VOLET STRATÉGIQUE

TABLES DE MATIÈRES

1. Vision d'ensemble 1

1.1 A quoi ressemble la structure future souhaitée de l'agglomération ? 2

2. Besoins d'action 5

2.1 Principes d'urbanisation 6
2.2 Principes de mobilité 9
2.3 Principes liés au paysage, à la nature, à l'environnement et l'agriculture 15
2.4 Quels sont les lacunes persistantes ? Quels problèmes traiter en priorité ? 18

3. Stratégie Urbanisation 21

3.2 Centralités 26
3.3 Zones d'activités 29
3.4 Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures 33
3.5 Centralités vaudoises du projet d'agglomération du Chablais 37
3.6 Centralités valaisannes du projet Chablais Agglo 45

4. Stratégie Mobilité 49

4.1 Transport individuel motorisé (TIM) 51
4.2 Transports publics (TP) 55
4.3 Mobilité douce (MD) 59
4.4 Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures 62

5 Stratégie Paysage, nature et environnement 64

5.1 Paysage, nature et agriculture 66
5.2 Environnement 71
5.3 Energie 74
5.4 Conformité aux exigences des bases légales et aux planifications supérieures 77

6 Tableau des mesures 79

6.1 Mesures d'urbanisation en priorité A et B 81
6.2 Mesures mobilité en priorité A et B 82
6.3 Mesures environnement et paysage en priorité A et B 86

7. Index 87

7.1 Index des figures 88
7.2 Index des tableaux 88



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.

Les qualités patrimoniales des cœurs de centralités sont préservées et valorisées, renforçant encore d'avantage 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.

L'ensemble des modes de transport doivent s'imbriquer et fonctionner collectivement, chaque mode de transport étant complémentaire aux autres. Alors que les déplacements entre communes de l'agglomération sont à privilégier par les 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 à favoriser en mobilité douce. L'accessibilité routière est maintenue mais structurée en peigne depuis les jonctions autoroutières pour le trafic en échange. Le trafic interne aux territoires urbanisés est réduit et canalisé, avec 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 structurant pour les déplacements du quotidien.

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

La qualité de vie est placée au cœur des priorités. Le PA4-PDi s'inscrit dans une vision de développement durable, intégrant une économie dynamique, une amélioration générale de l'environnement urbain, l'intégration sociale et la qualité de vie dans l'agglomération. Ces différents éléments s'inscrivent également dans une volonté d'adaptation au changement climatique et de transition énergétique.

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

Projet territoire suisse

Le PA4-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 de communes

ChablaisAgglo 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. Reconnu comme un pôle industriel majeur dans le tissu romand mais également suisse voire international, le PA4-PDi 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 contenue, avec des pôles de densifications 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 PA4-PDi prête à la qualité du milieu bâti, le patrimoine et la nature en ville.

Stratégie 3 : Coordonner transport, énergie et développement territorial

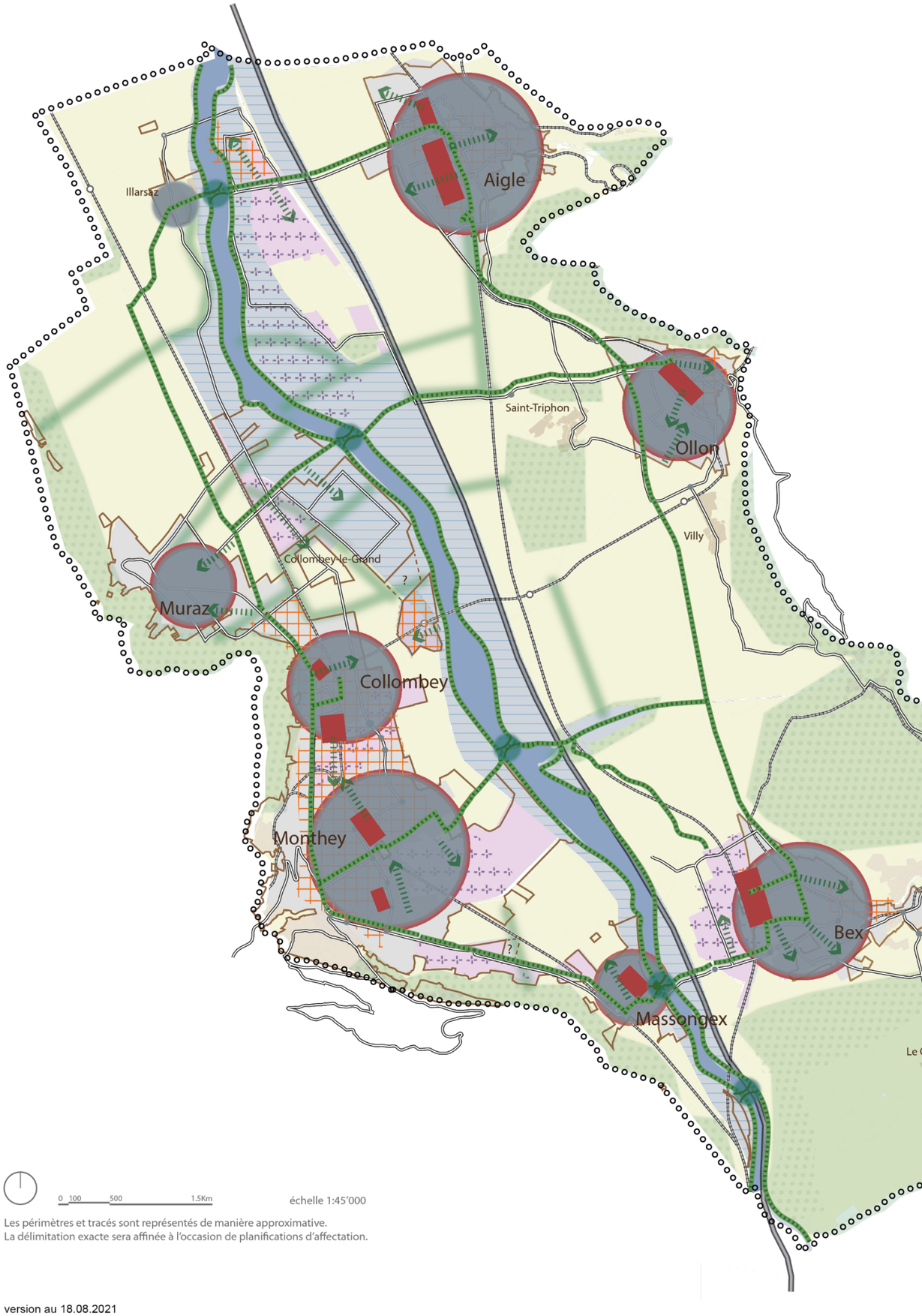
La coordination entre urbanisation et transport est l'élément central du programme en faveur des agglomérations. Pour le PA4-PDi, cette coordination est au cœur des intentions de développement. Ainsi, toute nouvelle infrastructure, nouveau quartier ou nouvel équipement est desservi par les transports publics et/ou le réseau de mobilité douce. De plus, des solutions pour développer et coordonner d'avantage le système de transports publics avec les autres modes de déplacement fait le lien entre les différentes stratégies sectorielles liées à la mobilité.

Cette 4e génération de projet intègre également une stratégie « Energie » qui vise à une transition énergétique pour un approvisionnement durable. ChablaisAgglo comprend de formidables potentiels dans ce domaine qu'il s'agit de de développer ou optimiser.

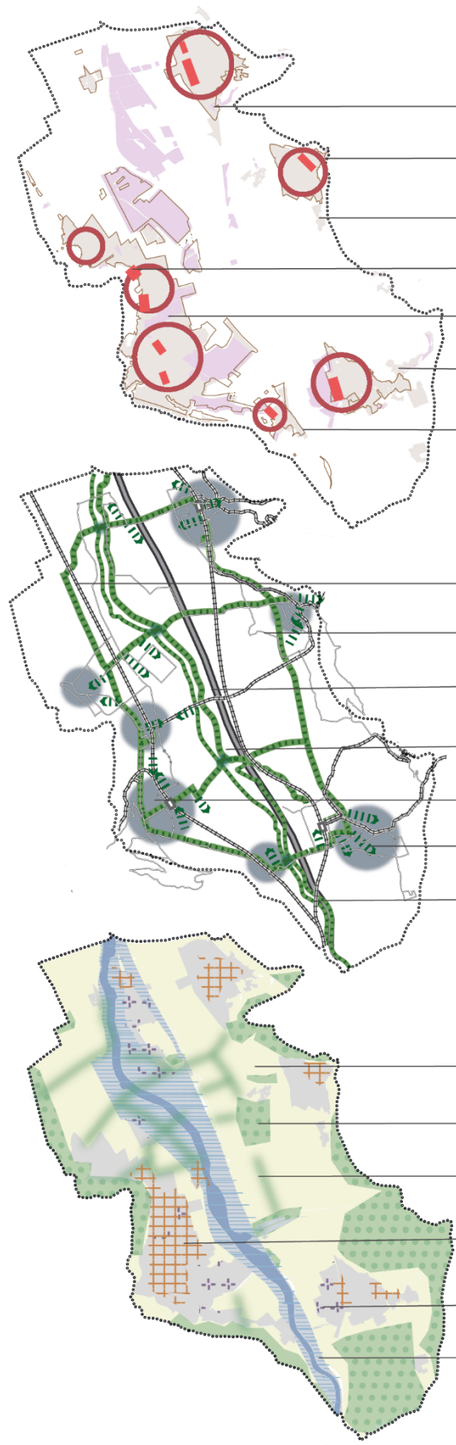
La conformité aux planifications supérieures est traitée pour chaque stratégie sectorielle dans les chapitres suivants.

CHABLAIS AGGLO

Vision d'ensemble PA4



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation.



URBANISATION & ACTIVITÉS

- espace urbanisé
- centralité
- village/hameau
- pôle d'urbanisation stratégique
- zone d'activités (à titre indicatif)
- quartier hors centre
- périmètre compact - d'urbanisation

MOBILITÉ

- réseau ferroviaire et interface multimodale
- bus d'agglomération
- autoroute
- franchissement du Rhône
- traversée de localité pacifiée
- voie verte de mobilité douce
- réseau mobilité douce intra-urbain

PAYSAGE, ENVIRONNEMENT & ENERGIE

- espace agricole - non bâti
- espace forestier
- liaison biologique renforcée
- secteur de raccordement au chauffage à distance
- secteur propice aux panneaux photovoltaïques
- espace paysager lié au Rhône

version au 18.08.2021

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 PA4. 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

L'agglomération vise à accueillir 12'000 habitants et 6'000 emplois supplémentaires à l'horizon 2036[1]. La densité moyenne des zones à bâtir étant relativement faible, l'accueil de nouveaux habitants et emplois passe par la création d'un milieu bâti compact, une meilleure utilisation des friches, des surfaces sous-utilisées et des possibilités de densification. Cette orientation du développement vers l'intérieur s'accompagne de mesures visant à assurer la qualité de l'habitat, ainsi qu'un milieu bâti favorable aux activités économiques.

L'urbanisation vers l'intérieur induit une préservation des zones agricoles et en particulier des surfaces d'assolement. Elle est complémentaire de la préservation du paysage. Elle l'est également par rapport aux principes de desserte efficace du milieu bâti par les transports publics et les modes doux. Elle est encore complémentaire des principes d'amélioration de l'environnement urbain qui visent à protéger les lieux d'habitation contre les nuisances (bruit, pollution) et à aménager des espaces de verdure dans le milieu bâti.

Répond aux enjeux suivants :

Des territoires de projets priorisés pour l'accueil de nouveaux habitants.

Une urbanisation 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.

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

L'agglomération vise à maintenir la structure des centralités, qui concentrent dans leur aire d'influence respective l'essentiel des services, commerces, activités culturelles, espaces publics. Elles renferment également les ensembles bâtis à forte valeur patrimoniale et les principaux nœuds de transports publics. Le renforcement des centralités doit se faire dans le respect de leur importance respective et de la mixité des usages, en passant par la préservation des secteurs patrimoniaux, par l'aménagement de l'espace public, et par le renforcement des îlots de verdures sur fonds privés et publics. 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.

1 Projection selon les scénarios établis par Statistiques Vaud et l'Office cantonal de la statistique et de la péréquation du Valais (OSP)

Répond aux enjeux suivants :

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

Une mise en valeur du patrimoine dans les espaces urbains.

Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives, 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.

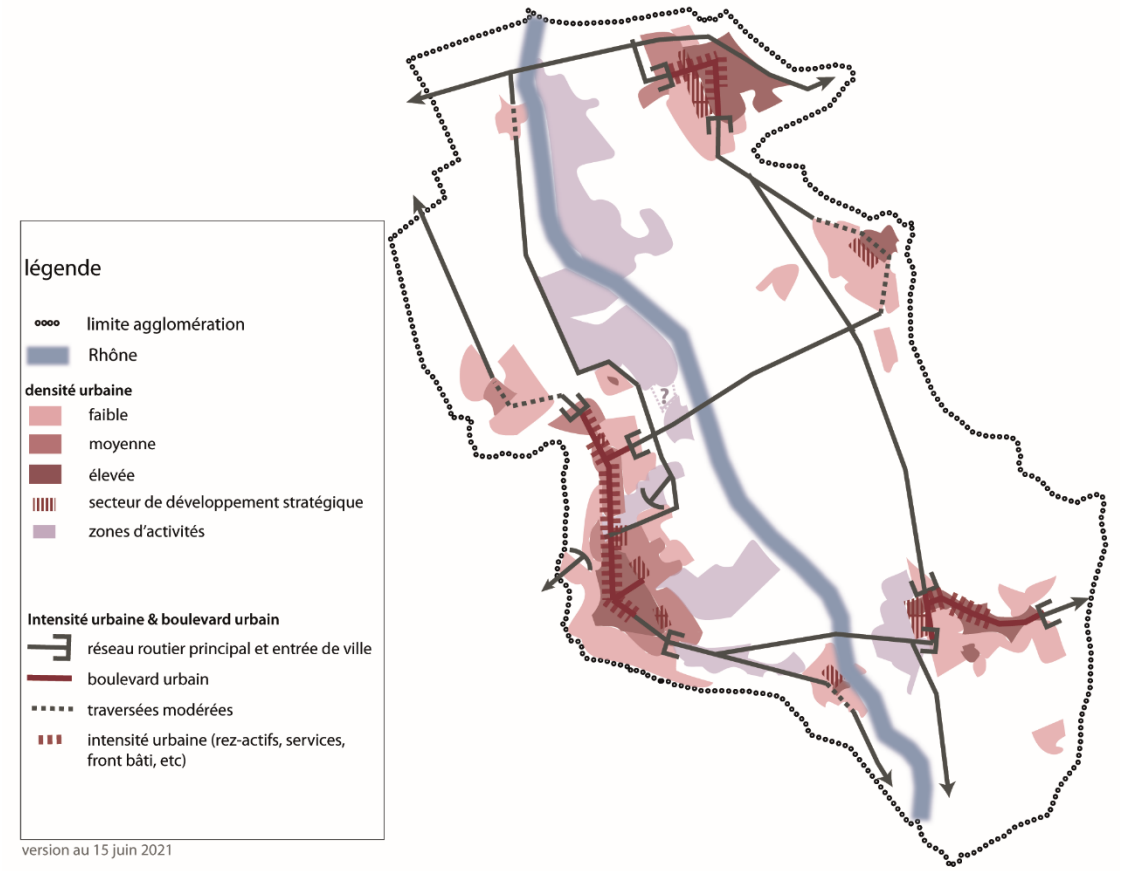


Figure 1 : Intensité urbaine

La qualité de l'espace de vie est le fondement de l'attractivité des centres et ainsi de la vitalité et de la mixité de ces espaces.

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

Besoin d'action : Attractivité des zones d'activités

Considérée dans son ensemble, l'agglomération est actuellement un pôle d'activités industrielles et artisanales. L'agglomération doit maintenir sa vocation industrielle, moteur du développement économique régional, tout en accompagnant l'évolution en cours de la structure des activités. Le renforcement des zones d'activités passe par une requalification des friches, une amélioration de

l'attractivités des zones existantes et la gestion des importantes réserves encore non bâties. L'agglomération doit également préciser la vocation des différentes zones d'activités, en tenant compte de leurs spécificités.

La gestion des zones d'activités est complémentaire des principes de mobilité et de paysage-environnement, intégrant la desserte efficace des pôles d'activités, la qualification du paysage, l'amélioration de l'environnement urbain, la transition énergétique et l'intégration d'espaces de verdure dans le milieu bâti.

En particulier, le site de la raffinerie TAMOIL à Collombey-Muraz est une friche industrielle d'environ 70 ha. Il est complété par des réservoirs de carburant et installations ferroviaires sur environ 40 ha à Aigle.

L'ambition est de démanteler les installations existantes à partir de l'été 2021, puis de développer un parc d'activités industrielles, organisé en quartiers économiques. Cet objectif est concrétisé par une étude directrice (Masterplan) en cours d'élaboration. Elle doit permettre de poser une vision partagée du futur du site entre le propriétaire, les autorités communales, cantonales et l'agglomération. L'horizon de mise en œuvre des réalisations pourrait se situer à l'horizon « C » du présent dossier. Ce sont de nouvelles perspectives qui pourront désormais être discutées, affinées et approfondies de manière itérative et coordonnée, afin de réaliser un parc d'activités durable, attractif économiquement et répondant aux exigences de l'avenir.

L'étude directrice doit assurer la structuration territoriale et paysagère du futur parc industriel, sa desserte adéquate et son intégration dans l'environnement. Elle doit vérifier les compléments d'infrastructures nécessaires, qui créeront des conditions-cadres permettant de regrouper les flux inhérents aux activités. Les affectations agricoles et forestières existantes seront conservées et mises en cohérence, tenant compte des demandes existantes de développement de la SATOM et des réseaux d'écologie industrielle (chaleur, hydrogène, desserte rail-route industrielle etc.).

Répondent aux enjeux suivants :

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 d'autre part.

Evolution par rapport aux PA2 et PA3

Eléments reconduits :

- Amélioration de la qualité des espaces publics et renforcement des services dans les centres ;
- Identification de pôles mixtes où doivent se concentrer les efforts de l'agglomération en termes de développement ;
- Restructuration des territoires de projets compte-tenu de l'état d'avancement des projets initiés et des nouvelles exigences en aménagement du territoire ;
- Développement rationnel de l'urbanisation et densification vers l'intérieur ;
- Dimensionnement de la zone à bâtir dans le respect de la LAT.

Eléments nouveaux :

- Principe de mobilisation des réserves foncières, friches et surfaces sous-utilisées ;
- Réduction du nombre de pôles mixtes et recentrage proche des gares ;
- Principe spécifique aux zones d'activités, séparation des pôles d'habitat et mixte énoncé 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 la raffinerie ;
- Concrétisation des principes d'urbanisation contenue à la périphérie ;
- Meilleure prise en compte des sites ISOS et des inventaires cantonaux/régionaux ;
- Concrétisation des principes de renforcement des centralités.

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[2]), thématique emblématique de ce projet, 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 et 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 urbain 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.

Besoin d'action : Maîtrise du transport individuel motorisé

L'agglomération souhaite réduire la part de la mobilité individuelle motorisée dans les déplacements quotidiens. Cette part étant relativement élevée, autant pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération que pour les mouvements pendulaires de/vers l'extérieur de l'agglomération, la gestion de la mobilité passe par une réduction du transit dans les localités, une restructuration de l'offre en stationnement public et un réaménagement des centres urbains. En complément, la sécurité routière reste une priorité, en particulier aux interfaces autoroutières.

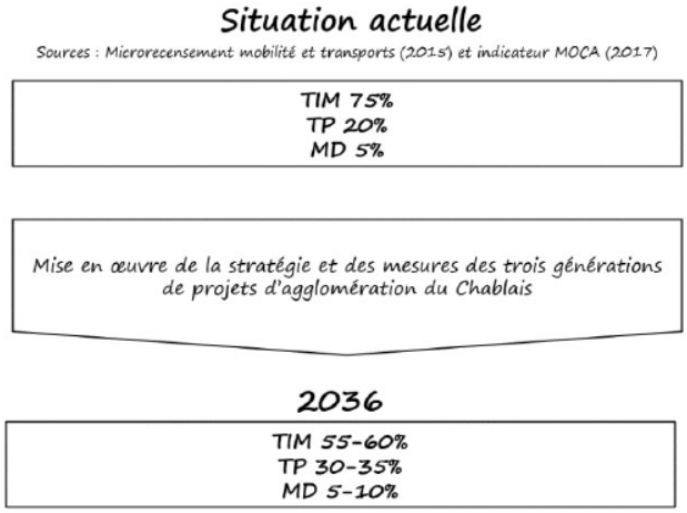


Figure 2 : Objectifs de parts modales futures (en distance) pour 2036

Les parts modales actuelles ci-dessus concernent les résidents de l'entier du territoire des communes de l'agglomération (périmètre VACo). Bien que le périmètre retenu pour le PA4-PDi se limite aux territoires de plaine, ces derniers concentrent la grande majorité des habitants et emplois et le champ d'améliorations infrastructurelles possibles y est plus conséquent. De plus, il est attendu que l'amélioration du système de transports en plaine produise également un effet sur les déplacements des individus hors agglomération mais transitant ou ayant comme destination le périmètre défini.

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

[2] Afin de faciliter la lecture et la compréhension, ces itinéraires structurants de mobilité douce sont nommés « voies vertes » dans la suite du document.

(Coire est par exemple déjà à 65% de TIM en 2015, Thoune à 60%). Les objectifs à 15 ans sont considérés comme ambitieux mais réalisables.

L'évolution de l'indicateur MOCA 1 (part du TIM sur la base de la distance journalière) pour le territoire de l'agglomération permet d'appuyer la plausibilité de cette baisse de part modale TIM. En effet, alors que la part TIM était de 75% en 2010, elle a baissé de 4 points pour atteindre 71% en 2015 et ce sans évolution majeure du système de transports publics. L'effet de la mise en service du réseau de bus d'agglomération n'ayant ainsi pas encore pu être évalué et pris en compte, la mise en œuvre des mesures du présent projet vont sans doute renforcer cette tendance d'ici à 2036.

Une analyse complémentaire sur le choix modal des pendulaires de l'agglomération (données du relevé structurel de 2014 à 2018 et plans de mobilité de l'agglomération) est disponible en annexe.

Compte tenu de l'augmentation de la population dans le périmètre de l'agglomération (de 47'000 à 59'000 en 15 ans) et en partant du principe que le nombre de déplacements par personne restera constant, ces objectifs (-15 points) permettront tout juste de maintenir le trafic au niveau actuel ou de le diminuer légèrement. Il s'agira ainsi en complément de réduire au maximum le trafic de transit dans les localités afin de diminuer les nuisances dans les territoires urbanisés.

La maîtrise du transport individuel motorisé s'inscrit dans la complémentarité et la mise en réseau des différents modes entre eux, nécessaire pour favoriser un report sur les modes doux et les transports publics. Elle est également complémentaire des principes de renforcement des centralités, de protection des lieux d'habitation contre les nuisances (bruit, pollution) et de transition énergétique.

