



22.02.2023

Projet d'agglomération Chablais de 4^e génération

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence : ARE-223.1-04-43/4/2



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Directrice



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vice-directeur

Table des matières

1 Objet et but de l'examen, examen préliminaire..... 4

1.1 Objet de l'examen..... 4

1.2 But de l'examen..... 4

1.3 Déroulement de l'examen..... 4

2 Résumé des résultats de l'examen 5

2.1 Taux de contribution 5

2.2 Appréciation générale..... 5

2.3 Mesures cofinancées..... 7

3 Examen préliminaire et examen des exigences de base 8

3.1 Examen préliminaire 8

3.2 Examen des exigences de base..... 8

4 Évaluation des mesures 8

4.1 Mesures adaptées 9

4.2 Mesures non cofinancées..... 10

4.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération 10

4.2.2 Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération..... 12

4.3 Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux..... 12

4.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération 13

4.5 Liste B après vérification de la priorisation 14

5 Évaluation du projet..... 14

5.1 Utilité globale 15

5.2 Coûts globaux..... 15

5.3 Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution..... 16

6 Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux..... 17

6.1 Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération.. 17

6.1.1 Généralités 17

6.1.2 Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) 17

6.2 Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux..... 17

7 Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération 18

ANNEXE 1..... 20

ANNEXE 2..... 22

1 Objet et but de l'examen, examen préliminaire

1.1 Objet de l'examen

L'examen porte sur le projet d'agglomération Chablais lequel comprend :

- Projet d'agglomération du Chablais, 4^e génération \ Plan directeur intercommunal, Rapport final, septembre 2021 (rapport principal inclus)
- Projet d'agglomération du Chablais, 4^e génération \ Plan directeur intercommunal, Programmes des mesures – Convention – Annexes, septembre 2021 (tableaux de mise en œuvre inclus)
- Autres documents de référence (listes de mesures, informations factuelles, géodonnées, etc.)

Avec le projet d'agglomération (PA), l'organisme responsable sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)¹, des projets d'infrastructure de transport considérés comme prioritaires dans le projet d'agglomération. Les conditions pour le cofinancement d'infrastructures de transport sont fonction de l'art. 17a – 17f de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)² et de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)³.

1.2 But de l'examen

L'examen du projet d'agglomération sert à déterminer, de façon compréhensible, le taux de contribution et les contributions fédérales pour le projet d'agglomération Chablais.

Sur la base du rapport d'examen, la Confédération élabore le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (quatrième génération) à l'attention de l'Assemblée fédérale.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures prévues par les projets d'agglomération avec les exigences légales ; le rapport d'examen ne présage donc en rien de l'autorisation ou non des diverses mesures.

1.3 Déroulement de l'examen

Dans le cadre de la LUMin et de l'OUMin, l'examen des projets d'agglomération dépend de l'ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) et des directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération du 13 février 2020 (DPTA). La pratique a permis de concrétiser et préciser les dispositions de l'OPTA et des DPTA au cours du processus d'examen.

La procédure d'examen est définie dans les art. 11ss OPTA :

1. Examen préliminaire ;
2. Examen des exigences de base ;
3. Examen et priorisation des différentes mesures du projet d'agglomération Chablais (évaluation des mesures)

¹ RS 725.13

² RS 725.116.2

³ RS 725.116.21

4. Évaluation du projet d'agglomération sur la base
 - de l'utilité globale des mesures (examinées et priorisées) et de leurs relations avec les coûts globaux (rapport coût-utilité)
 - de l'état de la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2^e génération

De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 22.02.2023.

2 Résumé des résultats de l'examen

2.1 Taux de contribution

Au regard de l'évaluation du projet (cf. sections 2.2 et 5), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées du projet d'agglomération Chablais de 4^e génération :

30%

2.2 Appréciation générale

L'évaluation des objectifs d'efficacité du projet d'agglomération par la Confédération est expliquée ci-après, y compris une présentation des points forts et des points faibles. Par ailleurs, le chapitre 7 présente des recommandations importantes pour le développement du projet d'agglomération.

Le projet d'agglomération du Chablais de 4^e génération (PA) s'inscrit dans la continuité des générations antérieures, en s'appuyant sur les réseaux structurants des précédents PA et en continuant à construire une agglomération multipolaire organisée autour de deux centralités principales (Aigle, Monthey) et deux secondaires (Bex, Collombey-Muraz). Etant un plan directeur intercommunal, le PA est liant pour les autorités. L'agglomération propose, pour plusieurs modules (comme par exemple le besoin d'action), des synthèses avec les éléments clés ainsi qu'une vue d'ensemble permettant, dès lors, une bonne compréhension et lecture du fil conducteur.

La coordination entre le PA et les planifications tant nationales que cantonales est partiellement garantie. La modernisation et l'adaptation de la ligne ferroviaire Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) sont bien intégrées dans le projet. Par contre, l'impact sur le système de transport du contournement Nord de Monthey et du nouveau barreau routier de Clos-Donroux est insuffisamment thématiquement traité dans le PA. Dans l'agglomération, la coordination entre les transports et l'urbanisation est globalement bien assurée, particulièrement dans les pôles urbains mixtes, situés soit aux abords immédiats des gares, soit le long des axes forts de transports publics (TP).

