



LA MUNICIPALITÉ

Au Conseil communal d'Aigle

PRÉAVIS MUNICIPAL N° 2025-11 du lundi 28 avril 2025

relatif

**A L'ADOPTION DU PLAN POUR LE REAMENAGEMENT DE LA
PLACE DU MARCHÉ, DE LA RUE PLANTOUR ET DE L'AVENUE
CHEVRON, AU CREDIT DE CONSTRUCTION ET A LA LEVEE DES
OPPOSITIONS**

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. PREAMBULE

En avril 2013, le Conseil communal d'Aigle validait le préavis 2013-07 pour la demande de crédit des travaux de réaménagement des espaces publics du centre-ville d'Aigle. Ce préavis a été annulé en 2015 par l'invalidation de la votation populaire par le Tribunal fédéral.

En octobre 2020, le Conseil communal validait le préavis 2020-13 concernant la demande de crédit pour le projet final de la Place du Marché en deux étapes. La première étape consistait à libérer la place du stationnement avec le déplacement de 26 places dans le parking Chevron agrandi, l'instauration d'une mise à ban sur la parcelle privée communale n°123 et l'installation de pavillons mobiles en bois. La deuxième étape consistait à l'organisation d'un mandat d'études parallèles (ci-après MEP) pour définir les contours du projet de réaménagement de la Place. Il a abouti au projet lauréat « Crapaud fou » qui a été développé depuis.

En décembre 2023, le Conseil communal validait le préavis 2023-14 concernant la demande de crédit d'ouvrage pour le projet de réaménagement de la Place du Marché, qui comprenait également les aménagements extérieurs de l'Hôtel de Ville. L'octroi du crédit de CHF 9.7 millions par le Conseil communal, auxquels il fallait retrancher environ 2.9 millions de cofinancement issus du Projet d'agglomération, a fait l'objet d'un référendum. Le 7 avril 2024, le crédit a été refusé en votation populaire par 1'617 non contre 1'349 oui.

Suite au refus du crédit, le Conseil communal validait le préavis urgent 2024-06 concernant les aménagements extérieurs de l'Hôtel de Ville pour un montant de CHF 2'029'902.- TTC. Ce préavis a permis de réaliser les aménagements extérieurs directs de l'Hôtel de Ville afin d'assurer les accès au bâtiment lors de son ouverture en décembre 2024.

Le présent préavis concerne le réaménagement de la Place du Marché, de la rue Plantour et de l'avenue Chevron, y compris la mise aux normes des carrefours ferroviaires.

2. HISTORIQUE

Pour mémoire, le cheminement du dossier jusqu'à aujourd'hui est le suivant :

- 22.04.2013 Préavis 2013-07 pour l'aménagement du centre-ville d'Aigle
- 11. 2013 La population aiglonne est appelée à se prononcer sur le projet par le biais d'un référendum. Le oui l'emporte à 51.5 %
- 10.2015 La votation est invalidée par le Tribunal fédéral à la suite du recours sur la votation populaire
- 09.05.2017 Etats généraux Centre-ville
- 2017-2018 Travaux de rénovation de l'ancienne maison de ville (AMV).
Inauguration en juin 2018, le bâtiment est classé monument historique
- 29.01.2018 Préavis 2018-02. Adoption du « Schéma directeur des espaces publics » (SDEP) par le Conseil communal
- 01.10.2018 Préavis 2018-15 pour l'agrandissement du parking Chevron