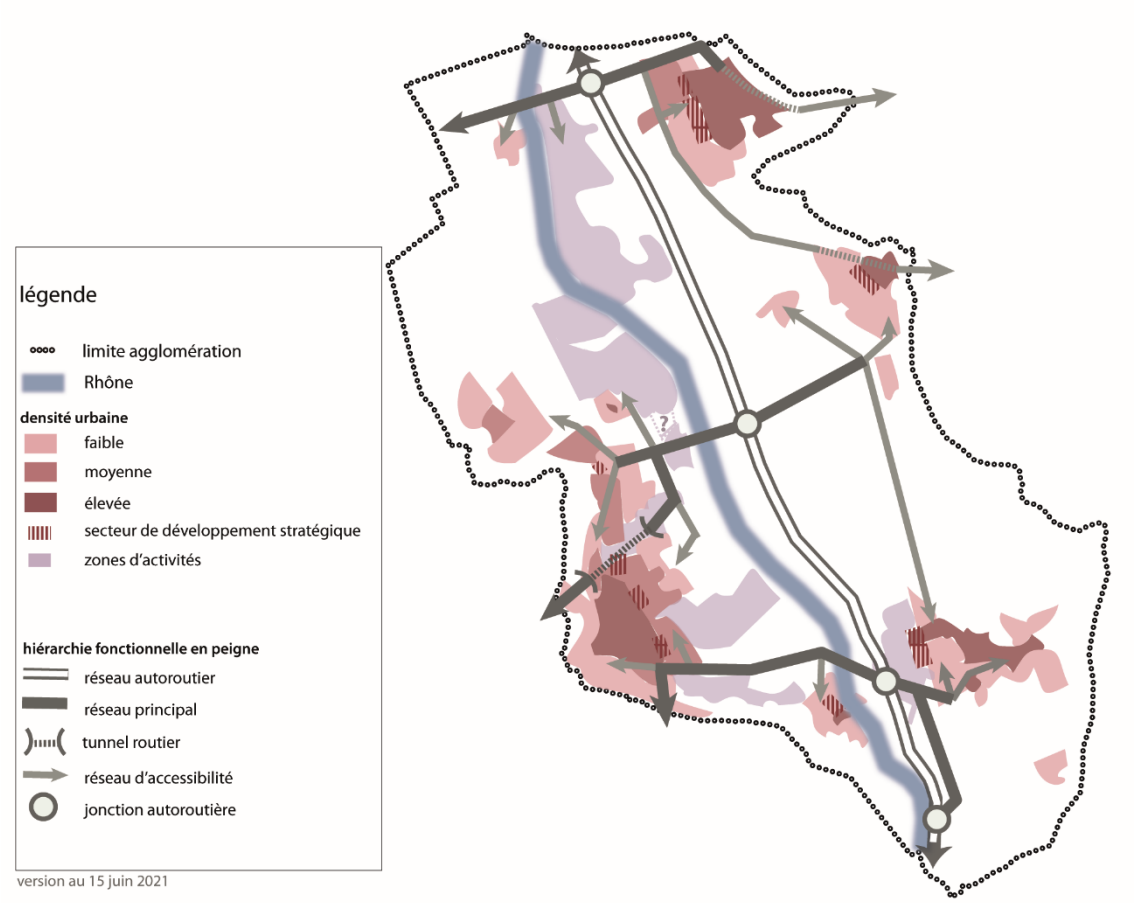


Figure 3: Accessibilité routière en peigne vers les territoires urbanisés

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 maitrisé 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.

Une amélioration des sites accidentogènes.

Une réduction des gaz à effet de serre.

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. Dans cette optique, l'agglomération veut 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.

L'agglomération doit axer ce développement sur les zones densément bâties encore insuffisamment desservies et sur 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.

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, nécessaire pour favoriser un report sur les modes doux et les transports publics. Le développement des transport 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 CO_2.

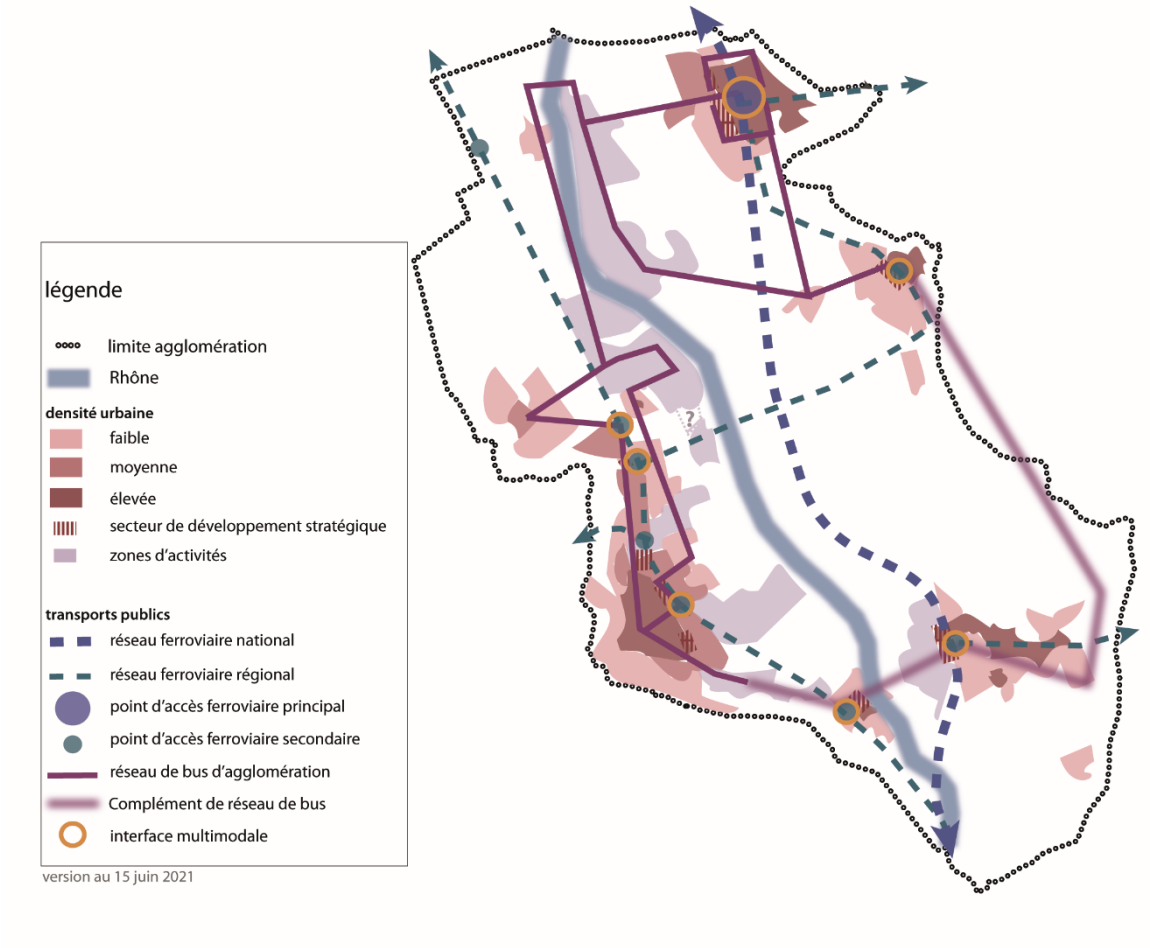


Figure 4: Structure de desserte en transports publics de l'agglomération

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.

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.

Besoin d'action : Renforcement du réseau de mobilité douce

L'agglomération veut mettre en place un réseau structuré de mobilité douce. Cette thématique est identifiée comme projet emblématique du PA4-PDi de Chablais Agglo. Bénéficiant de conditions topographiques favorables et de distances raisonnables, le potentiel du vélo en particulier est important en premier lieu pour les déplacements quotidiens internes à l'agglomération de toutes les générations, ainsi que pour les loisirs. Le réseau sera hiérarchisé, de la voie verte structurante à la desserte fine.

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

Le renforcement du réseau de mobilité douce s'inscrit dans la complémentarité et la mise en réseau des différents modes entre eux, nécessaire pour favoriser un report sur les modes doux et les transports publics. Elle est également complémentaire des principes de protection des lieux d'habitation contre les nuisances (bruit, pollution) et de réduction des émissions de CO_2.

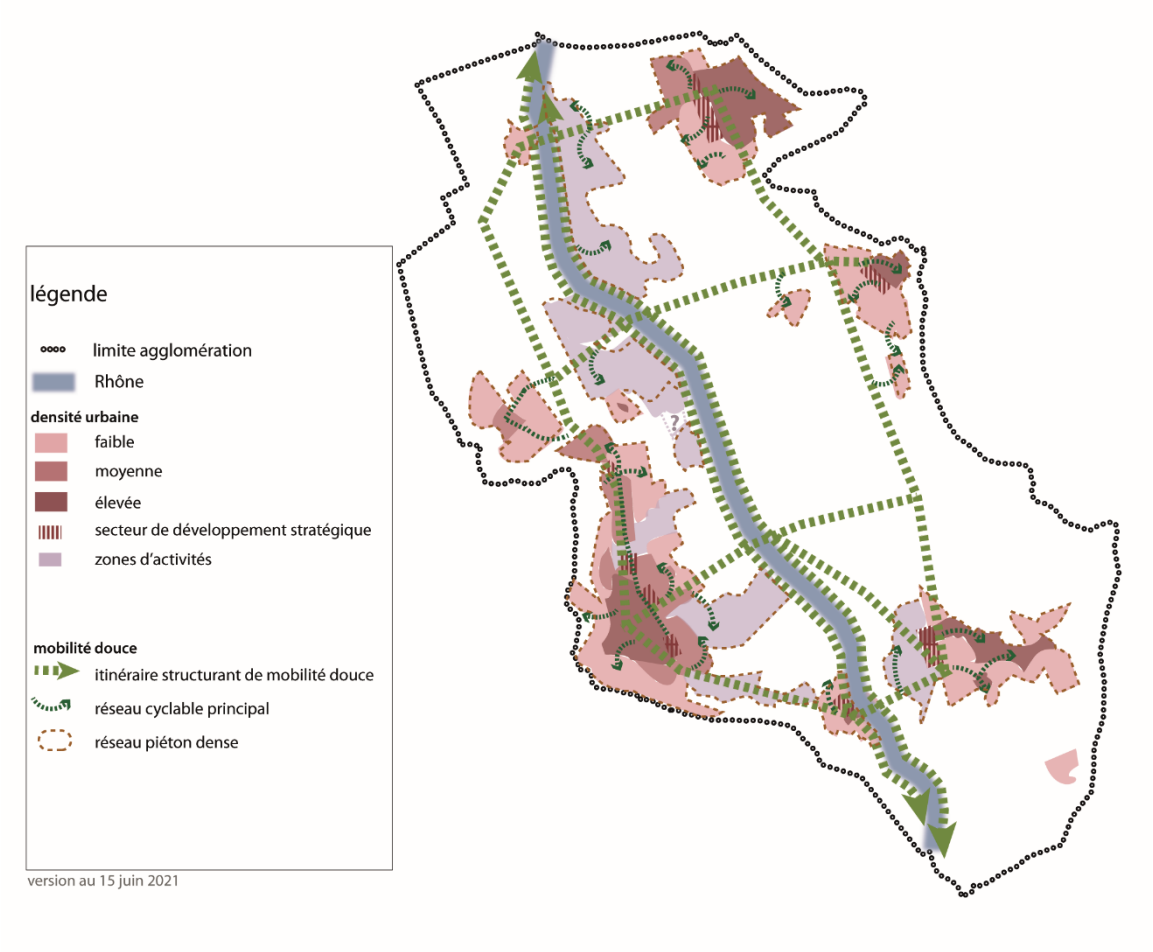


Figure 5 : Hiérarchie de voies vertes et compléments cyclables et piétons

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, la qualité urbaine et la nature en ville.

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

Une réduction des gaz à effet de serre.

Evolution par rapport aux PA2 et PA3

Eléments reconduits :

- Restructuration de la ligne ferroviaire AOMC et réalisation de nouvelles haltes ;
- 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 ;
- 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 (bike and ride) ;
- Mise à disposition de vélos en libre-service ;
- Promotion de la mobilité douce par le biais des plans de mobilité d'entreprise.

Eléments nouveaux :

- Poursuite du développement du bus d'agglomération ;
- Réseau d'itinéraires structurants (voies vertes) pour les déplacements vélos et piétons ;
- Réseau de mobilité douce principal, complémentaire des voies vertes, irriguant les centralités ;
- Renforcement des principes de gestion du stationnement ;
- Renforcement des mesures de pacification des centres de localités et de réduction du transit.

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

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

L'agglomération vise à accompagner la densification du milieu bâti par un renforcement de la trame paysagère, au cœur des milieux bâtis et dans les franges. Il doit également être le support d'un renforcement de la biodiversité en ville et l'adaptation au réchauffement climatique.

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 et de la 3e 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.

Hors du milieu urbain, l'agglomération interagit avec les projets de renaturation de cours d'eau, de restauration du réseau 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.

L'intégration paysagère est complémentaire des principes d'urbanisation vers l'intérieur, de renforcement des centralités, de gestion des zones d'activités, ainsi que de la mise en place de voies vertes structurantes pour la mobilité douce.

Répond aux enjeux suivants :

Des interventions respectant la structure paysagère.

Un espace agricole productif au cœur de l'agglomération.

Une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération.

Besoin d'action : Amélioration de l'environnement urbain

L'agglomération veut réduire l'exposition de la population aux nuisances, principalement aux nuisances sonores et à la pollution, ainsi qu'aux dangers naturels. Active pour l'atténuation du changement climatique, elle vise à réduire significativement les émissions de CO_2 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.

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 se donne comme objectif de réduire de 39% ses émissions de CO_2 2019 sur son territoire à l'horizon 2036. Pour atteindre cet objectif, l'agglomération peut compter sur deux atouts principaux : une production hydroélectrique locale déjà importante et le potentiel thermique de l'usine d'incinération SATOM. De plus, le projet hydroélectrique Massongex-Bex-Rhône (MBR), le solaire (thermique et photovoltaïque), les nappes phréatiques (à Ollon, Bex et Aigle principalement), le bois et la géothermie peuvent adéquatement compléter ces ressources. Dès lors, la transition nécessite par le passage quasi exclusif aux énergies renouvelables pour répondre aux besoins thermiques domestiques et industriels, par l'assainissement du parc immobilier, et par la 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 aussi subvenir aux besoins de mobilité liés à l'accroissement de la population et des emplois.

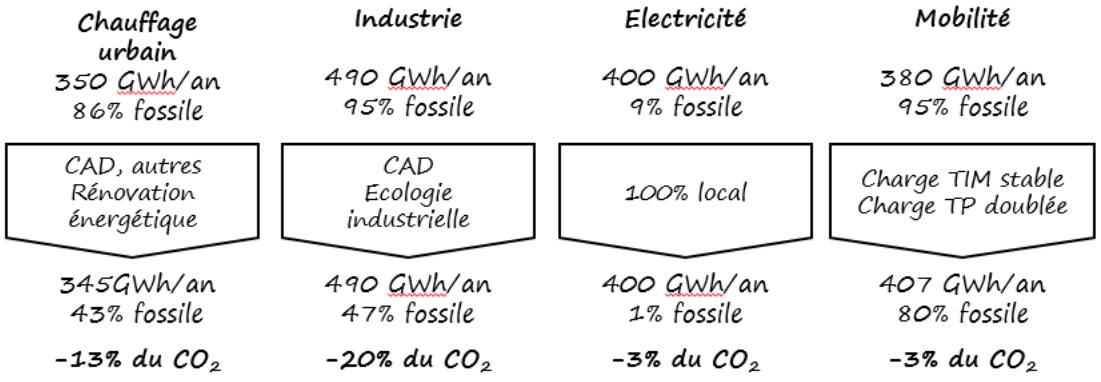


Figure 6: Objectifs de réduction des émissions de Co2

La transition énergétique est facilitée par des principes de densification du bâti, permettant une meilleure efficacité et une rationalisation des réseaux de mobilité. Elle est également facilitée par une urbanisation vers l'intérieur de qualité (réduction des nuisances) et une gestion appropriée des zones d'activités. A noter que l'agriculture représente uniquement 1 à 2 % des émissions de gaz CO_2 de l'agglomération.

Répond aux enjeux suivants :

Une alimentation énergétique à partir de ressources renouvelables.

Une réduction des gaz à effet de serre.

Evolution par rapport aux PA2 et PA3

Eléments reconduits :

- Traitement de franges urbaines pour garantir une transition qualifiée tant du point de vue naturel que paysager ;
- Respect des structures paysagères dans les différentes interventions sur le territoire ;
- Renforcement du recours aux énergies renouvelable ;
- Promotion des démarches d'écologie industrielle ;
- Intégration de la 3e correction du Rhône ;
- Maintien de la productivité agricole des cœurs agricoles ;
- Renforcement des réseaux agricoles de compensation écologiques (OQE / CQP) ;
- Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux (revitalisation et sécurisation des cours d'eau) ;
- Protection des valeurs naturelles et connexion des réseaux écologiques.

Eléments nouveaux :

- Concrétisation des éléments de nature en ville et valeurs paysagères en ville, portée par des mesures concrètes ;
- Amélioration de l'environnement urbain ;
- Lutte contre les îlots de chaleur ;
- 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 ;
- Renforcement de la mobilité douce quotidienne et de loisirs, coordonnée aux éléments naturels et paysagers structurés.

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 précédents, 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 activités 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[3] ci-dessous.

Indicateur MOCA	PA4[4]		Objectif pour 2036
	Chablais Agglo	Moyenne des agglomérations moyennes-petites	
1 Part des TIM	71.1%	67.0%	60%
2 Nombre d'accidentés sur la route pour 1'000 habitants dans l'agglomération	1.66	1.72	1.55
3 Répartition de la population en fonction des classes de desserte	A : 6.4% B : 9.8% C : 28.3% D : 33.4%	A : 6.2% B :18.2% C : 31.8% D : 31%	Amélioration de +2 à 5% pour les classes A-B-C
4 Répartition des emplois en fonction des classes de desserte	A :7.6% B :18.9% C :24.9% D :29.6%	A :19.3 B :23% C :25.4% D :22.6%	Amélioration de +2 à 5% pour les classes A-B-C
5 Nombre d'habitants et d'emplois (EPT) par hectare de zone à bâtir	48.6	64.5	65

Tableau 1 : Objectifs relatifs aux indicateurs MOCA

Cependant, plusieurs lacunes doivent être comblées pour mettre en œuvre la vision d'ensemble dans un horizon de 15 à 25 ans et répondre aux objectifs pour 2036 affichés ci-dessus. Les principales lacunes et les besoins d'actions prioritaires pour y répondre sont les suivants :

Lacune : 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.

Le besoin d'action prioritaire correspond au renforcement du réseau MD par le développement des voies vertes d'agglomération. Les axes inter-localité structurent le réseau des déplacements dans l'agglomération. Ils relient les centralités, les zones d'activités, les gares, les pôles mixtes et se prolongent à l'intérieur du milieu bâti pour créer un réseau continu, sécurisé et attractif pour la mobilité quotidienne. Ces voies vertes doivent assurer des déplacements cyclables rapides et sécurisés pour les piétons qui cheminent en parallèle. Sur les sections attractives pour les piétons (en site urbain notamment), la question de la séparation des deux flux sera traitée au cas par cas. A chaque fois que possible, les voies vertes intègrent une composante naturelle d'arborisation et

[3] Indicateurs permettant de contrôler les effets du programme en faveur du trafic d'agglomération. Ceux-ci sont développés dans la partie diagnostic.

4 Les indicateurs ont 2017 pour année de référence.

d'espaces verts extensifs linéaires ou ponctuels, participant à l'intégration du paysage et de la nature dans le milieu bâti.

Lacune : un développement de l'urbanisation 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 de transports publics.

Le besoin d'action prioritaire correspond au développement vers l'intérieur. Il constitue le principe fondamental des modalités d'urbanisation. L'agglomération va mettre 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.

Concernant les secteurs de densification, priorité est donnée aux pôles mixtes proches des gares et connectés au réseau de voies vertes. Ces sites de densification prioritaires permettent de concentrer l'accueil de nouveaux habitants et emplois dans des espaces déjà desservis efficacement par les transports publics.

Ce principe d'urbanisation permet de répondre à une problématique croissante dans l'agglomération. Son cadre de vie et son attractivité globale ont eu pour effet un développement soutenu ces dernières années, qui s'étend par endroits sur la plaine agricole ou s'installe dans les coteaux, créant des tissus peu denses, voire diffus. Cette réorientation vers l'intérieur permet à la fois de stopper le morcèlement des zones agricoles, de préserver les surfaces d'assolement, le paysage et de concentrer l'urbanisation dans des secteurs bien desservis par les transports publics.

Lacune : 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, 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 concernant 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 lutte contre les îlots de chaleur urbains, phénomène qui monte en puissance avec le changement climatique.

Une consommation énergétique orientée trop largement sur les ressources fossiles, dans une région qui dispose d'un important potentiel d'énergie renouvelable.

La transition vers l'énergie renouvelable constitue le dernier besoin d'action prioritaire. Les grands potentiels du Chablais permettent de produire de manière durable et locale une grande part de l'énergie dont l'agglomération a besoin. En parallèle, des démarches pour la mutualisation des infrastructures servant les besoins en chaleur et en électricité ou encore la diminution de ces derniers seront mis en œuvre.

Cette nouvelle approche à l'échelle régionale permettra à la fois de rendre les activités et développement de l'agglomération plus durables, mais participera aussi fortement à la diminution des émissions de CO_2.

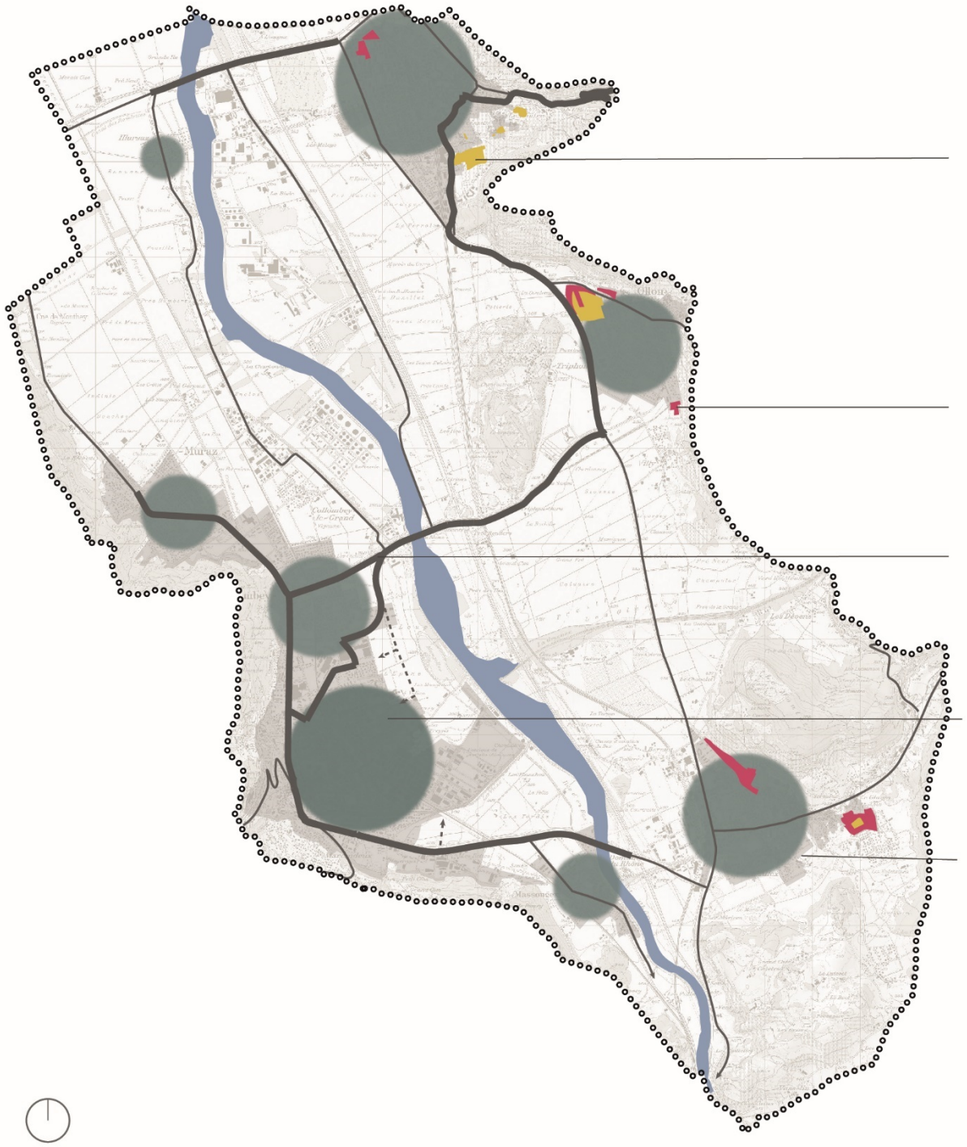
Ces lacunes et les actions prioritaires du PA4-PDi pour y répondre sont représentées à l'aide de la carte suivante

CHABLAIS AGGLO

Besoins d'action

LACUNES PERSISTANTES DU PA3 CORRIGÉES DANS LE PA4

Eléments issus de l'analyse des tendances et de l'état de mise en oeuvre



secteur de maitrise de l'urbanisation: zone à bâtir située à la périphérie du tissu bâti

pôle de densification du PA3 à la périphérie du tissu bâti et non connecté au réseau TP-MD

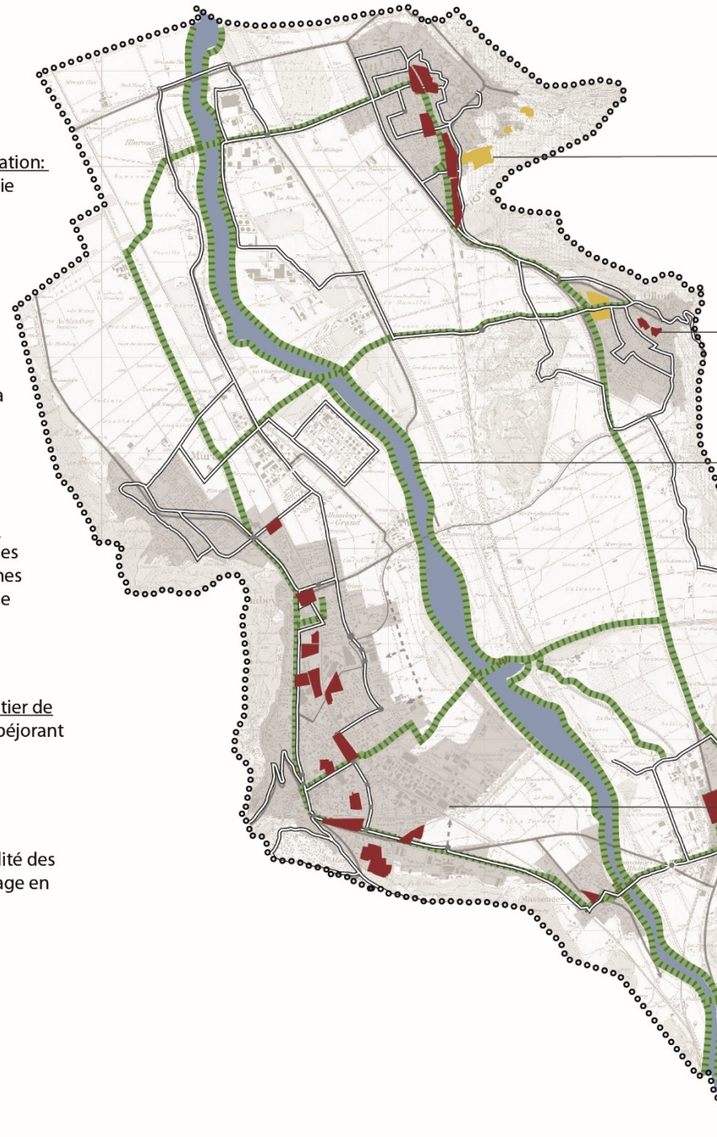
route avec une charge de trafic pendulaire importante créant des nuisances sonores, des problèmes de congestion et de pollution de l'air

secteur touché par un trafic routier de transit créant des nuisances et péjorant la qualité des centres

milieu bâti avec une faible qualité des espaces verts et du micro-paysage en milieu urbain

ACTIONS PRIORITAIRES DANS LE PA4

Eléments prioritaires pour réaliser la vision d'ensemble et répondre aux lacunes persistantes



secteur de redimensionnement de la zone à bâtir pour concentrer le développement à l'intérieur du tissu bâti et préserver les espaces non bâtis (SDA, coteaux, etc) et le paysage

pôles d'urbanisation dans les centres et proches des pôles TP

réseau de voies vertes structurant offrant une amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité de la mobilité douce

complément au réseau de bus pour favoriser le report modal vers les transports publics et desservir l'ensemble des zones densément bâties

milieu bâti avec une préservation du micro-paysage et la valorisation des espaces verts ainis que le renforcement de la nature en ville (toiture végétalisée, sols perméable, etc) pour s'adapter au le réchauffement climatique

Global

transition énergétique par un un système de chauffage performant, une rénovation adéquate des infstructures et bâtiments notamment.

Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation.

version au 13.07.2021

3. STRATEGIE URBANISATION

Etat des lieux et tendances

Enjeux :

1. Des territoires de projets priorisés pour l'accueil de nouveaux habitants.
2. Une urbanisation contenue.
3. Une densification ciblée, respectueuse du cadre de vie et du paysage.
4. Des zones industrielles focalisées sur les activités productives.
5. Des installations à forte fréquentation à intégrer dans les centres urbains.
6. Une mise en valeur du patrimoine dans les espaces urbains.

VISION

Un ensemble polycentrique de cœurs patrimoniaux et de pôles urbains compacts, connectés par des réseaux TP-MD performants et organisés autour de la plaine du Rhône.

BESOINS D'ACTION

Urbanisation vers l'intérieur

Révélation de la qualité du cadre de vie des centralités

Attractivité des zones d'activités

Stratégie Milieu bâti

Objectifs :

1 - Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et prioritairement autour des pôles de desserte en TP

2 - Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir

3 - Améliorer la qualité de l'urbanisation

Stratégie Centralités

Objectifs :

4 - Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

5 - Préserver le patrimoine bâti et naturel

Stratégie Zones d'activités

Objectifs :

6 - Contribuer, notamment à travers le(s)SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles

7 – Poser les bases une vision commune permettant aux SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leur potentiel et leurs caractéristiques

8 – Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

PUM | MRF | DD | MU | EPQ | AVP | PP | PEP | PAI

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, 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	- En mobilisant les surfaces sous-utilisées situées dans le milieu bâti ; - En proposant des programmations et densités différenciées selon les spécificités des territoires de projet ; - En encourageant la localisation des services et activités « au bon endroit », en fonction de leurs caractéristiques ; - En assurant la qualité de la densification urbaine, dans le respect du cadre de vie, du patrimoine et du paysage.
<u>A l'intérieur du périmètre compact d'urbanisation</u> - En identifiant les pôles d'urbanisation mixtes stratégiques, avec une densité minimale et une bonne accessibilité par tous les modes de déplacement [5]; - En mobilisant les surfaces sous-utilisées pour une densification douce[6] dans le respect des caractéristiques du tissu urbain ; - En favorisant la mixité entre habitants et emplois, ainsi que la mixité sociale ; - En tenant compte des préoccupations liées à l'OPB; - En tenant compte des contraintes liées aux transports exceptionnels.	
<u>En périphérie du milieu bâti</u> - En densifiant les secteurs bien desservis par les transports publics ; - 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 des autres secteurs ; - 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[7] afin de permettre le développement de mesures d'urbanisation pour les communes vaudoises ; - En traitant les franges urbaines pour assurer une transition de qualité entre espaces bâtis et espaces ouverts.	
<u>Villages, quartiers et hameaux hors des centres</u> - En réduisant la zone à bâtir à la périphérie du milieu bâti[8].	

Objectif 2	**Favoriser la mobilisation des réserves en zone à bâtir**
En général	- En déployant une politique active de mobilisation des réserves foncières situées au cœur du milieu bâti.
<u>Dans les zones à bâtir</u> - En adaptant les règlements communaux pour y intégrer des dispositions relatives aux délais de construction et à la réalisation des potentiels constructibles ;	

5 Les sites stratégiques d'agglomérations du PA3 ne sont pas repris dans le PA4-PDI. Voir chapitre Evolution PA3 PA4/PDi concernant les éléments des fiches B11 et R13 du PDCn VD dans le volet opérationnel.

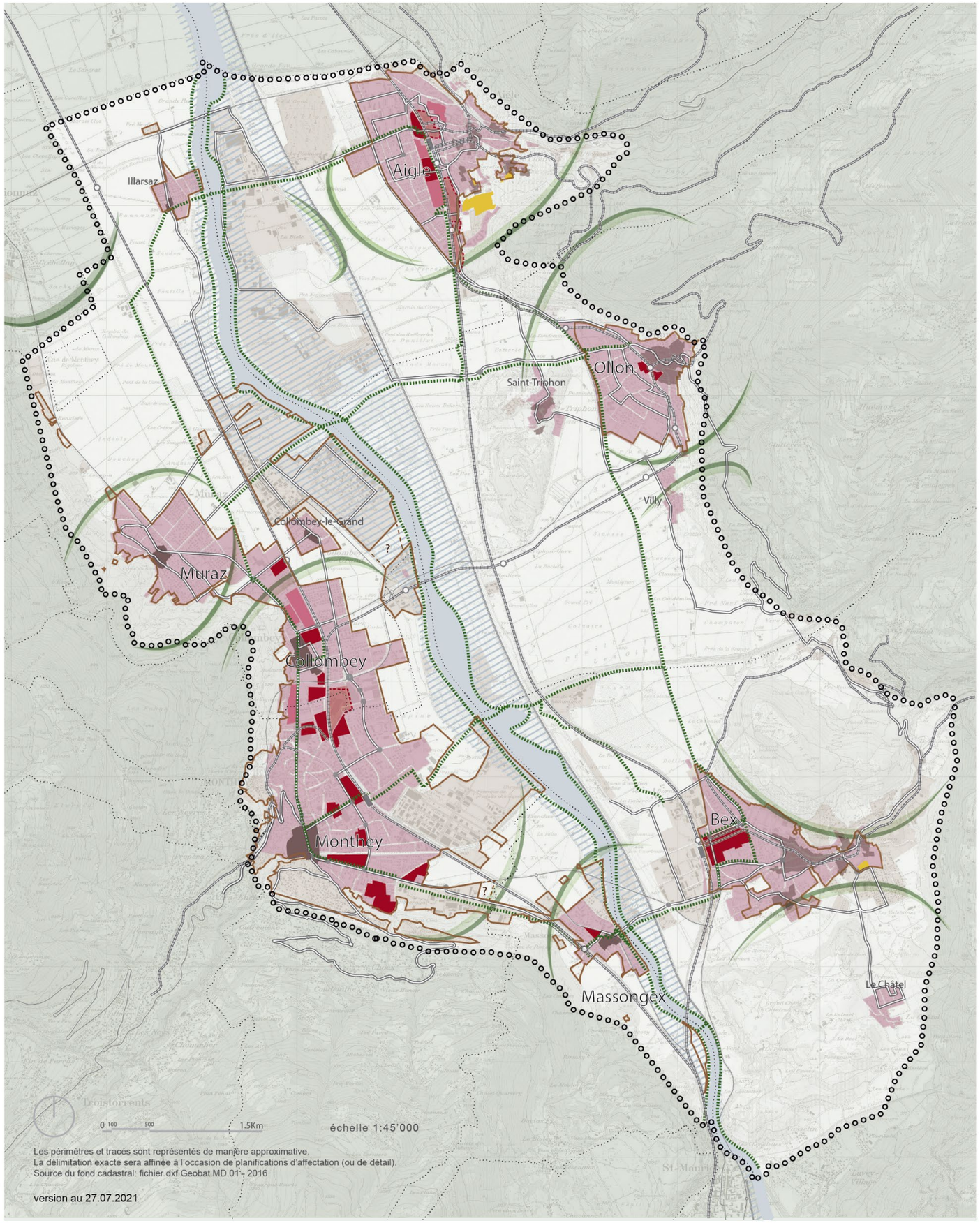
6 Par densification douce, il est entendu le développement de nouvelles constructions ou l'agrandissement de constructions dans un tissu bâti existant. Cette approche ne nécessite pas toujours une modification de l'affectation. Il ne s'agit pas d'une opération unique mais de développements ponctuels, en fonction notamment du régime foncier et de son organisation.

7 Révision de l'affectation pour supprimer des zones à bâtir au sens de l'article 15 LAT.

8 Pour le Valais ne s'applique pas aux communes de type A.

- En adaptant les planifications communales en y introduisant des périmètres de développement.

Objectif 3	**Améliorer la qualité de l'urbanisation**
En général	- En étant attentif à la bonne intégration des nouvelles constructions dans l'espace bâti ; - En aménageant un espace public de qualité ; - En aménageant des espaces de verdure perméables dans les cours, les jardins, les espaces interstitiels et sur les toitures ; - En renforçant l'arborisation ; - En excluant les nouveaux logements et affectations sensibles dans les secteurs exposés à de fortes nuisances ou dangers ; - En s'assurant que la transition énergétique soit prise en compte lors de nouvelles constructions ; - En tenant compte des composantes naturelles de l'agglomération (corridors biologiques, renaturation, etc.)
<u>Dans les centralités</u> - En limitant les nouvelles constructions dans les secteurs de préservation du patrimoine ; - En valorisant les espaces interstitiels et espaces non bâtis, sous forme d'îlots de verdure durables ou éphémères ; - En aménageant un espace public de qualité et attractif, au cœur de la ville ; - En reliant les espaces publics entre eux, notamment par le réseau de voies vertes ; - En priorisant les composantes paysagères et environnementales dans l'ensemble des interventions.	
<u>Dans le milieu bâti</u> - En aménageant l'espace public pour la sécurité des piétons et vélos ; - En renforçant l'arborisation et les surfaces perméables.	
<u>Dans les villages et hameaux</u> - En maitrisant les nouvelles constructions dans les noyaux patrimoniaux anciens ; - En renforçant l'arborisation et les surfaces perméables ; - En aménageant un espace public de qualité ; - En priorisant les composantes paysagères et environnementales dans l'ensemble des interventions.	



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 27.07.2021

- Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
- Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Emprise du Rhône réaménagé
- Espace paysager lié au Rhône
- Coupure paysagère
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Bus d'agglomération
- Chemin de fer
- Voies vertes

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
- secteur de développement au délà de 2036

En réduisant la zone à bâtir à la périphérie du milieu bâti, en particulier en présence de bonnes terres agricoles.

- secteur de dézonage

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

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 et des vallées latérales. 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, Muraz 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.

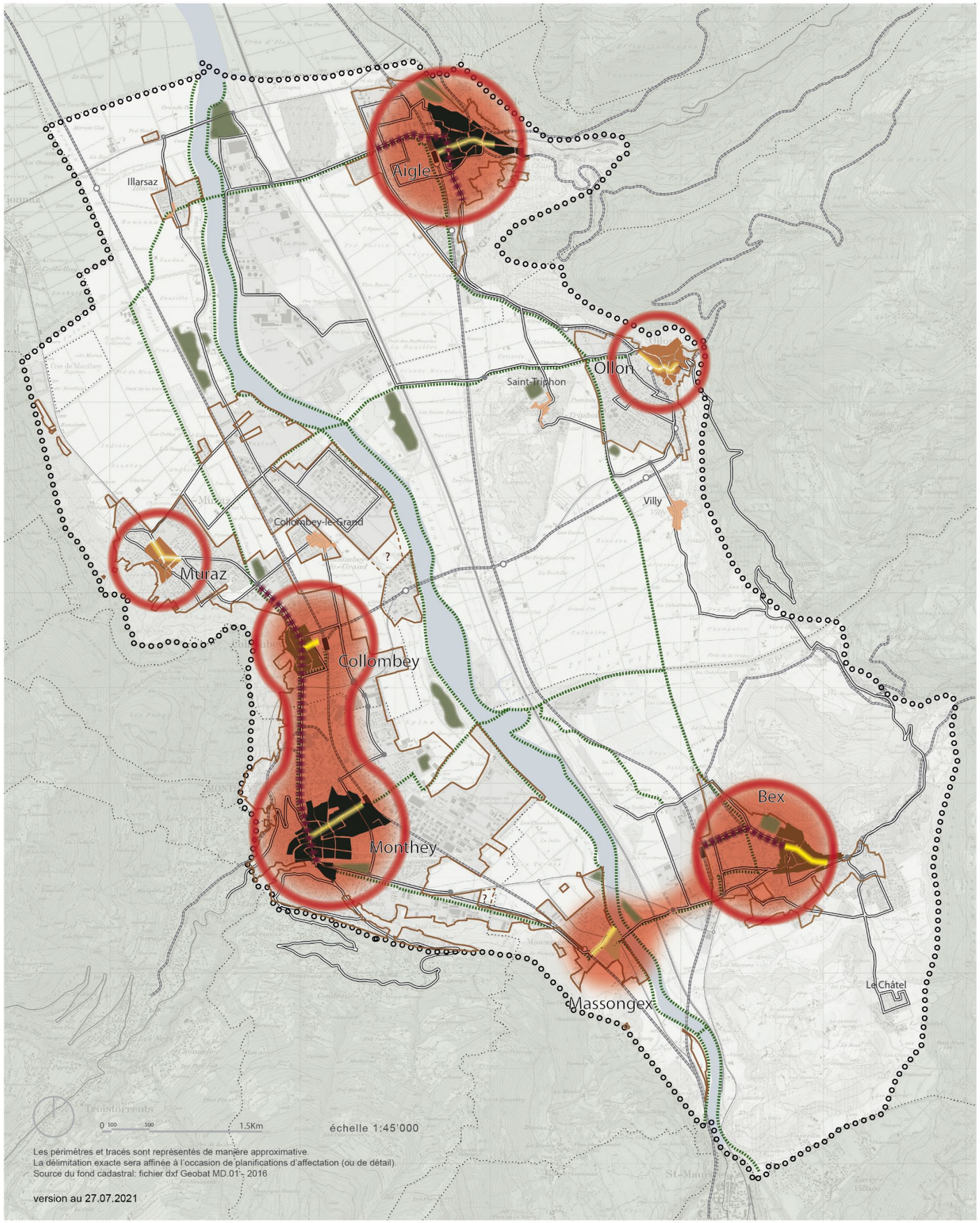
La stratégie vise également au renforcement de l'intensité urbaine des centralités de manière ciblée. Pour les centralités principales, des boulevards urbains sont identifiés. Leur réaménagement participe à la vitalité urbaine par la présence de rez actifs, de fronts bâtis adaptés au contexte et de services.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

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 4	**Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées**
En général	- En renforçant l'intensité urbaine, la diversité programmatique et la présence des services, activités tertiaires et équipements dans les centralités ; - En aménageant des espaces publics de qualité et conviviaux, supports d'usages multiples ; - En valorisant l'identité des centralités ; - En tenant compte des vocations différenciées des centralités et des petites entités urbaines ; - En développant des réseaux de transports publics et de mobilité douce entre les centralités.
<u>Dans les centralités principales (Aigle, Monthey)</u> - En affirmant ces centralités comme pôles urbains majeurs, structurants pour l'ensemble de l'agglomération et du Chablais ; - En y regroupant les services, commerces, équipements et interfaces de transports d'importance régionale ; - En favorisant l'implantation d'activités tertiaires ; - En renforçant l'intensité urbaine, la diversité programmatique et la mixité sociale dans les centralités et leurs aires d'influence ; - En renforçant l'attractivité des cœurs de villes ; - En aménageant des boulevards urbains multimodaux, générateur d'intensité urbaine (sécurisation de l'espace rue, végétalisation, rez-actifs, fronts bâtis) ; - En requalifiant des axes structurants attractifs et pacifiés entre le centre historique et le point d'accès principal aux transport publics.	
<u>Dans les centralités secondaires (Bex, Collombey)</u> - En favorisant les services, commerces, équipements et interfaces de transports d'importance secondaire ; - En regroupant les services, commerces, équipements d'importance secondaire dans les cœurs de ville et à proximité des gares ; - En favorisant l'implantation d'activités tertiaires ; - En renforçant modérément l'intensité urbaine ; - En encourageant la diversité programmatique et la mixité sociale ;	

- En aménageant des boulevards urbains multimodaux, générateur d'intensité urbaine (sécurisation de l'espace rue, végétalisation, rez-actifs, fronts bâtis) ; - En requalifiant des axes structurants attractifs et pacifiés entre le centre historique et le point d'accès principal aux transport publics.
<u>Dans les centralités locales (Massongex, Muraz, Ollon)</u> - En maintenant et renforçant les services, commerces, équipements et interfaces de transports d'importance locale ; - En préservant l'attractivité et les espaces de sociabilité à l'échelle locale ; - En requalifiant des axes structurants attractifs et pacifiés entre le centre historique et le point d'accès principal aux transport publics.

Objectif 5	**Préserver le patrimoine bâti et naturel**
En général	- En conservant la valeur patrimoniale des tissus urbains digne de protection ; - En valorisant les bâtiments existants et les volumes générateurs de repères spatiaux, propices à une transformation ; - 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 ; - 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 ; - En privilégiant le maintien de la végétation existante dans les secteurs voués à se développer de manière à conserver les arbres remarquables (témoins du passé) ; - En leur permettant 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).



Périmètre de Chablais Agglo
Périmètre compact d'agglomération (VD) et
Périmètre d'urbanisation (VS)
Périmètre communal

Zone à bâtir
Emprise du Rhône aménagé
Espace paysager lié au Rhône

Interface de transport public majeure
Réseau routier principal
Bus d'agglomération
Chemin de fer
Voies vertes

CHABLAIS AGGLO

Stratégie centralité

Objectif 4: Révéler une agglomération réticulée et multipolaire, composée de plusieurs centralités hiérarchisées

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

Centralités

Aires d'influence des centralités

Cœurs de ville d'importance régionale

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

Boulevards urbains multimodaux

Axes structurants attractifs et pacifiés

Zones de loisirs et espaces publics majeurs

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

Coeur de ville d'importance locale

Coeurs de village

Hameaux

Objectif 5: Préserver le patrimoine bâti et naturel

En conservant la valeur patrimoniale des tissus urbains digne de protection

Prise en compte des inventaires nationaux et régionaux

- Hameaux — Coeurs de village — Coeurs de ville d'importance locale — Coeurs de villes d'importance régionale + Densité

Diversité programmatique

3.3 Zones d'activités

Besoin d'action : Attractivités des zones d'activités

La stratégie sectorielle « zones d'activités » traite des secteur destinés à accueillir les activités difficilement compatibles avec la ville mixte, en raison de besoins spécifiques ou de nuisances générées. Ces secteurs sont destinés exclusivement aux activités, principalement de type secondaire. Cette stratégie établi le lien entre le PA4/PDi et le ou les systèmes régionaux de gestion des zones d'activités (SRGZA) qui régiront dans le détail les évolutions des zones d'activités. La présente stratégie indique donc les principes des règles qui seront à mettre en place pour assurer la qualité du développement à venir et le respect de la vision d'ensemble.

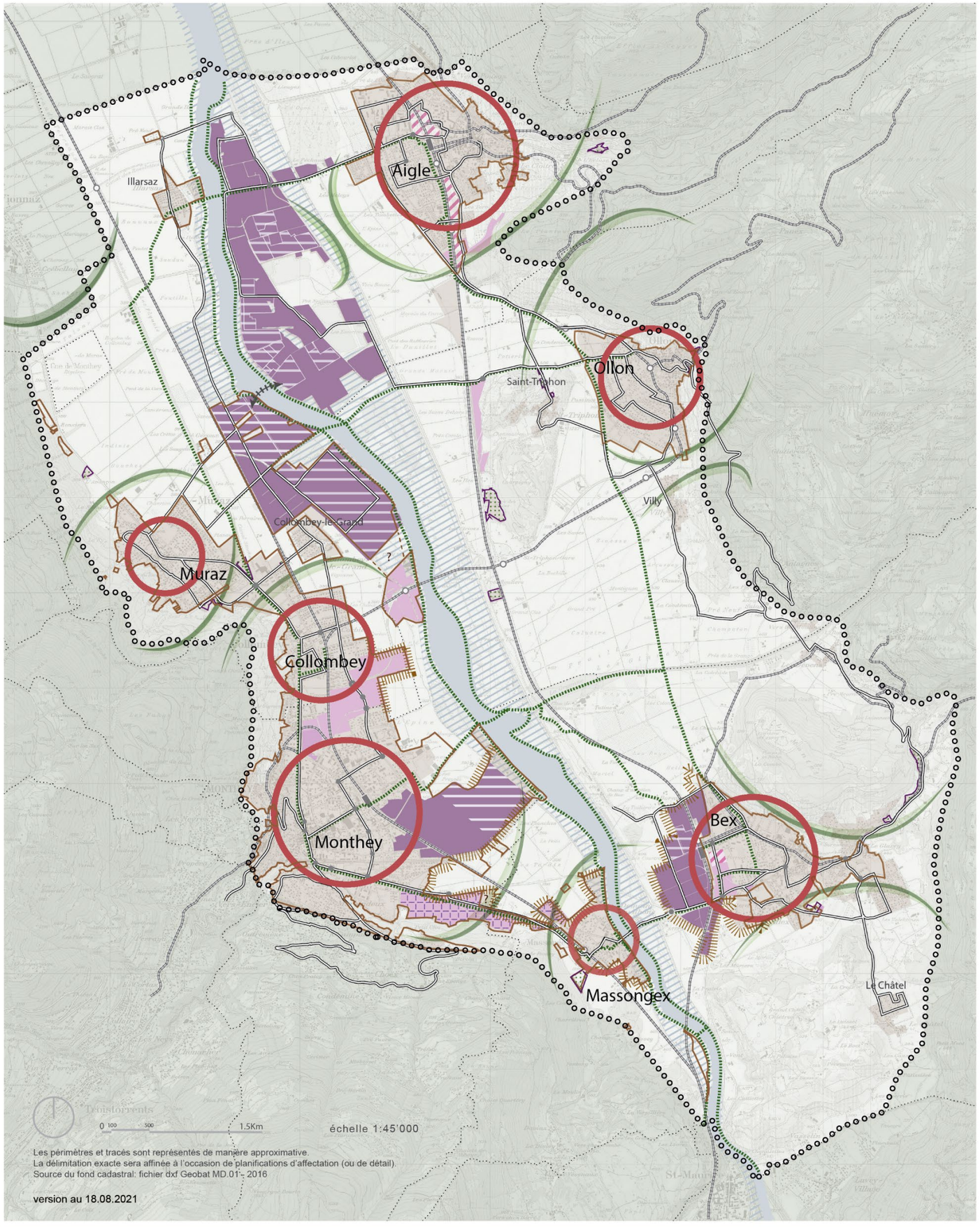
La présente stratégie évoque aussi la façon dont le ou les SRGZA organiseront la mise à disposition des zones d'activités pour permettre **à** l'économie de l'agglomération de continuer à se développer, dans le respect de la législation sur l'aménagement du territoire et des plans directeurs cantonaux.

