

CHARTRE D'INTENTION POUR LE LANCEMENT DU PROJET D'AGGLOMERATION « MONTHEY – AIGLE »



- Organisme Intercantonal pour le Développement du Chablais – OIDC (ARDA – ARMS)
- Communes de Monthey, Aigle, Collombey-Muraz, Ollon, Bex et Massongex
- Etat de Vaud – Département de l'économie (DEC)
- Etat du Valais – Département de l'économie et du territoire (DET)

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	2
1 VISION.....	4
2 DESCRIPTION DU PROJET	4
2.1 PERIMETRE	4
2.2 THEMES PRIORITAIRES STRUCTURANTS	6
2.3 RELATIONS AVEC D'AUTRES PROJETS ET POSITIONNEMENT.....	8
3 APPROCHE ET METHODE	10
3.1 VERS UNE AGGLOMERATION SOLIDAIRE	10
3.2 AXES DE TRAVAIL ET PRIORITES	10
3.3 ETAPES DE TRAVAIL	12
3.4 CALENDRIER PREVISIONNEL	13
4 PROCESSUS POLITIQUE	14
4.1 PRINCIPES D'ORGANISATION DE BASE.....	14
4.2 ENGAGEMENTS DES COMMUNES.....	15
5 ASPECTS FINANCIERS	17
6 APPROBATION	18
REFERENCES DOCUMENTAIRES	20

AVANT-PROPOS

Le présent document constitue la charte d'intention pour le lancement du projet d'agglomération « Monthey – Aigle ». Celle-ci fait l'objet d'une adhésion et d'un engagement formels de la part de tous les partenaires (contractants) impliqués dans ce projet. Cette adhésion se concrétise par leur signature, comme sur une convention, qui marque leur engagement. Cette charte représente la première étape d'un processus de collaboration qui devra notamment déboucher sur un schéma d'agglomération et des actions à conduire. Elle fixe les éléments de base communs pour le futur déroulement des travaux.

Dans ce sens, la présente charte a pour but de lancer le projet d'agglomération « Monthey – Aigle », dont les objectifs globaux sont de :

- **Renforcer la collaboration entre les communes de l'agglomération et les synergies au niveau régional.**
- **Engager formellement les communes, la région (OIDC) et les Etats de Vaud et du Valais dans le projet d'agglomération.**
- **Rechercher à mettre en commun les ressources dans la conduite du projet.**
- **Viser la complémentarité avec les agglomérations voisines.**
- **Favoriser le positionnement stratégique de la région du Chablais.**
- **Orienter le projet d'agglomération selon les principes du développement durable.**
- **Définir une organisation de projet.**

Cette charte est le document de référence commun aux acteurs partenaires. Elle donne la ligne de conduite que chacun s'engage à respecter sur le périmètre de l'agglomération. Pour tous les partenaires signataires, elle définit les orientations majeures du futur idéal de l'agglomération partagées par tous, délimite le périmètre de travail avec les thèmes jugés prioritaires et structurants, donne l'approche et la méthode pour mener le projet, amorce le processus politique à même de conduire les réflexions et les travaux et alloue les ressources financières nécessaires. Elle se conclut par des engagements du type "les partenaires signataires de la présente charte s'engagent à...". Les contractants de la présente charte sont :

- Les communes du périmètre défini comme pertinent à savoir : Aigle, Bex, Ollon, côté vaudois et Monthey, Collombey-Muraz et Massongex, côté valaisan ;
- Les instances régionales valaisannes et vaudoises réunies au sein de l'OIDC (Organisme intercantonal de développement du Chablais) ;
- Les Cantons de Vaud et du Valais par leurs départements.concernés

La présente charte est en relation directe avec les documents de référence suivants :

- La politique des agglomérations de la Confédération (2001).
- La convention entre les cantons de Vaud et du Valais relative à la coopération intercommunale dans la région du Chablais (1999 et 2000).
- Le Programme d'action pluriannuel ARMS 2008 – 2011 (projet agglomération mentionné comme prioritaire).
- La stratégie régionale ARDA 2008 - 2011 (projet agglomération mentionné comme prioritaire).

- Le Plan directeur cantonal du Canton de Vaud (2007), avec thématique des agglomérations explicitement mentionnée (stratégie A du PDCn).
- Le programme territorial d'innovation du Canton du Valais (2007)¹.
- L'étude préliminaire du projet d'agglomération Monthey - Aigle (2007)².

En effet, depuis quelques temps, les instances régionales valaisannes et vaudoises réunies au sein de l'OIDC ont manifesté leur intention d'organiser le développement stratégique de leur région et plus particulièrement dans le Concept de développement de la plaine (CDP) élaboré en parallèle du projet de la 3^e correction du Rhône (R3). L'émergence du projet d'agglomération « Monthey - Aigle » repose donc sur ces premières réflexions. Il constitue un moyen de mettre en œuvre les objectifs définis au sein du groupe de projet « Mise en valeur du territoire bâti », notamment ceux visant à renforcer les centres urbains.

L'intérêt de lancer le projet a été démontré dans le cadre de l'étude préliminaire menée de septembre à décembre 2007, où une démarche participative a également été organisée. Cette étude avait notamment pour but de vérifier l'existence fonctionnelle (socio-économie, organisation du territoire) de l'agglomération, de définir le périmètre d'étude pertinent, d'évaluer les intérêts et l'adhésion des partenaires à la constitution d'une agglomération. Les résultats de cette étude ont été présentés aux autorités fédérales et cantonales qui ont accueilli très favorablement le projet, ce qui a permis de l'annoncer officiellement à l'ARE (Office fédéral du développement territorial). Les participants à cette étude préliminaire ont pu se familiariser avec les caractéristiques d'un projet d'agglomération, les exigences à respecter et réaliser la nécessité de définir ensemble leur développement futur. Il importe maintenant, que les communes, la région et cantons travaillent ensemble, pour aboutir à des projets concrets de collaboration intercommunale et pour définir une agglomération spatialement cohérente. Finalement, une perte de compétences dans certains domaines est à envisager et une structure décisionnelle et organisationnelle à l'échelle de l'agglomération devra progressivement se mettre en place et assurer la mise en œuvre du projet sur les plans politique, technique, juridique et financier.

