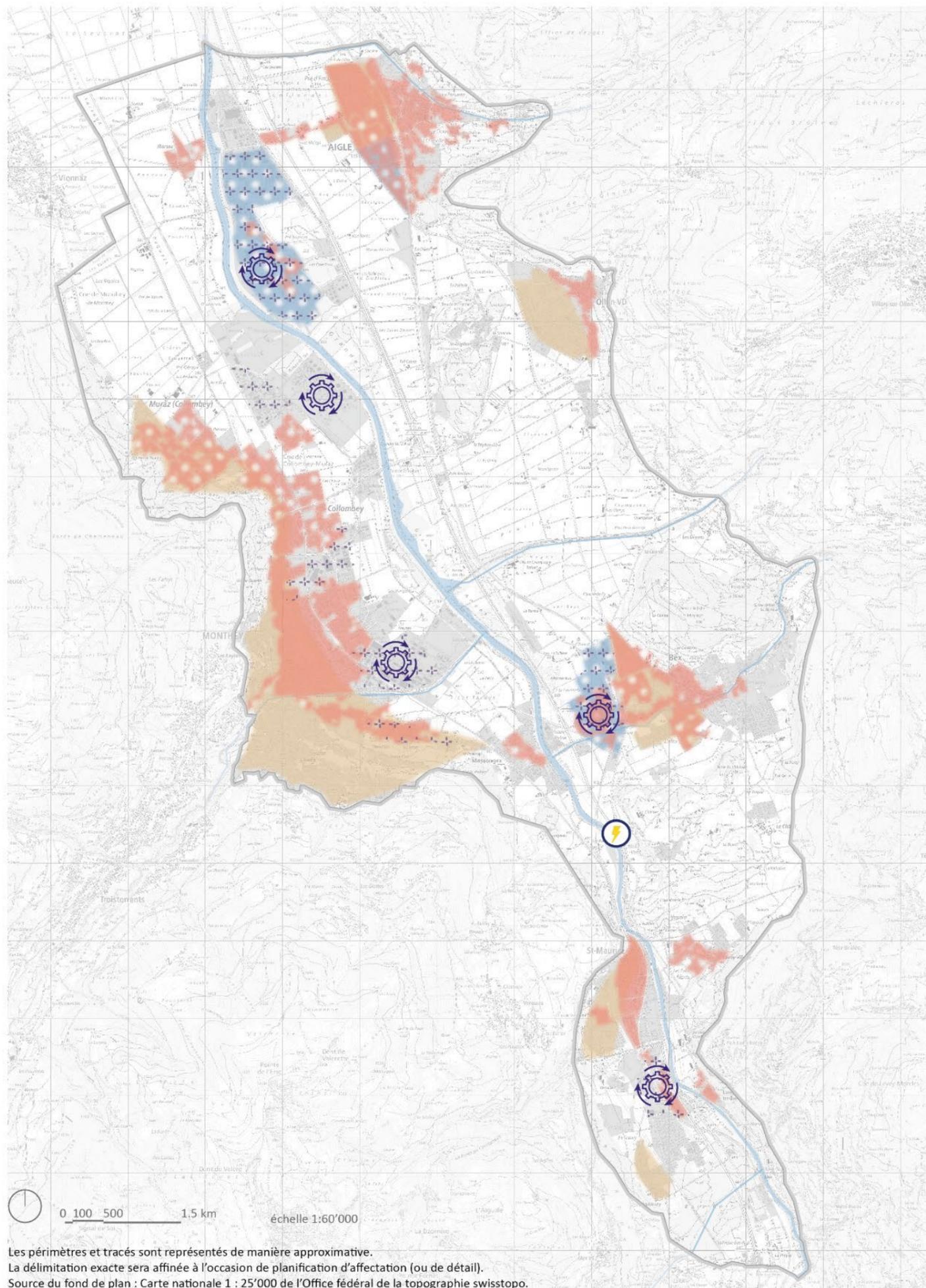
**Objectif 45 : Réduire la consommation énergétique**

**Objectif 46 : Réaliser une transition sensible vers les énergies renouvelables**

-  raccordement prioritaire au chauffage à distance / selon capacité du réseau
-  potentiel pour la géothermie sol - eau
-  potentiel pour la géothermie eau - eau / selon avis hydro-géologique
-  panneaux photovoltaïques privilégiés sur les sites industriels
-  projet hydroélectrique Massongex - Bex - Rhône (MBR)