- 15.01.2019 Démarche participative « Place du Marché » avec les riverains et les acteurs locaux
- 19.02.2019 Publication FAO pour zone piétonne autour de l'AMV
- 11.09.2019 Visite in situ du tribunal pour le traitement du recours
- 15.03.2020 Démarrage des travaux d'agrandissement du parking Chevron
- 23.06.2020 Le tribunal cantonal rend son arrêt pour la zone piétonne autour de l'AMV
Il donne raison à la Commune et déboute les opposants
Un recours au Tribunal fédéral a été déposé le 24 août 2020
- 16.09.2020 Le Tribunal fédéral rend son ordonnance et rejette la mesure provisionnelle demandant la réouverture des accès routiers
- 05.10.2020 Préavis 2020-13 relatif à la demande de crédit pour le projet final de la Place du Marché en deux étapes
- 09.2020 Fin des travaux d'agrandissement du parking Chevron avec 58 places supplémentaires (124 places au total), en compensation des 23 places supprimées sur la Place du Marché
- 2020-2022 Installation des pavillons sur la Place du Marché
- 03.2021 Lancement du MEP
- 03.2022 Début des travaux de rénovation du bâtiment de l'Hôtel de Ville (HdV)
- 11.2021 Résultats du MEP
- 24.03.2022 Exposition publique des résultats du MEP jusqu'au 15.04.2022
- 03.2022 Début des études pour le projet d'ouvrage de la Place du Marché
- 03.2023 Abattage du marronnier pour des questions sécuritaires et installation d'une pépinière urbaine provisoire avec les arbres du futur jardin de l'HdV
- 03.2023 Enquête publique des aménagements extérieurs de l'HdV
- 12.2023 Préavis 2023-14 relatif à la demande de crédit d'ouvrage pour le projet de réaménagement de la Place du Marché
- 01.2024 Aboutissement du référendum avec la récolte de 1'450 signatures
- 04.2024 Refus du crédit en votation populaire à 53.6%
- 05.2024 Préavis d'urgence 2024-06 relatif à demande de crédit d'ouvrage pour les aménagements extérieurs de l'Hôtel de Ville
- 08-09.2024 Tables-rondes pour l'adaptation du projet avec les représentants du comité de soutien, du comité référendaire et des partis politiques
- 09.2024 Début des travaux des aménagements extérieurs de l'HdV
- 09.2024 Publication FAO pour l'extension de la zone piétonne et la modification du stationnement sur la rue Plantour
- 09.2024 Retour de l'examen préalable conformément à la LRou
- 02-03.2025 Enquête publique de la Place Marché, de la rue Plantour et de l'av. Chevron

3. CONTEXTE ACTUEL ET ETAPES EFFECTUEES

3.1. Aménagements temporaires et légalisation de la zone piétonne

Suite à l'adoption du préavis 2020-13, la première étape du réaménagement de la Place du Marché a été réalisée entre 2020 et 2021. Elle consistait à l'instauration d'une zone piétonne au pied de l'AMV et à l'installation de pavillons temporaires.

Pour ce faire, une publication FAO a été effectuée le 19 février 2019 pour la mise en zone piétonne de la portion du domaine public situé au pied de l'AMV sur les DP 59 et 60. En parallèle, les places de stationnement situées sur la parcelle privée communale de l'Hôtel de Ville ont été supprimées et compensées dans le parking Chevron agrandi avec 124 places (contre 68 avant travaux).



Figure 1 : Plan de la publication FAO du 19.02.2019 sur les DP 59 et 60

Cette première étape a ainsi permis de libérer le cœur de la Place du Marché pour l'installation des pavillons temporaires et l'organisation de plusieurs événements sur la place.



A partir du printemps 2022, cet espace a essentiellement servi aux installations de chantier pour la rénovation du bâtiment de l'HdV jusqu'à la fin de l'année 2024.

Depuis l'automne 2022, 10 nouvelles places de stationnement de courte durée (30 minutes) sont accessibles au public sur la parcelle n°51, propriété de la S.I. Avenue de l'Industrie 10 S.A., suite à la publication FAO du 09 août 2022 et à la constitution d'une servitude.

En vue de la fin des travaux de rénovation de l'HdV et afin de rendre la situation plus claire et moins conflictuelle entre les différentes mobilités, notamment devant le bâtiment du Bec d'Aigle, une publication FAO a été effectuée le 20 septembre 2024 afin d'étendre le périmètre de la zone piétonne sur le DP 60 jusqu'au coude de la rue Plantour. La publication FAO contenait également la suppression de la place livraison et de la place handicapé devant le bâtiment du Bec d'Aigle, ainsi que la suppression de cinq places de stationnement. Parmi ces cinq places, trois sont déjà inaccessibles depuis plusieurs années en raison de l'installation d'une terrasse. En compensation, la publication FAO prévoyait la création de trois places de stationnement supplémentaires dans le prolongement des quatre places existantes devant le l'ancien kiosque sur la rue Plantour. Les accès pour les livraisons restent possibles sur la Place aux horaires donnés (6h30-9h00), comme c'est par exemple le cas dans la rue du Bourg.