Le projet d'agglomération est un instrument stratégique de planification, de coordination et de gestion, territoriales orienté vers la mise en œuvre de mesures ciblées. Grâce à lui, les communes, la région et les cantons déterminent ensemble une stratégie de développement et s'accordent sur les actions à réaliser. L'agglomération « Monthey – Aigle » dispose ainsi d'un nouvel instrument d'aménagement, qui doit l'aider à résoudre ses problèmes les plus urgents. Il peut lui permettre, en outre, d'obtenir des subventions fédérales via le fonds d'infrastructures, dans le cadre de ses réalisations, si certaines exigences de base sont remplies, comme la participation, l'analyse de la situation actuelle en matière de transports et d'urbanisme, l'évaluation des coûts et impacts des mesures, la mise en œuvre et le contrôle, etc. De plus, le projet d'agglomération doit prouver les effets positifs attendus sur la qualité du système de transport, le développement urbain, la sécurité du trafic, les atteintes à l'environnement et la consommation de ressources.

Le délai fixé au 31.12.07 étant échu pour bénéficier des premiers soutiens fédéraux, le projet d'agglomération « Monthey – Aigle » souhaite déposer son dossier à la prochaine échéance, en principe décalée de quatre ans. Ceci laisse le temps suffisant aux partenaires signataires de la présente charte de

¹ Le canton du Valais ne fait pas encore référence explicitement à la thématique des agglomérations, qui peut s'insérer dans ce programme.

² Projet d'agglomération Monthey-Aigle, Rapport de synthèse de l'étude préliminaire, B+C Ingénieurs SA, Roland Ribl & Associés SA, SEREC, décembre 2007.

mener les travaux nécessaires de manière approfondie pour structurer le périmètre de l'agglomération de manière cohérente et durable.

1 VISION

La vision des partenaires signataires de la présente charte définit le futur idéal de l'agglomération « Monthey-Aigle », à savoir une :

**Agglomération bipolaire, fortement interconnectée,
à haute qualité du cadre de vie et des activités économiques.**

A un horizon 2030, l'agglomération est constituée de deux pôles urbains forts, Aigle et Monthey, disposant de connexions de transports rapides et fréquentes. Des centres secondaires bien délimités leur assurent une complémentarité socio-économique. Un réseau de transports publics performants couvre l'ensemble du périmètre de l'agglomération. La qualité du cadre de vie, le paysage et l'environnement, sont préservés et mis en valeur. Les compétences et le savoir-faire des industries sont reconnus, alors que le Chablais est une destination touristique forte, notamment autour des Portes du Soleil et des Alpes vaudoises, garantissant des emplois durables. Les manifestations sportives et l'offre culturelle sont coordonnées. Elles jouissent d'une renommée certaine et sont bien fréquentées.

Les synergies et complémentarités entre les communes ont été exploitées au maximum. L'esprit d'agglomération et la cohérence de son organisation spatiale prime sur le développement individuel et la compétition entre les communes. Les communes qui constituent l'agglomération, la région et les cantons ont su former un véritable esprit d'agglomération ; les communes travaillent ensemble comme si l'agglomération ne formait qu'une seule commune.