**Objectif 47 : Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement, y inclus l'écologie industrielle**

-  site prioritaire pour l'écologie industrielle



## 5.4 Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures

### Niveau fédéral

La stratégie sectorielle « paysage et environnement » respecte les stratégies et principes d'action suivants du Projet de territoire Suisse :

#### Objectifs :

- *Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale ;*
- *Ménager les ressources naturelles.*

#### Stratégies :

- *Mettre en valeur le milieu bâti et les paysages ;*
- *Coordonner transports, énergie et développement territorial.*

Elle respecte les buts et principes régissant l'aménagement du territoire, conformément à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), en particulier :

#### Buts :

- *Protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage.*

#### Principes régissant l'aménagement

- *Le paysage doit être préservé. Il convient notamment de :*
  - ✓ *Réserver à l'agriculture suffisamment de bonnes terres cultivables, en particulier, les surfaces d'assolement ;*
  - ✓ *Veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent dans le paysage.*
- Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Il convient notamment :
  - ✓ De préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations ;
  - ✓ D'assurer les conditions dont dépend un approvisionnement suffisant en biens et services ;
  - ✓ De ménager dans le milieu bâti de nombreuses aires de verdure et espaces plantés d'arbres.

Elle respecte la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN), l'ordonnance sur la protection de la nature et du paysage (OPN), l'ordonnance concernant l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (OIFP), selon les thèmes majeurs suivants :

- Protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la nature, la forêt et le paysage ;
- Préserver et restaurer la biodiversité.

Elle respecte la loi fédérale sur l'énergie (LEne) selon le principe d'utiliser l'énergie de manière aussi économe et efficace que possible.

## Niveau cantonal

La stratégie sectorielle « urbanisation » respecte le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn) et en particulier les stratégies et lignes d'action suivantes :

*Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement*

- *Ligne d'action A3 : Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines.*

*Stratégie E : Concilier nature, loisirs et sécurité*

- *Ligne d'action E1 : Valoriser le patrimoine naturel ;*
- *Ligne d'action E2 : Mettre en réseau les sites favorables à la biodiversité.*

*Stratégie F : assurer à long terme la valorisation des ressources*

- *Ligne d'action F1 : Préserver les terres agricoles ;*
- *Ligne d'action F4 : Assurer une exploitation durable des ressources ;*
- *Ligne d'action F5 : Favoriser les ressources renouvelables et indigènes.*

*Stratégie R : travailler ensemble.*

- *Ligne d'action R1 : Projets d'agglomération.*

Elle est également conforme au Plan directeur sectoriel vaudois de la troisième correction du Rhône (PDS-R3).

Elle respecte le Concept cantonal de développement territorial (CCDT) et le Plan directeur cantonal valaisan (PDc) et en particulier les éléments suivants :

*Stratégies CCDT :*

- *1.2 Conserver des surfaces non urbanisées dans la plaine du Rhône ;*
- *1.3 Maintenir la diversité des biotopes et renforcer le réseau écologique ;*
- *1.4 Préserver les paysages naturels et culturels ;*
- *1.6 Préserver et renaturer les eaux de surface ;*
- *3.3 Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité ;*
- *3.6 Délimiter l'urbanisation afin de préserver des espaces pour l'agriculture et la nature ;*
- *3.8 Protéger la population, les animaux, les infrastructures, les biens culturels et l'environnement contre les dangers naturels ou techniques.*

*Fiches de coordination PDc :*

- *A.1 Zones agricoles ;*
- *A.2 Surfaces d'assolement ;*
- *A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage ;*
- *A.9 Protection et gestion de la nature ;*
- *A.11 Réseaux écologiques et corridors à faune ;*
- *A.12 Troisième correction du Rhône ;*
- *A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau ;*
- *A.16 Dangers naturels ;*
- *C.5 Agglomérations ;*
- *E.1 Gestion de l'eau ;*
- *E.2 Approvisionnement et protection des eaux potables ;*
- *E.3 Approvisionnement en énergie ;*

- E.4 *Production d'énergie hydroélectrique ;*
- E.5 *Installations solaires ;*
- E.7 *Transport et distribution d'énergie.*

Elle est également conforme au Plan d'aménagement valaisan de la troisième correction du Rhône (PA-R3).