Cette stratégie a été énoncée afin de fournir les bases d'une vision commune qui permettra au(x) système(s) de gestion des zones d'activités (SRGZA) du Chablais (Vaud et Valais) de fonctionner de façon indépendante mais cohérente au service du développement de l'agglomération. Afin d'être intégrable dans le(s) SRGZA, elle est structurée selon les mêmes principes que ceux qui régissent le(s) SRGZA, dont notamment la hiérarchisation territoriale des zones d'activités en trois niveaux, stratégiques / cantonales, régionales ou locales. Elle laisse aussi la place au traitement ad hoc des besoins propres à certaines filières spécifiques, dont notamment la filière bois qui a déjà fait l'objet de réflexions dédiées.

Objectif 6	**Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles**
En général	- En privilégiant la localisation des commerces, des activités tertiaires, et des activités artisanales non gênantes dans les centralités mixtes ; - En contribuant au maintien de la vitalité et l'attractivité des zones d'activités pour les entreprises artisano-industrielles.
Dans les zones d'activités - La gestion des réserves mobilisables à court terme sera faite par le(s) SRGZA, ces réserves devraient correspondre quantitativement et qualitativement aux demandes attendues à 15-25 ans ; - En posant les bases d'une vision globale des zones d'activités de l'agglomération permettant une gestion cohérente par le(s) système(s) régionaux 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 le(s) SRGZA évite(nt), dans toute la mesure du possible, que des zones adaptées à une demande supra-locale soient utilisées pour répondre une demande locale qui pourrait être satisfaite ailleurs dans l'agglomération) ; - En développant une promotion économique d'agglomération attirant des entreprises sélectionnées. Pour développer le tissu artisano-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 ; - 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 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.	

Objectif 7	**Poser les bases d'une vision commune permettant au(x) SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leurs potentiels et leurs caractéristiques**
En général	- En préconisant que le(s) SRGZA encourage(nt) la localisation de « la bonne activité au bons endroit », à savoir des localisations d'entreprises qui seraient déterminées par les caractéristiques, les vocations et les capacités d'accueil de chacune des zones d'activités ; - En préconisant que le(s) SRGZA mette(nt) en évidence les vocations de chaque zone. Une grande partie des entreprises considèrent comme un avantage d'être proche d'entités de mêmes natures. Plus les vocations seront claires, plus elles auront de chances d'attirer des entreprises correspondant à leurs vocations ; - En préconisant l'encadrement la localisation des entreprises par le(s) système(s) de gestion à mettre en place ; - En préconisant que le(s) SRGZA régisse(nt) la mobilisation de certaines réserves rendues stratégiques par leur nature foncière (parcelles disponibles de grandes tailles, indépendamment de l'échelon hiérarchique de la zone considérée) à travers un principe de priorisation selon lequel ces réserves seraient mobilisées après les autres sauf en cas de besoin manifeste ne pouvant être satisfait autrement.
<u>Dans les zones d'activités stratégiques, en préconisant que le(s) cantons et le(s) SRGZA veillent à :</u> - Maintenir la vitalité et l'attractivité des sites pour les entreprises déjà présentes ; - Expliciter les vocations ; - Attirer des entreprises d'importance supra-locale ; - Assurer une desserte efficace pour le transport des marchandises, notamment par une nouvelle passerelle ferroviaire sur le Rhône pour la zone d'activités de Collombey.	
<u>Dans les zones d'activités d'importance régionale, en préconisant que le(s) SRGZA veille(nt) à :</u> - Maintenir la vitalité et l'attractivité des sites pour les entreprises déjà présentes ; - Expliciter les vocations ; - Attirer des entreprises d'importance locale et régionale ; - Assurer une desserte efficace pour le transport des marchandises, notamment par une liaison ferroviaire sur le Rhône desservant la zone d'activités de Collombey.	
<u>Dans les zones d'activités d'importance locale, en préconisant que les communes et le(s) SRGZA veillent à :</u> - Maintenir la fonctionnalité des sites pour les entreprises déjà présentes.	

Objectif 8	**Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité**
En général	- En améliorant le cadre urbanistique et paysager des zones d'activités ; - En assurant une desserte adéquate par les transports publics et les réseaux de mobilité douce ; - En améliorant l'intégration paysagère et naturelle ; - En proposant aux entreprises de mettre en place un plan de mobilité pour leurs employés.
<u>Dans les zones d'activités stratégiques</u> - 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 renforçant l'arborisation.	
<u>Dans les zones d'activités d'importance régionale</u> - 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 renforçant l'arborisation.	
<u>Dans les zones d'activités d'importance locale</u> - En assurant une desserte adéquate par les transports publics et les réseaux de mobilité douce ; - En renforçant l'intégration avec les espaces urbains, agricoles ou naturels voisins.	



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 18.08.2021

- Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
- Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Emprise du Rhône réaménagé
- Espace paysager du Rhône
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Bus d'agglomération
- Chemin de fer
- Voies vertes

CHABLAIS AGGLO

Stratégie zones d'activités

Objectif 6: Contribuer, notamment à travers le(s) SRGZA, au maintien de l'agglomération comme pôle d'activités artisanales et industrielles

En localisant les commerces, les activités tertiaires, et les activités artisanales non gênantes dans les centralités mixtes.

- centralités

Objectif 7: Poser les bases d'une vision commune permettant au(x) SRGZA de préciser la vocation des zones d'activités selon leurs potentiels et leurs caractéristiques

En localisant « la bonne activité au bon endroit », déterminée par les caractéristiques, les vocations et les capacités d'accueil

- site d'activités stratégique
- site d'activités régional
- site d'activités local
- site constituant une réserve stratégique de part ses caractéristiques
- site présentant des réserves importantes de densification ponctuelles
- site d'activités reconverti en pôle urbain mixte (sous réserve du SRGZA VD)
- franchissement multimodale desservant le site d'activités de Collombey-Muraz

Objectif 8: Contribuer au renforcement de la qualité et l'attractivité des zones d'activités, notamment en renforçant leur perméabilité

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

- franges urbaines
- coupes paysagères

L'emplacement et la vocation des différentes zones d'activités sont sous réserve des systèmes de gestion des zones d'actvités VD-VS

3.4 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 incommodantes, 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, 13).*

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 résidantes 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.

3.5 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 6'670 habitants entre fin 2015 et fin 2036 (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.

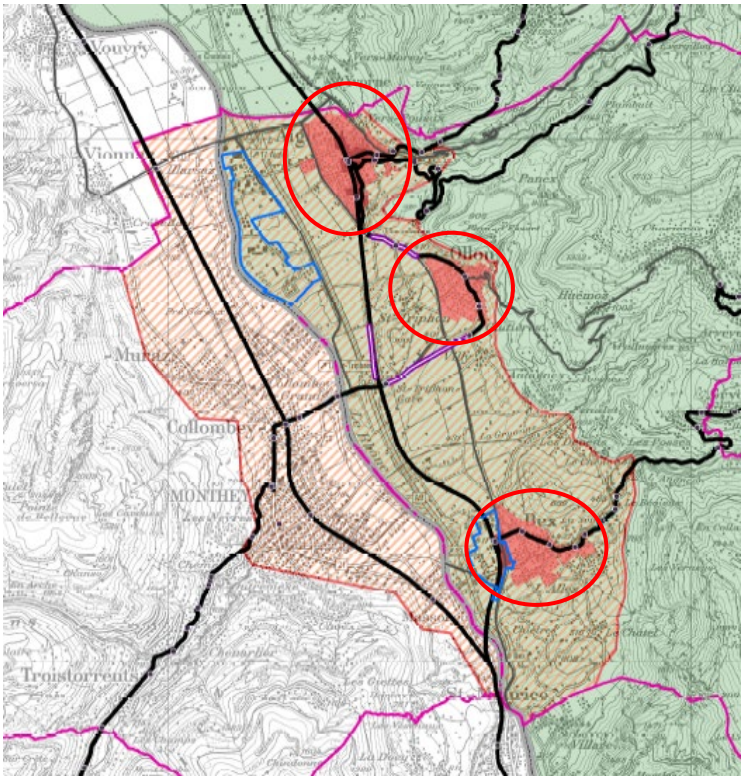


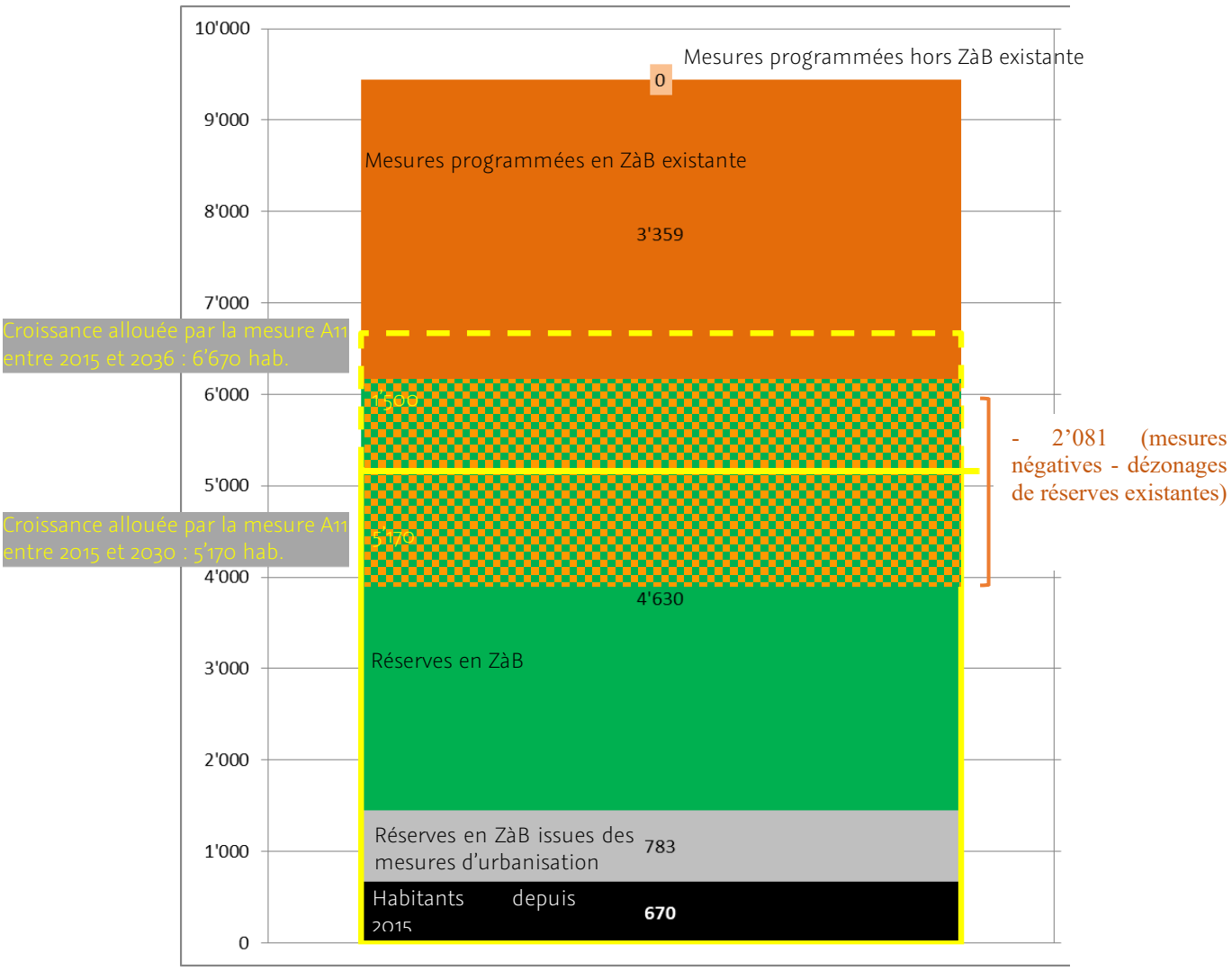
Figure 7: Périmètre compact, agglomération du Chablais partie vaudoise

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 existante 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 2020 et prend en compte l'ensemble des mesures programmées par les communes.



Résultats du monitoring du potentiel d'accueil en habitants 2020 pour le périmètre compact (date de référence 31.12.2020)

Habitants depuis 2015 (670, noir) : nombre d'habitants accueillis depuis 2015.

Réserves en zones à bâtir issues des mesures d'urbanisation (783, gris) : plans d'affectation mis en vigueur depuis le 1er janvier 2014 mais non encore bâtis.

Réserves en zones à bâtir (4'630, vert) : ensemble des parcelles « non bâties » et des parcelles « partiellement bâties » issues du bilan des réserves, date de référence 31.12.2019.

Mesures programmées en zone à bâtir existante (3'359, orange) : plans d'affectation au stade de l'intention, à l'étude ou à l'examen préalable des services cantonaux qui ne créent pas de nouvelles zones à bâtir.

Evolution entre le PA3 et le PA4-PDI

- Les mesures dites « négatives » permettent une diminution des réserves de 2'081 habitants 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 seront réalisés dans le cadre de la révision en cours des plans d'affectation communaux. Ils sont représentés dans le graphique ci-dessus dans la partie vert-orange. 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'assolement ;
- Les communes ont réduit leur nombre de mesures programmées (voir les cartes ci-après dans le même chapitre) :
- À l'horizon 2036, Bex et Ollon ont programmé chacune une seule mesure et Aigle deux mesures ;
- Au-delà de 2036, 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 systèmes régionaux de gestion des zones d'activités (SRGZA) et à leur formalisation dans un plan directeur régional sectoriel des zones d'activités. Dans l'attente de l'adoption des SRGZA, la création de nouvelles zones d'activités est soumise à un moratoire.

A l'échelle du district d'Aigle (moins les communes de Noville, Rennaz, Roche et Villeneuve), la démarche visant à établir une(des) stratégie(s) régionale(s) de gestion des zones d'activités a démarré à l'automne 2020 en coordination avec le PA4-PDI. Il revient au(x) SRGZA de délimiter les zones d'activités, d'en préciser la densité et la vocation et de confirmer les propositions de reconversions des zones d'activités en zones d'habitation et mixtes. L'approbation du(des) SRGZA est envisagée pour 2022.

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

Le PA4-PDI distingue :

- Les « pôles urbains mixtes » (PUM), soit les mesures d'urbanisation programmées par chaque commune pour lesquelles une fiche de mesure est rédigée (cf. volet opérationnel pages 37 à 59) ;
- 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 page 125).

Les détails sont donnés dans le tableau suivant qui recense les mesures du PA4-PDI (à partir des données transmises dans le cadre du monitoring 2020)

Nom de la mesure dans PA4-PDI	Commune	Libellé	Type de planification	Etat d'avancement	Horizon de planification	Potentiel nouveaux habitants		Surface de planification	Surfaces ZIZA 2019 (m2)	Nouvelles zàB (m2)	Remarques
						Avant 2036	Après 2036				
PUM 1	Aigle	Gare Novassalles	PA	Transmis à l'examen préalable	A4	867	0	69'335	0	0	
PUM 2	Aigle	Landi	PA	A l'étude	B4	302	0	22'464	20'545	0	Implique une reconversion de parcelles affectées en zone d'activités Conditionnée à la SRGZA du district d'Aigle.
PUM 3	Aigle	Arsenal	PA	Intention	C4	0	502	38'009	38'009	0	Implique une reconversion de parcelles affectées en zone d'activités Conditionnée à la SRGZA du district d'Aigle.
PUM 4	Aigle	Valerette Nord	PA	Intention	C4	0	407	38'483	37'895	0	Implique une reconversion de parcelles affectées en zone d'activités Conditionnée à la SRGZA du district d'Aigle.
PUM 5	Aigle	Valerette Sud	PA	Intention	C4	0	469	36'807	36'503	0	Implique une reconversion de parcelles affectées en zone d'activités Conditionnée à la SRGZA du district d'Aigle.
MU	Aigle	Révision PACom	PACom	A l'étude	A4	-1443	0	-	-	0	
PUM 6	Ollon	Ollon Gare	PA	Intention	B4	212	0	16'508	0	0	
MU	Ollon	Révision PACom	PACom	A l'étude	A4	-103	0	-	-	0	
PUM 7	Bex	Gare de Bex	PA	A l'étude	A4	600	0	70'004	34'013	0	Implique une reconversion de parcelles affectées en zone d'activités Conditionnée à la SRGZA du district d'Aigle.
MU	Bex	Révision PACom	PACom	A l'étude	A4	-535	0	-		0	

Tableau 2 : Monitoring des mesures urbanisation - Décembre 2020

Les données de potentiels nouveaux habitants entre ce tableau et les fiches de mesures (pôles urbains mixtes) diffèrent car depuis le dernier monitoring des mesures d'urbanisation en décembre 2020, les fiches de mesures ont évolué. Le périmètre des mesures ainsi que les densités ont en effet fait l'objet de modifications dans le cadre des travaux sur le volet opérationnel du PA4-PDI. De plus, une répartition entre habitants et emplois a été introduite. Lors du monitoring 2021, une mise à jour des chiffres sera effectuée.

A noter que malgré les évolutions de annoncées ci-dessus, 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.

Précisions

Type de planification : la LATC révisée indique que les plans d'affectation communaux règlent le mode d'utilisation du sol en définissant des zones sur tout ou partie du territoire d'une ou de plusieurs communes (art. 22 LATC). Par souci de clarté, la DGTL utilise la dénomination Plan d'affectation communal (PACom) lorsque le plan d'affectation correspond à l'entier du territoire communal et plan d'affectation (PA) lorsque seule une partie du territoire communal est concernée.

Les horizons de planification des mesures inscrites dans le PA4 correspondent aux DPTA en vigueur.

A 2024 - 2027

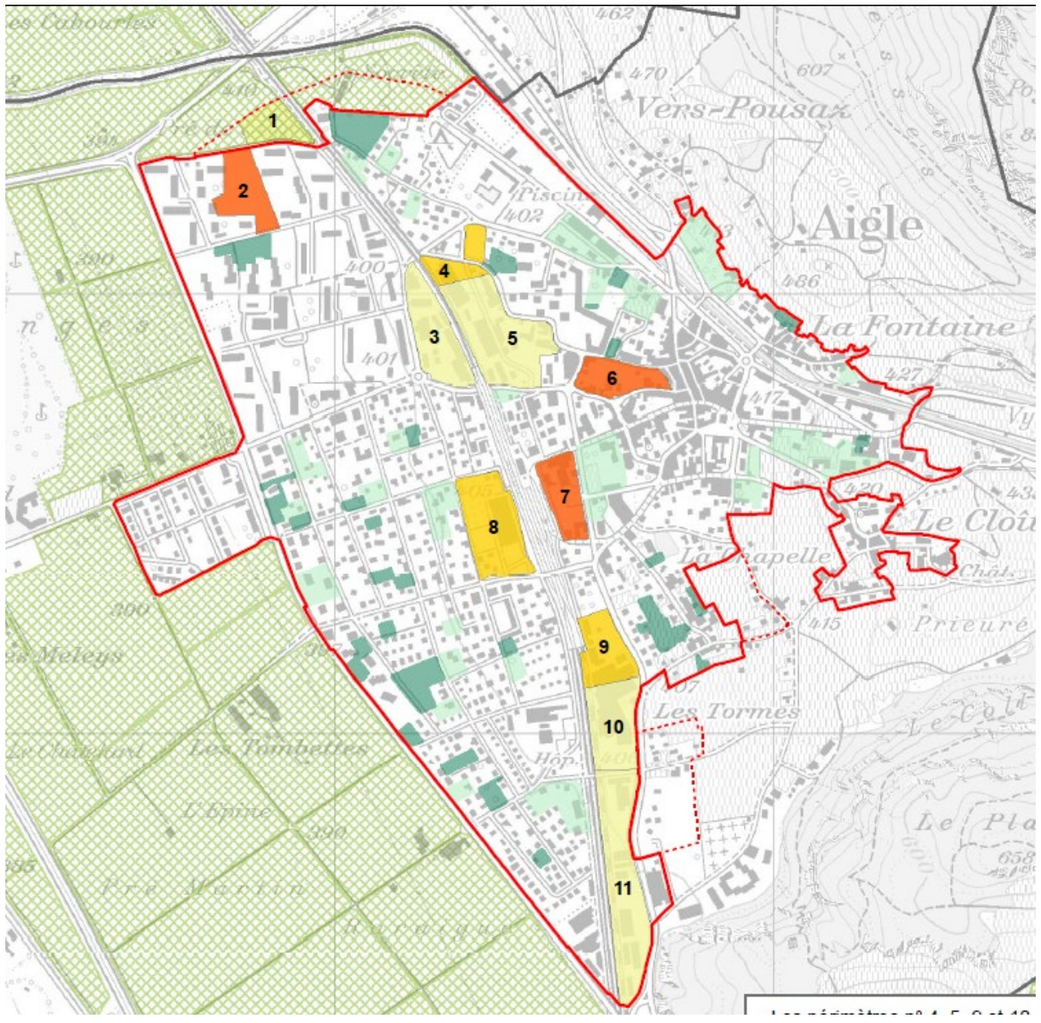
B 2028 - 2031

C 2032 – 2036

Les cartes ci-après illustrent l'évolution des mesures entre le PA3 et le PA4-PDI pour chaque commune. La prise en compte de ces évolutions implique des adaptations mineures du périmètre compact.