Le PA a un effet significatif sur la qualité du système de transport qui est améliorée par le développement et la mise en œuvre d'une stratégie cohérente TP construite autour du réseau ferroviaire (structurant), lui-même connecté au réseau de bus urbains d'agglomération. Avec les mesures proposées, la desserte en TP et en mobilité douce (MD) des principaux pôles de développement, des pôles urbains mixtes ainsi que des sites d'activité est améliorée. Néanmoins, les différentes stratégies restent sectorielles et la coordination entre les différents moyens de transport est peu traitée.

Le concept d'intermodalité formalise une hiérarchie et propose, dans le PA, le réaménagement des interfaces multimodales (gare d'Ollon, Massongex, Bex et Collombey Le Grand). Toutefois, ces réaménagements demandent à être approfondis. Par ailleurs, la politique et le concept relatifs au stationnement, les principes concernant les P+R ainsi que les mesures influençant la demande restent encore trop généraux.

L'extension du réseau de bus d'agglomération aux communes d'Ollon, Bex et Muraz permet d'améliorer la desserte, en bonne coordination avec l'AOMC, ainsi que la lisibilité du réseau et de l'offre. Le rabattement TP (bus d'agglomération et bus régionaux) sur les haltes et les gares depuis les quartiers urbains (par exemple de Collombey-le-Grand, Muraz, Aigle) et les zones d'activités de Collombey est

également amélioré. De plus, les mesures de priorisation TP aux carrefours, d'aménagement des arrêts ainsi que l'intégration tarifaire actuellement à l'étude permettent d'améliorer la fiabilité et la qualité de l'offre.

Le concept d'accessibilité transport individuel motorisé (TIM) en peigne, concrétisé par des mesures de gestion du trafic aux carrefours déterminants, permet une meilleure régulation du TIM. Par contre, la hiérarchisation du réseau routier est sommaire et les requalifications routières restent peu concrètes : leurs effets sur la réduction et la canalisation du TIM demeurent peu clairs. Finalement, l'harmonisation des règlements de stationnement avec des dispositions contraignantes reste à l'état d'intention.

La stratégie MD est adéquate, permettant également d'identifier les axes structurants (notamment Ollon-Bex et Illarsaz-Massongex via Monthey), de densifier et de structurer le réseau, tout en distinguant partiellement le réseau cyclable de celui pour la marche à pied ainsi que les itinéraires inter- et intralocalités. Par contre, le réseau de la marche à pied demande à être encore plus hiérarchisé. Pour répondre aux points faibles identifiés dans les zones déjà modérées, le PA propose quelques mesures appropriées permettant d'y remédier. De surcroît, l'agglomération communique et promeut activement l'utilisation du vélo.

Le projet d'agglomération a un effet plutôt important sur le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et dispose d'une vision à court, moyen et long terme. Un des points forts est que le l'agglomération effectue prioritairement son développement dans les pôles urbains mixtes, localisés à l'intérieur du milieu bâti et proches des haltes ferroviaires ou le long des axes forts TP. Ces pôles, tout comme les installations existantes générant un trafic important (IGT), sont relativement bien desservis (au minimum avec une classe de desserte TP moyenne pour les pôles) permettant ainsi une bonne coordination entre les transports et l'urbanisation. Cette bonne coordination est renforcée par le dézonage de certaines zones à bâtir très périphériques et mal desservies en terres vaudoises ainsi que par la localisation de nombreuses réserves de surfaces constructibles situées dans des secteurs bien ou moyennement desservis par les TP. De surcroît, le PA quantifie l'évolution de la mobilité induit par le développement urbain envisagé. L'agglomération souhaite également créer un organe intercantonal de gestion des zones d'activités. Toutefois, les études à venir doivent préciser et concrétiser le potentiel de développement de ces zones respectivement leur redimensionnement, car elles sont, à ce jour, très vastes et ont un important effet de césure du territoire.

Une des faiblesses du PA est que ce dernier ne montre pas suffisamment comment le développement urbain dans le milieu bâti via une densification douce pourra être canalisé vers les secteurs identifiés. En effet, la densification repose essentiellement sur l'incitation, et les leviers des autorités sur la mobilisation des réserves ne sont pas explicités. Par ailleurs, les nouvelles IGT (notamment le pôle sportif à Monthey) ne font pas l'objet d'un plan de mobilité, et une amélioration de la desserte n'est pas envisagée. De plus, l'agglomération ne fournit que peu d'informations détaillées sur les nouvelles IGT. Leur localisation (dans les centres urbains) tout comme leur horizon de réalisation ne sont pas clairement explicités. Dans ce cas, l'effet du PA est moindre.

La lutte contre les îlots de chaleur, la création de voies vertes arborisées, la pacification des centres de localité ainsi que le réaménagement de la route cantonale 302 entre Monthey et Collombey contribuent à valoriser les espaces publics. De plus, l'agglomération a également pour objectif de conserver la végétation existante. Par contre, les mesures relatives à la nature en ville et aux espaces publics manquent encore de concrétisation.

Pour ce qui est de l'augmentation de la sécurité du trafic, le PA a un certain effet. Y participent le développement conséquent du réseau MD (inter- et intra-localités), notamment avec les voies vertes, la requalification des espaces routiers avec une pacification des centres de localité, l'amélioration des interfaces mais aussi l'assainissement des différents points noirs. En outre, l'agglomération différencie partiellement (également dans les mesures) les itinéraires piétons de ceux des vélos. Par contre, les conflits potentiels entre piétons et cyclistes sur les infrastructures partagées ne sont pas traités, et les principes de dimensionnement et d'aménagement des voies vertes ne sont pas assez généreux.