# 6 COORDINATION URBANISATION ET TRANSPORTS

La mise à jour des mesures d'une génération à la suivante permet de mieux orienter l'urbanisation vers l'intérieur et de vérifier la coordination entre urbanisation et transport.

Les pôles urbains mixtes sont ainsi bien voire très bien desservis par les transports publics. Les principaux pôles alloués à un programme mixte (logement-emploi) sont situés dans les centres, à proximité directe d'une plateforme multimodale comprenant une halte ferroviaire.

Les pôles d'activités stratégiques sont situés à proximité d'une interface du réseau routier national. Ils seront desservis par le bus d'agglomération et le réseau de fret ferroviaire au fur et à mesure de leur développement.

Chacun des pôles est également desservi par le réseau de mobilité douce structurant des voies vertes. La carte ci-après illustre cette coordination

# CHABLAIS AGGLO

## Coordination urbanisation et transports

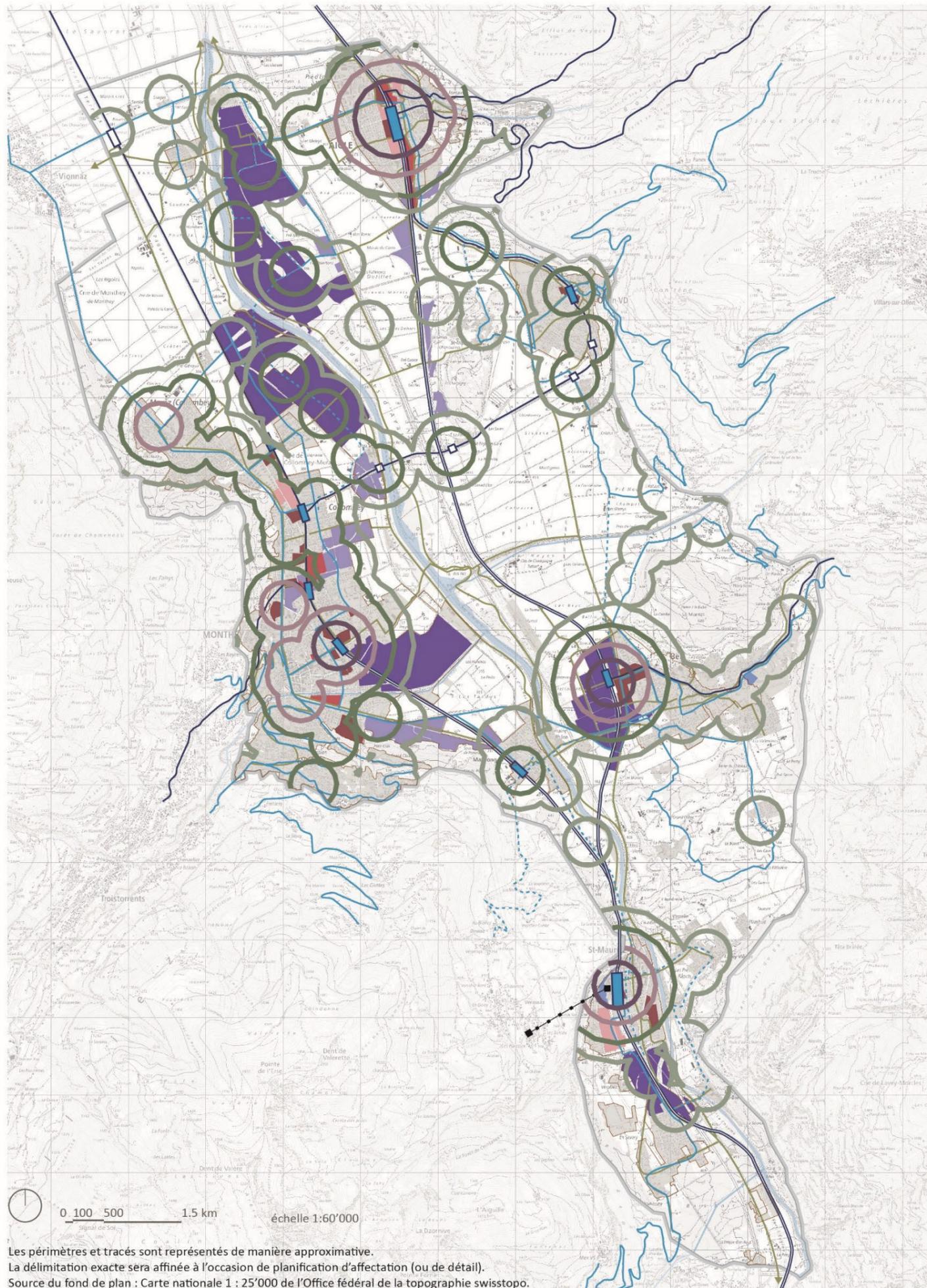
- zone à bâtir
- périmètres compacts / d'urbanisation
- réseau de bus existant
- réseau de bus projeté
- chemin de fer
- gares
- desserte par câble projetée
- voies vertes