2 DESCRIPTION DU PROJET

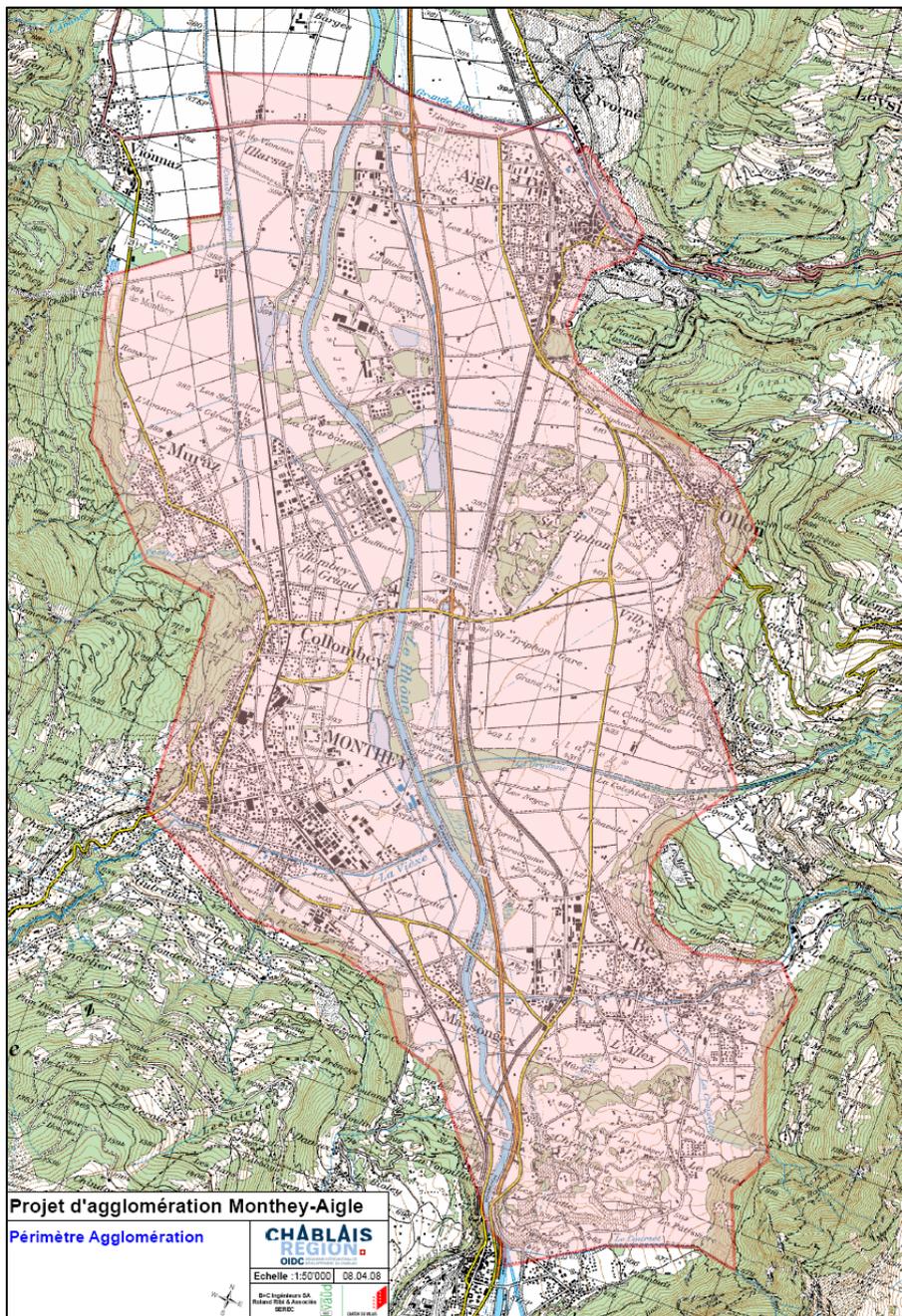
2.1 PERIMETRE

Selon la définition de l'Office fédéral de la statistique (OFS), l'agglomération de « Monthey – Aigle » est reconnue et composée des communes d'Aigle (VD), de Collombey-Muraz (VS), de Massongex (VS), de Monthey (VS) et de Troistorrents (VS). La commune de Troistorrents a décidé de ne pas participer aux travaux, alors que les communes de Bex et d'Ollon, qui ne répondent pas aux critères fixés par l'OFS, sont vivement intéressées par ce projet et ont ainsi pris une part active aux réflexions.

La principale particularité de cette agglomération est d'être intercantonale. Malgré ce fait, les interdépendances avec les communes voisines sont nombreuses, non seulement du fait de la rareté du territoire disponible sur les communes centres de Monthey et d'Aigle, mais aussi d'un point de vue fonctionnel. L'autre particularité importante est d'être une agglomération polycentrique. En effet, les centres précités remplissent des fonctions urbaines importantes pour l'ensemble du Chablais, tant côté valaisan que vaudois.

En partenariat avec la région et les cantons, ce sont donc les six communes de Monthey, Aigle, Ollon, Collombey-Muraz, Bex et Massongex, signataires de la présente charte, qui s'engagent dans le projet d'agglomération, avec leur territoire de plaine situé en dessous de 550 m.

La carte ci-dessous illustre le périmètre retenu pour le lancement du projet.



Au niveau national, l'agglomération de Monthey – Aigle (45'000 habitants) figure sur la liste des petites agglomérations (moins de 50'000 habitants). En 2007, à elle seule, la Ville de Monthey représente 33% de la population de l'agglomération. Le tableau ci-dessous illustre l'évolution de la population des communes du périmètre.

	Population résidente totale			Emplois au 31.12.2007**
	au 31.12.1990*	au 31.12.2000*	au 31.12.2007**	
Monthey	13'790	13'933	15'779	8'278
Aigle	7'825	7'955	8'255	4'500
Ollon	4'918	6'257	6'900	1'600
Collombey-Muraz	4'493	5'695	6'617	1'500
Bex	5'727	5'973	6'205	1'958
Massongex	1'139	1'319	1'534	230
Agglomération	37'892	41'132	45'290	18'066

- selon Recensement fédéral de la population 1990 et 2000 / ** selon données communales

2.2 THEMES PRIORITAIRES STRUCTURANTS

Les partenaires signataires de la présente charte reconnaissent comme prioritaires, fédérateurs et structurants les thèmes suivants qui serviront de base de travail pour la suite des opérations, soit les réseaux de transports, le cadre de vie et l'urbanisation, ainsi que les pôles industriels.

1. Réseaux de transports

L'agglomération Monthey-Aigle se singularise aujourd'hui par son aspect décousu. Le tissu bâti bien que parsemé et étendu ne présente aucune continuité et les différentes communes n'ont de contact entre elles que par leurs limites communales. En plus de la présence du Rhône, la plaine est traversée par de nombreux axes de transports tels que l'autoroute A9, les voies de chemin de fer des CFF (Tonkin et Simplon) et les routes cantonales coté Vaud et côté Valais. Ces axes, agissant comme des barrières, entravent le développement territorial transcantonal, scindant l'agglomération en deux parties.

En raison de l'efficacité du réseau routier, des courtes distances à parcourir et d'une capacité routière satisfaisante, l'offre et la fréquence des transports publics n'est pas suffisante pour constituer une offre concurrentielle aux transports individuels motorisés (TIM). De plus, les grandes localités de l'agglomération (Aigle - Collombey - Monthey) génèrent l'essentiel des besoins de déplacement de l'agglomération, en raison de la part de la population, des emplois et de l'offre commerciale qu'elles accueillent. Les temps de déplacement en transports individuels motorisés ne peuvent être concurrencés par les transports publics, qui même avec une fréquence augmentée ne constituerait pas en l'état une offre alternative et comparable.

La promotion des mobilités douces représente une piste de travail intéressante dans la mesure où les distances à parcourir sont adaptées à ces modes de déplacement (à pied et à vélo pour les déplacements locaux, à vélo pour les déplacements plus longs entre centres urbains et secteurs périphériques, voire entre localités), pour autant que l'environnement qui leur est offert soit attrayant.

L'étude stratégique des transports publics dans le Chablais a procédé à une analyse de la situation et proposé un programme d'action qui reste valable pour l'essentiel et qui a été confirmé par les participants aux ateliers. On citera notamment :

- Confirmer le rôle d'interface de la gare d'Aigle entre les CFF, les trains et bus régionaux, ainsi que les transports individuels, en optimisant par exemple les correspondances ;

- Recentrer les activités le long des axes de transports publics et ajuster le réseau de transports publics de manière à mieux desservir les gros générateurs de déplacements existants et n'autoriser ce type d'activités qu'avec une desserte en transports publics adéquate ;
- Elaborer une étude globale « mobilité et transports » sur l'ensemble du périmètre prenant en compte toutes les problématiques, notamment l'optimisation de la desserte urbaine Monthey-Aigle en lien avec l'axe du Simplon et le développement de liaisons rapides complémentaires en transports publics à caractère urbain, entre quartiers et localités de l'agglomération, afin de favoriser le transfert modal ;
- Réaliser un terminal rail-route combiné à Monthey et inciter les industries existantes et nouvelles, en particulier celles générant un important trafic marchandises, à se raccorder au rail ;
- Favoriser le recours à la mobilité douce (piétons, cycles) en offrant/aménageant des itinéraires sûrs, attractifs, continus et interconnectés dotés d'une signalisation adaptée.

