



14.09.2018

Projets d'agglomération Chablais 3^e génération Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence : 223.1-03-7/2/4/14

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

Office fédéral du développement territorial ARE

Maria Lezzi
Directrice

Ulrich Seewer
Sous-directeur

Table des matières

1	Objet et but de l'examen; déroulement.....	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	But de l'examen	4
1.3	Déroulement de l'examen	4
2	Appréciation générale et contribution fédérale.....	5
3	Respect des exigences de base.....	8
4	Evaluation de l'efficacité du projet	10
4.1	Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité	11
4.2	Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité)	14
5	Examen de la priorisation des mesures	16
5.1	Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC.....	16
5.2	Mesures non cofinancées	18
5.2.1	Mesures non cofinancées par la Confédération.....	18
5.2.2	Mesures ne relevant pas du projet	20
5.3	Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux	21
5.4	Priorités A, B, C modifiées par la Confédération.....	22
5.5	Listes A, B et C* après vérification de la priorisation	23
6	Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux	24
6.1	Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération..	24
6.1.1	Généralités.....	24
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)	24
6.2	Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux	24
6.3	Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur.....	25
7	Remarques quant au développement du projet d'agglomération.....	26
	ANNEXE 1.....	27

1 Objet et but de l'examen; déroulement

1.1 Objet de l'examen

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

- Chablais AGGLO 3, Projet d'agglomération du Chablais 3^e génération : Rapport final (y compris rapport de mise en œuvre), décembre 2016

Le projet d'agglomération (PA) a été soumis à la Confédération pour examen le 20 décembre 2016. En le déposant, l'agglomération sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure et de la loi fédérale du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)¹, des mesures infrastructurelles considérées comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 But de l'examen

L'examen poursuit trois objectifs :

1. vérifier le respect des exigences de base ;
2. définir le montant de la contribution fédérale, laquelle est fonction de
 - a) l'efficacité du présent projet d'agglomération ;
 - b) l'état de mise en œuvre des projets d'agglomération de 1^{re} et de 2^e générations, lequel est reflété par le compte rendu de mise en œuvre, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération de 3^e génération² ;
3. vérifier la priorisation des mesures prévues par l'ensemble des projets d'agglomération au regard des financements fédéraux disponibles (rapport coût – utilité, à l'aune des critères d'efficacité prescrits par la loi) ;

C'est sur cette base que seront élaborés le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur la libération de crédits pour le programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019 (ci-après : message du Conseil fédéral) à l'intention des Chambres et les accords sur les prestations des projets d'agglomération de 3^e génération.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures de transport et d'urbanisation 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

La procédure d'examen est définie dans les directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (ci-après : directives du DETEC). Ces prescriptions ont été précisées au cours de la procédure d'examen, à la lumière de la pratique. Les coûts forfaitaires sont calculés à l'aune de l'article 3 de l'Ordonnance du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération du 20 décembre 2017. De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 14 septembre 2018.

¹ SR 725.13

² Directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération, p. 24, point 3.3.

2 Appréciation générale et contribution fédérale

Le projet d'agglomération du Chablais de 3^e génération (PA) s'inscrit dans la continuité de la génération précédente. Il présente une vision d'ensemble bien construite et pertinente. Les stratégies sectorielles sont convaincantes et détaillées dans l'intention de structurer l'agglomération en un réseau polycentrique. La coordination entre transports et urbanisation est jugée satisfaisante. Le fil conducteur entre l'analyse, les objectifs, les stratégies sectorielles et les mesures, qui couvrent l'ensemble de l'agglomération, est clair et est ici particulièrement facile à suivre grâce à des schémas d'excellente facture.

La force du projet réside dans l'amélioration de la desserte en transports publics (TP) grâce à la mise en place d'un réseau de bus d'agglomération. Ce réseau se greffe sur la « colonne vertébrale » qu'est le réseau ferroviaire et est bien coordonné avec l'adaptation du tracé de la ligne ferroviaire Aigle–Ollon–Monthey–Champéry (AOMC). Il assure, sur l'entier de l'agglomération, le rabattement vers les gares ainsi que les liaisons entre les centres secondaires. Cependant, le principe d'arrêts desservis à la demande pour les territoires moins denses et excentrés est difficilement lisible pour l'utilisateur, peu attractif et limite l'effet structurant du nouveau réseau de bus dans le développement de l'urbanisation. De plus, la réalisation conjointe d'un terminal régional de transport combiné à Monthey et d'une route d'accès au secteur industriel fait diminuer l'impact du trafic des poids lourds en ville.

En matière d'urbanisation, le PA propose une stratégie cohérente et, dans l'ensemble, coordonnée avec le développement du système de transport. Le développement vers l'intérieur repose sur des interventions relativement bien circonscrites dans le périmètre compact de l'agglomération. La qualité de vie est améliorée par diverses mesures comme le réaménagement des abords de gares et des deux centres-villes de Monthey et d'Aigle.

Une faiblesse du projet réside dans le fait que le système de transport et les aménagements routiers restent largement dominés par le transport individuel motorisé (TIM); le PA ne propose ni stratégie ni mesure concrète en matière de gestion du trafic. Par ailleurs, le réseau de mobilité douce (MD) projeté est peu dense et n'est pas conçu en premier lieu pour les déplacements utilitaires et quotidiens puisqu'il privilégie les axes hors réseau routier principal. Les mesures proposées se situent principalement sur les tronçons reliant les centres entre eux et ne répondent donc pas aux enjeux dans les centres-villes plus fortement fréquentés.

Une autre faiblesse du projet réside dans le fait que les pôles de développement n'ont pas fait l'objet d'une priorisation. Il n'est par ailleurs pas fait mention de classe minimale de desserte TP ou de densité minimale pour le développement des zones à bâtir en dehors des pôles, seules les directives cantonales font foi. Enfin, certaines zones de développement sont situées dans des secteurs en limite d'urbanisation, nécessitant de nouvelles infrastructures TP et routières pour être correctement desservies. Leur accessibilité reste toutefois principalement orientée sur la voiture.

Une approche systématique de la sécurité au niveau conceptuel fait défaut. La situation sera néanmoins améliorée dans une faible mesure grâce à des mesures ponctuelles (requalifications routières, renforcement des liaisons pour la mobilité douce) ainsi que par la diminution du trafic poids lourds dans le centre de Monthey.