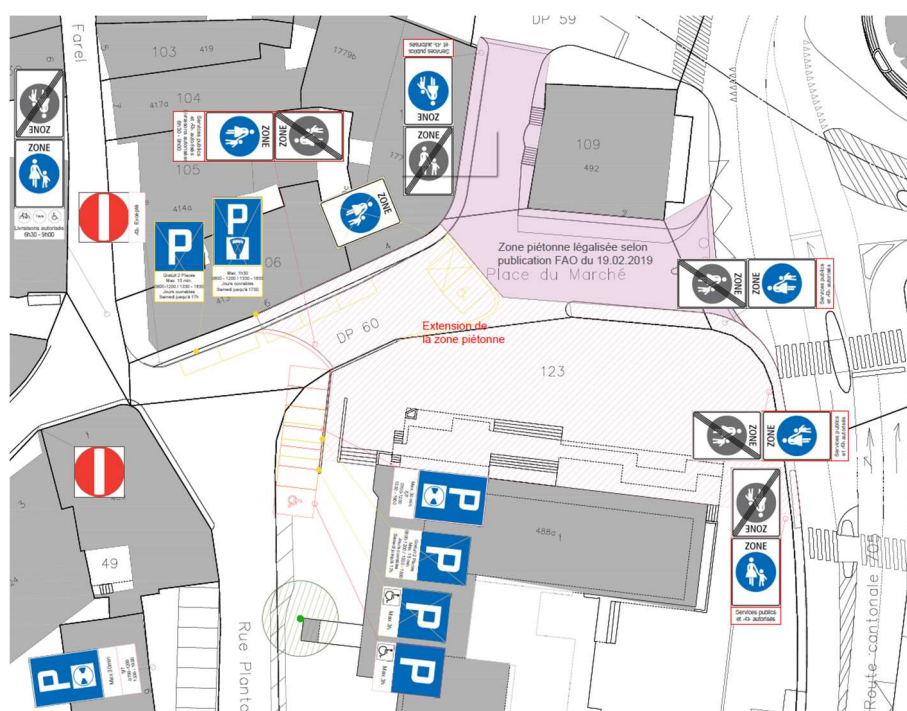


Figure 3 : Plan de la publication FAO du 20.09.2014 sur le DP 60 et la parcelle n°123. En rose plein : périmètre de la zone piétonne déjà en vigueur selon la publication FAO du 19.02.2019. En hachuré : extension de la zone piétonne selon la publication FAO du 20.09.202

Cette publication FAO, qui n'a fait l'objet d'aucune opposition, préfigure ainsi le fonctionnement projeté dans le cadre du projet de réaménagement de la Place du Marché. La zone piétonne est désormais en force sur l'intégralité du secteur et les places de stationnement telles que prévues dans le projet sont d'ores et déjà légalisées. La signalisation peut d'ores et déjà être posée.

3.2. Mandat d'études parallèles (MEP)

La deuxième étape du projet de réaménagement de la Place du Marché a concrètement débuté en mars 2021 avec le lancement du MEP.

Une exposition publique des résultats du MEP s'est tenue du 24 mars (vernissage) au 15 avril 2022 dans le hall du bâtiment de l'HdV.

3.3. Aménagements extérieurs de l'Hôtel de Ville

Suite au refus du crédit de 9.7 millions (environ 6.6 millions à charge de la Commune en déduction des 2.9 millions de cofinancement issus du Projet d'agglomération), les aménagements extérieurs de l'HdV ont été sortis du périmètre global de la Place du Marché et ont fait l'objet du préavis urgent 2024-06.

Les travaux ont pu débuter en septembre 2024 et concernaient l'aménagement du parvis de l'HdV, du jardin et de la portion de la rue Plantour située sur la parcelle privée communale. Les pavés posés sur le parvis et sur la rue Plantour, en grès suisse, sont identiques à ceux posés à l'entrée de la rue du Midi. Il s'agit des pavés prévus depuis le départ sur l'ensemble de la Place du Marché.

4. DESCRIPTION DU PROJET DE LA PLACE DU MARCHÉ

4.1. Projet initial

Suite au MEP, le développement du projet de réaménagement de la Place du Marché, de la rue Plantour et de l'avenue Chevron s'est déroulé entre le printemps 2022 jusqu'en décembre 2024.