2. Cadre de vie et urbanisation

A mi-chemin entre le bassin lémanique et le Valais central, l'agglomération Monthey-Aigle se situe dans la partie la plus large de la plaine de Rhône. Même si l'agglomération Monthey-Aigle représente un pôle économique, industriel et touristique avéré et que l'urbanisation en découlant provoque une exploitation accrue des terrains à bâtir, elle n'en est pas moins une agglomération proposant à ses habitants un cadre de vie de très haute qualité. Mélange entre nature et urbanisation, entre centre et village de vallée, l'agglomération présente de nombreux avantages issus de sa taille encore modérée (~45'000 habitants). Malgré la large présence de verdure (champs, vignes, arbres fruitiers et forêt) et de nature (montagnes, Rhône, vallées,...), elle offre nombre de commodités résultant du fort développement économique rencontré depuis une dizaine d'années (zones commerciales diverses, centres sportifs et de bien-être,...). Ces contrastes entre le local, le familial, le convivial et le développement à grande échelle des six communes regroupées en agglomération présente un de ses atouts majeurs à préserver et renforcer.

Les réserves en surfaces constructibles sont encore nombreuses impliquant des potentialités de développement ciblées et variées. Malgré les nouvelles habitations (villas et locatifs), il subsiste toujours une pénurie de logements plus ou moins marquée selon la commune. Le potentiel résidentiel de l'agglomération est important et devra être développé dans le schéma d'agglomération en coordination avec les transports.

Les équipements et infrastructures publics, ainsi que l'offre culturelle, sportive ou de loisirs sont nombreux, appréciés et bien fréquentés dans la région. On citera par exemple la gare CFF d'Aigle, les trains régionaux, l'aérodrome de Bex, les hôpitaux et écoles, les musées, la patinoire de Monthey, les piscines et stades de football, le Centre mondial du cyclisme, les Mines de sel, le château d'Aigle, le Parc Aventures, les théâtres du Crochetan, de la Vièze et du Moulin-Neuf, les cinémas, les marchés, les manifestations sportives, culturelles et autres animations, le tourisme doux à Bex (réserve naturelle du Vallon de Nant), les vignobles, etc. Au final, chaque commune de l'agglomération présente une facette différente de la région du Chablais qui doit perdurer et être mise en valeur afin de rester, sur la base de ces nombreux atouts, une destination attractive.

3. Pôles industriels

Depuis 2000, la croissance économique a repris et se manifeste par l'accueil dans l'agglomération de nombreuses entreprises commerciales, industrielles, de centres sportifs et de loisirs. La compétitivité du Chablais s'explique par sa situation centrale entre le Valais central et la métropole lémanique. Cette centralité favorise le développement et l'implantation d'une grande diversité d'industries et de sociétés.

Hormis les difficultés de liaison transversales, le réseau routier performant et les nombreux axes de transport (CFF, autoroute, route cantonale) permettent le transport de marchandises de manière rapide et efficace.

L'industrie lourde se situe majoritairement dans les communes de Monthey (chimie) et de Collombey-Muraz (pétrochimie). L'industrie légère est en développement sur le territoire des communes de Bex et de Monthey. Pour ce qui est des zones commerciales, ce sont les communes d'Aigle, de Collombey-Muraz et de Monthey, qui monopolisent les gros distributeurs, alors que chaque commune propose également une offre commerciale à l'échelle locale.

La vocation industrielle affirmée (chimie, métallurgie, mécanique) de l'agglomération et son potentiel à accueillir des entreprises nécessitant d'importantes surfaces de terrains représente une opportunité à saisir en ne perdant pas de vue la volonté de diversification, la qualité esthétique des zones d'activités et industrielles, le développement des pôles de petites industries, la desserte ferroviaire des différents sites et la complémentarité entre les différents pôles de développement.

Dans une optique d'écologie industrielle, et pour dépasser la simple réduction des pollutions, les déchets devront être valorisés comme ressources, les cycles de matières et d'énergie seront bouclés autant que possible en minimisant les émissions polluantes. Les déchets, effluents ou excédents énergétiques se substituent aux ressources non renouvelables consommées jusqu'alors. Cela nécessite la mise en œuvre de synergies entre activités par la mise en place de filières de recyclage, de valorisation, de réutilisation des produits. L'écologie industrielle s'inspire du fonctionnement des écosystèmes naturels pour améliorer les performances économiques et environnementales des entreprises et orienter durablement le développement du territoire ; c'est un thème à fort potentiel de développement pour l'agglomération.

La diversification énergétique est également un défi important pour la région à considérer, notamment au travers de la valorisation du potentiel hydroélectrique par la réalisation de paliers hydroélectriques, la valorisation de l'énergie dégagée (p. ex. combustion déchets SATOM) dans un réseau de chauffage à distance pour alimenter certains quartiers, l'exploitation des ressources géothermiques, l'interconnexion des réseaux d'approvisionnement (eau, énergie, gaz), etc.

2.3 RELATIONS AVEC D'AUTRES PROJETS ET POSITIONNEMENT

Les partenaires signataires de la présente charte s'engagent à considérer les projets en cours ou planifiés jugés comme structurants pour le développement de l'agglomération. Le CDP a d'ailleurs confirmé la nécessité de traiter à un niveau régional les problématiques des transports publics et individuels, de l'urbanisation qui tend à devenir continue entre les localités de plaine, des infrastructures et équipements, des zones industrielles et des pôles de développement économiques.

Sont listés ci-après les grands projets situés à l'intérieur du périmètre de l'agglomération qui devront être considérés dans les études ultérieures :

- rôle d'interface de la gare d'Aigle, gare centrale y c. P+R ;
- projet pilote de chauffage à distance à basse température (valorisation de l'énergie dégagée par la combustion des déchets de la SATOM) pour alimenter des quartiers de Collombey ou de Monthey voire des serres ;
- terminal combiné rail-route à Monthey ;

- projet de route de délestage Nord-Sud de la zone de Boeuferrant à la zone des llettes pour éviter les centres commerciaux (secteurs des Aunaires et de l'Europe) à Monthey ;
- projet de nouvelle route d'accès à la zone industrielle de Collombey-le-Grand sur la rive gauche du canal ;
- liaison rapide de transports publics Monthey – Aigle ;
- liaisons transversales et traversées du Rhône (Aigle – Collombey) ;
- interconnexion des réseaux d'eau, services et énergies ;
- développement de l'activité touristique : circuits sportifs, culturels, manifestation à l'échelle régionale (Vaud-Valais) ;
- chauffage à distance par SATOM S.A. sur le territoire vaudois (Hôpital du Chablais) ;
- gestion des déchets verts (SATOM : méthanisation) ;
- aménagement des gouilles de la plaine.