Seule une faible inflexion des parts modales en faveur des TP et de la MD est à attendre de même qu'une légère diminution des immissions sonores. La qualité de l'air ne devrait cependant pas sensiblement s'améliorer. La stratégie nature et paysage a fait l'objet d'un approfondissement visant à identifier et à préserver les espaces ouverts. Les mesures qui en découlent sont prometteuses et réparties sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération mais la majorité d'entre elles restent encore trop générales. De plus, un certain nombre d'incohérences a été relevé entre les mesures paysagères d'une part et les mesures infrastructurelles et d'urbanisation d'autre part.

Lors de l'évaluation de la 3^e génération, la Confédération prend en considération l'avancement de la mise en œuvre des mesures de la génération précédente ainsi que le compte rendu y relatif. Des carences dans l'un ou dans l'autre peuvent se traduire par une réduction d'un ou deux points de la note d'utilité du projet d'agglomération. Dans le cas présent, la mise en œuvre des mesures relatives à

l'urbanisation n'a clairement pas avancé de façon suffisante. La déduction qui en résulte n'est cependant pas appliquée puisque le compte-rendu de mise en œuvre ne porte que sur la 2^e génération.

Après vérification de la priorisation des mesures, les coûts d'investissement du projet d'agglomération Chablais se montent à 79,50 millions de CHF. Ce montant comprend 10,34³ millions de CHF au titre des mesures de la liste A de 2^e génération⁴. Les coûts d'investissement sont jugés moyens pour la petite agglomération concernée.

Au regard de l'efficacité escomptée (rapport coût-utilité), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées de 3^e génération⁵ :

35%

En application de ce taux de contribution, la libération des montants ci-dessous est proposée aux Chambres fédérales pour le cofinancement des mesures figurant dans la liste A.

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2016*	Contrib. fédérale **	Contrib. fédérale ***
6153.3.021	5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	5.70	5.78	2.02	
6153.3.029	7.1	Réaménagement du centre-ville de Monthey	7.00	4.95****	1.73	
6153.3.034	7.2	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	11.00	9.03****	3.16	
6153.3.045	9.2	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	4.00	4.06	1.42	
6153.3.046	9.3	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux	1.50	1.52	0.53	
6153.3.047	9.4	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	1.00	1.01	0.35	
6153.3.095	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey - nouvelle entrée routière	10.50	10.61	3.71	
6153.3.096	3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex	2.06	2.09	0.73	
6153.3.098	-	Paquet MD Liste A	4.09	3.71		1.30
6153.3.099	-	Paquet VSR Liste A	6.56	5.97		2.09
Somme			53.41	48.73	13.65	3.39

Tableau 2-1 * Prix d'avril 2016 ; ** Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement ; *** Prix d'avril 2016 y compris TVA et renchérissement (cf. annexe 1) ; **** Coûts réduits dans le benchmark

³ Ces coûts d'investissement A2 ont été obtenus comme suit : les coûts aux prix de 2005 tels qu'ils figurent dans l'accord sur les prestations de 2^e génération ont été convertis aux prix actuels et retranchés des montants auxquels les organismes responsables ont définitivement renoncé.

⁴ Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

⁵ Les taux de contribution aux mesures de la liste A fixés dans les accords sur les prestations de 2^e génération restent inchangés.

Autres mesures pertinentes pour l'efficacité du projet

Les mesures suivantes sont pertinentes pour évaluer l'efficacité du projet et, partant, pour déterminer le taux de contribution. Elles sont par conséquent reprises dans l'accord sur les prestations.

- Mesures de transport et d'urbanisation non cofinancées par la Confédération, selon le Tableau 5-2 (cf. points 5.2.1)
- Mesures de la liste B, selon Tableau 5-6 (cf. point 5.5).

D'autres mesures susceptibles d'être (co)financées par la Confédération selon le tableau 5-5 (cf. point 5.3.) et dont la mise en chantier est fixée (à titre prévisionnel) à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération sont pertinentes pour l'évolution globale des transports et de l'urbanisation au sein de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lorsqu'elle évalue l'efficacité du projet d'agglomération.

Le coût et l'utilité des projets d'agglomération remaniés de 3^e génération ont été évalués à la lumière des mesures du projet d'agglomération de 2^e génération (hors mesures de priorité B, cf. point 3.4 de l'accord sur les prestations), sans toutefois tenir compte des projets urgents⁶. L'état de mise en œuvre de ces mesures (au sujet desquelles des engagements fermes ont déjà été pris) est donc pertinent pour l'efficacité du projet d'agglomération de 3^e génération considéré et, partant, pour la fixation du taux de contribution.

⁶ En octobre 2006, les moyens du fonds d'infrastructure ont été alloués aux projets urgents relevant du trafic d'agglomération (cf. arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure). Les travaux relatifs à ces projets urgents ont pu être démarrés à l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure, en 2008.

3 Respect des exigences de base

Comme le stipulent en substance les directives DETEC, six exigences de base (EB)⁷ doivent être remplies pour que le projet d'agglomération puisse prétendre à un cofinancement par la Confédération.

Le projet d'agglomération doit remplir toutes ces exigences. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille du projet d'agglomération⁸.

Après examen du projet d'agglomération, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

Synthèse :

Le projet d'agglomération de 3^e génération (PA) du Chablais propose une vision accrocheuse sur l'ensemble des thématiques. La structure claire du document et l'utilisation de schémas montrant le lien entre chaque élément du projet, depuis les enjeux identifiés dans l'analyse jusqu'aux mesures prévues, permet au lecteur de saisir rapidement les thèmes essentiels et de suivre le fil conducteur du projet.

Néanmoins, au niveau du contenu, le PA reste superficiel et se répète. Un effort pour cibler le projet aux spécificités du territoire du Chablais permettrait de mieux répondre aux enjeux concrets de l'agglomération. La cartographie aurait pu être plus développée au niveau du diagnostic et de l'identification des points faibles.

Exigences de base 1 et 2

- EB 1 : démarche participative
- EB 2 : définition d'un organisme responsable

Les exigences de base 1 et 2 concernant la démarche participative et la définition d'un organisme responsable sont remplies.

Points forts :

- Les cantons et les communes sont bien impliqués dans l'élaboration du PA: ceci assure la consolidation politique et technique du projet ainsi que son appropriation à tous les échelons.
- La démarche d'information de la population est appropriée et a été menée sur plusieurs canaux d'information : consultation publique d'un mois, site internet avec questionnaire, conférence et séances d'information publiques.
- Une charte d'intention formalise l'entité porteuse du PA. Le Bureau d'agglomération assure la gestion technique et administrative du projet.