Au stade du préavis 2023-14 refusé en votation le 7 avril 2024, le projet prévoyait les éléments suivants.

Concernant la mobilité :

- Espace piéton tout autour de l'AMV délimitée par la rue Colomb au nord, l'avenue Chevron à l'est, le bâtiment de l'HdV au sud et la rue Plantour à l'ouest ;
- Diminution du gabarit de l'avenue Chevron avec la suppression des présélections et des voies bus (chaussée avec une voie de circulation dans chaque sens) ;
- Aménagement d'arrêts de bus bloquants au centre de la Place ;
- Instauration d'une zone 30 prioritaire sur l'avenue Chevron et la rue du Midi depuis le carrefour Chevron/Chamossaire jusqu'au giratoire des Glariers ;
- Insaturation d'une zone de rencontre (20km/h) sur la rue Plantour ;
- Conservation de la zone 30 et du sens unique existant sur l'avenue du Cloître avec instauration d'un contresens cyclable ;
- Mise en sens unique de l'avenue des Ormonts direction Leysin avec maintien d'un contresens cyclable (préfiguration du fonctionnement induit par le projet des TPC pour le point de croisement sur l'avenue des Ormonts, conformément au Schéma directeur des espaces publics) ;
- Mise en sens unique de la rue Colomb direction gare afin de supprimer les conflits avec le train en contre-sens ;
- Mise à sens unique de l'avenue du Chamossaire entre la sortie du parking Chevron et le carrefour avec l'avenue Chevron ;
- Suppression du tourner-à-gauche depuis l'avenue Chevron et du tourner-à-droite depuis l'avenue du Chamossaire sur le Chemin des Payernettes ;
- Mise aux normes et sécurisation des carrefours pour les traversées piétonnes ;
- Création d'une nouvelle sortie du parking Chevron sur l'avenue du Cloître ;
- Installation de stationnements vélos (arceaux) répartis sur toute la place ;
- Conservation des dix places de stationnement récemment mises à disposition du public devant l'Armée du Salut sur la parcelle n°51 et suppression de toutes les autres places de stationnement sur la rue Plantour.

Concernant les aménagements :

- Sols perméables : pavés avec joints au sable et poches de verdure avec graviers stabilisés sur tous les espaces piétonniers ;
- Sols imperméables sur les voies de circulation : enrobé et pavés jointés au mortier sur l'avenue Chevron, pavés jointés sur la rue Plantour ;
- Plantation d'une quarantaine d'arbres à l'échelle du périmètre, complété par plus de 80 arbustes et plantes vivaces dans des fosses d'infiltration ;
- Abattages des tilleuls dont l'état sanitaire est dégradé sur la partie est de l'avenue Chevron et de trois érables au sud-ouest de l'avenue Chevron, ces derniers induisant déjà des problèmes de visibilité pour la sortie du parking ;
- Installation de mobilier urbain sur mesure (bancs et tables) ;
- Installation d'une fontaine sèche au cœur de la place avec un système de jets qui peut être arrêté lors des manifestations ;
- Création de deux couverts pour les arrêts de bus ;
- Remplacement de l'éclairage public sur l'entier du périmètre et installation d'une guirlande lumineuse au centre de la place (périmètre de la fontaine sèche), démontable pour les besoins des manifestations.



Figure 5 : Plan du projet au stade du préavis 2023-14 et du référendum © Pleineterre sarl

4.2. Tables-rondes et définition des lignes directrices pour l'adaptation du projet

Suite au résultat de la votation, des tables-rondes ont été organisées durant l'été 2024 afin de définir la suite à donner au projet. Ces tables-rondes ont réuni les représentants de chaque parti politique du Conseil communal, les représentants du comité de soutien et les représentants du comité référendaire.

L'objectif consistait à prendre en compte les intérêts, parfois divergents, des participants, d'identifier les éléments bloquants, de respecter le résultat de la votation en diminuant le coût du projet, de définir les lignes directrices pour tendre à un projet consensuel et satisfaisant le plus grand nombre d'acteurs, tout en allant rapidement de l'avant pour ne pas perdre le cofinancement issu du Projet d'agglomération.