Carte Aigle

PA3 2016



Potentiel d'accueil

Horizon des projets

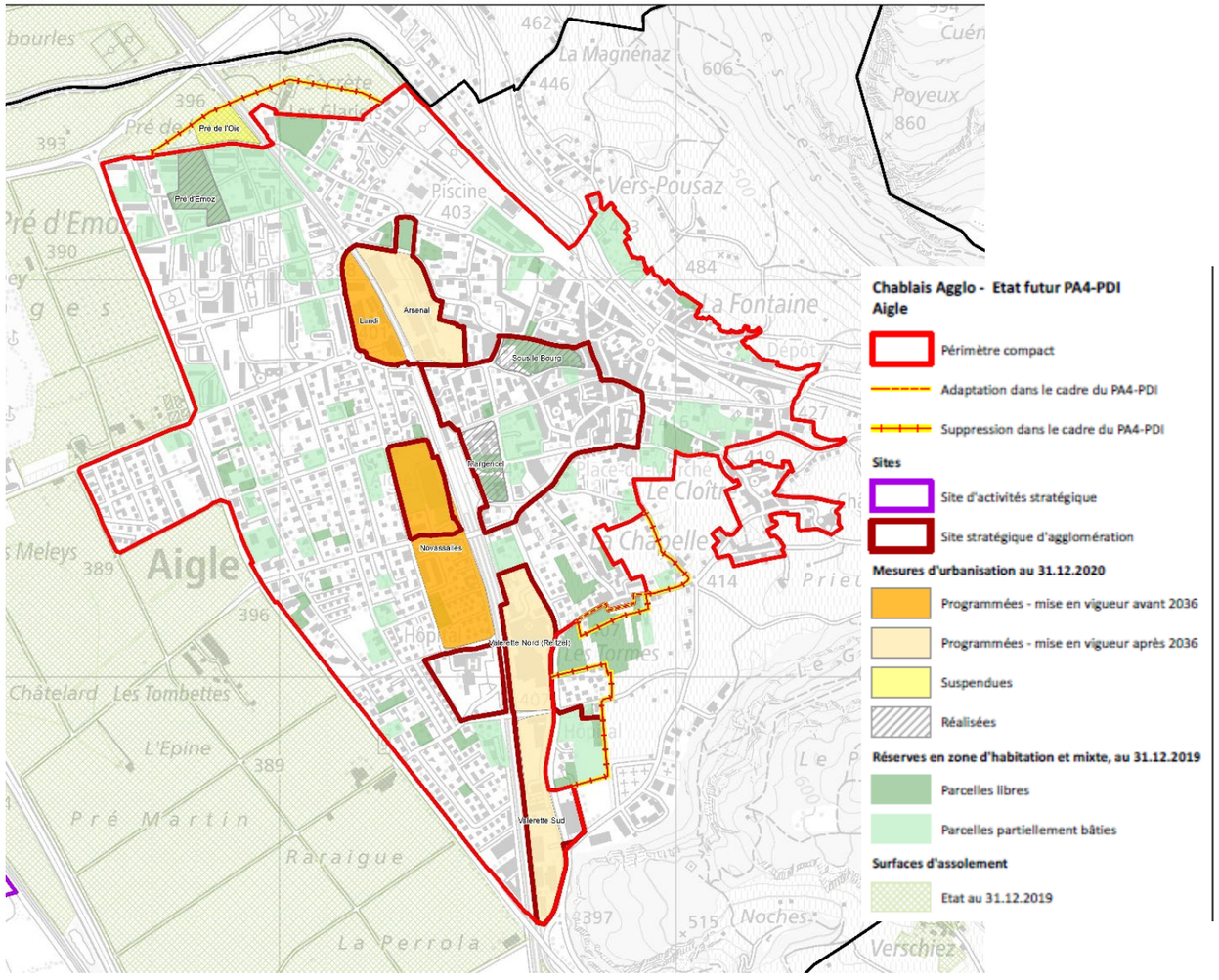
- Mesures engagées (légalisées, à l'enquête publique)
- Mesures non engagées 2030
- Mesures non engagées 2040

Réserves en zone d'habitation et mixte, état 2013

- Parcelles libres
- Parcelles partiellement bâties

- Périmètre compact d'agglomération
- Périmètre de projet d'intérêt cantonal
- Périmètre de projet d'intérêt communal
- Surfaces d'assolement
- Limite communale

PA4-PDi 2021



Version au 31.12.2020

Carte à valeur indicative. Les délimitations exactes seront affinées dans le cadre des planifications d'affectation.

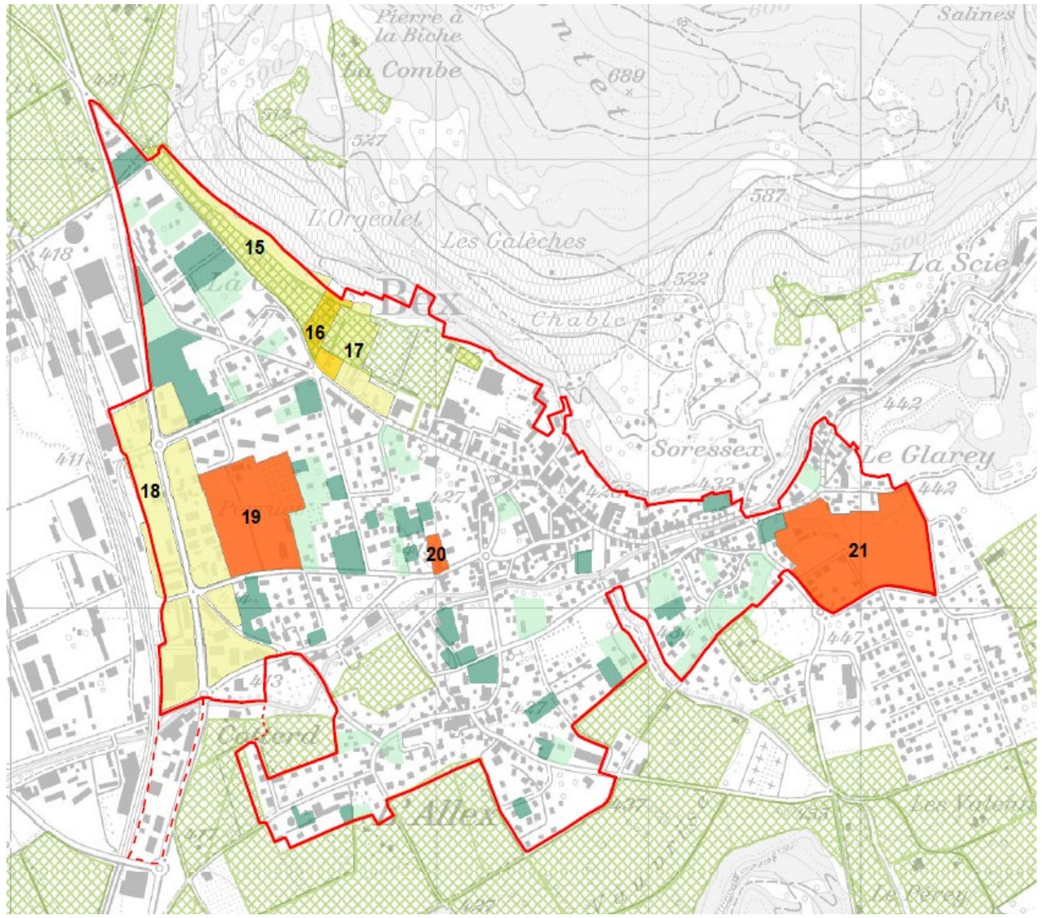
Les mesures programmées sont des plans d'affectation au stade de l'intention, à l'étude ou soumis à l'examen préliminaire ou préalable des services cantonaux.

Périmètre compact : Les extensions du périmètre compact (traitillés) ont été supprimées, tant celle qui résulte de l'abandon de la mesure Pré de l'Oie que celles au sud est du périmètre compact ne correspondant à aucun projet.

Sites stratégiques d'agglomération : Le site stratégique a été supprimé car la densité de 250 habitants-emplois par hectare exigée pour les sites stratégiques selon la mesure A11 n'est atteinte que pour un pôle urbains mixte (Landi – PUM.2). Cette densité a été revue à la baisse car elle ne correspond pas à la typologie du bâti souhaitée pour les centralités vaudoises de l'agglomération (la densité se situe entre 200 et 220 habitants-emplois par hectare pour les pôles urbains mixtes à Aigle). Dès lors, et afin de ne pas donner plus d'importance à un seul pôle urbain mixte au détriment des autres qui ont le même rôle dans la mise en œuvre du PA4-PDi, la notion de sites stratégiques a été complètement abandonnée dans le PA4.

Carte Bex

PA3 2016



Potentiel d'accueil

Horizon des projets

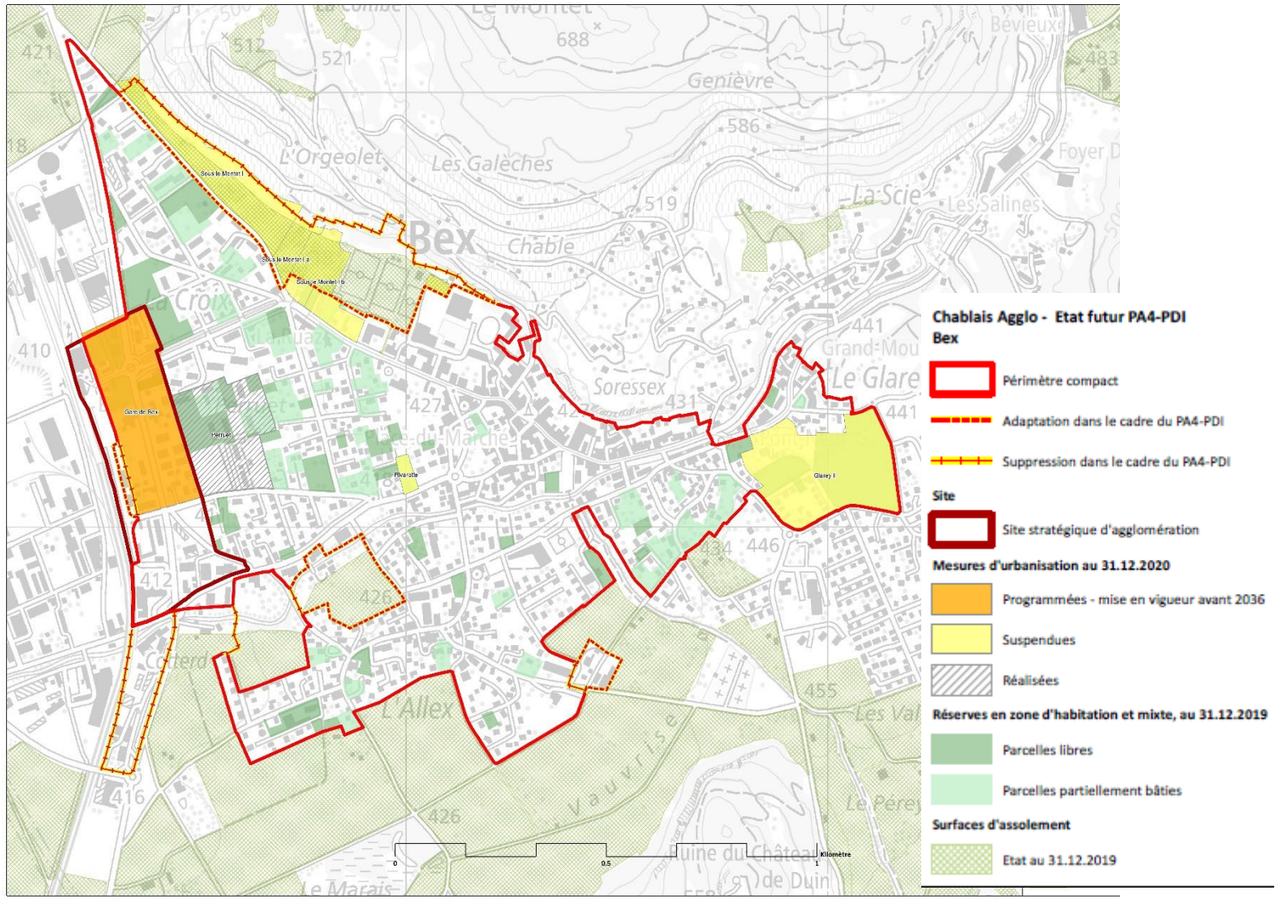
- Mesures engagées (légalisées, à l'enquête publique)
- Mesures non engagées 2030
- Mesures non engagées 2040

Réserves en zone d'habitation et mixte, état 2013

- Parcelles libres
- Parcelles partiellement bâties

- Périmètre compact d'agglomération
- Périmètre de projet d'intérêt cantonal
- Périmètre de projet d'intérêt communal
- Surfaces d'assolement
- Limite communale

PA4-PDi 2021



Version au 31.12.2020

Carte à valeur indicative. Les délimitations exactes seront affinées dans le cadre des planifications d'affectation.

Les mesures programmées sont des plans d'affectation au stade de l'intention, à l'étude ou soumis à l'examen préliminaire ou préalable des services cantonaux.

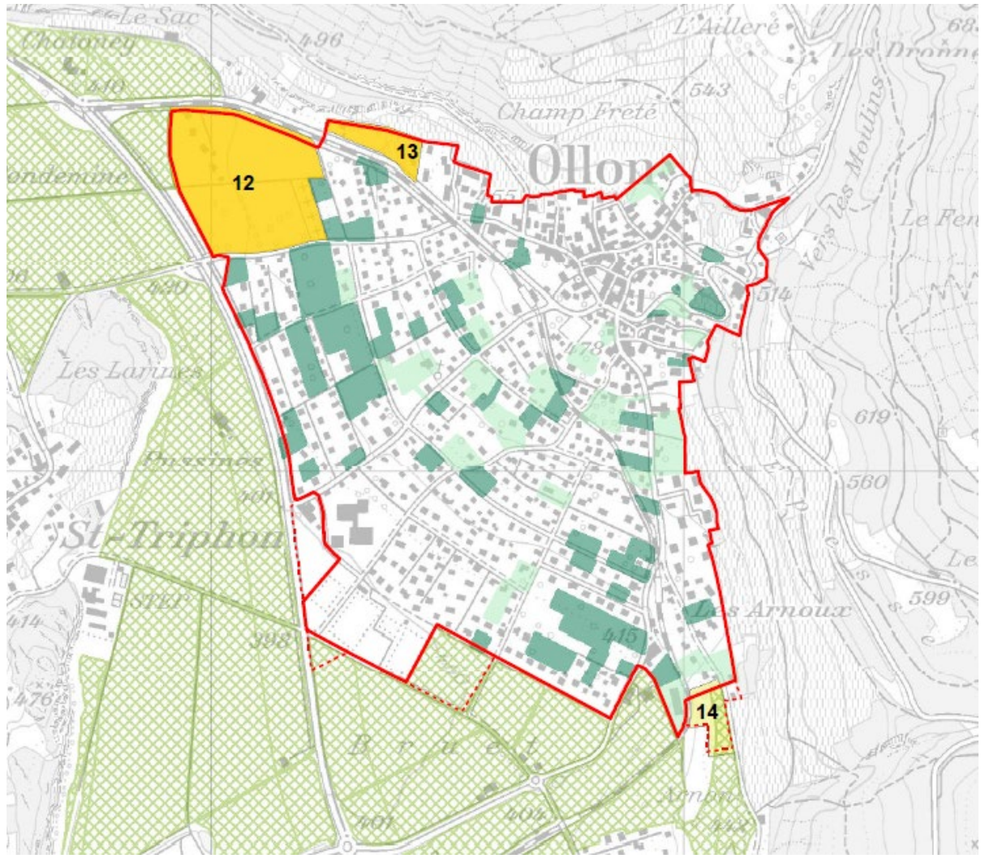
Périmètre compact : Le périmètre compact est adapté suite à l'abandon des mesures Sous le Montet. Plus au sud, secteur Cotterd, une adaptation du périmètre compact est également proposée.

Cette adaptation a fait l'objet d'une concertation Canton/commune dans le cadre de la révision du plan d'affectation communal en 2020.

Site stratégique d'agglomération : Le site stratégique a été supprimé car la densité de 250 habitants-emplois par hectare exigée pour les sites stratégiques selon la mesure A11 n'est atteinte que pour un pôle urbains mixte à Aigle. Cette densité a été revue à la baisse car elle ne correspond pas à la typologie du bâti souhaitée pour les centralités vaudoises de l'agglomération, en particulier à Bex. Dès lors, et afin de ne pas donner plus d'importance à un seul pôle urbain mixte au détriment des autres qui ont le même rôle dans la mise en œuvre du PA4-PDi, la notion de sites stratégiques a été complètement abandonnée dans le PA4.

Carte Ollon

PA3 2016



Potentiel d'accueil

Horizon des projets

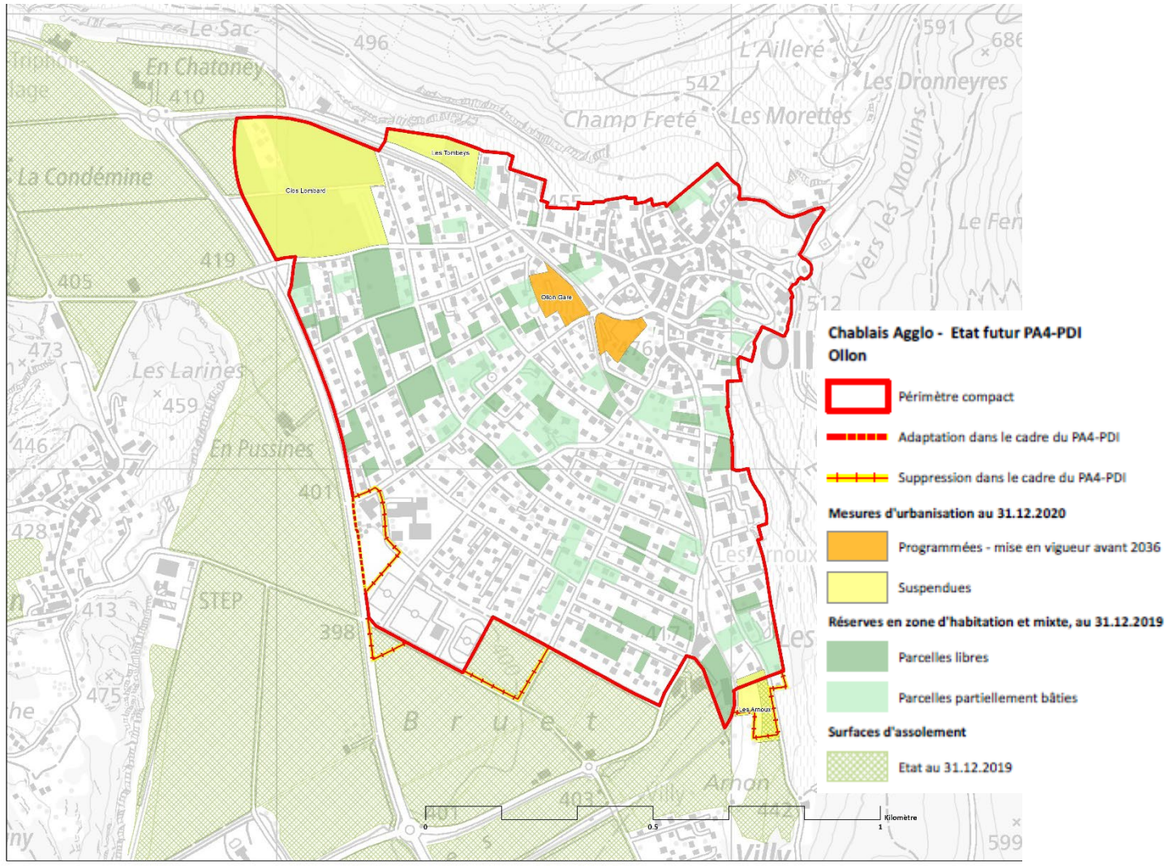
- Mesures engagées (légalisées, à l'enquête publique)
- Mesures non engagées 2030
- Mesures non engagées 2040

Réserves en zone d'habitation et mixte, état 2013

- Parcelles libres
- Parcelles partiellement bâties

- Périmètre compact d'agglomération
- Périmètre de projet d'intérêt cantonal
- Périmètre de projet d'intérêt communal
- Surfaces d'assolement
- Limite communale

PA4-PDi 2021



Version au 31.12.2020

Carte à valeur indicative. Les délimitations exactes seront affinées dans le cadre des planifications d'affectation.

Les mesures programmées sont des plans d'affectation au stade de l'intention, à l'étude ou soumis à l'examen préliminaire ou préalable des services cantonaux.

Périmètre compact : Les extensions du périmètre compact (traitillés) sont supprimées pour tenir compte de l'abandon de la mesure Les Arnoux. Deux autres extensions au sud du périmètre compact ne correspondant à aucun projet sont également supprimées. Elles ne se justifient plus.

Le périmètre compact est par ailleurs adapté à la zone d'équipement public du collège et des équipements sportifs de Perrosalle (construits).

3.6 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 2021 et 2036 est de +2'104 habitants à Collombey-Muraz, +278 à Massongex et +2'676 à Monthey.

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 2021-2036
Collombey-Muraz	Collombey – St-Gingolph	23%
Massongex	Monthey – St-Maurice	17%
Monthey	Monthey – St-Maurice	17%

Tableau 3 : 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 commune 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 (m² / hab+emp)
Collombey-Muraz	Périurbain	Réelle	216
Massongex	Périurbain	Réelle	232
Monthey	Urbain	Médiane	123

Tableau 4: 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 trois communes ne possède un surplus de zones à bâtir dévolues à l'habitat et une régulation de celle-ci n'est donc pas envisagée.

Communes*	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

Tableau 5 : Besoins - surplus de zone à bâtir par commune (VS)

* Seules les parties de communes incluses dans le périmètre de l'agglomération sont considérées

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 ;
- 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 projet d'agglomération de 4^{ième} génération 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. Les différents secteurs sont localisés sur la carte ci-dessous et détaillés dans les fiches de mesures d'urbanisation du volet opérationnel du présent rapport.

	Secteur de densification stratégique (CUS= 1.3-1.0)	Secteur de densification secondaire (CUS= 0.9-0.6)	Accueil théorique d'habitant-emplois dans les secteurs de densification (he)	Habitants déjà présents dans les secteurs de densification (selon chiffre densité du canton)	Surface habitat non-bâti hors secteur de densification (selon chiffre densité du canton)	Accueil réel d'habitant-emploi (he)	Croissance attendue à 15 ans (he)
Collombey-Muraz							
Surface (ha)	2	4.9	**6.9**	3.7	6.8		
Potentiel d'accueil théorique (he)	400	848	**1248**	-172	315	**1391**	**2243**
Monthey							
Surface (ha)	13.6	14.4	**28**	5.2	10.6		
Potentiel d'accueil théorique (he)	2720	1728	**4448**	-419	862	**4891**	**3248**
Massongex							
Surface (ha)	1.1	0	**1.1**	0.2	2.2		
Potentiel d'accueil théorique (he)	220	0	**220**	-9	95	**306**	**260**
Total							
Surface (ha)	**16.7**	**19.3**	**36**	**9.1**	**19.6**		
Potentiel d'accueil théorique (he)	**3340**	**2576**	**5916**	**-600**	**1271**	**6587**	**5751**

Figure 8: Potentiel d'accueil habitants-emplois par commune (VS)

Après analyse du tableau, la commune de Collombey-Muraz ne possède pas une capacité d'accueil suffisante pour absorber la croissance d'habitants-emplois attendue pour 2036. C'est pourquoi une partie de cette croissance est reportée sur la commune de Monthey et doit permettre à la partie valaisanne de l'agglomération d'homogénéiser sa croissance en fonction des opportunités de densification qui s'offrent à elle et aux centralités qui sont vouées à se développer autour des nouvelles interfaces de transports.

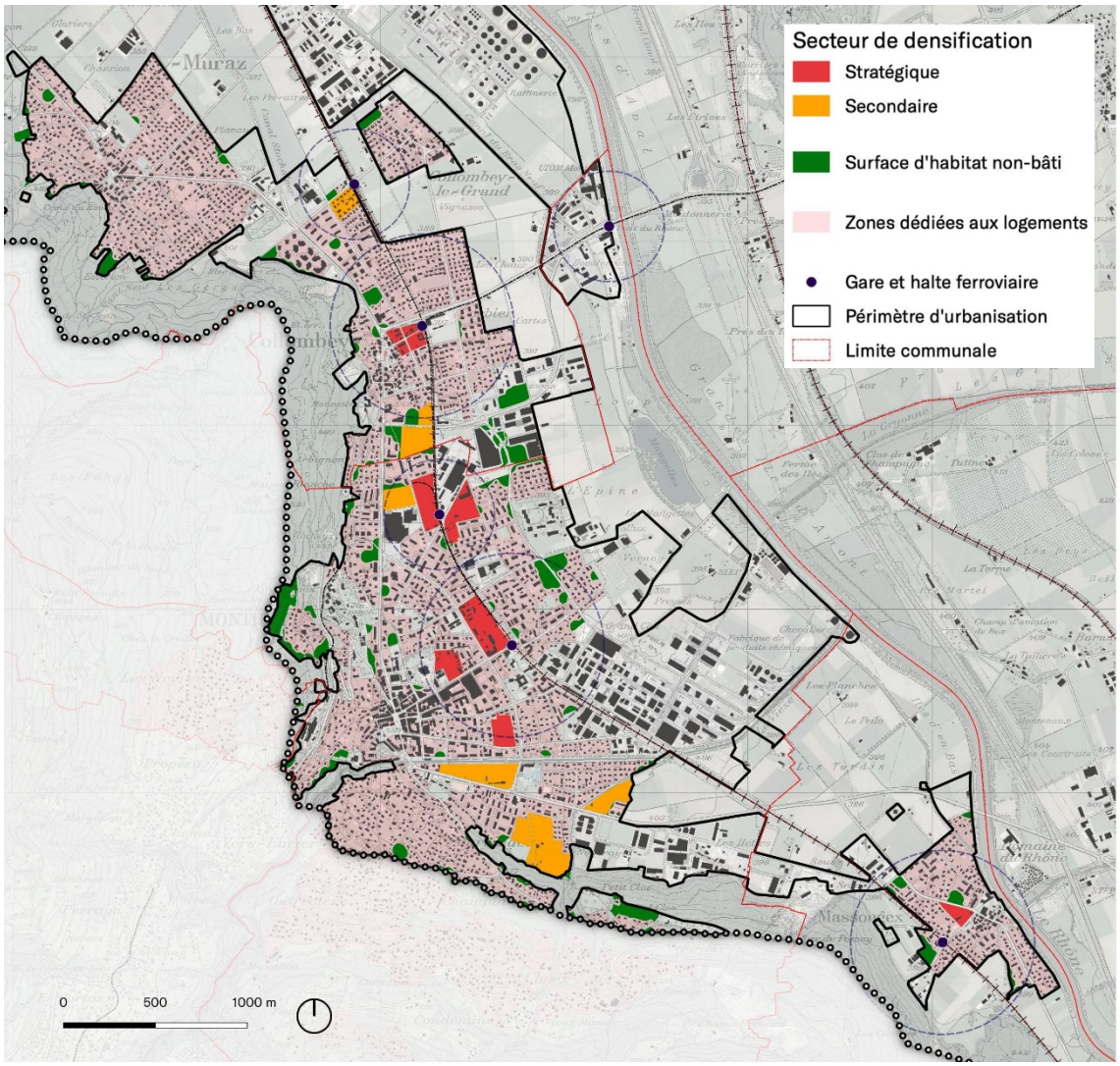


Figure 9: carte des secteurs de densification des communes valaisannes

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. STRATEGIE MOBILITE

Etat des lieux et tendances

Enjeux :

1. 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.
2. Un développement urbain coordonné avec la desserte en transports publics (route et rail) qui monte sérieusement en puissance.
3. Une desserte compétitive des zones d'activités d'une part, et des zones commerciales fortes fréquentation existantes d'autre part.
4. Un trafic TIM maitrisé et une politique de stationnement harmonisée au niveau de l'agglomération.
5. Des traversées de localités pacifiées, favorisant les mobilités alternatives, la qualité urbaine et la nature en ville.
6. Un réseau cyclable pendulaire de qualité, entre les localités, les quartiers et les générateurs.
7. Une amélioration des sites accidentogènes.