Points faibles :

- Le rapport sur la consultation publique aurait pu être directement annexé au projet, afin d'informer le lecteur sur les résultats de la démarche.

Exigences de base 3, 4 et 5

- EB 3 : analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action
- EB 4 : développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil conducteur) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation
- EB 5 : description et argumentation de la priorisation des mesures

Les exigences de base 3 à 5 concernant l'analyse, la vision d'ensemble, les stratégies partielles et le développement de mesures ainsi que les données relatives aux indicateurs MOCA (valeurs cibles) sont remplies.

⁷ Si un rapport d'examen préalable a été établi, seul le chapitre 3 contient des compléments spécifiques à l'agglomération.

⁸ Cf. directives du DETEC, p. 25, point 3.4.

Points forts :

- La continuité avec le projet de 2^e génération est bien expliquée.
- La vision est accrocheuse et pertinente. Elle permet de lier transversalement tous les thèmes. Sa représentation à l'échelle 1:45'000 est claire, bien détaillée et la superposition des 3 images spécifiques pour le paysage, l'urbanisation et la mobilité permet de visualiser le lien entre les différents thèmes.
- Les cartes permettent également de visualiser et localiser les différentes stratégies sectorielles. Les cartes et les textes sont cohérents entre eux. Les objectifs et les leviers d'action sont résumés directement sur les cartes, ce qui permet un aperçu complet des stratégies sur une page.
- Le fil conducteur entre analyse, enjeux, vision, stratégies sectorielles et mesures est reconnaissable en raison de la structure du document et des schémas de synthèse. Notamment, le schéma figurant en annexe 6 « fil rouge » montre le lien entre chaque élément du projet et sa cohérence depuis les enjeux identifiés dans l'analyse jusqu'aux mesures prévues.

Points faibles :

- Le PA reste trop souvent superficiel et se répète. Un effort pour cibler le projet aux spécificités du territoire du Chablais permettrait de mieux répondre aux enjeux concrets de l'agglomération.
- Une structuration de l'analyse sous forme de « forces, faiblesses, risques et opportunités » aurait permis de mieux structurer et peaufiner le diagnostic du territoire. Par ailleurs, l'analyse aurait pu être mieux cartographiée pour visualiser et localiser les contenus. Il manque par exemple les cartes du réseau existant de mobilité douce et des points faibles identifiés pour chaque thématique.
- L'établissement d'une synthèse (texte) aurait permis au lecteur de prendre connaissance des éléments centraux du PA en quelques pages et de compléter le bon aperçu du fil rouge donné par le schéma.
- Les indicateurs MOCA n'ont été traités de manière complète qu'après le dépôt du PA et sur demande expresse de l'ARE. Un chapitre avec l'ensemble des indicateurs MOCA aurait été nécessaire.

Exigence de base 6

- EB 6 : mise en œuvre et procédure de contrôle

La mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de 2^e génération est documentée dans le compte rendu de mise en œuvre et les aspects formels (chapitre 6 des directives DETEC) ont été respectés. Dans ces conditions, l'exigence de base 6 est remplie.

Points forts :

- Un rapport de la mise en œuvre des mesures du projet de 2^e génération est établi et les éventuels retards sont justifiés de manière synthétique. Les marges d'amélioration sont mentionnées comme éléments à considérer dans le PA.
- Le montant des coûts des mesures infrastructurelles ainsi que la répartition pour les acteurs concernés ont été estimés.
- Un système pour le suivi et le monitoring de la mise en œuvre des mesures du PA est mis en place. Son organisation est explicitée dans le chapitre « convention et addendum pour la mise en œuvre » où les partenaires s'engagent à sa réalisation.

Points faibles :

- La partie stratégique du PA est liante pour les autorités, ce qui en soi constitue un point positif, mais il manque les bases légales permettant de légaliser et renforcer cet aspect.

4 Evaluation de l'efficacité du projet

La procédure visant à évaluer l'efficacité du projet est décrite dans les directives du DETEC (notamment aux points 2, 3.5 et 4.5)⁹. Elle met en balance l'utilité du projet d'agglomération et son coût. L'utilité et le coût sont rapportés à la taille de l'agglomération (nombre d'habitants additionné au nombre de salariés pondéré à 0,5) et à ses spécificités¹⁰.

Pour évaluer l'utilité, l'efficacité globale du projet d'agglomération est déterminante. Celle-ci est mesurée sur la base de la contribution du projet à l'atteinte des objectifs formulés (amélioration de la qualité du système de transport, développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources, accroissement de la sécurité du trafic) à l'article 17*d* de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin¹¹).

L'évaluation de l'utilité du projet d'agglomération de 3^e génération porte sur les mesures suivantes :

- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 3^e génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 2) ;
- mesures non cofinancées par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (points 5.2.1) ;
- mesures de la liste B du projet d'agglomération de 3^e génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 5.5) ;
- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 1^{re} et 2^e générations, qui sont intégrées à l'accord sur les prestations correspondant (mesures cofinancées et non cofinancées ainsi que les mesures assumées entièrement par l'agglomération ; points 3.1–3.3 de l'accord sur les prestations) ;
- éventuelles autres mesures pertinentes, qui ont été mises en œuvre ou dont la mise en œuvre a démarré pendant les périodes concernées (2011–2014 et 2015–2018)¹².

D'autres mesures (co)financées par la Confédération telles que visées au Tableau 5-4 (cf. point 5.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^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.

L'évaluation de l'utilité se fonde également sur le compte rendu de mise en œuvre (état de la mise en œuvre des mesures issues des projets d'agglomération des générations antérieures, élaboration de mesures sur la base des projets d'agglomération des générations antérieures).

Le coût se compose de l'ensemble des coûts induits par la mise en œuvre des mesures de type A et B priorisées par la Confédération du projet d'agglomération de 3^e génération mais également du coût des mesures cofinancées de priorité A prévues par les accords sur les prestations de 1^{re} et 2^e générations¹³.

⁹ Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 65, point 4.5

¹⁰ Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5, et p. 67, point 4.5.2.

¹¹ RS 725.116.2

¹² Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5.1.