En résumé, les positions des différents acteurs étaient les suivantes :

- Conserver du stationnement dans le secteur versus ne pas augmenter le nombre de places de stationnement ;
- Garantir une place permettant d'accueillir des fonctionnalités différentes (fêtes, marché, manifestations de plus grande ampleur) et pouvant s'adapter facilement aux différents scénarii ;
- Supprimer le pavé initialement prévu sur les espaces de circulation, notamment pour diminuer les nuisances sonores ;
- Maintenir une place piétonne au cœur de la Place versus créer une entrée pour les véhicules sur la Place depuis l'avenue Chevron ;
- Conserver le projet initial de manière à ne pas jeter tout ce qui a été réalisé jusqu'à présent, tout en effectuant les adaptations nécessaires ;
- Garantir des itinéraires pleinement compatibles pour les personnes à mobilité réduite.

4.3. Projet adapté et mis à l'enquête publique

Sur la base des discussions tenues lors des tables-rondes et tenant compte des positions parfois divergentes, notamment pour ce qui concerne les places de stationnement et l'accessibilité automobile sur la Place, les lignes directrices retenues par une large majorité des participants ont été :

- Remplacement des pavés par du bitume sur les espaces de circulation ;
- Finition des surfaces en pavés avec des joints au mortier conformément aux recommandations de l'AVACH qui a validé ce revêtement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) suite aux différents essais effectués. La finition est identique à celle réalisée à l'entrée de la rue du Midi ;



Figure 6 : Pavés de grès suisse joints au mortier (exemple de la rue du Midi)

- Diminution du mobilier urbain et choix de modèle disponible en catalogue (le projet initial prévoyait du mobilier sur-mesure plus onéreux) ;
- Suppression des couverts construits sur mesure pour les arrêts de bus, remplacés par un modèle disponible en catalogue ;
- Conservation de dix places de stationnement sur la rue Plantour, soit sept à proximité de l'entrée du bâtiment de l'HdV et trois sur le bas de la rue. Au total, vingt places de stationnement sont maintenues sur la rue Plantour en comptant les dix places existantes devant l'Armée du Salut ;
- Conservation de l'espace piétonnier et du dégagement au centre de la Place ;
- Maintien de l'arborisation initialement prévue, à l'exception d'un arbre et d'une légère réduction de l'espace vert au nord de la tour des pompiers pour permettre l'aménagement des 7 places de stationnement.

En parallèle, les arrêts de bus ont également été déplacés par rapport au projet initial suite aux discussions avec la DGMR. Ils sont désormais prévus au droit des rampes d'accès au parking souterrain. Ce nouvel emplacement permet ainsi de libérer totalement le centre de la Place et d'éviter l'installation, à cet endroit, de bordures hautes qui auraient constituées un obstacle lors de manifestations. Leur nouvelle localisation permet aussi de garantir une plus grande capacité de stockage à l'arrière des bus pendant qu'ils chargent et déchargent les passagers sans générer d'impacts sur les carrefours ferroviaires.

En amont de l'enquête publique, des discussions ont été menées avec les trois copropriétaires de la parcelle n°3324, située à l'entrée de la rue Colomb, sur laquelle ils disposent de trois places de stationnement pour leur usage privé. Il leur a été proposé de mettre leurs trois places de stationnement à disposition du public en échange de trois places pour leur usage privé dans le parking souterrain de l'Hôtel de ville. Les copropriétaires sont intéressés à procéder à cet échange qui reste conditionné à l'aboutissement du projet.

Les éléments suivants restent inchangés par rapport au projet initial :

- Espace piéton tout autour de l'AMV délimitée par la rue Colomb au nord, l'avenue Chevron à l'est, le bâtiment de l'HdV au sud et la rue Plantour à l'ouest ;
- Diminution du gabarit de l'avenue Chevron avec la suppression des présélections et des voies bus (chaussée avec une voie de circulation dans chaque sens) ;
- Aménagement d'arrêts de bus bloquants ;
- Instauration d'une zone 30 prioritaire sur l'avenue Chevron et la rue du Midi depuis le carrefour Chevron/Chamossaire jusqu'au giratoire des Glariers ;
- Insaturation d'une zone de rencontre (20km/h) sur la rue Plantour ;
- Conservation de la zone 30 et du sens unique existant sur l'avenue du Cloître avec instauration d'un contresens cyclable ;
- Mise en sens unique de l'avenue des Ormonts direction Leysin avec maintien d'un contresens cyclable ;
- Mise en sens unique de la rue Colomb direction gare ;
- Mise à sens unique de l'avenue du Chamossaire entre la sortie du parking Chevron et le carrefour avec l'avenue Chevron ;
- Suppression du tourner-à-gauche depuis l'avenue Chevron et du tourner-à-droite depuis l'avenue du Chamossaire sur le Chemin des Payernettes ;
- Mise aux normes et sécurisation des carrefours pour les traversées piétonnes ;
- Création d'une nouvelle sortie du parking Chevron sur l'avenue du Cloître ;
- Installation de stationnements vélos (arceaux) répartis sur toute la place ;