VISION

Un ensemble polycentrique de cœurs patrimoniaux et de pôles urbains compacts, connectés par des réseaux TP-MD performants et organisés autour de la plaine du Rhône.

BESOINS D'ACTION

Maîtrise du TIM | Poursuite du développement des TP | Renforcement du réseau MD

Stratégie TIM

Objectifs :

9 - Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

10 - Pacifier les hyper-centres de localité

11 - Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles

12 - Réguler le stationnement de manière coordonnée

Stratégie TP

Objectifs :

13 - Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

14 - Connecter les vallées et territoires voisins

15 - Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération

16 - Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

Stratégie MD

Objectifs :

17 - Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

18 - Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

19 - Favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

CR | TP | TML | ME | MD

GM | GT | VSR | PM

4.1 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. Dans l'agglomération, 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, l'usage de l'autoroute est priorisé étant donné son implantation centrale dans le territoire, le trafic dans les centres est limité et l'offre en stationnement est ajustée avec la desserte en transports publics.

La stratégie sectorielle « Transport individuel motorisé (TIM) » traite de la maîtrise de la mobilité en voitures individuelles et deux-roues motorisés. Dans l'agglomération, 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, l'usage de l'autoroute est priorisé étant donné son implantation centrale dans le territoire, le trafic dans les centres est limité et l'offre en stationnement est ajustée avec la desserte en transports publics.

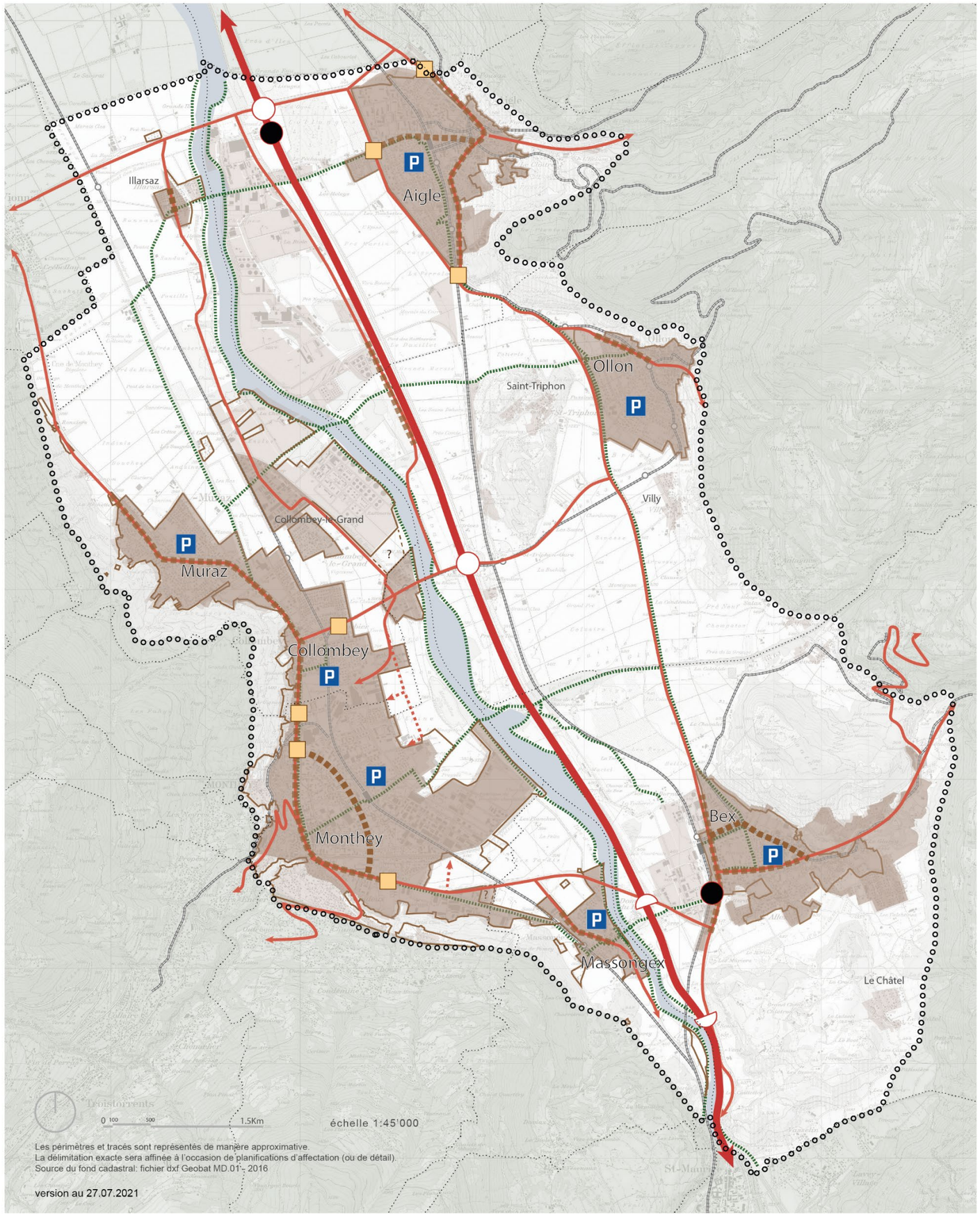
Objectif 9	**Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités**
En général	- En réduisant la part modale TIM pendulaire de 15 points par des alternatives modales efficaces et des mesures contraignantes ; - En limitant l'attractivité du réseau principal urbain pour le transit ; - En renforçant la fonction de l'autoroute pour le transit régional et pas uniquement national ; - En valorisant le réseau routier principal pour les déplacements de/vers les jonctions autoroutières.
<u>Autoroute</u> - En valorisant les trois jonctions autoroutières réparties de manière judicieuse comme portes d'entrées routières vers la desserte « en peigne » ; - En gérant le trafic national et régional de transit et de marchandises par l'autoroute.	
<u>Réseau routier principal</u> - En desservant chaque localité efficacement de/vers l'autoroute, suivant une organisation « en peigne » ; - En garantissant une liaison efficace des zones d'activités de/vers l'autoroute ; - 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) ; - En prenant en compte les préoccupations liées à l'OPB ; - En considérant les contraintes liées aux transports exceptionnels.	
<u>Réseau routier secondaire</u> - En réduisant les possibilités de transit au travers du réseau secondaire (mesures fortes nécessaires).	
<u>Réseau routier interne</u> - 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.).	

Objectif 10	**Pacifier les hyper-centres de localité**
En général	- En aménageant le réseau routier principal pour le rendre moins attractif et limiter les nuisances ; - En priorisant les transports publics et la sécurité des modes doux ; - En apaisant et sécurisant le trafic dans les quartiers et secteurs d'habitation.
<u>Aux entrées de villes</u> - 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).	
<u>Dans les centralités</u> - 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 ; - En satisfaisant les lignes de désir modes doux par et à travers les traversées de localité ; - En modérant, apaisant et sécurisant le trafic.	

Objectif 11	**Apaiser et sécuriser le trafic dans les quartiers et secteurs sensibles**
En général	- En garantissant la sécurité de l'ensemble des usagers en traversée de localité et dans les zones résidentielles ; - En organisant des schémas de circulation évitant les secteurs résidentiels ; - En interdisant le transit de marchandises dans les secteurs résidentiels ; - En sécurisant les points noirs, les sorties d'autoroute et les axes principaux.
<u>Dans les secteurs résidentiels</u> - 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.	
<u>Dans les centralités</u> - En proposant des aménagements piétons systématiques et sécurisés dans les zones urbanisées et d'activités ; - En planifiant des itinéraires cyclables différenciés suivant les caractéristiques routières.	
<u>Hors localité</u> - En planifiant des itinéraires cyclables hors axes à fort trafic et/ou destinés au trafic de marchandises et en sécurisant leurs franchissements pour tous les usagers.	

Objectif 12	**Réguler le stationnement de manière coordonnée**
En général	- En limitant l'offre en stationnement sur voirie, et sur les placettes publiques ; - En imposant un dimensionnement adéquat et volontariste du stationnement dans les lieux d'habitation et de travail ; - En harmonisant les politiques en matière de stationnement et tarification sur l'ensemble de l'agglomération ; - En coordonnant la politique de stationnement de l'agglomération avec le développement du réseau de transports publics et des modes doux ; - 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.
	<u>Dans les politiques de stationnement public</u> - 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) ; - 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 ; - En coordonnant ces politiques aux règlements de constructions pour la gestion du stationnement privé.

	Dans les politiques de stationnement privé - En appliquant des valeurs plus restrictives 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.
	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'usager.



Périmètre de Chablais Agglo
Périmètre compact d'agglomération (VD) et
Périmètre d'urbanisation (VS)
Périmètre communal

Zone à bâtir
Emprise du Rhône aménagé

Interface de transport public majeurs
Chemin de fer
Voies vertes

CHABLAIS AGGLO

Stratégie TIM (transports individuels motorisés)

Objectif 9: Réduire le transit à l'intérieur de l'agglomération et en particulier des centralités

En valorisant le réseau routier principal pour les déplacements en direction des jonctions autoroutières.

- jonction autoroutière
- réseau routier national et cantonal

Objectif 10: Pacifier les hyper-centres de localité

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

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

Objectif 11: 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 12: Réguler le stationnement de manière coordonnée

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

- politiques de stationnement

4.2 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, Léman Express – et régional avec l'AOMC) agit comme armature principale, sur lequel se connecte et complète le réseau de bus d'agglomération. Ainsi, la hiérarchie transports publics s'établit comme suit, selon quatre niveaux (deux ferroviaires, deux routiers par bus) :

- Réseau ferroviaire principal (ligne du Simplon, ligne Sud-Léman, Léman Express).
- Réseau ferroviaire régional de plaine (AOMC, etc.) : cadence 15' en heures de pointe (HP) et 30 en heures creuses (HC).
- 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 en 2019 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 l'extension du réseau à Bex et à Massongex, le renforcement de la desserte des zones d'activités, etc.).

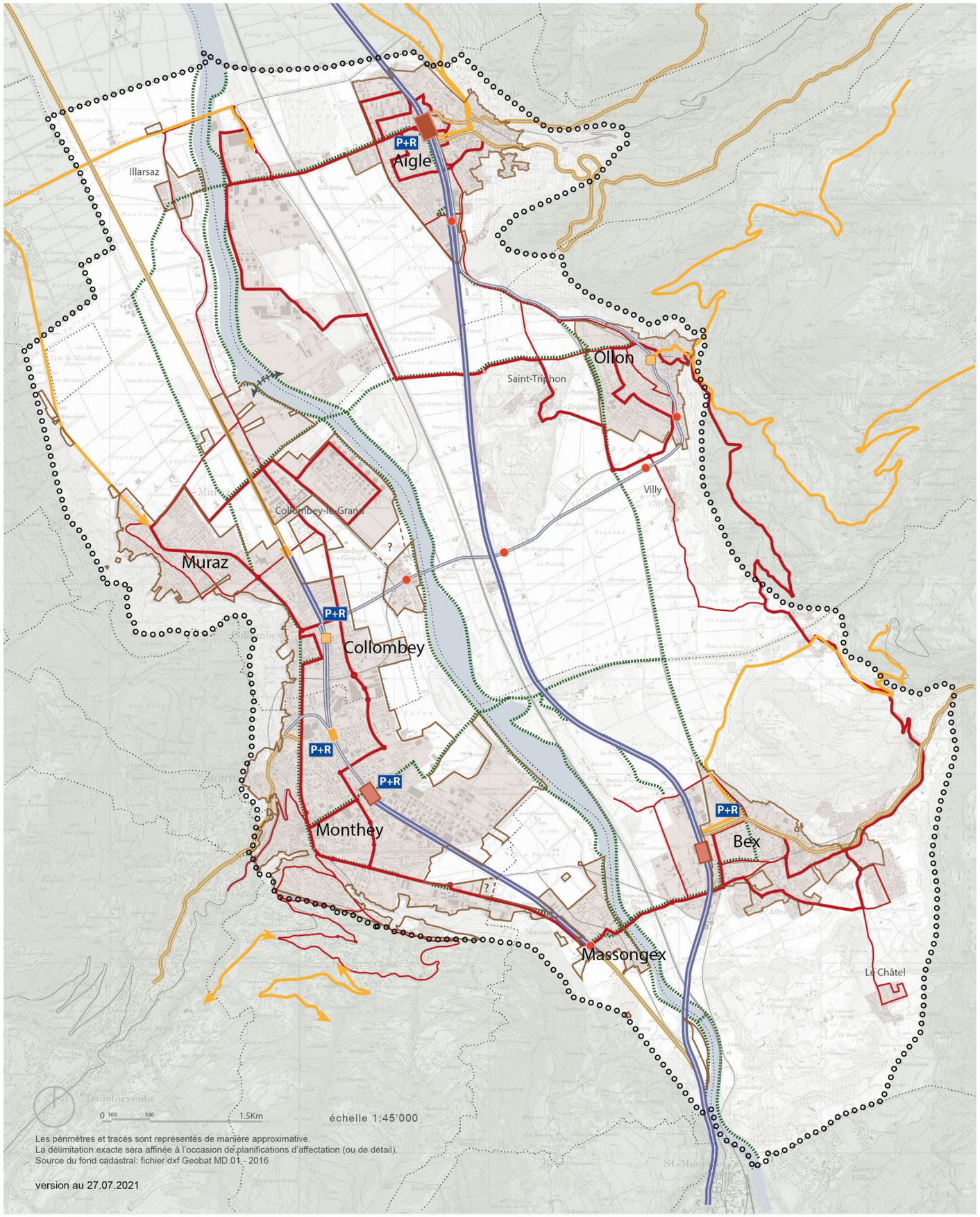
La stratégie intègre également les évolutions programmées de la ligne AOMC.

Objectif 13	**Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération**
En général	- En assurant la connexion de l'agglomération au réseau national ; - En consolidant la gare d'Aigle comme point d'accès principal de l'agglomération au réseau national ; - 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 ; - En accompagnant les projets ferroviaires planifiés (réaménagement de gares, nouvelles haltes ferroviaires, sécurisation de tracés, etc.)
Ligne du Simplon - En renforçant la desserte de l'agglomération par les IR et les RE en gare d'Aigle, porte d'entrée ferroviaire de l'agglomération depuis les régions adjacentes de plaine.	
AOMC - 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.	

Objectif 14	**Connecter les vallées et territoires voisins**
En général	- En poursuivant les coordinations avec les régions voisines ; - En poursuivant les études de projets infrastructurels de connexions ferroviaires ; - En soutenant l'objectif d'une revitalisation de la ligne Sud Léman et d'une connexion ferroviaire avec le Léman Express ; - En densifiant la desserte régionale (ferroviaire et bus), depuis les gares régionales en tenant compte des critères demande/offre ; - En développant et en organisant les dessertes régionales, en complémentarité avec la desserte de l'agglomération et en interconnexion avec les nœuds ferroviaires principaux.

Objectif 15	**Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics sur tout le territoire de l'agglomération**
En général	- En poursuivant la mise en service d'un réseau de bus d'agglomération le plus performant possible ; - En densifiant la desserte régionale (ferroviaire et bus), depuis les gares régionales en tenant compte des critères demande/offre et en garantissant la compétitivité des temps de parcours ; - En assurant la desserte des territoires aujourd'hui insuffisamment desservis.
<u>Bus d'agglomération</u> - En assurant une desserte fréquente et régulière des territoires à forts potentiels (densément construits ou zones d'activités) aujourd'hui insuffisamment desservis ; - En assurant une desserte fréquente et régulière des zones d'activités ; - En assurant des liaisons régulières entre localités et zones d'activités, en complémentarité du réseau ferroviaire ; - En desservant les gares principales, pour la connexion au réseau régional et national ; - En améliorant les franchissements du Rhône pour les bus également.	
<u>Connexions entre les réseaux de transports publics</u> - En assurant des nœuds d'échange efficaces entre les différents réseaux de transport ; - En modifiant le tracé AOMC, avec de nouvelles interfaces d'importance régionale à Monthey et Collombey ; - En renforçant les cadences et en valorisant les nouvelles haltes prévues sur la ligne Régionalps et AOMC ; - En affirmant la fonction de nœud d'interconnexion complémentaire des réseaux ferroviaires et bus des haltes ferroviaires de Collombey et d'Ollon ; - En améliorant et en valorisant la desserte ferroviaire de l'agglomération depuis les autres haltes ferroviaires (existantes, nouvelles ou déplacées) ; - En réduisant les temps de parcours sur le parcours Aigle-Ollon-Collombey-Monthey-Massongex-Bex grâce à une complémentarité optimale des réseaux de transports publics.	

Objectif 16	**Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs**
En général	- En améliorant la qualité de la desserte et des interfaces ; - En créant des dispositifs de priorisation des bus en entrée de ville et sur les axes urbains fortement chargés ; - En améliorant l'équipement des arrêts de transports publics et en les adaptant aux exigences légales ; - En favorisant une adaptabilité rapide et optimale de la desserte des bus d'agglomération aux évolutions de la demande et de l'urbanisation ; - En faisant la promotion des véhicules recourant à d'autres agents énergétiques que les carburants pétroliers ; - En mettant en place une politique tarifaire unifiée et attractive, en cohérence avec les autres politiques de tarification et favorisant l'intermodalité ; - En mettant en œuvre une stratégie de communication et de promotion suivie et concertée.
Aux entrées de villes - En régulant le trafic routier afin de favoriser une circulation fluide des bus à l'intérieur de la ville ; - En créant des dispositifs de priorisation des bus ou de trains régionaux circulant en site banalisé (dans Aigle surtout) au détriment du stationnement notamment.	
Interfaces multimodales entre les réseaux de transports - En aménageant une bonne diffusion piétonne et cyclable dans les quartiers autour des interfaces ; - En proposant des possibilités de stationnement B+R (bike and ride) principalement, P+R ensuite, dans les principaux nœuds de transports publics ; - En mettant en place une réglementation et une tarification du stationnement coordonnée avec celle des P+R.	
Organisation multimodale des circulations - En adoptant sur les réseaux routiers communaux des principes d'aménagement urbain favorables aux bus ; - En favorisant les rabattements 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 ; - En aménageant des interfaces multimodales par l'adaptation des équipements, une optimisation des échanges et un traitement de qualité de l'espace public.	



Périmètre de Chablais Agglo
Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
Périmètre communal

Zone à bâtir
Emprise du Rhône aménagé

Réseau routier principal
Voies vertes

Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 27.07.2021

CHABLAIS AGGLO

Stratégie TP (transports publics)

Objectif 13: Renforcer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

Depuis le réseau ferroviaire national et international (ligne du Simplon) à partir des gares d'Aigle et Monthey

- desserte ferroviaire d'agglomération (réseau ferroviaire principal)
- point d'accès ferroviaire principal
- point d'accès ferroviaire complémentaire
- franchissement multimodal desservant le site d'activités de Collombey-Muraz

Objectif 14: Connecter les vallées et territoires voisins

Depuis le réseau ferroviaire national et international à partir des gares d'Aigle, Bex et Monthey

- desserte ferroviaire régionale
- desserte ferroviaire complémentaire vers les vallées et territoires voisins
- desserte routière (bus) vers les vallées et territoires voisins

Objectif 15: Assurer une desserte complète mais différenciée par les transports publics, sur tout le territoire de l'agglomération

Avec un bus d'agglomération, en lien avec le développement urbain

- desserte routière (bus) principale des périmètres urbains denses
- desserte routière (bus) secondaire régulière entre les localités

Objectif 16: Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

Avec des interfaces articulant les réseaux de transport

- noeud d'échange efficace
- nouvelle halte ferroviaire
- noeud d'interconnexion complémentaire
- autre halte ferroviaire
- P+R - parking d'échange complémentaire

4.3 Mobilité douce (MD)

Besoin d'action : Renforcement du réseau MD

Chablais Agglo doit renforcer le réseau de mobilité douce, destiné aux piétons, aux vélos et aux vélos électriques. Ce renforcement est l'objectif principal du PA4-PDi pour la thématique mobilité 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).

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).

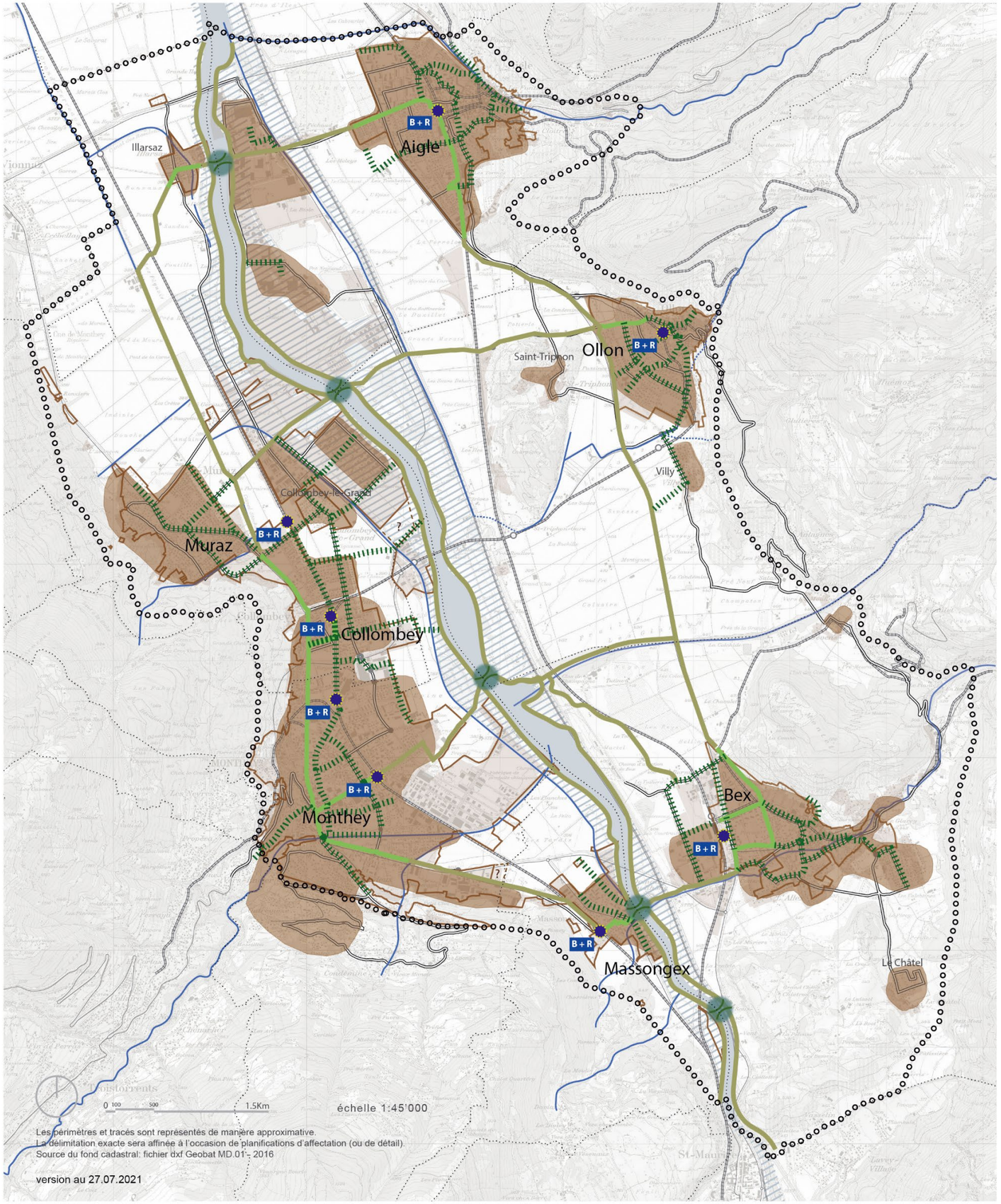
Les réseaux conçus à l'échelle communale dans les schémas directeurs sont coordonnés avec le réseau étayé ci-après.