¹³ Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

4.1 Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Evaluation motivée</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les temps de parcours entre les centres principaux de l'agglomération (Aigle et Monthey) sont améliorés grâce à la 2^e étape d'adaptation du tracé de l'AOMC sur le territoire valaisan. L'attractivité de l'offre et la qualité de la desserte des transports publics (TP) sont également renforcées par la mise en place d'un réseau de bus d'agglomération bien coordonné avec le réseau de bus régional et le réseau ferroviaire. L'accessibilité de l'agglomération est renforcée de manière large, grâce notamment aux réaménagements des interfaces de gares, qui valorisent les chaînes de déplacement mobilité douce (MD) – TP. ▪ Les requalifications dans les centres principaux couplées avec les réaménagements routiers prévus sur les axes cantonaux permettent une amélioration de la qualité des cheminements pour les modes doux dans les centres et une certaine maîtrise du trafic de transit. ▪ La création d'un nouveau terminal combiné rail-route en marge du pôle industriel de Monthey et la construction d'une nouvelle route d'accès permet de délester le centre-ville et donc de diminuer les effets négatifs induit par le trafic poids lourd. Les conditions de circulation des camions se trouvent également améliorées. <p>Points faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les synergies entre les différents modes de transport ne sont pas suffisamment exploitées. Le traitement sectoriel des stratégies de mobilité ne permet pas une vision multimodale claire. ▪ Le système de bus à la demande proposé pour desservir les territoires peu denses et excentrés peut certes répondre à un besoin spécifique et ponctuel mais n'aura pas d'effet structurant pour le développement de l'urbanisation. Ce type d'offre n'est pas non plus attractif pour les usagers, puisque ceux-ci doivent anticiper leurs déplacements et voir leurs trajets prolongés. ▪ Le projet d'agglomération de 3^e génération (PA) ne permet d'optimiser que partiellement l'exploitation du réseau routier en vue notamment d'une amélioration de la progression des TP ou d'une maîtrise des flux du transport individuel motorisé (TIM). En effet, aucune mesure de gestion du trafic n'est prévue aux horizons A et B. La hiérarchie du réseau routier n'est par ailleurs pas clairement définie. ▪ Le réseau MD planifié est peu dense et n'est pas conçu en premier lieu pour répondre aux déplacements utilitaires, même s'il relie les centres entre eux, du fait qu'il privilégie les axes hors réseau routier principal et induit ainsi des trajets plus longs. De plus, l'absence de mesure pour améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes en dehors du réseau MD structurant limite l'attractivité et la qualité du réseau proposé. En effet, le PA ne propose ni mise en zone 30, ni requalification de quartier ni création de zones piétonnes. Enfin, aucune différenciation n'est faite entre les piétons et cyclistes au niveau de la stratégie. ▪ La politique de stationnement de l'agglomération reste très générale, de sorte que sa mise en œuvre n'est pas garantie. Une stratégie visant un report modal vers les TP le plus en amont possible des centres fait de surcroît défaut. ▪ En termes de gestion de la mobilité, l'effet des quelques mesures prévues, comme la mise en place d'un délégué à la mobilité actif sur l'ensemble du territoire de l'agglomération sera limité par l'absence de stratégie claire de maîtrise du TIM dans l'agglomération.

CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none">▪ La stratégie en matière d'urbanisation proposée par le PA constitue une première étape pour assurer le développement à l'intérieur du tissu bâti.▪ La reconversion et le réaménagement des friches industrielles en pôles mixtes, d'habitat ou d'activités permettent de redynamiser ces secteurs.▪ Les mesures de requalification proposées dans les centres de Monthey et d'Aigle ainsi qu'aux abords des interfaces TP améliorent de façon notable la qualité des espaces publics et laissent augurer une revalorisation des centres comme lieux de vie et de concentration du développement. Cependant, des mesures semblables hors des centres font défaut. <p>Points faibles</p> <ul style="list-style-type: none">▪ La coordination entre les développements urbains et le renforcement des capacités de transport n'est pas suffisante. La priorité est, par exemple, mise sur les secteurs situés en limite d'urbanisation (pôle d'activités « Les Illiettes » et pôle d'habitat « Semille ») nécessitant de nouvelles offres TP et de nouvelles infrastructures routières afin d'être judicieusement desservis. Par ailleurs, pour les zones à bâtir en dehors des pôles de développement, le projet ne fait ni mention de classe minimale de desserte TP, ni de densité minimale en dehors des indications figurants dans les plans directeurs cantonaux.▪ Les mesures relatives aux territoires de projets sont encore peu concrètes même si les volumes de population et emplois attendus ont déjà fait l'objet d'une première estimation. Des indications relatives aux opportunités en matière de densification, au lien à la stratégie mobilité et à la structure paysagère font souvent défaut.▪ La localisation des principaux développements urbains est encore trop peu volontariste et la densification de secteurs centraux n'est pas suffisamment thématifiée.▪ La question des installations à forte fréquentation n'a plus été abordée dans le PA, bien que la thématique soit importante pour l'agglomération. Seules les directives cantonales font foi.
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Les mesures du PA en lien avec la correction de la ligne AOMC améliorent la sécurité routière en éliminant les conflits rail-route et en limitant le nombre de passages à niveau. Par ailleurs, le nouveau terminal de transbordement rail-route diminue sensiblement le nombre de camions circulant dans le centre de Monthey et augmente ainsi de manière importante la sécurité.▪ La requalification des centres-villes de Monthey et d'Aigle, des principaux axes d'entrée des villes ainsi que des abords de gares permettent d'améliorer localement le sentiment de sécurité pour tous les usagers de la route. <p>Points faibles</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Les points noirs identifiés dans le volet explicatif ne font pas systématiquement l'objet de mesures dans les horizons A et B du PA. Une stratégie spécifique à la sécurité routière fait défaut. Les mesures proposées sont surtout orientées vers la résolution de problèmes de capacité, voire d'amélioration des temps de déplacement TIM.▪ En dehors des centres, le caractère très routier des infrastructures et l'absence de stratégie de maîtrise des flux TIM ne permettent pas d'envisager une modification sensible du niveau de sécurité en général ni du sentiment de sécurité.▪ Aucune mesure concrète de modération de trafic n'est prévue dans le PA. La hiérarchisation du réseau routier tout comme des principes clairs d'accessibilité permettant de maîtriser les flux dans les quartiers font défaut.