Concernant les aménagements :

- Plantation d'une quarantaine d'arbres à l'échelle du périmètre, complété par plus de 80 arbustes et plantes vivaces dans des fosses d'infiltration ;

- Abattages des tilleuls dont l'état sanitaire est dégradé sur la partie est de l'avenue Chevron et de trois érables au sud-ouest de l'avenue Chevron, ces derniers induisant déjà des problèmes de visibilité pour la sortie du parking ;
- Installation d'une fontaine sèche au cœur de la place avec un système de jets qui peut être arrêté lors des manifestations ;
- Remplacement de l'éclairage public sur l'entier du périmètre et installation d'une guirlande lumineuse au centre de la place (périmètre de la fontaine sèche), démontable pour les besoins des manifestations.

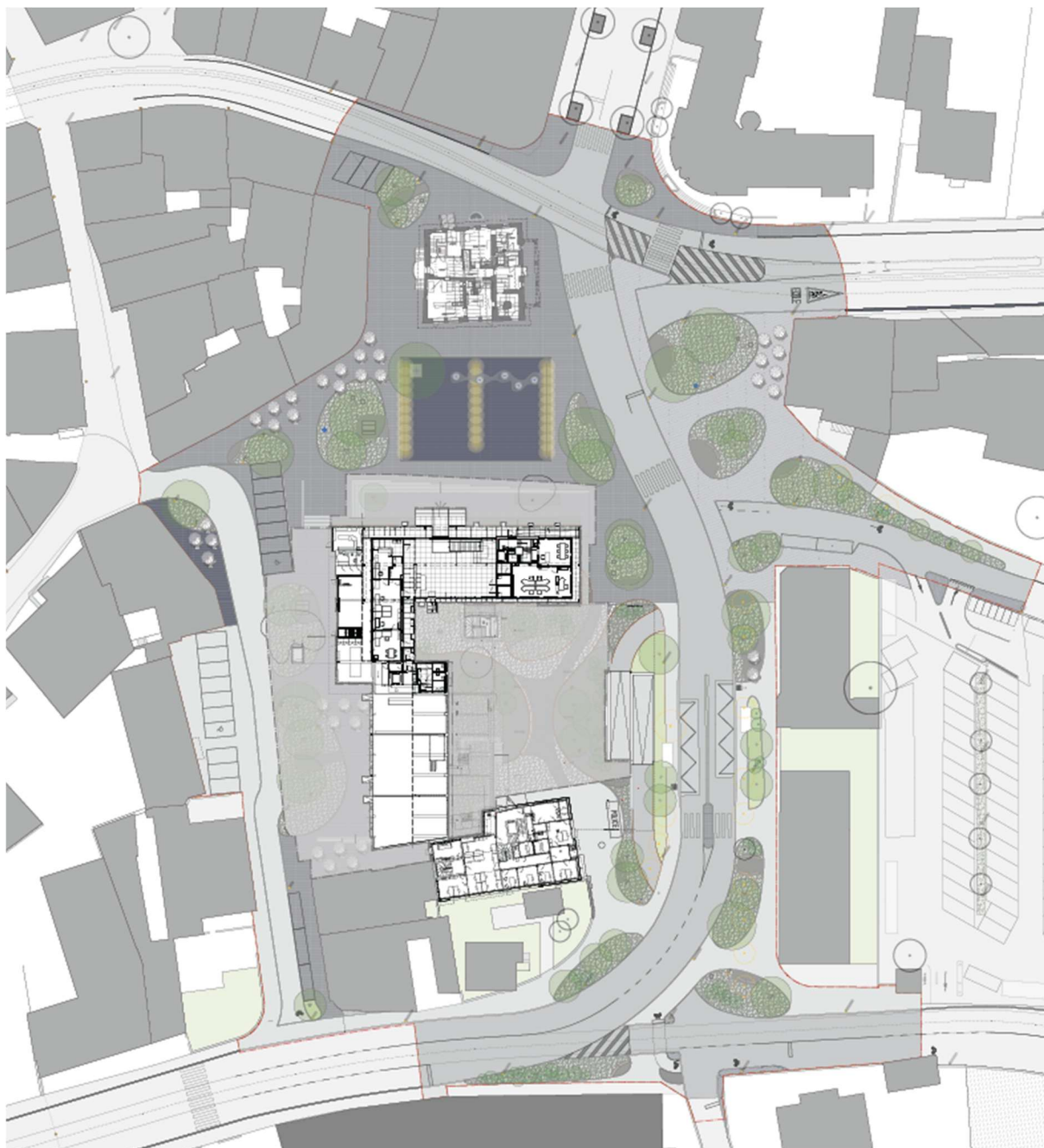


Figure 7 : Plan du projet mis à l'enquête publique © Pleineterre sarl

4.4. Infrastructures souterraines

Réseau d'eau potable

L'ensemble des conduites sur la Place du Marché et la rue Plantour ont été remplacées dans le cadre du préavis relatif aux aménagements extérieurs de l'Hôtel de Ville.

Seule la conduite située sur l'Avenue Chevron devra être remplacée dans le cadre de ce préavis. La conduite en question est en fonte diam. 150mm de 1964. Cette conduite sera remplacée par une conduite en PE diam. intérieur 150mm.

Réseau d'eaux usées (EU)

Les collecteurs existants seront majoritairement refaits à la suite d'un passage caméra effectué en juin 2023. A l'avenir, ils ne collecteront plus que les eaux usées, un système de récupération et revalorisation des eaux claires.

Certaines canalisations seront également déviées ponctuellement pour permettre la plantation des arbres.

La majorité des eaux usées collectées aujourd'hui dans l'ancienne Monneresse seront déviées dans les nouveaux collecteurs EU. Seules les eaux du tronçon de la Monneresse passant sous les habitations existantes du Bec d'Aigle à la rue Farel seront toujours collectées selon le tracé existant.