Bien que le PA Chablais identifie certains secteurs critiques, il ne formalise pas de stratégie sectorielle relative à la sécurité routière. De plus, l'agglomération ne donne que peu d'informations concernant une éventuelle réduction de la vitesse maximale autorisée sur certains axes cantonaux.

En termes de réduction des atteintes à l'environnement, le PA a un certain effet, permettant ainsi de diminuer faiblement la pollution atmosphérique et sonore. Avec les mesures proposées, seul un faible report modal du TIM vers les TP et la MD semble envisageable. L'extension du réseau de bus, la pacification des centres de localité, le développement du réseau MD (y compris les voies vertes) ainsi que les stations de recharge pour les vélos électriques y contribuent. Néanmoins, il manque des mesures fortes et concrètes permettant de mieux canaliser le TIM et d'influer tant sur le comportement que sur les habitudes de mobilité, ce qui relativise la portée des mesures engagées.

Le PA propose une stratégie paysagère propre afin de préserver les espaces naturels. Si la 3^e correction du Rhône est prise en compte de façon adéquate et avec des horizons temporels clairs, l'apport du PA réside dans la renaturation de plusieurs cours d'eau, affluents du Rhône, améliorant les connectivités écologiques à l'échelle de l'agglomération. Par ailleurs, les mesures du PA ont comme objectif de réduire tant la pollution lumineuse que les surfaces imperméables. S'il est prévu quelques dézonages de terrains non construits en périphérie de l'agglomération, plusieurs pôles d'activité induiront une importante consommation de sol et occasionneront un fort impact paysager. Les autres mesures paysagères (par exemple forêt, biodiversité et réseaux écologiques, protection environnement, agriculture etc.) peinent à concrétiser des objectifs clairs et à dépasser le stade de l'intention.

En comparaison des autres agglomérations, l'état de la mise en œuvre des mesures de 2^e génération, à savoir la proportion de mesures dont les travaux ont débuté ou sont terminés, est clairement insuffisant tant pour les mesures d'infrastructure de transport que pour les mesures d'urbanisation. Les retards pris péjorent donc l'efficacité du PA. De plus, les informations ne sont pas assez détaillées dans le rapport de mise en œuvre, notamment au sujet des éventuelles mesures de substitution en cas de retard important. L'état de la mise en œuvre des mesures de 2^e génération est donc jugé insuffisant.

2.3 Mesures cofinancées

Sur la base de ce taux de contribution, le cofinancement des mesures figurant dans la liste A ci-dessous et la libération des contributions fédérales correspondantes sont proposés aux Chambres fédérales.

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF)*	Contrib. fédérale **	Contrib. fédérale ***
6153.4.006	MD.1	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	2.00	1.97	0.59	
6153.4.011	MD.7	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	0.10	0.10	0.03	
6153.4.014	MD.11	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	0.25	0.25	0.08	
6153.4.017	ME.1	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	0.10	0.10	0.03	
6153.4.021	PM.2	Interface à la gare CFF de Bex	5.00	4.92	1.48	
6153.4.022	PM.3	Interface à la halte AOMC d'Ollon	0.30	0.30	0.09	
6153.4.095	MD-A	Paquet MD Liste A	4.33	4.87		1.46
6153.4.096	GT-A	Paquet GT Liste A	5.91	6.17		1.85
6153.4.097	VSR-A	Paquet VSR Liste A	14.67	16.20		4.86

6153.4.098	Bus-A	Paquet Bus Liste A	0.33	0.40	0.12
Somme			32.99	35.28	2.30

Tableau 2-1 * Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement : pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires TVA et renchérissement inclus; ** Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement ; *** TVA et renchérissement inclus, cf. annexe 1 et rapport explicatif relatif à l'examen des projets d'agglomération de 4^e génération

3 Examen préliminaire et examen des exigences de base

3.1 Examen préliminaire

La Confédération n'examine que les PA qui répondent aux exigences définies aux art. 1 à 3 et à l'art. 8 OPTA (art. 11 OPTA et annexe 1 DPTA)⁴. Ces conditions sont remplies dans le présent projet d'agglomération. Les exigences des art. 1 à 3 et 8 OPTA sont respectées, raison pour laquelle l'examen du PA a été entrepris.

3.2 Examen des exigences de base

Un projet d'agglomération doit satisfaire les exigences de base définies à l'art. 7 OPTA. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail des exigences de base pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille de chaque agglomération⁵.

Dans le projet d'agglomération Chablais les exigences de bases sont remplies.

4 Évaluation des mesures

Le résultat de l'évaluation des mesures selon l'art. 13 OPTA et la section 3.3 des DPTA est présenté ci-après d'une manière récapitulative.

- Mesures modifiées (section 4.1)
- Mesures non co-financées (section 4.2)
 - Mesures d'urbanisation et paysagères (section 4.2.1)
 - Mesures de transport non cofinancables (section 4.2.1)
 - Prestations assumées entièrement par l'agglomération (section 4.2.1)
 - Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (section 4.2.2)
- Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux (section 4.3)
- Mesures dont la priorité a été modifiée A/B/C (section 4.4)

Un récapitulatif des mesures de priorité A et B après examen par la Confédération est disponible à la section 2 et à la section 4.5.

- Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2024-2027.
- Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 4-2, et 4-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

L'effet des mesures auxquelles l'agglomération a attribué une priorité C n'est pas évalué par la Confédération.

⁴ Cf. DPTA p. 21, section 2.3

⁵ Cf. DTPA p. 27, section 2.6.

4.1 Mesures adaptées

Pour que tous les projets d'agglomération puissent être examinés de manière cohérente, la composition des mesures suivantes a dû être modifiée :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition de la mesure</i>
Aucune mesure			

Tableau 4-1

Les mesures suivantes ont été attribuées aux paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6153.4.015	P.MD.A	Mobilité douce - paquet horizon A	4.33

Tableau 4-1a

Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6153.4.004	P.VSR.A	Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet horizon A	14.67

Tableau 4-1b

Paquet de mesures de gestion du trafic de la liste A (GT liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6153.4.002	P.GT.A	Gestion du trafic - paquet horizon A	5.91

Tableau 4-1c

Paquet de mesures de valorisation d'arrêts de bus de la liste A (Bus liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6153.4.019	TP.2	Développement du réseau de bus d'agglomération	0.33

Tableau 4-1d

Paquet de mesures de mobilité douce de la liste B (MD liste B)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6153.4.016	P.MD.B	Mobilité douce - paquet horizon B	3.94

Tableau 4-1e

Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste B (VSR liste B)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6153.4.005	P.VSR.B	Valorisation / sécurité de l'espace routier - paquet horizon B	10.44

Tableau 4-1f

4.2 Mesures non cofinancées**4.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération**

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'art. 21 OUMin)⁶ et des compléments apportés par les DTPA (section 2.7) les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles étaient néanmoins pertinentes pour l'évaluation des effets et doivent donc être mises en œuvre dans les délais prévus.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>
Mesures d'urbanisation			
6153.4.024	R3	3 ^e correction du Rhône	As
6153.4.025	EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As
6153.4.026	FOR	Forêt	As
6153.4.027	AGR	Agriculture	As
6153.4.028	REC	Biodiversité et réseaux écologiques	As
6153.4.029	NAT	Nature en ville	As
6153.4.030	ENV	Protection de l'environnement	As
6153.4.031	CLIM	Lutte contre le réchauffement et adaptation aux changements climatiques	As
6153.4.032	ENE.1	Incitation au changement chez les privés	As
6153.4.033	ENE.2	Modification du RCC et RCCZ	As
6153.4.034	ENE.3	Délimitation des périmètres de chauffage à distance	As
6153.4.035	ENE.4	Soutien au solaire thermique	As
6153.4.036	AVP	Avenue verte partagée	As
6153.4.037	EPQ	Espace public de qualité	As
6153.4.038	PP	Préservation du patrimoine bâti	As
6153.4.039	PUM.1	Pôle d'urbanisation mixte « Novassalles »	As
6153.4.040	PUM.2	Pôle d'urbanisation mixte « Landi »	Bs
6153.4.044	PUM.6	Pôle d'urbanisation mixte Ollon-Gare	Bs
6153.4.045	PUM.7	Pôle d'urbanisation mixte Bex-Gare	As
6153.4.047	PUM.9	Pôle d'urbanisation mixte « Semilles »	As
6153.4.048	PUM.10	Pôle d'urbanisation mixte « Les Dailles Ouest »	Bs

⁶ RS 725.116.21

6153.4.049	PUM.11	Pôle d'urbanisation mixte « Les Dailles Sud »	As
6153.4.050	PUM.12	Pôle d'urbanisation mixte «Clos-Donroux – Gessimo»	Bs
6153.4.051	PUM.13	Pôle d'urbanisation mixte «Les Goilles»	As
6153.4.052	PUM.14	Pôle d'urbanisation mixte « Gare de Monthey »	As
6153.4.053	PUM.15	Pôle d'urbanisation mixte « Plantaud »	As
6153.4.054	PUM.16	Pôle d'urbanisation mixte « Avenue Gare Nord »	Bs
6153.4.056	PUM.18	Pôle d'urbanisation mixte «Halte de Collombey Le Grand»	Bs
6153.4.057	PUM.19	Pôle d'urbanisation mixte «Gare de Collombey»	Bs
6153.4.058	PUM.20	Pôle d'urbanisation mixte «Les Vergers Est»	As
6153.4.059	PUM.21	Pôle d'urbanisation mixte « Massongex »	As
6153.4.060	MRF	Mobilisation des réserves foncières	As
6153.4.061	DD.1	Secteur de densification douce « Pré-Yonnet »	As
6153.4.062	DD.2	Secteur de densification douce « Les Pommiers »	As
6153.4.063	DD.3	Secteur de densification douce « Les Vergers »	As
6153.4.064	DD.4	Secteur de densification douce « Rue des Merisiers »	As
6153.4.066	MU	Maîtrise de l'urbanisation	As
6153.4.067	PEP.1	Pôle d'équipement public « Gymnase du Chablais»	As
6153.4.068	PEP.2	Pôle d'équipement public « Zone sportive de Verney – Pré Perna – Pré d'Île»	Bs
6153.4.069	PAI.1	Pôle d'activités - Aigle	As
6153.4.070	PAI.2	Pôle d'activités - Bex	As
6153.4.071	PAI.3	Pôle d'activités – Collombey-Muraz (1/2)	As
6153.4.073	PAI.5	Pôle d'activités – Monthey	As
6153.4.074	PAI.6	Sites d'activités régionaux	As
6153.4.075	PAI.7	Sites d'activités locaux	As
6153.4.076	PAI.8	Système de gestion des zones d'activités	As
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement			
6153.4.083	Ms. 5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	Av E
6153.4.086	TP3	Mise aux normes LHand des arrêts de transports publics	Av E
6153.4.087	GM1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	Av E
6153.4.088	GM2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	Av E
6153.4.089	GM3	Politiques de stationnement	Av E
6153.4.090	GM4	Modification des règlements communaux	Av E