Objectif 17	**Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible**
En général	- 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 ; - 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 zones d'activités ; - En connectant les réseaux de mobilité douce de part et d'autre du Rhône et en rabattement de/vers ce dernier ; - En promouvant, en communiquant et en accompagnant l'essor du vélo et du vélo électrique ; - En communiquant spécifiquement auprès des entreprises pour encourager le report modal.
<u>Dans les territoires bâtis</u> - En aménageant des voies vertes (itinéraires structurants) sous forme d'allées de mobilité douce arborisées et les plus généreuses possibles et ponctuées d'espaces publics ; - En analysant au cas par cas la question de séparation des flux piétons et vélos ; - En redistribuant les gabarits affectés actuellement au trafic motorisé et au stationnement ; - En assurant la continuité du réseau des voies vertes (itinéraires structurants) ; - En irriguant les centralités par un réseau cyclable principal complémentaire aux voies vertes (itinéraires structurants) ; - En développant une desserte fine complémentaire dans l'ensemble des territoires bâtis.	
<u>Hors localités</u> - En aménageant des voies vertes (itinéraires structurants) sous forme d'allées de mobilité douce arborisées et les plus généreuses possibles ; - 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 ; - 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 ; - 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 délassement.	

Ainsi, les accès MD au Rhône doivent également être améliorés (en étroite coordination avec la 3e correction du Rhône) ; - En créant de nouveaux franchissements sur le Rhône.

Objectif 18	**Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités**
En général	- En irriguant les centralités par un réseau cyclable et piéton principal complémentaire aux voies vertes (itinéraires structurants) ; - En prévoyant des aménagements vélo sur chaussée (hors voies vertes) et séparés au maximum des flux piétons, afin de permettre des déplacements efficaces et sécurisés ; - En déployant un réseau piétonnier complet dans les secteurs urbanisés, chaque rue devant offrir un cheminement sécurisé et hors trafic (zones de rencontre exceptées) ; - En favorisant la perméabilité piétonne dans les quartiers, lors des révisions des planifications.
<u>Itinéraires cyclable principaux</u> - 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 et de loisirs, etc ; - En reliant les générateurs de mobilité et lieux attractifs aux voies vertes (itinéraires structurants).	
<u>Connexions cyclables secondaires</u> - En étendant les zones de cohabitation à vitesse modérée ; - En créant des capillaires permettant de percoler plus finement à travers le tissu urbain et d'assurer les besoins de liaisons locales ; - En offrant des alternatives sécurisées pour les usagers les plus vulnérables.	
<u>Réseau piétonnier dans les secteurs urbanisés et d'activités</u> - En poursuivant l'aménagement systématique de trottoirs aux dimensions confortables ; - En améliorant les accès aux gares et aux arrêts de transports publics ; - En intégrant des servitudes de passage public lors des révisions des plans d'affectation.	

Objectif 19	**Favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics**
En général	- 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 ; - En prenant en compte les besoins des différents usagers cyclistes en termes de durée de stationnement ; - En desservant les gares par le réseau de voies vertes planifié ; - En communiquant de manière commune avec les exploitants des réseaux de transports publics et en proposant des offres tarifaires combinées.
<u>Interfaces de transports</u> - En complétant l'offre de stationnement vélo, en quantité, en qualité et adaptée aux différents usages (vélo-stations, possibilités de recharge, etc.) ; - En améliorant les accès aux gares et aux arrêts de transports publics pour les piétons ; - En proposant un système de vélo en libre-service flexible et adapté au territoire de l'agglomération.	



Périmètre de Chablais Agglo
Périmètre compact d'agglomération (VD) et
Périmètre d'urbanisation (VS)
Périmètre communal

Zone à bâtir
Emprise du Rhône aménagé
Espace paysager lié au Rhône
Réseau hydrologique

Réseau routier principal
Bus d'agglomération
Chemin de fer

CHABLAIS AGGLO

Stratégie MD (mobilité douce)

Objectif 17: Développer un réseau de mobilité douce performant pour la mobilité quotidienne, également adapté à la mobilité de loisirs lorsque possible

En créant un réseau ambitieux de voies vertes hors localité

Liaisons hors localité, vers et le long du Rhône

Voies vertes traversant les localités

Création et amélioration de franchissements du Rhône

Objectif 18: Densifier, qualifier et sécuriser de manière différenciée les infrastructures piétonnes et cyclables intra-localités

En irriguant les centralités par un réseau cyclable et piéton principal complémentaire aux voies vertes

Itinéraires cyclables principaux

Réseau piétonnier

Objectif 19: Favoriser l'intermodalité modes doux - transports publics

Par la mise en place d'infrastructures adaptées

B + R - stationnement vélo aux interfaces de transports.

4.4 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 R : travailler ensemble

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

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 :

- *B.6 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 ;*
- *C.5 Agglomérations ;*
- *D.1 Transports publics ;*
- *D.2 Interfaces d'échanges modaux ;*
- *D.4 Réseaux routiers ;*
- *D.5 Mobilité douce quotidienne ;*
- *E.3 Approvisionnement énergétique ;*
- *Elle devra également être coordonnée avec le plan sectoriel de mobilité douce quotidienne prochainement développé par le Canton du Valais.*

5 STRATEGIE PAYSAGE, NATURE ET ENVIRONNEMENT

Etat des lieux et tendances

Enjeux :

1. Des interventions respectant la structure paysagère.
2. Un espace agricole productif au cœur de l'agglomération.
3. Une qualité de l'environnement contribuant à la qualité de vie dans l'agglomération et respectueuse de la santé des habitants
4. Une nature conservée et restaurée dans tous les territoires de l'agglomération
5. Des espaces bâtis protégés contre les dangers naturels.
6. Une alimentation énergétique à partir des ressources renouvelables.
7. Des espaces bâtis et une gestion globale du paysage atténuant les effets du réchauffement climatique.
8. Réduction des gaz à effets de serre.

VISION

Un ensemble polycentrique de cœurs patrimoniaux et de pôles urbains compacts, connectés par des réseaux TP-MD performants et organisés autour de la plaine du Rhône.

BESOINS D'ACTION

Intégration paysagère
Préservation des espaces naturels

Amélioration de l'environnement urbain

Transition énergétique

Stratégie Paysage et biodiversité

Objectifs :

20 - Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement

21 - Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

22 - Protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

23 - Renforcer l'intégration de l'agriculture dans l'agglomération

- R3
- EAU
- REC
- FOR
- AGR
- NAT

Stratégie Environnement

Objectifs :

25 - Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores

26 - Protéger contre les dangers naturels

27 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre

28 - Lutter contre les îlots de chaleur urbains

- ENV
- CLIM

Stratégie Energie

Objectifs :

29 - Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

30 - Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

- ENE

5.1 Paysage, nature et agriculture

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 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'armature du réseau écologique, en particulier le long des cours d'eau et entre les biotopes résiduels.

Objectif 20	**Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les interventions d'aménagement**
En général	- En fondant l'identité de l'agglomération sur le socle topographique et paysager de la plaine du Chablais ; - En renforçant la charpente paysagère constituée par le réseau hydrographique, au travers de renaturations ; - En traitant les quatre unités paysagères fondamentales de manière différenciée et selon leur logique structurelle propre ; - En intégrant des milieux naturels à usage mixte au cœur du milieu bâti, mettant les habitants en contact avec la nature dans leurs activités de mobilité douce, de délassement et de découverte ; - En renforçant la trame des allées et îlots de verdure dans l'ensemble des milieux bâtis ; - En renforçant et préservant les corridors biologiques et axes de déplacement de la faune ; - En aménageant les voies vertes comme contribution à l'armature paysagère et élément de structuration (arborisation) ; - 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.
<u>Dans l'unité paysagère du Rhône</u> - En utilisant le Rhône et ses milieux humides comme la colonne vertébrale paysagère de la plaine ; - En renforçant la continuité longitudinale de l'espace lié au Rhône, en adéquation avec sa 3e correction ; - En intégrant les enjeux paysagers dans les projets liés à la 3e correction du Rhône, pour réduire au maximum les impacts à court terme et accroître la qualité à long terme ; - En protégeant les marqueurs paysagers comme les forêts alluviales, canaux et plans d'eau ; - 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.	
<u>Dans l'unité paysagère de la plaine ouverte</u> - En préservant le paysage ouvert de la plaine, dominé par l'exploitation agricole ; - En assurant la continuité longitudinale de l'espace ouvert et en évitant le mitage ; - En dézonant en priorité des parcelles favorables à l'agriculture (SDA) et aux milieux naturels ; - En inscrivant les constructions et aménagements dans une logique orthogonale ; - En protégeant la plaine contre les dangers naturels au travers de la sécurisation des cours d'eau en leur donnant plus d'espace ;	

- En conservant et en renforçant les boisements, cordons boisés et canaux structurant le paysage ; - En assurant des liaisons paysagères et biologiques entre le Rhône et les coteaux au travers de la plaine agricole et des zones bâties ; - 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.
Dans l'unité paysagère des cônes alluviaux - En inscrivant les interventions dans la logique radiale (urbanisation, réseau viaire, végétation) ; - 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.
Dans l'unité paysagère des coteaux et collines - En limitant strictement les constructions et aménagements afin de maintenir des brèches entre les polarités urbanisées ; - En favorisant un paysage en mosaïque composé de forêts, vignes, prairies extensives et de formations géologiques et géomorphologiques.

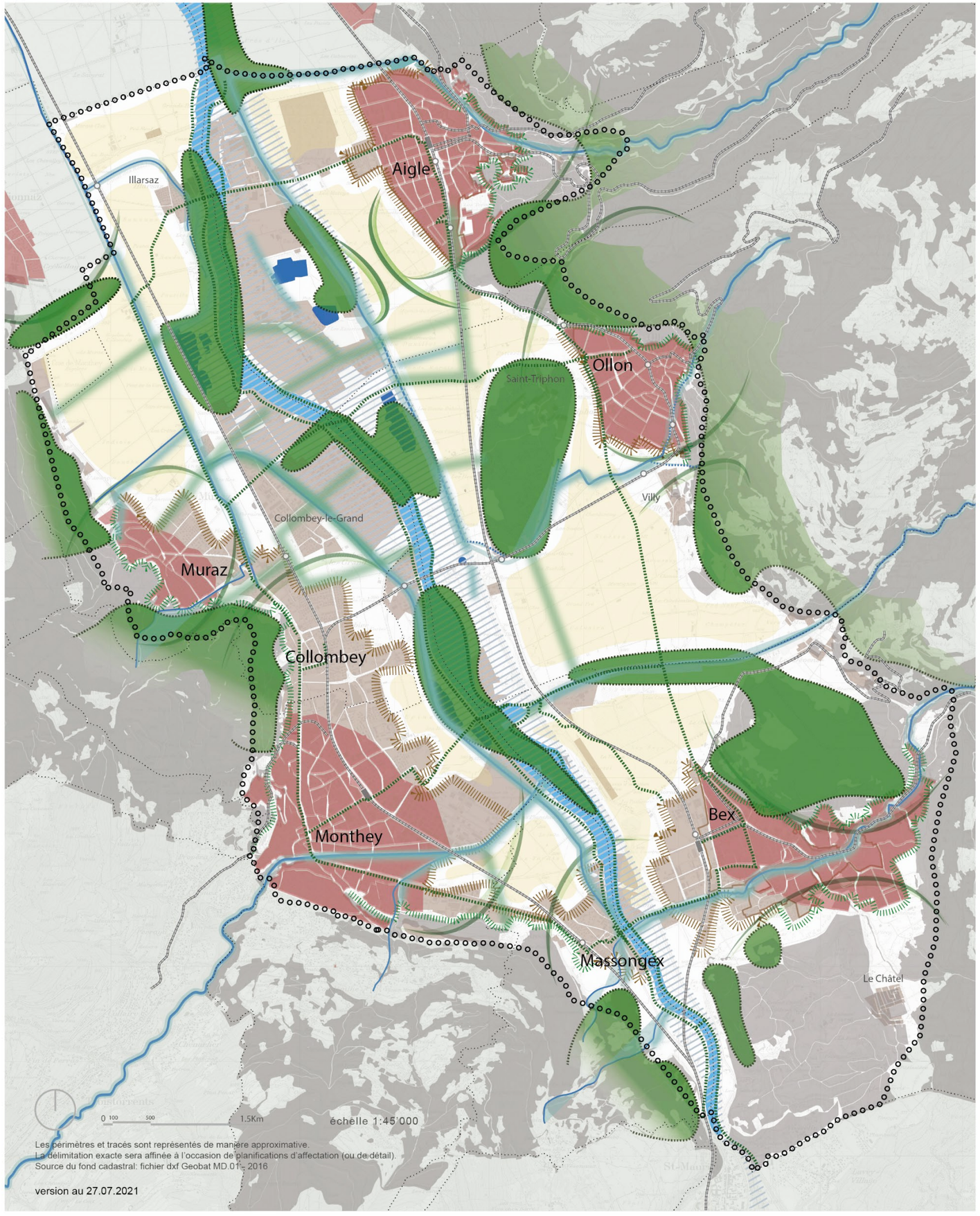
Objectif 21	**Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels**
En général	- En requalifiant les franges urbaines à la périphérie du milieu bâti et des espaces industriels par des aménagements paysagers ; - En renforçant l'arborisation dans les franges ; - En limitant au strict minimum utile les éclairages pour réduire la pollution lumineuse ; - En réduisant les surfaces imperméables.
Dans l'unité paysagère des coteaux et collines - En conservant l'espace de transition entre plaine et coteaux libre de construction ; - 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. ; - En réservant et en restaurant les connexions biologiques nécessaires entre le coteau et la plaine.	
Dans l'unité paysagère de la plaine ouverte - En marquant une transition claire entre zone à bâtir et plaine agricole ; - En maintenant les ouvertures sur le paysage agricole ; - 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) ; - 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 ; - 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.	

Objectif 22	**Protéger et restaurer les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons**
En général	- En préservant et renforçant les interconnexions paysagères et biologiques longitudinales et surtout transversales, en particulier celles liées au réseau hydrographique ; - 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 ; - En définissant des mesures de gestion appropriées sur le long terme pour les biotopes particuliers et les milieux naturels de valeur ; - En préservant les zones nodales naturelles de la fragmentation et des dérangements humains par une limitation des axes de pénétration ; - En renaturant et en donnant une largeur suffisante au cours d'eau, canaux et milieux riverains, tout en les sécurisant ; - En renforçant la qualité des rejets aux eaux claires pour accentuer la protection des eaux de surface ;

	- En définissant et en respectant l'espace réservé aux eaux des canaux et des cours d'eau ; - 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 écologique pour les animaux nocturnes). Cela réduit également la consommation d'énergie (voir objectif 29) ; - En luttant de façon coordonnée contre les espèces exotiques envahissantes (faune et flore) ; - En laissant la dynamique naturelle s'installer dans les forêts sur les secteurs qui s'y prêtent (réserves forestières, îlots de sénescence).
Dans le milieu bâti - En créant des espaces de qualité et des structures pour la biodiversité en ville ; - 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 ; - En intégrant des espaces naturels dans les planifications des zones d'activités ; - En renaturant et en donnant une largeur suffisante au cours d'eau, canaux et milieux riverains, tout en les sécurisant ; - 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).	
Dans l'unité paysagère de l'espace du Rhône - En assurant la présence de milieux aquatiques et riverains de qualité ; - En améliorant les possibilités de passage des animaux d'une berge à l'autre du Rhône (en coordination avec la 3e correction du Rhône) ; - En favorisant un aménagement respectueux des anciens bras du Rhône et assurant la continuité des éléments arborisés sur leurs parcours ; - 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 ; - En liant fonctionnellement le réseau hydrographique aux milieux riverains ; - En assurant la fonction de liaison écologique des principaux canaux et en renaturant les cours d'eau latéraux et les canaux.	
Dans l'unité paysagère de la plaine ouverte - En favorisant les berges en pente douce avec milieux agricoles extensifs, jusqu'au bord de l'eau lorsque des renaturations ne sont pas possibles ; - En favorisant les milieux agricoles extensifs contribuant à l'armature du réseau écologique pour valoriser le potentiel écologique ; - En assurant et restaurant les liaisons biologiques entre le Rhône et les coteaux au travers de la plaine agricole, longitudinales et surtout transversales ; - En assurant la fonction de liaison écologique des principaux canaux et en renaturant les cours d'eau latéraux et les canaux.	
Dans l'unité paysagère des cônes alluviaux - En protégeant et restaurant les valeurs naturelles résiduelles liées à l'agriculture extensive, en particulier haies, bosquets, tas d'épierrages et arbres haute-tige ; - En renforçant et restaurant les connexions biologiques.	
Dans l'unité paysagère des coteaux et collines - En protégeant et restaurant les valeurs naturelles restantes ; - En protégeant les valeurs naturelles liées à l'agriculture extensive, en particulier haies, bosquets, tas d'épierrages, arbres haute-tige ; - En recréant des structures favorables à la biodiversité ; - En renforçant et restaurant les connexions biologiques.	

Objectif 23	**Renforcer l'intégration de l'agriculture dans l'agglomération**
En général	- En reconnaissant la plaine agricole comme une espace paysager ouvert de qualité ; - En limitant l'extension des constructions agricoles au cœur de la plaine agricole ; - En modernisant les des infrastructures agricoles selon une vision générale de cohabitation, de multifonctionnalité des équipements, de préservation du cadre paysager et naturel ; - En renforçant les valeurs naturelles et paysagères liées à l'activité agricole ; - En étendant la mise en œuvre des réseaux agricoles écologiques (OQE) et paysagers (CQP) ; - En encourageant la réduction des intrants par rapport à la protection des eaux et de l'environnement ; - En intégrant l'agriculture de proximité dans les circuits courts de l'agglomération, en particulier ceux issus de l'agriculture biologique ; - En assurant les surfaces nécessaires à l'agriculture, de manière à garantir au taux élevé d'auto-approvisionnement ; - En gagnant de nouvelles surfaces agricoles afin de compenser les pertes liées aux autres utilisations, indépendamment des SDA ; - En résolvant les problèmes de conflits d'usages sur l'ensemble de la zone agricole.

Objectif 24	**Préserver les surfaces d'assolement**
En général	- En préservant la qualité des surfaces d'assolement et en les réhabilitant lorsque les sols sont dégradés ; - En favorisant une agriculture dite « de conservation », notamment fondée sur la séquestration du carbone organique dans les sols ; - 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 ; - En préservant les surfaces inventoriées, tout en admettant leur utilisation pour répondre à des objectifs importants qui ne peuvent pas être atteints sans y recourir, après une pesée des intérêts en présence et selon l'art. 30 al. 1bis OAT. En particulier la sécurisation ou la renaturation des cours d'eau, la réalisation d'itinéraires de mobilité douce, le renforcement du réseau écologique et paysager ou l'extension d'équipements publics et d'industries existantes.



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 – 2016

version au 27.07.2021

Périmètre de Chablais Agglo
Périmètre communal

Interface de transport public majeure
Chemin de fer
Voies vertes

CHABLAIS AGGLO

Stratégie paysage, nature et agriculture

Objectif 20: Respecter les structures et caractéristiques des unités paysagères dans les aménagements

- unité du Rhône réaménagé
- espace paysager lié au Rhône
- unité paysagère de la plaine ouverte
- unité paysagère des cônes alluviaux
- unité paysagère des coteaux et collines

Objectif 21: Traiter les franges urbaines pour assurer une transition qualifiée entre les quartiers urbanisés et les espaces agricoles et naturels

- pieds de coteaux
- franges urbaines
- coupes paysagères

Objectif 22 : Protéger les valeurs naturelles et renforcer leurs liaisons

- territoire d'intérêt biologique prioritaire (TIBP) à conserver / à renforcer
- liaison biologique renforcée
- réseau hydrologique
- cours d'eau renaturé

Objectif 23: Renforcer l'intégration de l'agriculture dans l'agglomération

Objectif 24: Préserver les surfaces d'assolement

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.

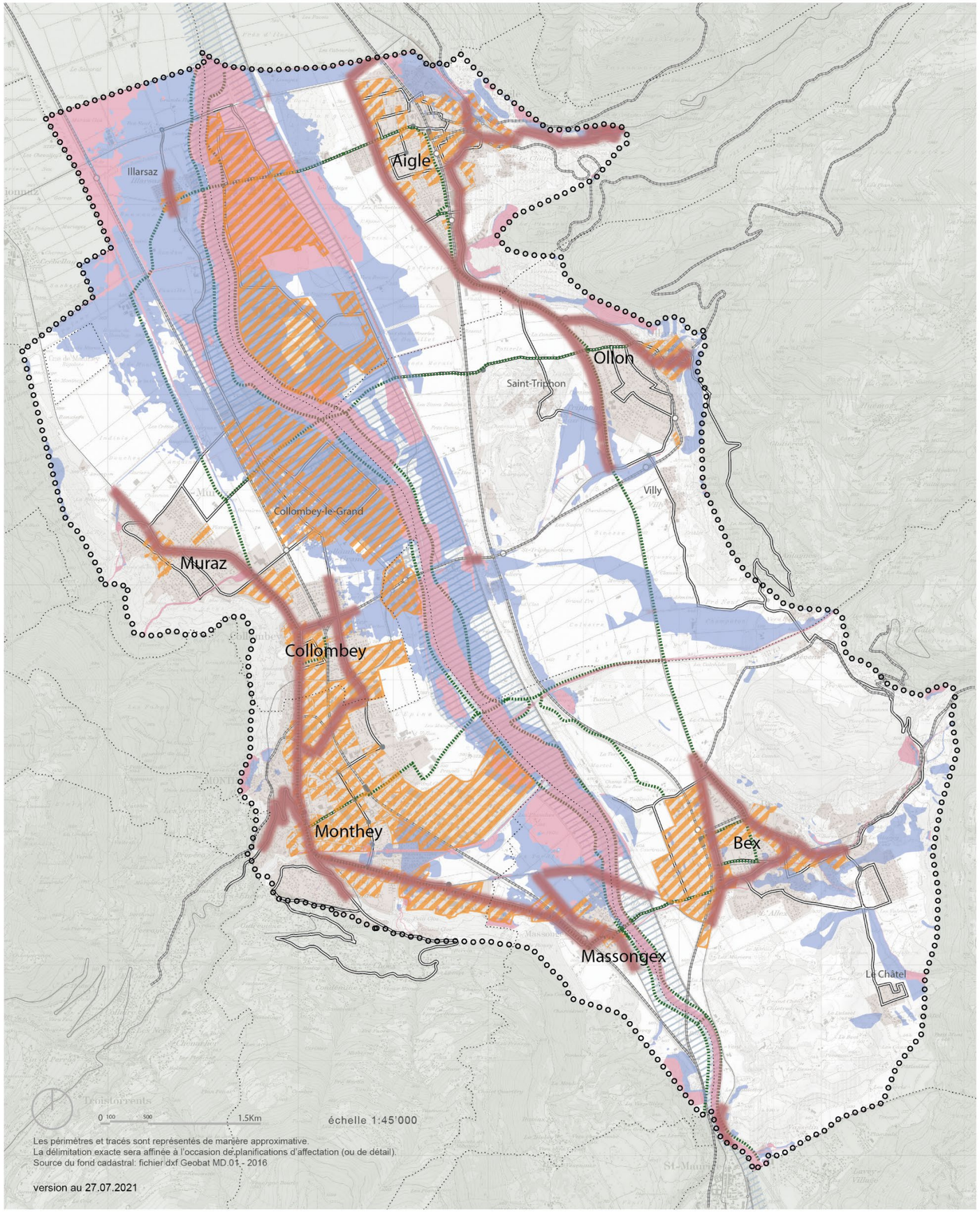
Objectif 25	**Réduire les nuisances sur l'environnement urbain, en particulier les émissions sonores**
En général	- En réduisant les charges de trafic individuel motorisé dans l'agglomération, en particulier dans les espaces résidentiels ; - En excluant les nouveaux logements dans les secteurs exposés à de fortes nuisances ; - En intégrant des mesures de réduction des émissions sonores à tous les projets d'infrastructures liées à la mobilité et à tous les projets d'urbanisation ; - En établissant des principes de coordination pour une gestion durables des ressources naturelles, des déchets, des matériaux recyclables et de l'environnement ; - En limitant les impacts des activités sur l'environnement ; - En diminuant la pollution de l'air induite par la consommation d'énergie ; - En développant une gestion durable des ressources à l'échelle régionale, avec une optimisation des flux et processus ; - 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 ; - En assainissant les sites pollués, en particulier dans les espaces bâtis ; - En améliorant le traitement des eaux usées par la mise en place de STEP régionales efficientes et traitant également les micropolluants ; - En respectant les contraintes liées à la protection des eaux souterraines dans tout projet d'aménagement ; - En intégrant les contraintes liées aux sites soumis à l'OPAM à tout projet d'aménagement ; - En exigeant des principes de gestion des eaux pluviales dans le cadre des projets d'infrastructures liées à la mobilité ; - En limitant au strict minimum utile les éclairages pour réduire la pollution lumineuse ; - En appliquant une gestion intégrée des eaux dans les milieux bâtis ; - En améliorant la qualité des eaux rejetées par la modernisation des STEP, en particulier avec la réalisation du projet FuturoSTEP ; - 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 ; - 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) ;

	- En anticipant les impacts que pourrait occasionner la 3e correction du Rhône sur les niveaux de la nappe phréatique de la plaine.