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

Points forts

- Le PA peut attester d'un effet modéré sur les immissions sonores dans les centres, notamment grâce aux requalifications routières, aux réaménagements des centres ainsi qu'à la réduction attendue du trafic de poids lourds.
- Les éléments issus de la conception paysagère sont bien coordonnés avec la 3^e correction du Rhône et sont concrétisés en mesures, notamment de renaturation de cours d'eau. Ces renaturations ont des horizons de réalisation clairement définis et vont améliorer grandement les qualités biologiques et paysagères des cours d'eau, notamment en termes de connexion biologique. Les autres mesures paysagères restent cependant encore vagues. La mise en réseau des espaces naturels et paysagers (réseaux écologiques et projets agricoles) est prévue à un horizon très lointain (2040) et les étapes de sa mise en œuvre ne sont pas précisées.

Points faibles

- Un report modal sensible à l'échelle de l'agglomération et un impact sur la qualité de l'air ne sont pas à attendre en raison notamment de l'absence de mesure de maîtrise du TIM. Les mesures MD sont, pour leur part, concentrées en dehors des localités. L'accessibilité de l'agglomération reste ainsi largement orientée sur la voiture même si la mise en place d'un réseau de bus d'agglomération ainsi que la réduction du temps de parcours de l'AOMC entre Aigle et Monthey renforce l'attractivité des TP notamment pour les trajets pendulaires.
- La coordination de la stratégie paysagère avec les aspects relatifs à l'urbanisation et aux transports (notamment les nouvelles infrastructures prévues) est insuffisante. Certains pôles de développement se trouvent directement en bordure des cœurs agricoles (par exemple : le pôle d'activité En Vannel – Les Courtrais). Les pôles d'activités, notamment dans le secteur du Rhône « Champex-La Biole-Les Iles », induiront un continuum bâti d'emprise importante en contradiction avec l'espace paysager du Rhône. Enfin, l'extension du milieu bâti pourrait atteindre la colline de St-Triphon, qui abrite des prairies sèches d'importance nationale.
- Le PA ne permet pas d'infléchir positivement la consommation de surfaces. D'une part, de nouvelles mises en zone sont prévues, en partie sur des surfaces d'assolement, et d'autre part, les nouvelles infrastructures prévues morcellent encore un peu plus les surfaces agricoles.

CMO : Compte rendu de mise en œuvre

Points forts

- La cohérence des mesures est donnée d'une génération à l'autre (fil conducteur). Le PA tient compte de façon adéquate des mesures de la génération précédente et de leur état d'avancement. De plus, les mesures qui n'avaient pas été cofinancées par le PA2 ont été, dans la plupart des cas, reprises et adaptées dans le cadre du PA.
- Les écarts de mise en œuvre par rapport à ce qui était planifié sont justifiés de manière pertinente.
- Le compte rendu de mise en œuvre est complet et aisément compréhensible. Le détail d'avancement de chaque mesure infrastructurelle de priorité A du PA2 est décrit, y compris pour les mesures n'ayant pas bénéficié d'un cofinancement. La carte de synthèse « Programme de mesures Territoires de projets » permet une meilleure compréhension de la relation et de l'état de réalisation des mesures d'urbanisation du PA2 et du PA3.

Points faibles

- La mise en œuvre des mesures relatives à l'urbanisation est clairement insuffisante. Quant aux mesures relatives au système de transport, elles n'ont pas avancé de manières suffisantes.

- Des informations complémentaires n'ont pas été données de façon systématique pour les mesures infrastructurelles. La vision d'ensemble entre les mesures du PA2 et celles du PA3 n'est ainsi pas toujours très évidente. Il en va de même pour la distinction entre ce qui a été déjà réalisé pour certaines mesures et ce qui est prévu en complément.
- Au vu de l'état d'avancement des mesures, un point devrait être déduit de la note d'utilité du projet. Cependant, comme le rapport de mise en œuvre ne porte que sur la 2^e génération, cette déduction n'est, pour cette fois, pas appliquée.

Tableau 4-1

L'évaluation qui a été réalisée a mis en évidence l'utilité suivante, exprimée en points :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (-1 à 3 points)	1
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (-1 à 3 points)	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (-1 à 3 points)	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (-1 à 3 points)	1
CMO: Compte rendu de mise en œuvre (-2 à 0 points)	0
Total de points (utilité)	4

Tableau 4-2

4.2 Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité)

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. point 2 pour la liste A et point 5.5 pour la liste B) s'établissent à 69,16 millions de CHF y compris 21,89 millions de CHF pour les mesures forfaitaires auxquels s'ajoutent 10,34 millions de CHF au titre des mesures de la liste A des projets d'agglomération de 2^e génération. Ces coûts sont jugés moyens pour une petite agglomération.

L'efficacité du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité calculée au point 4.1 et le coût total.

Utilité (selon
tableau 4-2)