6153.4.091	GM5	Intégration tarifaire des transports publics	Av E
6153.4.092	GM6	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements	Av E
6153.4.094	GM7	Communication et promotion d'agglomération en faveur du vélo	Av E

Tableau 4-2

4.2.2 Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération

Les mesures figurant dans la liste ci-après, qui ont soit fait l'objet d'une demande de cofinancement, soit été présentées comme des prestations entièrement assumées par l'agglomération, ont été jugées par la Confédération comme non pertinentes pour l'efficacité du projet. L'agglomération est donc libre de les mettre en œuvre ou non.

Code ARE	N° PA	Mesure	Justification
6153.4.012	MD.8	Instauration d'un système de partage de vélos dans toute l'agglomération	La mesure ne peut pas être cofinancée par le FORTA.
6153.4.013	MD.9	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Gryonne	Mesure d'une génération précédente : le cofinancement de la mesure a déjà été réglé lors de la 3 ^e génération (code ARE 6153.3.067).
6153.4.046	PUM.8	Pôle d'urbanisation mixte «Vers le Nant de Choëx»	Mesure pas pertinente pour le PA : la mesure est mise en œuvre avant l'horizon déterminant 2024-2027.

Tableau 4-3

4.3 Mesures (co)finançables par d'autres fonds fédéraux

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières ne sont pas intégrées directement à l'évaluation de l'efficacité. Au contraire, l'évaluation de l'efficacité tient compte de la coordination du projet d'agglomération avec ces mesures :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4^e génération ;
- mesures non encore actées, dont la mise en chantier est prévue probablement à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4^e génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU).

Les mesures à l'horizon C ne sont pas considérées pour l'évaluation de l'efficacité, raison pour laquelle elles ne figurent pas dans le tableau ci-dessous.

Code ARE	N° PA	Mesure
6153.4.001	CR.1	Nouveau barreau routier sous les voies CFF à Monthey
6153.4.079	Ms. 1	Nouveau tracé de la ligne ferroviaire AOMC entre Monthey et Collebey-Muraz
6153.4.080	Ms. 2	Augmentation des cadences de la ligne ferroviaire AOMC entre Aigle et Monthey
6153.4.081	Ms. 3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF
6153.4.082	Ms. 4	Augmentation des cadences pour les trains de montagne (AL, ASD, AOMC, BVB)
6153.4.085	Ms. 7	Halte CFF Les Perraires

Tableau 4-4

Les tableaux revêtent un caractère informatif. La réalisation des mesures est fonction des planifications et des décisions en matière de crédit afférentes au programme concerné de la Confédération ainsi que des procédures propres à chaque projet.

4.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la priorisation des mesures en fonction de l'état de la planification, de leur rapport coût-utilité et de leur degré de maturité en matière de construction et de financement, conformément au DTPA (section 3.3), se traduit par les modifications suivantes par rapport au projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Justification</i>
A → B				
6153.4.003	VSR.1	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	17.00	Etat de la planification pas rempli : le contenu et les coûts de la mesure ne sont pas suffisamment clairs pour une mesure de cette ampleur ; la mesure doit par ailleurs être coordonnée avec le développement de l'AOMC ; une réalisation en étapes est à examiner.
6153.4.020	PM.1	Interface à la halte CFF de Massongex	1.60	Etat de la planification pas rempli : le contenu de la mesure doit être précisé, notamment en coordonnant la partie ferroviaire et la partie routière de la mesure, en intégrant l'arrêt de bus envisagé et en précisant la coordination avec les autres mesures prévues à Massongex du paquet MD liste A.
A → C				
6153.4.010	MD.5	Itinéraire structurant de mobilité douce « voie verte » entre Illarsaz et Muraz	3.25	Etat de la planification pas rempli : le contenu de la mesure n'est pas clair ; notamment les aspects en lien avec la protection IVS, la renaturation du canal Stockalper (espace réservé aux cours d'eau) et l'éclairage (nécessaire pour une liaison utilitaire) sont à préciser.