### Secteurs de développement

- pôle urbain mixte
- pôle urbain mixte (développement après 2040)
- secteur de densification douce
- pôle équipement public
- site d'activités stratégique
- site d'activités régional

### niveau de desserte

- classe A : très bonne desserte
- classe B : bonne desserte
- classe C : desserte moyenne
- classe D : desserte faible



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

## 7 TABLEAU DES MESURES



## 7.1 Mesures d'urbanisation

Les numéros des mesures étant repris du PA4-PDI, certaines mesures réalisées ou abandonnées ne sont plus dans les tableaux et les nouvelles mesures ont été ajoutées avec e nouveaux numéros.

### Urbanisation de qualité et cadre de vie

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

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

### Pôles mixtes de développement stratégiques

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

PUM 22	Pôle d'urbanisation mixte « Saint-Maurice Gare »	Saint-Maurice	<b>A perm</b>
PUM 23	Pôle d'urbanisation mixte « Les Iles »	Saint-Maurice	<b>A perm</b>
PUM 24	Pôle d'urbanisation mixte « Tovex »	Monthey	<b>A perm</b>
PUM 25	Pôle d'urbanisation mixte « Bugnon »	Monthey	<b>A perm</b>

#### Densification douce

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

#### Pôles d'équipements publics

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

#### Pôles d'activités industrielles

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

## 7.2 Mesures mobilité

Les numéros des mesures étant repris du PA4-PDI, certaines mesures réalisées ou abandonnées ne sont plus dans les tableaux et les nouvelles mesures ont été ajoutées avec e nouveaux numéros.

### Mesures de rang supérieur

Ms.3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF	Aigle / Bex/ Collombey-Muraz / Massongex / Monthey / St- Maurice	A
Ms.4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)	Aigle / Bex / Monthey / Ollon	A/B
Ms.5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	Monthey	A

### Gestion de la mobilité

GM.8	Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds privé	Toutes	AvE <sup>12</sup>
GM.9	Harmonisation des règlements communaux de stationnement sur fonds public	Toutes	AvE

### Gestion du trafic – paquet de mesures horizon C

P.GT.C.1	Régulation du trafic rte d'Ollon/rte de Transit	Aigle	C
----------	---	-------	---

### Valorisation / sécurité de l'espace routier - mesures individuelles

VSR.3	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	Monthey	C
VSR.4	Requalification de la route du Léman à Saint-Maurice	Saint-Maurice	C

### Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet de mesures horizon A

P.VSR.A.8	Réaménagement de l'av. du Crochetan à Monthey	Monthey	A
-----------	---	---------	---

<sup>12</sup> Les abréviations « AvE » et « BvE » sont définies dans les DPTA et signifient que la réalisation des mesures est entièrement à la charge de l'agglomération (en priorité A ou B).