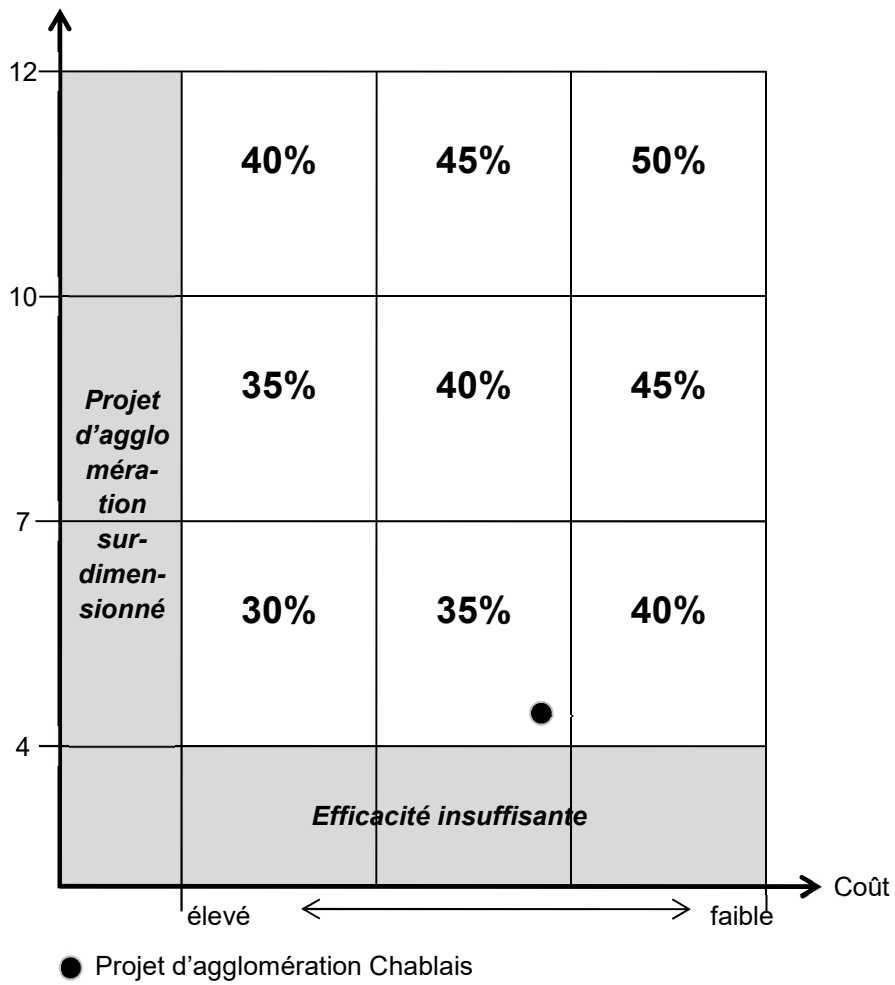


Figure 4-1

5 Examen de la priorisation des mesures

En tenant compte de tous les projets d'agglomération déposés et des moyens disponibles, la Confédération examine la priorisation des mesures établie par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les directives du DETEC¹⁴. Cette procédure comporte les étapes suivantes :

- adaptation des mesures (point 5.1)
- détermination des mesures non cofinancées (point 5.2)
 - mesures dans les domaines de l'urbanisation et du paysage (point 5.2.1)
 - mesures non cofinancées relevant des transports (point 5.2.1)
 - prestations assumées entièrement par l'agglomération (point 5.2.1)
 - mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (point 5.2.2)
- détermination des mesures non (co)financées par d'autres fonds fédéraux (point 5.3)
- détermination des mesures à priorité modifiée A/B/C (point 5.5)
- détermination des mesures présentant une priorité A ou B après examen par la Confédération (point 2 et 5.5)
 - Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2019-2022.
 - Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé.
- détermination des mesures présentant une priorité C et un besoin d'action après examen par la Confédération (mesures C*, point 5.5)

Les points 2 et 5 ne considèrent que les mesures ayant un effet positif ou neutre sur le projet d'agglomération.

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 5-2 et 5-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

Les mesures auxquelles l'agglomération a attribué le niveau de priorité C ne sont pas évaluées par la Confédération.

5.1 Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC

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>
6153.3.012	3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération	<p>Les mesures suivantes sont considérées individuellement:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6153.3.096, Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex, 2,06 mio CHF, Priorité Liste A selon la Confédération ▪ 6153.3.097, Développement du réseau de bus d'agglomération: Ollon et Bex, 0,34 mio CHF, Priorité hors périmètre OFS selon la Confédération

¹⁴ Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 57, point 4.4

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition de la mesure
6153.3.040	7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> 6153.3.102, Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey - Partie Agglo, 5,50 mio CHF, Priorité Liste B selon la Confédération 6153.3.103, Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey - Partie OFT, 10,00 mio CHF, Priorité Infrastructure nationale ferroviaire Horizon A selon la Confédération
6153.3.051	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey - Parking de la Vièze et nouvelle entrée routière	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> 6153.3.094, Terminal régional de transport combiné de Monthey - Parking de la Vièze, 0,90 mio CHF, Priorité Av mesure non cofinçable selon la Confédération 6153.3.095, Terminal régional de transport combiné de Monthey - nouvelle entrée routière, 10,50 mio CHF, Priorité Liste A selon la Confédération

Tableau 5-1

Les mesures suivantes sont rassemblées en paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

Paquet MD Liste A (mobilité douce)

Code ARE	N° AP	Mesure	Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA
6153.3.013	4.1	Extension des cheminements de mobilité douce le long des voies ferrées à Monthey	0.35
6153.3.022	5.5	Aménagements en faveur de la mobilité douce, Clos-Novex et Pré-Raye à Collombey	3.04
6153.3.025	6.2	Liaison principale de mobilité douce entre Collombey-Muraz et le Rhône	0.20
6153.3.026	6.3	Liaison principale de mobilité douce entre Monthey et le Rhône	0.20

Tableau 5-1a

Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)

Code ARE	N° AP	Mesure	Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA
6153.3.001	1.1	Requalification de l'avenue du Simplon à Monthey	3.04
6153.3.005	1.5	Régulation du trafic en entrées de ville à Monthey	1.01
6153.3.038	7.6	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	2.03

Tableau 5-1b

Paquet MD Liste B (mobilité douce)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6153.3.008	10.3	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	0.41
6153.3.014	4.2	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Collombey-Muraz et Monthey le long de la route cantonale	3.55
6153.3.020	5.3	Aménagements en faveur de la mobilité douce, avenue de l'Europe à Monthey	0.30

Tableau 5-1c

Paquet VSR Liste B (valorisation de l'espace routier)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6153.3.002	1.2	Requalification de la route de Lausanne à Aigle	2.38
6153.3.004	1.4	Régulation du trafic en entrée de ville à Aigle	1.42
6153.3.035	7.3	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	1.01
6153.3.036	7.4	Réaménagement de la route cantonale entre Collombey et Monthey	2.53
6153.3.037	7.5	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	0.61

Tableau 5-1d

5.2 Mesures non cofinancées**5.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération**

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'article 21 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier [OUMin ; RS 725.116.21]) et des compléments apportés par les directives du DETEC (points 3.6 et 4.4.1), les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles doivent 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			
6153.3.068	CV	Cœur de Ville: développement de l'urbanisation vers l'intérieur et amélioration du cadre de vie	As
6153.3.069	MU	Maîtrise de l'urbanisation	As
6153.3.070	PA	Pôles d'activités	As
6153.3.071	P-AGR	Projets agricoles	Bs
6153.3.072	P-EAU	Aménagement des cours d'eau latéraux et canaux	As
6153.3.073	P-ENE	Planification énergétique	As