Des projets situés à l'extérieur de l'agglomération devront être pris en compte, notamment en ce qui concerne la diversification de l'approvisionnement énergétique :

- paliers hydroélectriques de Massongex et d'Illarsaz ;
- centrale géothermique à Lavey (projet AGEPP) par exploitation de la chaleur des aquifères profonds (projet AGEPP-Alpine geothermal power production) auquel un réseau de chauffage à distance pourra être couplé ;
- projet Monthel pour la diversification de l'approvisionnement énergétique.

En terme de positionnement, les partenaires signataires de la présente charte s'engagent à considérer l'agglomération dans son contexte géographique large et notamment par rapport à son rôle de porte d'entrée vers les stations touristiques de renom en montagne tant côté vaudois (Alpes vaudoises) que valaisan (Portes du Soleil), offrant des activités en toute saison. De plus, la situation charnière de l'agglomération Monthey-Aigle entre la métropole lémanique et le Valais central nécessitera de se positionner par rapport aux autres projets d'agglomération :

- Vevey-Montreux-Riviera, projet annoncé, 81'500 habitants en 2000 ;
- Lausanne-Morges (PALM), projet transmis, 311'400 habitants en 2000 ;
- Martigny-Fully, projet annoncé, 14'400 habitants en 2000 ;
- Sion, projet annoncé, 52'200 habitants en 2000 ;
- Sierre-Montana, projet annoncé, 32'400 habitants en 2000.

3 APPROCHE ET METHODE

3.1 VERS UNE AGGLOMERATION SOLIDAIRE

Le sentiment d'identification à une agglomération est nécessaire mais n'est pas suffisant pour assumer les problèmes récents et à venir liés à sa mise en place. Les six communes de l'agglomération, en étroite concertation avec l'OIDC, se doivent de développer une réelle collaboration visant à mettre en place une structure les unifiant plus encore. Ce processus renforcera le sentiment d'appartenance à une même entité, d'agir dans un même but pour parvenir ensemble à construire une agglomération soudée, solidaire, cohérente et durable. Mais pour cela, la coopération, les complémentarités et le partenariat doivent prendre le pas sur la compétition entre les communes. La concertation, la transparence et la solidarité doivent en être les principes directeurs.

Il s'agit donc de créer un « esprit d'agglomération » et de « penser agglomération ». Pour cela, les habitudes de travailler ensemble doivent dès maintenant être ancrées dans les comportements et les mentalités. Pour aller dans ce sens, les partenaires signataires de la présente charte s'engagent à organiser au moins une manifestation par année sur des thèmes fédérateurs en relation directe avec les problématiques de l'agglomération et ceci, au moins, jusqu'à ce que cet esprit d'équipe soit formé et acquis.

Comme première idée et afin de lancer ce processus, la journée européenne de la mobilité du 22 septembre 2008 présente une excellente opportunité pour commencer à travailler ensemble et le faire savoir. Il s'agit, ce jour-là, de mettre en place une manifestation sur le thème de la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération. A titre d'information, la ville d'Aigle y a déjà participé en 2007 en organisant de nombreuses activités liées au thème des déplacements et des moyens de transport. Dans le prolongement, et pour 2009, une manifestation du type « slow up » serait la bienvenue également.

Pour la suite, les thèmes de ces manifestations seront à définir en concertation entre les communes et l'OIDC.

3.2 AXES DE TRAVAIL ET PRIORITES

L'étude préliminaire du projet d'agglomération « Monthey - Aigle » avait proposé trois axes de travail, à savoir : les collaborations intercommunales, l'aménagement du territoire et la gouvernance.

Le premier axe fait référence aux possibles économies d'échelles qui peuvent être réalisées, ainsi qu'à l'uniformisation des niveaux de prestation et aux coopérations renforcées entre services communaux.

Le deuxième axe fait référence à l'élaboration d'un schéma d'agglomération, comme outil stratégique et opérationnel de coordination et d'organisation territoriales sur l'ensemble de l'agglomération (stratégie et plan d'action).

Le troisième axe fait référence à la mise en place d'une structure organisationnelle et décisionnelle responsable de la conduite et de la mise en œuvre du projet d'agglomération aux niveaux technique, juridique, financier et politique.

La réalisation de ces trois axes est nécessaire pour mettre en place le projet d'agglomération. Mais compte tenu des moyens et des délais, ils ne pourront pas se réaliser simultanément et parallèlement. C'est pourquoi les partenaires signataires de la présente charte s'engagent prioritairement à élaborer le schéma d'agglomération.

Le schéma d'agglomération définit un projet de territoire pour l'agglomération . Il correspond à un instrument de gestion, de coordination et de planification territoriales orienté vers la mise en oeuvre de mesures ciblées. Son objectif principal est de garantir un développement cohérent du périmètre, car la coordination et l'exploitation des potentiels sont indispensables pour permettre de maintenir, voire d'améliorer sa compétitivité et sa qualité de vie. Il constitue une condition fondamentale pour une coopération renforcée entre les communes de l'agglomération. Grâce à lui, celles-ci définissent ensemble une stratégie de développement et s'accordent sur les actions à réaliser en partenariat et avec l'accord des cantons. Elles disposent ainsi d'un nouvel instrument d'aménagement, qui doit les aider à résoudre de manière évolutive leurs problèmes de gestion et d'organisation du territoire qui nécessitent une coordination au-delà des limites communales ou cantonales.

Son contenu, qui devra contenir une analyse approfondie du projet (cf. chapitre 2) est indépendant du fait qu'une mesure soit de la compétence cantonale ou communale. Il sera développé progressivement, en fonction de l'évolution et de la modification des besoins, et ouvert à tous les domaines de gestion et d'organisation territoriales. Il devra satisfaire les exigences de base de l'ARE, ainsi que l'évaluation finale du projet d'agglomération au travers des critères d'efficacité (notamment une analyse coût-utilité). Il doit aussi prouver les effets positifs attendus sur la qualité du système de transport, le développement urbain, la sécurité du trafic, les atteintes à l'environnement et la consommation de ressources. Le respect de ces exigences et critères est une condition indispensable pour pouvoir prétendre au versement des contributions fédérales aux infrastructures de transport.