P.VSR.A.9	Requalification de la route d'Outre-Vièze, Choëx – Champian	Monthey	<b>A</b>
P.VSR.A.10	Requalification de la route d'Outre-Vièze, Champian – Massillon	Monthey	<b>A</b>
P.VSR.A.11	Requalification de la rue de la Gare à Aigle	Aigle	<b>A</b>
P.VSR.A.12	Réaménagement de l'avenue des Glariers à Aigle	Aigle	<b>A</b>
P.VSR.A.13	Réaménagement de la place Alphonse-Mex à Aigle	Aigle	<b>A</b>
P.VSR.A.14	Réaménagement du carrefour Frederic-Rouge – Rue Margencel	Aigle	<b>A</b>
P.VSR.A.15	Requalification de la rue Centrale à Lavey-Morcles	Lavey-Morcles	<b>A</b>
P.VSR.A.16	Requalification de la Grand-Rue à Saint-Maurice	Saint-Maurice	<b>A</b>
P.VSR.A.17	Réaménagement de la rue St-Didier à Collombey	Collombey-Muraz	<b>A</b>

#### Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet de mesures horizon B

P.VSR.B.1	Requalification de la traversée de Bex	Bex	<b>B</b>
P.VSR.B.4	Réaménagement de la rue du Tonkin à Monthey	Monthey	<b>B</b>
P.VSR.B.5	Réaménagement de la rte de l'Infirmier à Bex	Bex	<b>B</b>
P.VSR.B.6	Réaménagement du chemin des Noyers à Aigle	Aigle	<b>B</b>
P.VSR.B.7	Réaménagement de l'avenue du Midi à Saint-Maurice	Saint-Maurice	<b>B</b>
P.VSR.B.8	Réaménagement la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Giratoire RC301 – Chemin d'Arbignon (Le Verger)	Collombey-Muraz	<b>B</b>
P.VSR.B.9	Réaménagement du chemin des Lieugex à Aigle	Aigle	<b>B</b>

#### Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet de mesures horizon C

P.VSR.C.1	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Chemin d'Arbignon (Le Verger) - Av. de l'Europe	Collombey-Muraz / Monthey	<b>C</b>
P.VSR.C.2	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Av. de l'Europe - Rue des Marmettes	Monthey	<b>C</b>
P.VSR.C.3	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Rue des Marmettes - Avenue du Théâtre	Monthey	<b>C</b>

P.VSR.C.4	Réaménagement de la RC302 entre Monthey et Collombey : tronçon Avenue du Théâtre - Place Centrale	Monthey	<b>C</b>
P.VSR.C.5	Réaménagement av. de la Gare à Bex	Bex	<b>C</b>
P.VSR.C.6	Réaménagement de l'avenue des Terreaux à St-Maurice	Saint-Maurice	<b>C</b>

#### Infrastructures pour bus / TP

TP.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	Bex / Massongex	<b>A</b>
TP.5	Franchissement TP entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	Aigle / Collombey-Muraz	<b>B</b>
TP.6	Axe fort TP Aigle – Raffinerie – Corbier (ARC)	Aigle / Collombey-Muraz	<b>B</b>

#### Plateformes multimodales

PM.1	Plateforme multimodale de la halte CFF de Massongex	Massongex	<b>A</b>
PM.4	Plateforme multimodale de la halte CFF Collombey-Le-Grand	Collombey-Muraz	<b>B</b>
PM.5	Plateforme multimodale à la gare CFF/AOMC de Monthey	Monthey	<b>A</b>
PM.6	Plateforme multimodale de la halte AOMC de Clos-Donroux	Monthey	<b>A</b>
PM.7	Plateforme multimodale de la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	Collombey-Muraz	<b>A</b>
PM.8	Plateforme multimodale de la gare CFF de Saint-Maurice	Saint-Maurice	<b>A</b>

#### Mobilité douce - mesures individuelles

MD.10	Franchissement MD, secteur Les Paluds (MBR)	Bex / Massongex	<b>AvE</b>
MD.12	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Saint-Maurice et le Rhône	Saint-Maurice	<b>A</b>

**Mobilité douce - paquet de mesures horizon A**

P.MD.A.10	Liaison piétonne entre le giratoire de la Monnaie et St-Triphon à Ollon	Ollon	<b>A</b>
P.MD.A.11	Voie verte mode doux entre le centre-ville et le centre d'entretien CFF à Aigle	Aigle	<b>A</b>
P.MD.A.12	Réaménagement de la rue du Vieux-Pont à Illarsaz	Collombey-Muraz	<b>A</b>
P.MD.A.13	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	Bex	<b>A</b>
P.MD.A.14	Passerelle au-dessus du Rhône secteur Charbonnière	Collombey-Muraz / Ollon	<b>A</b>
P.MD.A.15	Passerelle au-dessus du Rhône secteur Gryonne	Bex / Monthey / Ollon	<b>A</b>
P.MD.A.16	Passerelle au-dessus du canal de Fuite à Lavey-Morcles	Lavey-Morcles	<b>A</b>
P.MD.A.17	Réaménagement MD hors RC302 entre Giratoire RC301 et giratoire des Perraires à Collombey	Collombey-Muraz	<b>A</b>
P.MD.A.18	Liaison cyclable inter-agglo Rennaz-Aigle, tronçon Yvorne - Aigle	Aigle / Yvorne	<b>A</b>
P.MD.A.19	Traversée de la route cantonale 790-B-P pour les vélos	Ollon	<b>A</b>