6153.3.074	P-ENV	Protection de l'environnement	As
6153.3.075	PEP	Hôpital	As
6153.3.076	PH-1	Vers Le Nant, Secteur Nord	Bs
6153.3.077	PH-2	Semilles	Bs
6153.3.078	PH-3	En Lombard	As
6153.3.079	PH-4	Sous-le-Montet	As
6153.3.080	PM-1	Clos-Donroux - Gessimo	As
6153.3.081	PM-10	Valerette Nord	As
6153.3.082	PM-11	Les Tombeys	As
6153.3.083	PM-2	Les Goilles	As
6153.3.084	PM-3	Au-delà du Pont	Bs
6153.3.085	PM-4	Gare de Monthey	As
6153.3.087	PM-6	Avenue de France	Bs
6153.3.088	PM-7	Les Dailles Sud	Bs
6153.3.089	PM-8	Novassalles	As
6153.3.090	PM-9	Arsenal	As
6153.3.091	P-NAT	Nature en ville	Bs
6153.3.092	P-R3	3 ^e correction du Rhône	As
6153.3.093	P-REC	Réseau écologique	As
Mesures de transport			
6153.3.094	9.8	Terminal régional de transport combiné de Monthey - Parking de la Vièze	Av
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement			
6153.3.052	GM1	Plans de mobilité pour les employés des services publics	Av E
6153.3.053	GM2	Plans de mobilité pour les entreprises de l'agglomération	Av E
6153.3.054	GM3	Délégué à la mobilité	Av E
6153.3.055	GM4	Politique de stationnement d'agglomération	Av E
6153.3.056	GM5	Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et d'habitat	Av E
6153.3.057	GM6	Intégration tarifaire des transports publics	Av E
6153.3.058	GM7	Stationnement pour vélos dans les entreprises et les équipements privés	Av E
6153.3.063	Ms5	Passage dénivelé à la gare CFF de Monthey	Av E
6153.3.067	Ms9	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	Av E

Tableau 5-2

5.2.2 Mesures ne relevant pas du projet

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
6153.3.006	10.1	Aménagement d'un parking en périphérie du centre d'Aigle	Ce type de mesure n'est pas cofinançable par le FORTA.
6153.3.007	10.2	Aménagement de deux parkings en périphérie du centre de Monthey	
6153.3.009	10.4	Mise à disposition de vélos en libre-service dans toute l'agglomération	
6153.3.015	4.3	Aménagement d'un cheminement de mobilité douce entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	Les mesures sont situées hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour que ces mesures puissent être cofinancées par le FORTA.
6153.3.018	5.1	Aménagements en faveur des cyclistes, route de l'Infirmier à Bex	
6153.3.019	5.2	Aménagements en faveur de la mobilité douce, rues du Cotterd et des Pépinières à Bex	
6153.3.024	6.1	Liaison principale de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	
6153.3.027	6.4	Liaison principale de mobilité douce entre Bex, le Rhône et Massongex	Les données livrées concernant la répartition des coûts pour la partie dans et hors périmètre OFS sont incomplètes. Cette mesure n'est donc pas cofinançable par le FORTA.
6153.3.028	6.5	Liaison de mobilité douce entre Ollon, le Rhône et Muraz	Les mesures sont situées hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour que ces mesures puissent être cofinancées par le FORTA.
6153.3.030	7.10	Réaménagement de la route d'Ollon en bordure d'Ollon – tronçon Bruet-Lombard	
6153.3.031	7.11	Réaménagement de la route d'Aigle à Bex	
6153.3.032	7.12	Requalification de la traversée de Bex	
6153.3.033	7.13	Réaménagement du centre-ville de Bex	
6153.3.039	7.7	Réaménagement de la route cantonale en traversée d'Ollon	
6153.3.042	8.1	Sécurisation de la route Industrielle à Ollon	
6153.3.043	8.2	Capacité et sécurisation de la jonction autoroutière de Saint-Triphon	
6153.3.044	9.1	Interface à la gare CFF de Bex	
6153.3.048	9.5	Interface à la halte AOMC d'Ollon	
6153.3.097	3.1	Développement du réseau de bus d'agglomération: Ollon et Bex	

Tableau 5-3

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

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération ;
- mesures dont le Conseil fédéral propose le financement dans son message sur l'étape d'aménagement 2030 rail du PRODES ou qui figurent dans les modules 2 et 3 du programme d'élimination des goulots d'étranglement sur les routes nationales et dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU)

Les mesures prévues à l'horizon C ne sont pas prises en compte pour l'évaluation de l'efficacité du projet et ne figurent donc pas dans le tableau ci-dessous.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
6153.3.059	Ms1	Nouveau tracé de la ligne ferroviaire AOMC entre Monthey et Collombey-Muraz
6153.3.060	Ms2	Augmentation des cadences de la ligne ferroviaire AOMC entre Aigle et Monthey
6153.3.061	Ms3	Amélioration de la desserte sur les lignes ferroviaires CFF
6153.3.065	Ms7	Halte CFF Les Perraires
6153.3.103	7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey - Partie OFT

Tableau 5-4

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.

5.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la plausibilité des priorités établies par les organismes responsables, de leur rapport coût – utilité et de leur degré de maturité, conformément aux directives du DETEC (point 4.4), 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 de CHF) selon PA</i>	<i>Justification</i>
A → B				
6153.3.102	7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey - Partie Agglo	5.50	Rapport coût-utilité suffisant et mesure pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A La mesure doit mieux prendre en compte la multimodalité et la coordination avec l'urbanisation. De plus, au vu des charges de trafic attendues relativement peu élevées et d'un effet de délestage trop faible, le rapport coût-utilité de cette mesure n'est que suffisant. Enfin, du fait de la modification de la mesure, des études plus poussées doivent être effectuée pour la nouvelle variante.
A → C*				
6153.3.041	7.9	Nouvelle liaison routière sur le chemin Pré-Loup à Monthey	6.00	Degré de maturité insuffisant et rapport coût-utilité insuffisant Au vu du nombre de personnes concernées, l'efficacité de la mesure proposée est jugée insatisfaisante. Il manque des mesures d'accompagnement pour augmenter l'efficacité de la nouvelle route et cette dernière est en conflit avec la stratégie paysagère (Périmètre « Projet agricole »).
B → C*				
6153.3.003	1.3	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	1.30	Degré de maturité : insuffisant La mesure est pertinente mais un concept global de mobilité doit être élaboré. De plus, la coordination entre les transports, l'urbanisation et le paysage doit être améliorée.

Tableau 5-5

5.5 Listes A, B et C* après vérification de la priorisation

La **liste A** figure au chapitre 2.

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2019–2022, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé. A la date d'envoi du présent rapport d'examen (le 14 septembre 2018), 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 Confédération¹⁵:

Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2016*	Contrib. fédérale **
6153.3.010	2.1	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2.00	2.03	0.71
6153.3.049	9.6	Interface à la halte CFF des Perraires	0.60	0.61	0.21
6153.3.100	-	Paquet MD Liste B	4.26	4.26	1.49
6153.3.101	-	Paquet VSR liste B	7.95	7.95	2.78
6153.3.102	7.8	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey - Partie Agglo	5.50	5.58	1.95
Somme			20.31	20.43	7.14

Tableau 5-6 *Prix d'avril 2016 ; ** Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement

La **liste C*** ci-après contient les mesures classées en priorité C par la Confédération. Si cette dernière reconnaît, sur le principe, un besoin d'action, le rapport coût – utilité ou le degré de maturité des mesures proposées ne justifie pas leur intégration à la liste A ou B (mesures dites C*).