Tableau 4-5

4.5 Liste B après vérification de la priorisation

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2024–2027, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé. À la date d'envoi du présent rapport d'examen (22.02.2023), leur cofinancement par la Confédération n'est donc pas garanti. Ces mesures doivent être optimisées et/ou portées à un état « prêt à être réalisé et financement garanti », être intégrées à la prochaine génération de projets d'agglomération et être réexaminées par la Confédération :

Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2020*	Contrib. fédérale **
6153.4.003	VSR.1	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	17.00	16.74	5.02
6153.4.007	MD.2	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	0.65	0.64	0.19
6153.4.008	MD.3	Liaison de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	2.00	1.97	0.59
6153.4.009	MD.4	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière	2.40	2.36	0.71
6153.4.018	TP.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2.70	2.66	0.80
6153.4.020	PM.1	Interface à la halte CFF de Massongex	1.60	1.58	0.47
6153.4.023	PM.4	Interface à la halte CFF Le Grand	0.60	0.59	0.18
6153.4.099	MD-B	Paquet MD Liste B	3.94	3.94	1.18
6153.4.100	VSR-B	Paquet VSR Liste B	10.44	10.44	3.13
Somme			41.33	40.92	12.28

Tableau 4-6 * Prix d'octobre 2020; ** Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement

5 Évaluation du projet

Dans le cadre de l'évaluation du projet, une première étape consiste à déterminer l'utilité globale et les coûts globaux du projet d'agglomération. Les coûts globaux sont mis en rapport avec la taille de l'agglomération. L'agglomération Chablais doit être classée comme une moyenne à petite agglomération (cf. section 5.1).

Dans une deuxième étape, l'utilité globale et les coûts globaux sont mis en rapport afin d'évaluer le rapport coût-utilité (art. 14, al. 1 OPTA, section 3.4 DTPA, cf. section 5.2).

La dernière étape de l'évaluation porte sur l'état de la mise en œuvre des mesures A (au sujet desquelles des engagements fermes ont été pris) conformément à l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération (art. 14, al. 1 en lien avec l'al. 3 OPTA, cf. section. 5.3).

L'évaluation du projet résulte du rapport coût-utilité et de l'état de la mise en œuvre. Le taux de contribution résulte, lui, de l'évaluation du projet.

Le rapport explicatif sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 4^e génération représente les différentes étapes de l'évaluation du projet.

5.1 Utilité globale

L'utilité globale d'un projet d'agglomération reflète sa contribution à la réalisation des objectifs prescrits en matière d'efficacité, conformément à l'art. 17d LUMin⁷. Ces derniers comprennent l'amélioration de la qualité du système de transport, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, l'accroissement de la sécurité du trafic et la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

Les mesures suivantes sont intégrées à l'évaluation de l'utilité globale du projet d'agglomération Chablais de 4^e génération :

- Mesures de la liste A du projet d'agglomération de 4^e génération selon la priorisation de la Confédération (section 2);
- Mesures non cofinancées par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (section 4.2.1);
- Mesures de la liste B du projet d'agglomération de 4^e génération selon la priorisation de la Confédération (section 4.5).

Sur la base de l'évaluation réalisée, l'utilité par critère d'efficacité, exprimée en points, est la suivante :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (0 à 3 points)	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (0 à 3 points)	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (0 à 3 points)	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (0 à 3 points)	1
Total de points (utilité)	6

Tableau 5-1

D'autres mesures (co)financées par la Confédération telles que visées au tableau 4-4 (cf. section 4.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4^e génération, sont pertinentes pour le développement du trafic et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et seront donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

5.2 Coûts globaux

Les coûts globaux comprennent toutes les mesures priorisées par la Confédération à l'horizon A et B des projets d'agglomération de 4^e génération (y c. les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires).

Les coûts globaux du projet d'agglomération Chablais se montent à 76.2 millions de francs. Ces coûts globaux sont jugés moyens pour l'agglomération de moyenne à petite taille qu'est Chablais.