Ce schéma d'agglomération doit être l'instrument de planification commun aux communes de l'agglomération, à la région et aux cantons. Si on veut qu'il remplisse totalement sa fonction, les communes s'engagent, dès la décision prise de lancer son élaboration, à entreprendre toutes leurs démarches de planification et/ou de réalisation de projets territoriaux de manière concertée.

Les partenaires signataires de la présente charte s'engagent également, au moment jugé le plus opportun, mais avant le dépôt du rapport final du schéma d'agglomération, à travailler sur les deux autres axes que sont les collaborations intercommunales et la gouvernance.

Les thèmes des **collaborations intercommunales** doivent encore être définis. Comme base de départ, l'étude préliminaire donnait quelques pistes issues des ateliers (adduction et distribution d'eau, distribution d'énergie, assainissement, police, service d'incendie et secours, services techniques, police des constructions, etc.). L'OIDC est chargé d'identifier les thèmes pertinents, d'évaluer les possibilités et de faire des propositions à un groupe de travail ad hoc.

La **gouvernance**, ou définition d'une entité responsable, ne pourra valablement être mise en place que lorsque le contenu du schéma d'agglomération aura pris un contour déjà bien abouti. En effet, le schéma d'agglomération ne pourra être déposé officiellement que par une entité responsable unique (gouvernance de l'agglomération) reconnue par les communes, la région et les cantons. Celle-ci devra donc faire l'objet d'une réflexion approfondie, au plus tard lors de la phase terminale du projet. Cette

structure, exigée par la Confédération, est indispensable pour définir et disposer de règles de fonctionnement, de clés de répartition financière et de mécanismes de péréquation. Il faudra également tenir compte des modalités spécifiques de chaque canton en matière d'agglomérations, en particulier en lien avec la mise en œuvre de la nouvelle politique régionale.

3.3 ETAPES DE TRAVAIL

Les partenaires signataires de la présente charte s'engagent à élaborer le schéma d'agglomération en deux étapes coordonnées et en étroite relation l'une avec l'autre. La première étape doit aboutir à un projet de territoire et la seconde à des mesures opérationnelles destinées à le concrétiser .

En termes stratégiques, le schéma d'agglomération doit exposer le développement souhaité et aider l'agglomération à agir en termes multisectoriels en dépassant les limites institutionnelles existantes (communales et cantonales). Cette étape doit notamment contenir :

- une esquisse territoriale assurant la cohérence de l'ensemble (lignes directrices du développement spatial souhaité de l'agglomération) ;
- une analyse de la situation actuelle (diagnostic territorial, état de la planification et des projets, études de base relatives au processus d'urbanisation, au paysage et aux transports) ;
- la définition des enjeux thématiques futurs (analyse systématique des problèmes et des potentiels ainsi que des conflits d'objectifs dans l'espace concerné, pronostics et scénarios) ;
- l'identification de chantiers géographiques stratégiques (sites avec mesures nécessaires et prioritaires).

En termes opérationnels, le schéma d'agglomération est un plan d'action. Il se concentre sur les problèmes reconnus comme prioritaires et fixe les conditions d'organisation, de financement, ainsi que l'échéancier de la mise en oeuvre des différentes mesures. Cette étape doit notamment contenir :

- un plan d'action avec des priorités et la définition détaillée des projets à conduire ;
- la définition des infrastructures à réaliser ;
- un cahier des charges pour chaque chantier thématique et géographique ;
- un rapport d'analyse de conformité avec les exigences de base et les critères d'efficacité de la Confédération.

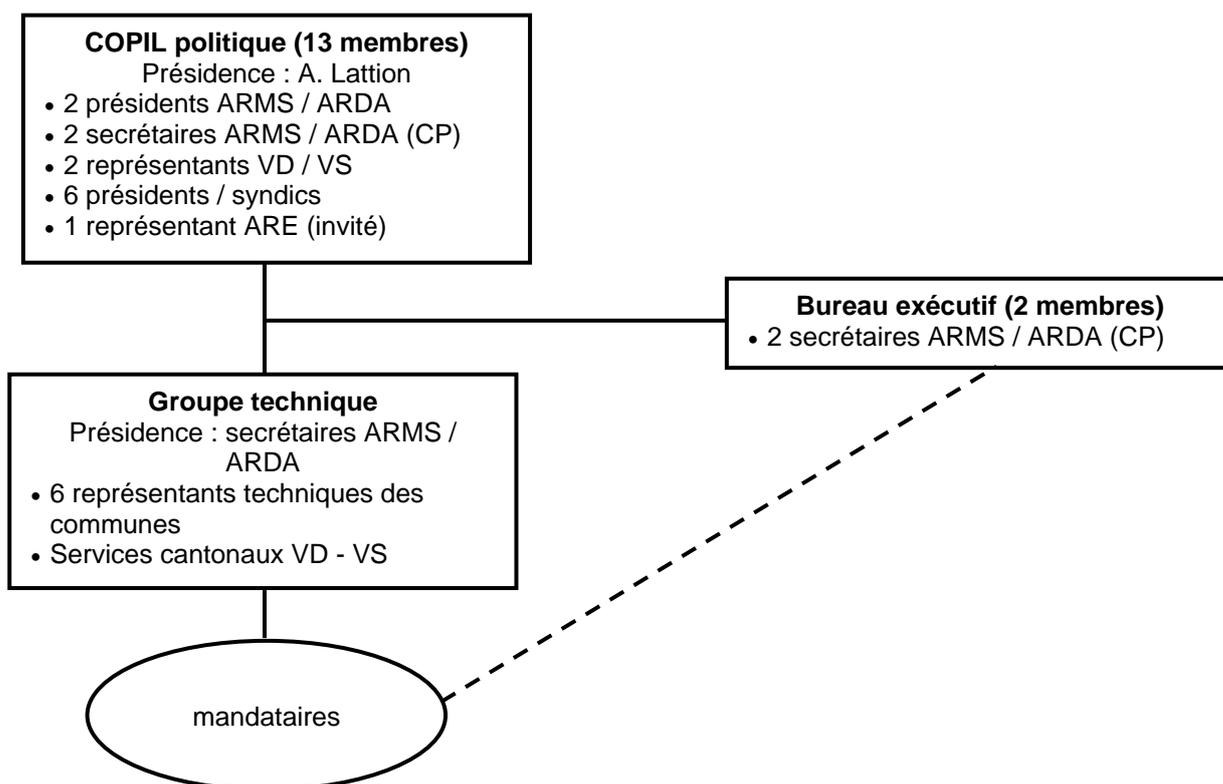
Ces deux étapes, qui peuvent être raisonnablement réalisées en deux ans et demi, soit terminées à fin 2010, y compris les consultations nécessaires, devront encore faire l'objet d'un développement approfondi dans un cahier des charges pour un appel d'offre à des bureaux spécialisés en urbanisme, mobilité et environnement. Ce cahier des charges devra notamment contenir l'inventaire complet des travaux et études déjà réalisés à ce jour. En effet, de nombreuses études existent. Elles sont plus particulièrement liées au projet de troisième correction du Rhône. L'équipe pluridisciplinaire mandatée devra démontrer sa capacité à analyser les résultats obtenus à ce jour et à apporter une plus-value certaine dans les propositions d'organisation globale du territoire.