Liste C*

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio de CHF) selon PA
6153.3.003	1.3	Nouvelle liaison routière entre l'avenue du Simplon et la rue des Saphirs à Monthey	1.30
6153.3.041	7.9	Nouvelle liaison routière sur le chemin Pré-Loup à Monthey	6.00

Tableau 5-7

¹⁵ Cf. directives du DETEC, p. 73, point 5.3.

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 les parties infrastructurelles rail et route du plan sectoriel des transports, avec les plans de mesures et avec les inventaires a été vérifiée. 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
6153.3.010	2.1	5.6	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	B	Atteintes sur la végétation des rives
6153.3.067	Ms9	5.2	Nouvelles passerelles de franchissement du Rhône pour la mobilité douce	Av E	Site de reproduction des batraciens d'importance nationale VD 463
6153.3.076	PH-1	5.2	Vers Le Nant, Secteur Nord	Bs	Espace cours d'eau d'un affluent de la Vièze

Tableau 6-1

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

Toutes les mesures infrastructurelles qui relèvent de la planification directrice cantonale et qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur cantonal et être approuvées par le Conseil fédéral au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures inscrites dans la liste A doivent être dans la catégorie « coordination réglée », et la catégorie « coordination en cours » est recommandée pour les mesures de la liste B. 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 / Conséquence
Aucune mesure dans cette catégorie				

Tableau 6-2

Liste B :

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

Tableau 6-3

Les mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice et intrinsèquement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A doivent avoir été approuvées avec un état de « coordination réglée » avant la conclusion de l'accord sur les prestations.

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

Tableau 6-4

Les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice doivent en principe être ancrées dans le plan directeur et être approuvées au plus tard à l'issue de la période de quatre ans couverte par 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 (OAT¹⁶). 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.

6.3 Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur

Lorsque la Confédération alloue des subventions en faveur de mesures contenues dans le projet d'agglomération, elle exige que celles-ci soient conformes au(x) plan(s) directeur(s) approuvé(s) par le Conseil fédéral (art. 30 LAT). Si le contexte évolue et que cela induit des répercussions importantes sur le règlement d'affectation – comme cela a été le cas avec la révision de la LAT – il convient d'attendre que le plan directeur ait été adapté avant de confirmer définitivement la contribution dans l'accord sur les prestations lié au projet d'agglomération. L'adaptation du/des plan(s) directeur(s) à la LAT révisée doit être faite d'ici au 30 avril 2019, sans quoi aucune nouvelle zone à bâtir ne pourra être créée dans un canton tant que l'adaptation de son plan directeur n'a pas été approuvée par le Conseil fédéral (art. 38a, al. 1 et 3, LAT).

Le plan directeur du canton du Valais remanié conformément à la LAT révisée n'a pas encore été approuvé par le Conseil fédéral. La Confédération doit ainsi fonder son examen du projet d'agglomération sur une base de planification dont le contenu n'est pas encore définitif et est donc encore susceptible d'évoluer. Le présent rapport d'examen s'entend donc sous réserve de l'approbation du plan directeur.

Les plans directeurs du canton du Valais remaniés conformément à la LAT révisée a déjà fait l'objet d'un examen préalable par la Confédération. Le présent rapport d'examen est donc établi sous réserve que les plans directeurs adoptés par les cantons soient conformes au droit fédéral (et notamment au projet ayant fait l'objet de l'examen préalable et au rapport d'examen préalable établi par la Confédération) et soient conformes audit rapport d'examen.

L'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération ne pourra être conclu que lorsque le plan directeur conforme au présent rapport d'examen (cf. point 6.2) aura été approuvé par le Conseil fédéral.

¹⁶ RS 700.1

7 Remarques quant au développement du projet d'agglomération

Les projets d'agglomération de 3^e génération déposés le 30 septembre 2016 / le 31 décembre 2016 sont la base de la troisième phase de libération de crédits en provenance du fonds d'infrastructure ou du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) à partir de 2019. Après l'entrée en vigueur de la LFORTA, les Chambres fédérales se prononceront en principe tous les quatre ans au sujet d'une nouvelle libération de crédits.

Le rapport d'examen met en exergue les points forts et les points faibles du projet d'agglomération considéré pour ce qui est des exigences de base et des critères d'efficacité (chapitres 3 et 4). Le projet d'agglomération Chablais de la prochaine génération devrait s'employer à éliminer les points faibles ainsi identifiés et à conserver, voire consolider, les points forts.

Les mesures d'urbanisation et de transport ne faisant pas partie du projet d'agglomération se révélant indispensables après le dépôt du projet d'agglomération sont à planifier de manière à ce que l'efficacité du projet s'en trouve maximisée et à intégrer à une prochaine génération de projets d'agglomération. Elles seront présentées et expliquées dans le rapport soumis à la Confédération.

ANNEXE 1

Liste des mesures des contributions fédérales forfaitaires

L'annexe 1 présente les mesures comparativement bon marché de mobilité douce, de gestion du trafic et de valorisation/sécurisation de l'espace routier. Pour ces mesures, des coûts standardisés sont calculés afin qu'une base de comparaison adaptée soit disponible pour évaluer ces mesures et leur octroyer des contributions forfaitaires.

Paquet MD Liste A (mobilité douce)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Marquages des passages pour piétons	3	Nombre	1'800	35%	10%	570	1'710
Îlots de protection pour piétons avec élargissement de la chaussée	2	Nombre	43'200	35%	10%	13'610	27'220
Cheminevements MD cat.1	3'300	m	180	35%	10%	60	198'000
Cheminevements MD cat.2	220	m	565	35%	10%	180	39'600
Cheminevements MD cat.4	1'375	m	2'388	35%	10%	750	1'031'250

Contribution totale mio CHF (arrondi)	1.30
---------------------------------------	------

Tableau A1-a

Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Val. rout.	34'710	m2	189	35%	10%	60	2'082'600

Contribution totale mio CHF (arrondi)	2.09
---------------------------------------	------

Tableau A1-b