Objectif 26	**Protéger contre les dangers naturels**
En général	- 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) ; - 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 ; - En donnant et en respectant l'espace réservé aux cours d'eau, canaux et milieux riverains, limitant les risques de débordement ; - En intégrant les dangers liés au ruissellement.

Objectif 27	**Réduire les émissions de gaz à effet de serre**
En général	- En réduisant les charges de trafic individuel motorisé dans l'agglomération, au profit des transports publics et de la mobilité douce ; - 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 ; - En encourageant l'assainissement énergétique des bâtiments et les processus d'écologie industrielle ; - En encourageant la substitution du recours aux énergies fossiles par le recours aux énergies indigènes et renouvelables ainsi qu'aux rejets de chaleur.

Objectif 28	**Lutter contre les îlots de chaleur urbains**
En général	- En favorisant les corridors de ventilation à travers la ville ; - En aménageant des espaces de verdure perméables dans les cours, les jardins, les espaces interstitiels ; - En renforçant massivement l'arborisation indigène dans l'ensemble de l'espace urbain ; - En réduisant les surfaces imperméables (asphalte) au strict minimum ; - En végétalisant les toitures plates et en fixant de manière réglementaire la nécessité des toitures plates végétalisées pour les nouvelles constructions et rénovations ; - En réduisant les surfaces imperméabilisées au profit de la mise place d'un sol de qualité ; - En utilisant des matériaux de construction adaptés ; - En créant des plans d'eau et fontaines dans les centres ; - En donnant une largeur suffisante au cours d'eau, canaux et milieux riverains, tout en les sécurisant ; - En ombrageant les espaces verts, parcs urbains et voies vertes de mobilité douce.



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 27.07.2021

- Périmètre de Chablais Agglo)
- Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Emprise du Rhône réaménagé
- Espace paysager lié au Rhône
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Bus d'agglomération
- Chemin de fer
- Voies vertes

CHABLAIS AGGLO

Stratégie Environnement

Objectif 25: Réduire les nuisances sur l'environnement en particulier sonores

En réduisant les charges de trafic individuel motorisé dans l'agglomération, en particulier dans les espaces résidentiels.

Objectif 26: Protéger contre les dangers naturels

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.

- secteur avec danger naturel élevé (sans prise en compte des nouveaux aménagements)
- secteur avec danger naturel moyen (sans prise en compte des nouveaux aménagements)

Objectif 27: Réduire les émissions de gaz à effet de serre

En réduisant les charges de trafic individuel motorisé dans l'agglomération,au profit des transports publics et de la mobilité douce.

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.

En encourageant l'assainissement énergétique des bâtiments et les processus d'écologie industrielle.

Objectif 28: Lutter contre les îlots de chaleur urbains

- secteur prioritaire pour la lutte contre les ilôts de chaleur urbains (densité moyenne et élevée et zones d'activités)

NB: l'objectif 27 s'applique à l'ensemble de l'agglomération, sur des thématiques transversales, c'est pourquoi il n'est pas spatialisé.

5.3 Energie

Besoin d'action : Transition énergétique

La stratégie sectorielle « énergie » correspond 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, et des énergies renouvelables, alors qu'ils sont aujourd'hui en grande majorité couverts par les énergies fossiles et l'électrique direct. Cette transition 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[9] 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.

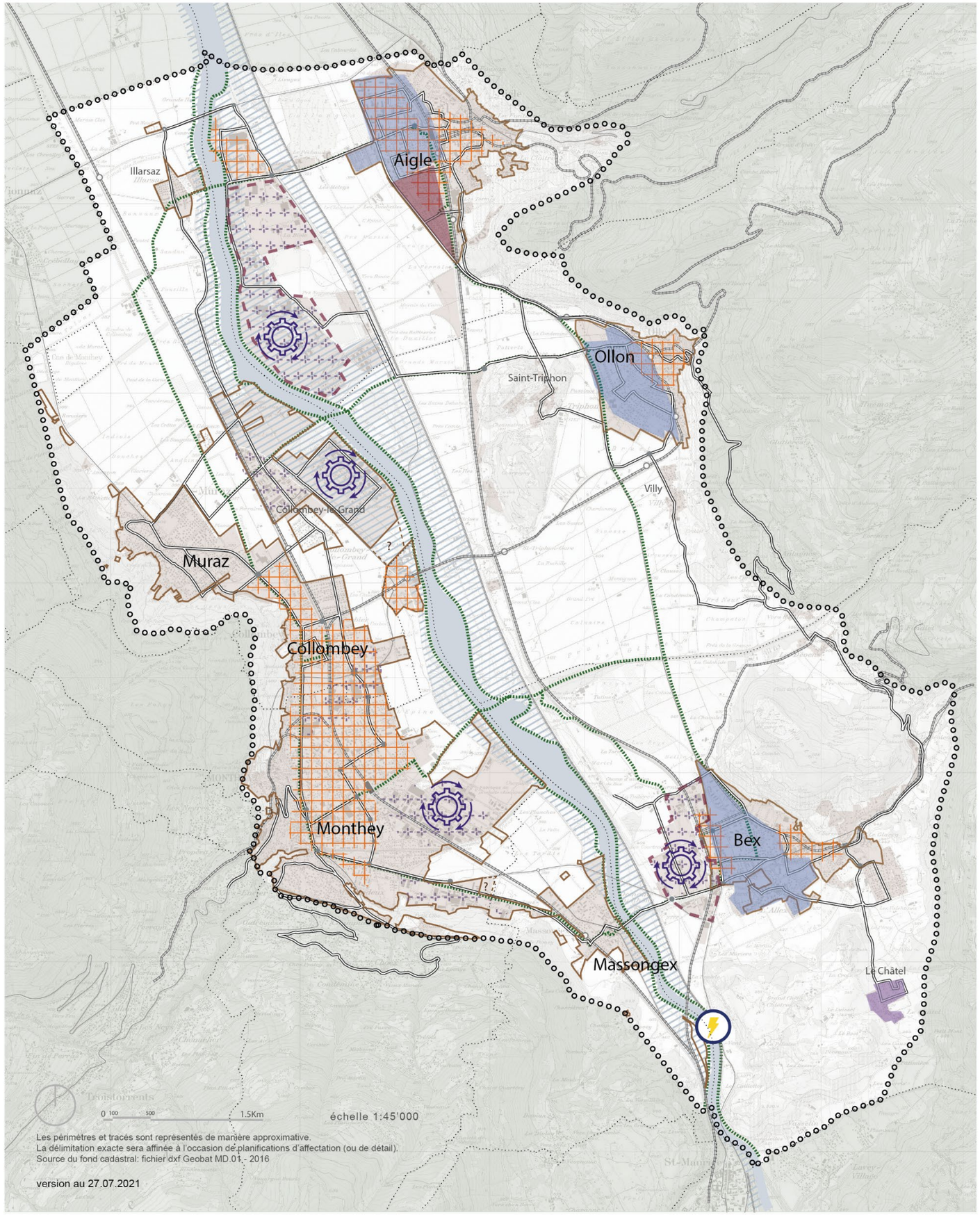
Du fait de la quantité d'énergie consommée (important site chimique à Monthey en particulier) et des potentialités, le traitement de l'aspect énergie au niveau de Chablais Agglo est un enjeu majeur. Il est à considérer surtout comme une opportunité, permettant d'augmenter en même temps la diversité du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

Objectif 29	**Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique**
En général	- 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 ; - En abandonnant les chauffages à mazout, gaz naturel et électrique direct ; - En imposant des chauffages durables pour les nouvelles constructions et lors de rénovations ; - En soutenant l'optimisation du réglage des installations existantes ; - En déployant des installations de production électrique renouvelables comme le MBR ou le photovoltaïque tant chez les privés que sur les surfaces industrielles ; - En réduisant les charges de trafic individuel motorisé dans l'agglomération, au profit des transports publics et des modes doux ; - En soutenant les vélos électriques et l'électromobilité en général ; - 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 ; - En renforçant la communication, notamment autour des actions de la Confédération et des cantons en faveur de la transition énergétique.
Périmètres à faible ou moyenne densité de besoins en chaleur - En précisant par secteur les ressources énergétiques préconisées pour couvrir les besoins thermiques.	
Périmètres à haute densité de besoins en chaleur	

[9] Massongex-Bex-Rhône

- En développant le chauffage à distance alimenté par des énergies renouvelables (prioritairement des rejets de chaleur (principalement les rejets de la SATOM), sinon par de la géothermie profonde, du bois ou la nappe phréatique) dans les périmètres à forte densité de besoin en chaleur ; - En réduisant au maximum la part du gaz naturel dans l'alimentation du chauffage à distance ; - En imposant le raccordement au chauffage à distance au travers des règlements communaux ou des plans d'affectation.
Pour les immeubles d'habitation, les EMS, les bâtiments de services - En informant et facilitant la mise en œuvre d'installations solaires thermiques pour la production d'eau chaude sanitaire. - En revalorisant les excédents estivaux au travers du réseau de chauffage à distance, dans les cas où ce dernier n'est pas déjà approvisionné par des rejets de chaleur.

Objectif 30	**Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement**
En général	- 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 ; - En valorisant des rejets de chaleur, qui seront utiles pour les autres ; - En identifiant les besoins et rejets de chaleur de chaque entité industrielle, en vue de collaborations et de valorisation optimisée ; - En soutenant une optimisation des processus industriels ; - En développant l'écologie industrielle entre les sites industriels de l'agglomération ; - En coordonnant et facilitant le déploiement de surfaces photovoltaïque sur les toits industriels, en association avec les distributeurs d'électricité.



Les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative.
La délimitation exacte sera affinée à l'occasion de planifications d'affectation (ou de détail).
Source du fond cadastral: fichier dxf Geobat MD.01 - 2016

version au 27.07.2021

- Périmètre de Chablais Agglo
- Périmètre compact d'agglomération (VD) et Périmètre d'urbanisation (VS)
- Périmètre communal
- Zone à bâtir
- Emprise du Rhône aménagé
- Espace paysager lié au Rhône
- Interface de transport public majeure
- Réseau routier principal
- Bus d'agglomération
- Chemin de fer
- Voies vertes

CHABLAIS AGGLO

Stratégie Energie

Objectif 29: Réaliser une transition vers les énergies renouvelables et limiter la consommation énergétique

- secteur de raccordement au chauffage à distance
- panneaux photovoltaiques privilégiés sur les sites industriels
- potentiel pour la géothermie sol - eau (profondeur < 150m)
- potentiel pour la géothermie air - eau
- potentiel pour la géothermie eau-eau
- potentiel pour la géothermie eau - eau (selon avis hydro-géologique)
- projet hydroélectrique Massongex-Bex-Rhône (MBR)

Objectif 30: Favoriser les processus industriels optimisés énergétiquement

- site prioritaire pour l'écologie indutrielle

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 incommodantes, 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 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.*

6 TABLEAU DES MESURES



6.1 Mesures d'urbanisation

Urbanisation de qualité et cadre de vie

EPQ_	Espace public de qualité	Toutes	**A**
AVP	Avenue verte partagée	Aigle, Bex, Monthey, Collombey-Muraz	**A**
PP	Préservation du patrimoine bâti	Toutes	**A**

Pôles mixtes de développement stratégiques

PUM.1	Pôle urbain mixte « Novassalles »	Aigle	**A**
PUM.2	Pôle urbain mixte « Landi »	Aigle	**B**
PUM.6	Pôle urbain mixte « Ollon Gare»	Ollon	**B**
PUM.7	Pôle urbain mixte « Bex Gare»	Bex	**A**
PUM.8	Pôle urbain mixte «Vers le Nant de Choëx»	Monthey	**A**
PUM.9	Pôle urbain mixte « Semilles »	Monthey	**A**
PUM.10	Pôle urbain mixte « Les Dailles Ouest »	Monthey	**B**
PUM.11	Pôle urbain mixte «Les Dailles Sud»	Monthey	**A**
PUM.13	Pôle urbain mixte «Les Goilles»	Monthey	**A**
PUM.14	Pôle urbain mixte « Gare de Monthey »	Monthey	**A**
PUM.15	Pôle urbain mixte « Plantaud »	Monthey	**A**
PUM.16	Pôle urbain mixte « Avenue de la Gare nord »	Monthey	**B**
PUM.17	Pôle urbain mixte « Au-delà du Pont »	Monthey	**C**
PUM.18	Pôle urbain mixte «Halte de Collombey Le Grand»	Collombey-Muraz	**B**
PUM.19	Pôle urbain mixte «Gare de Collombey»	Collombey-Muraz	**B**
PUM.20	Pôle urbain mixte «Les Vergers Est»	Collombey-Muraz	**A**
PUM.21	Pôle urbain mixte « Massongex »	Massongex	**A**

Mobilisation foncière et densification douce

MRF	Mobilisation des réserves foncières	Toutes	**A**
DD.1	Secteur de densification douce « Pré-Yonnet »	Aigle	**A**
DD.2	Secteur de densification douce « Les Pommiers »	Aigle	**A**
DD.3	Secteur de densification douce « Les Vergers »	Aigle	**A**
DD.4	Secteur de densification douce « Rue des Merisiers »	Collombey-Muraz, Monthey	**B**
DD.5	Densification douce « Clos-Novex »	Collombey-Muraz	**B**

Mesures de maîtrise de l'urbanisation

MU	Maîtrise de l'urbanisation	Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey	**A**

Pôle d'équipement public

PEP.1	Pôle d'équipement public «Gymnase du Chablais»	Aigle	**A**
PEP.2	Pôle d'équipement public « Zone sportive de Verney – Pré Perna – Pré d'Île»	Monthey	**B**

Pôles d'activités

PAI.1	Pôle d'activité - Aigle	Aigle	**B**
PAI.2	Pôle d'activité - Bex	Bex	**B**
PAI.3	Pôle d'activité – Collombey-Muraz (1/2)	Collombey-Muraz	**A définir**
PAI..4	Pôle d'activité – Collombey-Muraz (2/2)	Collombey-Muraz	**A définir**
PAI. 5	Pôle d'activité – Monthey	Monthey	**B**
PAI. 6	Sites d'activités régionaux	Toutes	**B**
PAI.7	Sites d'activités locaux	Toutes	**B**
PAI.8	Système de gestion des zones d'activités	Toutes	**A**

6.2 Mesures mobilité

Mesures de rang supérieur

Ms.1	Nouveau tracé de la ligne ferroviaire AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz	Collombey-Muraz / Monthey	**A**
Ms.2	Augmentation des cadences de la ligne ferroviaire AOMC entre Aigle et Monthey	Aigle / Collombey-Muraz / Monthey / Ollon	**A**
Ms.3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF	Aigle / Bex/ Collombey-Muraz / Massongex / Monthey	**A/B**
Ms.4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)	Aigle / Bex / Monthey / Ollon	**B/C**
Ms.5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	Monthey	**A**
Ms.7	Halte CFF Les Perraires	Collombey-Muraz	**A**

Capacité des routes

CR.1	Nouveau barreau routier sous les voies CFF à Monthey	Monthey	A

Gestion de la mobilité

GM.1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	Toutes	**AvE10**
GM.2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	Toutes	**AvE**
GM.3	Politiques de stationnement communales / d'agglomération	Toutes	**AvE**
GM.4	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat	Toutes	**AvE**
GM.5	Intégration tarifaire des transports publics	Toutes	**AvE**
GM.6	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés	Toutes	**AvE**
GM.7	Communication et promotion d'agglomération en faveur du vélo	Toutes	**AvE**

Gestion du trafic - paquet de mesures horizon A

P.GT.A.1	Régulation du trafic carrefour du Pautex à Aigle	Aigle	**A**
P.GT.A.2	Régulation du trafic carrefour du Montagnier à Collombey	Collombey-Muraz	**A**
P.GT.A.3	Régulation du trafic RC302/RC112 à Monthey	Monthey	**A**
P.GT.A.4	Régulation du trafic RC302/Europe à Monthey	Monthey	**A**
P.GT.A.5	Régulation du trafic RC301/RC302 à Collombey	Collombey-Muraz	**A**
P.GT.A.6	Régulation du trafic Simplon/Europe à Monthey	Monthey	**A**

Valorisation / sécurité de l'espace routier - mesures individuelles

VSR.1	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	Collombey-Muraz / Monthey	**A**
VSR.2	Réaménagement de la RC302 entre Muraz et Collombey	Collombey-Muraz	**C**

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

P.VSR.A.1	Requalification de la route de Lausanne à Aigle	Aigle	**A**
P.VSR.A.2	Zone piétonne et réaménagement de la rue Monthéolo à Monthey	Monthey	**A**
P.VSR.A.3	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon	Ollon	**A**
P.VSR.A.4	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon	Ollon	**A**
P.VSR.A.5	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex	Bex	**A**

[10] 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.6	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	Massongex	A
P.VSR.A.7	Zone piétonne et réaménagement, centre Sud de Massongex	Massongex	A

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

P.VSR.B.1	Requalification de la traversée de Bex	Bex	**B**
P.VSR.B.2	Réaménagement du centre-ville de Bex	Bex	**B**
P.VSR.B.3	Réaménagement av. de la Gare à Bex	Bex	**B**

Infrastructures pour bus / TP

TP.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	Bex / Massongex	**B**
TP.2	Développement du réseau de bus d'agglomération	Toutes	**A**
TP.3	Mise aux normes LHand	Toutes	**-**
TP.4	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	Monthey	**C**

Plateformes multimodales

PM.1	Interface à la halte CFF de Massongex	Massongex	**A**
PM.2	Interface à la gare CFF de Bex	Bex	**A**
PM.3	Interface à la halte AOMC d'Ollon	Ollon	**A**
PM.4	Interface à la halte CFF Le Grand	Collombey-Muraz	**B**

Mobilité douce - mesures individuelles

MD.VV	Principes d'aménagement des axes mobilité douce structurants (voies vertes)	Toutes	**-**
MD.1	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	Bex / Ollon	**A**
MD.2	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	Bex	**B**
MD.3	Liaison de mobilité douce entre Ollon, et le Rhône	Ollon	**B**
MD.4	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière	Aigle / Collombey-Muraz	**B**
MD.5	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » entre Illarsaz et Muraz	Collombey-Muraz	**A**
MD.7	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	Toutes	**A**
MD.8	Instauration d'un système de partage de vélos dans toute l'agglomération	Toutes	**A**

MD.9	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Gryonne	Monthey / Ollon	**B**
MD.10	Franchissement MD, secteur des Paluds (MBR)	Massongex	**C**
MD.11	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	Massongex	**A**

Mobilité douce - paquet de mesures horizon A

P.MD.A.1	Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmerie à Bex	Bex	**A**
P.MD.A.2	Aménagements piétons, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	Bex	**A**
P.MD.A.3	Modération et rue cyclable, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	Bex	**A**
P.MD.A.4	Aménagements en faveur de du vélo, avenue de l'Europe à Monthey	Monthey	**A**
P.MD.A.5	Rue cyclable et trottoir, ch. de l'Hôpital à Aigle	Aigle	**A**
P.MD.A.6	Modération et rue cyclable, ch. des Lieugex à Aigle	Aigle	**A**
P.MD.A.7	Modération et rue cyclable, ch. du Châtelard à Aigle	Aigle	**A**
P.MD.A.8	Rue cyclable, rue St-Didier à Collombey	Collombey-Muraz	**A**
P.MD.A.9	Passage inférieur MD des Ilettes à Massongex	Massongex	**A**

Mobilité douce - paquet de mesures horizon B

P.MD.B.1	Aménagements piétons, rue de la Gare à Aigle	Aigle	**B**
P.MD.B.2	Aménagements piétons, quartier sous gare à Aigle	Aigle	**B**
P.MD.B.3	Aménagements cyclables, rue du Simplon à Bex	Bex	**B**
P.MD.B.4	Aménagements cyclables, ch. des Artisans à Aigle	Aigle	**B**
P.MD.B.5	Aménagements cyclables, av. du Crochetan à Monthey	Monthey	**B**

Mobilité électrique en matière de transports privés

ME.1	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	Toutes	**A/B**

Transport de marchandises et logistique

TML.1	Nouveau franchissement multimodal entre les ZA d'Aigle et de Collombey-Muraz	Aigle / Collombey-Muraz	**C**

6.3 Mesures environnement et paysage

Paysage, nature et agriculture

R3	3e correction du Rhône	Toutes	**A**
EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	Toutes	**A**
FOR	Forêt	Toutes	**A**
AGR	Agriculture	Toutes	**A**
REC	Biodiversité et réseaux écologiques	Toutes	**A**
NAT	Nature en ville	Toutes	**A**

Environnement

ENV	Protection de l'environnement	Toutes	**A**
CLIM	Lutte contre le réchauffement et adaptation aux changements climatiques	Toutes	**A**

Energie

ENE.1	Incitation au changement chez les privés	Toutes	**A**
ENE.2	Modification du RCC et RCCZ	Toutes	**A**
ENE.3	Délimitation des périmètres de chauffage à distance	Aigle, Bex, Massongex, Ollon	**A**
ENE.4	Soutien au solaire thermique	Toutes	**A**

7. INDEX

7.1 Index des figures

Figure 1 : Intensité urbaine 7
Figure 2 : Objectifs de parts modales futures (en distance) pour 2036 9
Figure 3: Accessibilité routière en peigne vers les territoires urbanisés 10
Figure 4: Structure de desserte en transports publics de l'agglomération 12
Figure 5 : Hiérarchie de voies vertes et compléments cyclables et piétons 13
Figure 6: Objectifs de réduction des émissions de Co2 16
Figure 7: Périmètre compact, agglomération du Chablais partie vaudoise 37
Figure 8: Potentiel d'accueil habitants-emplois par commune (VS) 47
Figure 9: carte des secteurs de densification des communes valaisannes 48

7.2 Index des tableaux

Tableau 1 : Objectifs relatifs aux indicateurs MOCA 18
Tableau 2 : Monitoring des mesures urbanisation - Décembre 2020 40
Tableau 3 : Croissance démographique par commune (VS) 45
Tableau 4: Densité de référence par commune (VS) 45
Tableau 5 : Besoins - surplus de zone à bâtir par commune (VS) 46