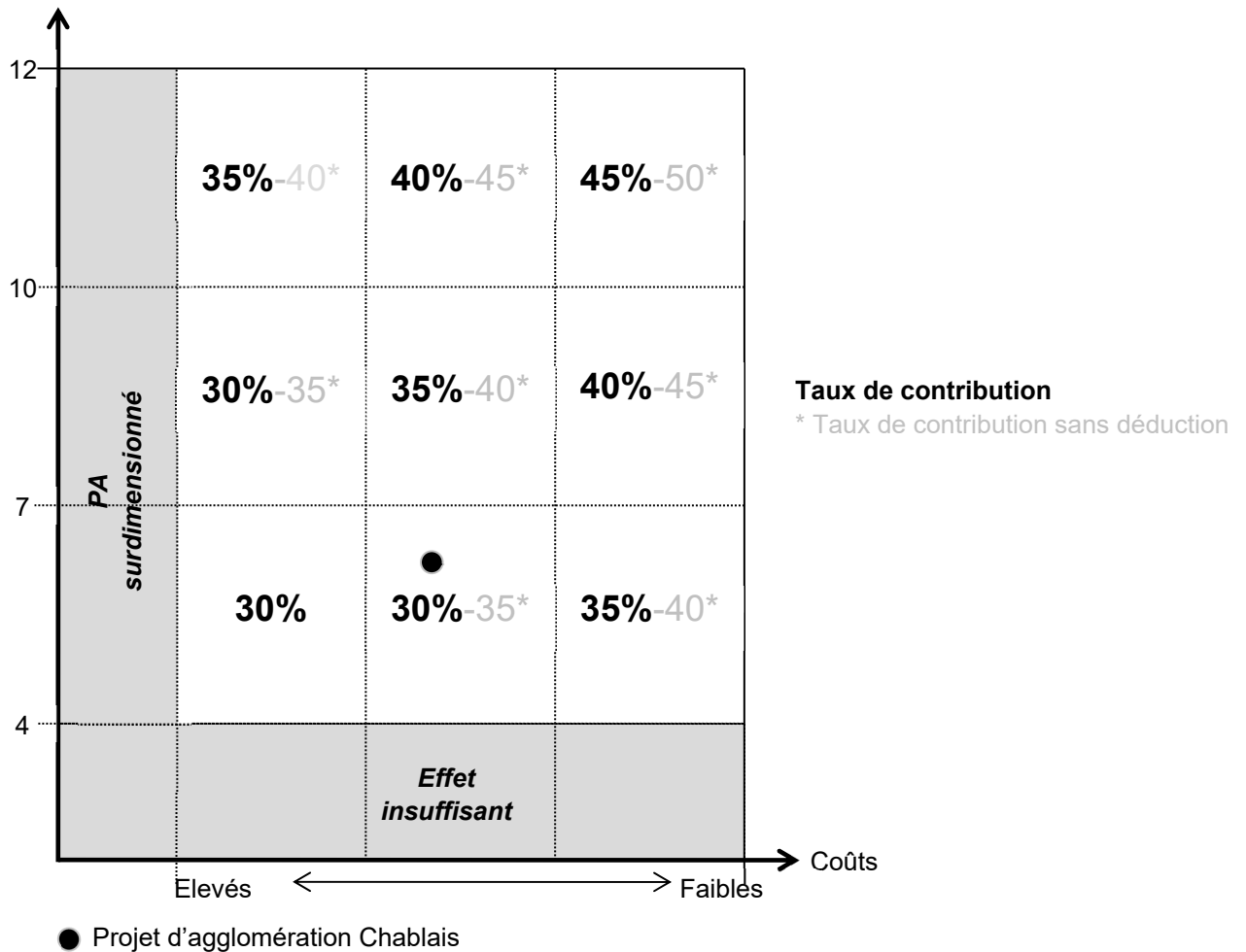
⁷ RS 725.116.2

5.3 Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution

Dans le cadre de la 4^e génération, la Confédération évalue l'état de mise en œuvre des mesures d'infrastructures de transport et d'urbanisation de la 2^e génération ainsi que le rapport de mise en œuvre. Des lacunes dans ces éléments peuvent entraîner une déduction de 5% de la contribution fédérale.

La mise en œuvre a été jugée insuffisante. Dans ces conditions, 5 points de pourcentage sont déduits du taux de contribution, conformément au rapport coût-utilité. Il en résulte, pour le présent projet d'agglomération, un taux de contribution de 30%.

Utilité (selon le tableau 4-2)



6 Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux

6.1 Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération

6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, avec les plans sectoriels concernés, en l'occurrence « Mobilité et territoire 2050 », plan sectoriel des transports, partie Programme, et des parties infrastructurelles rail et route, avec les plans de mesures et avec les inventaires de la Confédération, a été vérifiée sommairement. Aucune contradiction n'a été relevée à cette occasion.

Le respect des dispositions légales et des planifications est également impératif lors du développement et de la mise en œuvre du présent projet d'agglomération. Les conflits susceptibles de se présenter lors de la mise en œuvre des mesures A doivent être résolus avec les organismes fédéraux compétents avant la signature des conventions de financement.

6.1.2 Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Un examen sommaire par l'OFEV a révélé que les mesures suivantes de priorité A ou B qui ont été prises en compte pour déterminer l'efficacité du projet d'agglomération sont potentiellement sources de conflits ou de difficultés pour ce qui est du respect de la législation relative à la protection de l'environnement (la liste n'est pas exhaustive) :

Code ARE	N° PA	Tab. rapport examen	Mesure	Horizon temporel	Conflits potentiels
6153.4.008	MD.3		Liaison de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	B	Forêt et étang digne de protection
6153.4.009	MD.4		Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière	B	Espace réservé aux eaux, végétation des rives digne de protection

Tableau 6-1

6.2 Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les infrastructures de transport relevant du plan directeur cantonal, qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre du PTA et qui ont été reprises dans les listes A, doivent être ancrées dans le plan directeur concerné en coordination réglée et être approuvées par la Confédération au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

Liste A:

Code ARE	N° PA	Mesure	Etat de coordination dans le plan directeur	Besoin d'action
Aucune mesure				

Tableau 6-2

Cela s'applique également aux mesures d'urbanisation et éventuellement aux mesures paysagères qui relèvent des plans directeurs et qui sont étroitement liées à une mesure d'infrastructure de transport

des listes A (par exemple un pôle de développement stratégique devant être desservi avec une nouvelle ligne de tram). Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action</i>
Aucune mesure				

Tableau 6-3

En ce qui concerne les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage, ainsi que les mesures de transport non infrastructurelles des listes A qui relèvent du plan directeur cantonal, il est conseillé de les ancrer dans le plan directeur en coordination réglée et de les faire approuver par la Confédération au plus tard quatre ans après la conclusion de l'accord sur les prestations.

La marche à suivre concernant les surfaces d'assolement (SDA) est notamment régie par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT)⁸. La mise en œuvre relève de la compétence des cantons. Des réserves supplémentaires afférentes aux SDA seront, si nécessaire, formulées dans l'accord sur les prestations.