De plus, les partenaires signataires de la présente charte s'engagent également, dans le déroulement de ces deux étapes, à poursuivre la démarche participative initiée lors de l'étude préliminaire. En effet, les différentes propositions d'aménagement et de mise en oeuvre seront à discuter et préciser avec les acteurs concernés, notamment les communes et les cantons, mais aussi en

4 PROCESSUS POLITIQUE

4.1 PRINCIPES D'ORGANISATION DE BASE

Les partenaires signataires de la présente charte s'engagent à débiter le projet d'agglomération dans la configuration ci-dessous. Cette structure s'inscrit dans la continuité des collaborations intercommunales déjà existantes au sein de l'OIDC, qui reste garante de la démarche.



Ce schéma est destiné à évoluer en fonction de l'avancement des travaux, pour arriver, lors du dépôt du dossier auprès de l'ARE, à une forme qui soit à même d'être l'entité responsable des actions à conduire pour concrétiser le projet d'agglomération.

Dans la configuration de départ, le **COPIL** (comité de pilotage de l'agglomération), composé de représentants des milieux politiques, notamment les chefs de département des Etats de Vaud et Valais ou les représentants désignés par eux, a les principales missions suivantes :

- Piloter politiquement le projet et valider les différentes étapes ;
- Gérer l'enveloppe budgétaire ;
- Attribuer les mandats et accompagner les mandataires dans l'exécution de leur mandat ;
- Déterminer les besoins de communication interne et externe ;
- Décider de la fréquence des séances de présentation et de validation des étapes du mandat ;
- Informer régulièrement tous les partenaires de l'avancement des travaux.

Dans la configuration de départ, le **Bureau exécutif** a les principales missions suivantes :

- Veiller à associer les organes décisionnels dans le déroulement des travaux ;
- Coordonner les activités découlant des mandats ;
- Coordonner et gérer la circulation des informations interne et externe ;
- Organiser les séances de travail et de validation des étapes ;
- Proposer des experts ponctuels ;
- Assurer le secrétariat du COPIL ;
- Valider les documents réalisés aux différentes phases du travail;
- Préparer les décisions du comité de pilotage et veiller à leur exécution;
- Piloter les opérations de communication.

Dans cette étape de lancement, le Bureau exécutif est appelé à fonctionner comme « chef de projet », dont le rôle devra, à terme, être clairement défini.

Dès le début des travaux, un **Groupe technique devra être désigné**. Composé notamment des représentants des services des Etats de Vaud et Valais compétents (aménagement du territoire, économie, mobilité, routes et cours d'eau, environnement et paysage, énergie, santé, etc.), des services techniques communaux et des mandataires, il aura les principales missions suivantes :

- Assurer un suivi technique du mandat ;
- Emettre toutes les propositions utiles et nécessaires à l'avancement du mandat;
- Planifier les opérations et donner les indications nécessaires à leur bon déroulement;
- Accompagner les sous-groupes de travail thématiques en charge d'assurer les aspects participatifs du projet ;
- Commenter les travaux de synthèse et proposer les axes de réflexion aux autres organes du projet;
- Se positionner par rapport aux propositions et résultats présentés par les mandataires;
- Valider les choix méthodologiques;
- Assurer la coordination entre les différents mandats, domaines et services spécialisés;
- Veiller à la qualité des résultats produits et au respect des délais;
- S'assurer de la conformité du projet aux exigences requises pour un dépôt du dossier à l'ARE.

4.2 ENGAGEMENTS DES COMMUNES

Les communes signataires de la présente charte s'engagent à informer régulièrement les organes décisionnels du projet d'agglomération sur les problématiques locales ayant une incidence sur l'organisation du territoire de l'agglomération. Elles s'engagent ainsi à inscrire, dans la mesure du possible, le développement de leurs projets territoriaux dans le schéma d'agglomération et à assurer leur compatibilité avec les objectifs de l'agglomération en partenariat avec le COPIL. Ceci est fondamental si l'on veut garantir le bon déroulement des travaux du schéma d'agglomération et rendre le périmètre cohérent et structuré. A titre d'exemple, cela peut concerner les projets suivants :

- Implantations de surfaces commerciales et d'entreprises à forte génération de trafic ;
- Développement de zones industrielles et artisanales ;
- Développement de zones à bâtir ;
- Parkings à partir de 100 places ;
- Installations sportives et de loisirs ;
- Gestion des circulations et routes de contournement ;

- Toutes modifications d'instruments d'aménagement du territoire (plans d'affectation des zones, notamment) ;
- Etc.

Il s'agit ainsi de procéder à une consultation des organes de pilotage du schéma d'agglomération pour analyse d'opportunité et de cohérence avec les orientations stratégiques prises.

5 ASPECTS FINANCIERS

Les partenaires signataires de la présente charte s'engagent à mettre à disposition les ressources humaines et financières nécessaires au bon déroulement des travaux. Les coûts et financements prévus sont mentionnés ci-dessous. Ces montants sont répartis sur quatre ans (2007 – 2010), étant donné que des frais ont déjà été engagés pour les études préalables, notamment l'étude de faisabilité du projet d'agglomération et R3.

Coûts et frais du projet

Coûts déjà engagés (étude de faisabilité et R3, 2007)	CHF	100'000.--
Travaux d'experts (mandats externes, schéma d'agglomération)	CHF	125'000.--
Management de projet (organisation, coordination, mandats externes ponctuels)	CHF	90'000.--
Communication (journal, internet, mandats externes ponctuels)	CHF	30'000.--
Participation (ateliers de concertation, mandats externes ponctuels)	CHF	40'000.--
Divers et imprévus	CHF	15'000.--
Total	CHF	400'000.--

Financement

Canton de Vaud	CHF	60'000.--
Canton du Valais	CHF	60'000.--
Communes	CHF	225'000.--
ARMS - ARDA	CHF	55'000.--
Total	CHF	400'000.--

Toute modification budgétaire doit être négociée et décidée au sein du COPIL.