**Mobilité douce - paquet de mesures horizon B**

P.MD.B.3	Aménagements cyclables, rue du Simplon à Bex	Bex	<b>B</b>
P.MD.B.6	Réaménagement modes doux de la rue des Marmettes à Monthey	Monthey	<b>B</b>

**Mobilité douce - paquet de mesures horizon C**

P.MD.C.1	Réaménagement du chemin de Saudan à Illarsaz	Collombey-Muraz	<b>C</b>
P.MD.C.2	Liaison cyclable intercommunale Aigle-Ollon	Aigle / Ollon	<b>C</b>
P.MD.C.3	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » le long de la Gryonne	Bex / Ollon	<b>C</b>
P.MD.C.4	Continuités piétonnes entre le centre et la gare de Bex	Bex	<b>C</b>

**Transport de marchandises et logistique**

<b>TML.1</b>	Franchissement fret entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	Aigle / Collombey-Muraz	<b>BvE</b>
--------------	--	-------------------------	------------

## 7.3 Mesures environnement et paysage

### Paysage, nature et agriculture

<b>R3</b>	3e correction du Rhône	Toutes	<b>A perm</b>
<b>NAT</b>	Nature en ville	Toutes	<b>A perm</b>

Certaines mesures sont supprimées, les orientations ayant été intégrées aux stratégies ou à d'autres mesures.

### Environnement

Les mesures sont supprimées, les actions à mener ont été intégrées à d'autres mesures, en particulier aux mesures PUM et PAI.

### Energie

<b>ENE.2</b>	Règlements	Toutes	<b>A perm</b>
<b>ENE.3</b>	Réseau thermique	Toutes	<b>A perm</b>
<b>ENE.5</b>	Formation continue du personnel communal	Toutes	<b>A perm</b>

Les mesures sont regroupées en 2 thèmes, certaines actions à mener ayant été intégrées à d'autres mesures, en particulier aux mesures PUM et PAI.



## 8.1 Index des figures

FIGURE 1 : PRIORISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN VERS L'INTÉRIEUR .....	10
FIGURE 2 : INTENSITÉ URBAINE .....	12
FIGURE 3 : ZONES D'ACTIVITÉS.....	15
FIGURE 4 : STRUCTURE DE DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS DE L'AGGLOMÉRATION .....	19
FIGURE 5 : HIÉRARCHIE DES VOIES VERTES ET COMPLÉMENTS CYCLABLES ET PIÉTONS.....	21
FIGURE 6 : OBJECTIFS DE PARTS MODALES FUTURES (EN DISTANCE) POUR 2040.....	22
FIGURE 7 : ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE EN PEIGNE VERS LES TERRITOIRES URBANISÉS.....	24
FIGURE 8 : STRUCTURE PAYSAGÈRE ET ESPACE AGRICOLE.....	30
FIGURE 9 : OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO <sub>2</sub> .....	32
FIGURE 10 - PÉRIMÈTRE COMPACT, AGGLOMÉRATION DU CHABLAIS PARTIE VAUDOISE .....	59
FIGURE 11 : RÉSULTATS DU MONITORING 2023 POUR LES COMMUNES VAUDOISES, PÉRIMÈTRE COMPACT.....	60

## 8.2 Index des tableaux

TABLEAU 1 : CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE PAR COMMUNE (VS) .....	62
TABLEAU 2 : DENSITÉ DE RÉFÉRENCE PAR COMMUNE (VS).....	63
TABLEAU 3 : BESOIN THÉORIQUE DE ZONES À BÂTIR (VS).....	63
TABLEAU 4 : POTENTIEL D'ACCUEIL HABITANTS-EMPLOIS PAR COMMUNE (VS) .....	65