7 Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération

Dans l'appréciation générale du chapitre 2.2, le rapport d'examen met en évidence les forces et les faiblesses du projet d'agglomération pour les différents critères d'efficacité. D'autres recommandations, sans prétendre à l'exhaustivité, doivent permettre d'améliorer la coordination avec les planifications d'ordre supérieur, l'efficacité du projet ou encore les aspects opérationnels du PA.

La réalisation ou la planification des infrastructures, cantonales ou communales en dehors du PA (notamment le contournement Nord de Monthey et le nouveau barreau de Clos-Donroux) devrait être mieux intégrée dans le PA tant sur la forme (représentation graphique de ces deux infrastructures dans les cartes TIM / vision d'ensemble) que sur le fond (identification des impacts prévisionnels et définition de mesures d'accompagnement). En outre, l'efficacité du PA sur le système des transports pourrait être améliorée en y intégrant des éléments forts, concrets et contraignants relatifs à la maîtrise du TIM (gestion des flux TIM, autres mesures permettant d'influencer le choix modal) ainsi qu'à la gestion du stationnement (y compris les P+R). Dans les analyses, des aspects liés à la mobilité des pendulaires d'une part et de loisirs d'autre part, pourraient être intégrés. En matière d'infrastructures de mobilité douce, notamment des ouvrages de franchissement, le dimensionnement et l'aménagement pourraient être plus généreux et devraient au moins être conformes aux normes VSS en vigueur.

Dans le domaine de l'urbanisation, le projet pourrait gagner en efficacité en concrétisant le dimensionnement et la vocation des vastes zones d'activité actuelles en cohérence avec des projections de l'évolution du nombre d'emplois. Par ailleurs, l'agglomération devrait vérifier et documenter que les infrastructures existantes et futures (tant pour le TIM que pour les TP) pourront absorber la croissance de la demande de mobilité issue notamment de son important développement urbain.

Concernant les mesures paysagères, il y a lieu de mieux démontrer leur apport au regard des mesures déjà mises en œuvre dans le cadre d'autres politiques sectorielles menées par le canton (p. ex : forêt, AGR, REC). De manière générale, elles devraient dépasser le stade de l'intention et mieux concrétiser les objectifs de la stratégie paysagère tout en s'inscrivant dans un calendrier clair.

Les valeurs cibles des indicateurs MOCA ne sont pas seulement utiles au contrôle des effets : elles aident aussi à l'élaboration ou au développement d'un projet d'agglomération. Elles complètent la vision

⁸ RS 700.1

d'ensemble sur le plan quantitatif. Les stratégies sectorielles et les mesures devraient faire référence à ces valeurs et contribuer à ce qu'elles soient atteintes⁹. Une réduction de la part modale du TIM de 75 % à 60 % d'ici 2036 semble envisageable au regard de l'évolution des dernières années. Toutefois, des mesures plus fortes et contraignantes, influençant tant la demande que le choix modal, ainsi que la concrétisation d'une gestion ambitieuse du stationnement devraient être mises en place afin d'espérer atteindre ces objectifs. La valeur cible concernant la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales, de 65 habitants et emplois par hectare (au lieu de 48.6 habitants et emplois d'aujourd'hui) paraît plausible au vu des mesures d'urbanisation proposées. De plus, elle correspond à la moyenne actuelle de la valeur cible pour les agglomérations de même taille. Pour la 5^e génération, des progrès notables devraient être réalisés afin de se rapprocher des objectifs définis.

Sur le plan opérationnel, l'agglomération devrait bien respecter, lors du dépôt du PA, les horizons de réalisation A, B ou C. Dans le cas où certaines mesures débutent avant l'horizon de réalisation A de la génération, elles ne peuvent pas être prises en compte dans l'évaluation en tant que mesure du PA. De plus, l'horizon de réalisation (par exemple A ou B) doit bien correspondre au calendrier de mise en œuvre, en particulier pour les mesures d'urbanisation.

⁹ Cf. DTPA p. 12, section 1.6

ANNEXE 1

Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
Passage inférieur / souterrain	750	m2	1'723	30%	5%	8%	530	397'801
Cheminevements MD cat.2	3'735	m	923	30%	5%	8%	284	1'060'802

Contribution totale mio CHF (arrondi)	1.46
--	------

Tableau A1-a

Paquet de mesures de gestion du trafic de la liste A (GT liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
GT cat.2	6	Nœuds	1'000'000	30%	5%	8%	307'800	1'846'800

Contribution totale mio CHF (arrondi)	1.85
--	------

Tableau A1-b

Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
VSR	51'750	m2	305	30%	5%	8%	94	4'857'084

Contribution totale mio CHF (arrondi)	4.86
--	------

Tableau A1-c

Paquet de mesures de valorisation d'arrêts de bus de la liste A (Bus liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
Arrêts de bus cat. 1	15	Nombre	24'000	30%	5%	8%	7'387	110'808

Contribution totale mio CHF (arrondi)	0.12
--	------

Tableau A1-d

ANNEXE 2

Liste des mesures non cofinancées ayant un effet critique d'après la Confédération

La liste ci-dessous contient les mesures du projet d'agglomération déposé qui ne sont pas cofinancées mais qui sont jugées critiques par la Confédération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Justification</i>
Aucune mesure			

Tableau A2-1