Pour les communes, la clé de répartition est fonction de la population résidante au 31.12 de l'année précédant tout engagement financier. Elle est au total de Fr. 5.-- /habitant, dont à déduire 3.--/habitant déjà décidé pour les travaux préliminaires. Les statistiques officielles des cantons respectifs font foi.

Dans les meilleurs délais, une solution négociée entre les deux cantons devra être trouvée afin que leur participation soit effectuée sous la même forme..

6 APPROBATION

La charte d'intention pour le lancement du projet « Agglomération Monthey - Aigle ».

Un engagement intercommunal et régional pour :

- **Renforcer la collaboration entre les communes de l'agglomération et les synergies au niveau régional.**
- **Engager formellement les communes, la région et les Etats de Vaud et du Valais dans le projet d'agglomération.**
- **Mettre en commun les ressources dans la conduite du projet.**
- **Viser la complémentarité avec les agglomérations voisines.**
- **Favoriser le positionnement stratégique de la région du Chablais.**
- **Orienter le projet d'agglomération selon les principes du développement durable.**
- **Définir une organisation de projet.**

Considérant que :

- L'attractivité territoriale et une qualité de vie élevée aux habitants de l'agglomération doivent être assurées, pour qu'elle joue pleinement son rôle de moteur économique du Chablais et de lieu de vie privilégié pour la population.
- L'extension spatiale de l'urbanisation doit être limitée, en favorisant son développement vers l'intérieur et en structurant le périmètre pour permettre aux communes de l'agglomération de se développer de manière efficace et soulager l'espace rural de la pression de l'urbanisation.
- Des centres secondaires clairement définis et délimités doivent se former dans l'agglomération pour favoriser l'identification de la population avec son lieu de domicile.
- Le développement de l'urbanisation doit pouvoir s'appuyer sur des transports publics efficaces qui puissent être financés à long terme ainsi que sur une offre attractive en matière de mobilité douce.
- Une planification globale des transports pour l'agglomération tenant compte du développement de l'urbanisation doit garantir une offre variée en matière de mobilité.

Vu :

- La politique des agglomérations de la Confédération (2001).
- La convention entre les cantons de Vaud et du Valais relative à la coopération intercommunale dans la région du Chablais (1999 et 2000).
- Le Programme d'action pluriannuel ARMS 2008 – 2011.
- La stratégie régionale ARDA 2008 – 2011.
- Le Plan directeur cantonal du Canton de Vaud (2007).
- Le programme territorial d'innovation du Canton du Valais (2007).
- Les Plans directeurs et d'affectation du sol communaux (réalisés, en cours et futurs).

Dans le but de :

- Développer une agglomération bipolaire, fortement interconnectée, à haute qualité du cadre de vie et des activités économiques.

Les communes de l'agglomération, par leurs organes exécutifs;
La région du Chablais, par son organisme de développement et de promotion : l'Organisme intercantonal de développement du Chablais (OIDC);

En partenariat avec :

L'Etat de Vaud, par son Département de l'économie (DEC)

L'Etat du Valais, par son Département de l'économie et du territoire (DET)

Prendent acte du contenu de la présente charte et s'engagent à :

- Organiser au moins une manifestation fédératrices par année.
- Elaborer le schéma d'agglomération.
- Développer des collaborations intercommunales pertinentes.
- Mettre en place une entité responsable (gouvernance).
- Mettre à disposition les ressources humaines et financières nécessaires.
- Respecter les délais inhérents à la mise en œuvre du projet d'agglomération.
- Se concerter pour le développement de tout projet à incidence spatiale.

REFERENCES DOCUMENTAIRES

La liste (non exhaustive) des documents ci-dessous complète le contenu de la présente charte.

Documentation générale, directives, manuel et recommandations :

- ARE & SECO, « Politique des agglomérations de la confédération », Berne, 2001.
- ARE, « Projet d'agglomération, Aide de travail, Version provisoire pour la phase pilote », Berne, novembre 2002
- ARE, « Projets d'agglomération, partie transports et organisation du territoire : critères d'appréciation, Manuel d'utilisation », Berne, juin 2004
- ARE, « Le projet d'agglomération, Les buts caractéristiques et les éléments de contenu en bref », Berne, janvier 2003
- ARE, « Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération », Berne, décembre 2007.
- Conférence tripartite sur les agglomérations (éd.), « Collaboration horizontale et verticale dans les agglomérations », Berne, 2004.
- Conférence tripartite sur les agglomérations (éd.), « Renforcement de la collaboration dans les agglomérations transcantoniales », Berne, mai 2006.

Etudes régionales :

- B+C Ingénieurs SA, Roland Ribi & Associés SA, SEREC « Projet d'agglomération Monthey-Aigle, Rapport de synthèse de l'étude préliminaire », décembre 2007
- B+C Ingénieurs SA & SEREC, « Concept et développement de la plaine – COREPIL Chablais », version provisoire, 30 août 2007.
- Esplanade Aménagement SA, « Lignes directrices et schéma d'organisation spatiale du pôle de développement du Chablais vaudois », Rapport final, Lausanne, 2004.
- Roland Ribi & Associés SA, « Étude stratégique des transports publics dans le Chablais », 2004.
- Paysagegestion et Léopold Veuve, « Plaine du Rhône de Villeneuve à Bex : réflexion sur les paysages de demain – évolutions, projets, scénarios et lignes directrices », Rapport final, mars 2001.

Stratégies, conventions et programmes :

- La politique des agglomérations de la Confédération (2001).
- La convention entre les cantons de Vaud et du Valais relative à la coopération intercommunale dans la région du Chablais (1999 et 2000).
- Le Programme d'action pluriannuel ARMS 2008 – 2011.
- La stratégie régionale ARDA 2008 – 2011.
- Le Plan directeur cantonal du Canton de Vaud (2007).
- Le programme territorial d'innovation du Canton du Valais (2007).
- Les Plans directeurs et d'affectation du sol communaux (réalisés, en cours et futurs).