L'ensemble des nouveaux collecteurs seront réalisés en tube PPHM.

Réseau d'eaux claires (EC)

Les eaux claires seront directement envoyées et infiltrées dans les fosses de plantation. Ces dernières permettent d'assurer différentes fonctions :

- Récolte des eaux pluviales en surfaces, sans besoin de construire un réseau de canalisation à l'échelle de la place, ni besoin de construire des puits perdus répartis sur tout le secteur ;
- Arrosage naturel des arbres.

L'intérêt de ce système présente les avantages suivants :

- Valorisation sur site des eaux pluviales qui sont directement infiltrées dans la nappe phréatique ;
- Economie de la ressource en eau pour l'arrosage des arbres puisque, sauf épisode de très fortes chaleur prolongé, un arrosage manuel ou la mise en place d'un arrosage automatique ne sont pas nécessaires ;
- Un raccordement aux collecteurs des eaux usées n'est pas nécessaire compte-tenu de la forte capacité d'absorption du sol suite aux sondages et tests d'infiltration effectués.

Au niveau constructif, une fosse d'infiltration nécessite :

- La creuse d'un trou, qui est dans tous les cas nécessaires pour la plantation d'un arbre dans une fosse de plantation standard ;
- Le remplissage de la fosse par un mélange essentiellement constitué de pierre (75%) et de charbon végétal (25%). Contrairement à une fosse de plantation standard, la terre végétale est remplacée par du charbon végétal qui possède des propriétés

d'absorption nettement supérieure et qui offre également un substrat très fertile pour la croissance des arbres. La plantation d'un arbre dans une fosse standard nécessiterait quant à lui l'installation d'un arrosage automatique ou un arrosage plus régulier, ainsi que la pose de « gaines » d'aération naturelle pour les racines. Le charbon végétal assure ces deux fonctions ;

- La pose d'une chambre de diffusion et d'un drain permettant de recueillir les eaux de toitures qui sont actuellement dirigées directement dans les collecteurs des eaux usées.

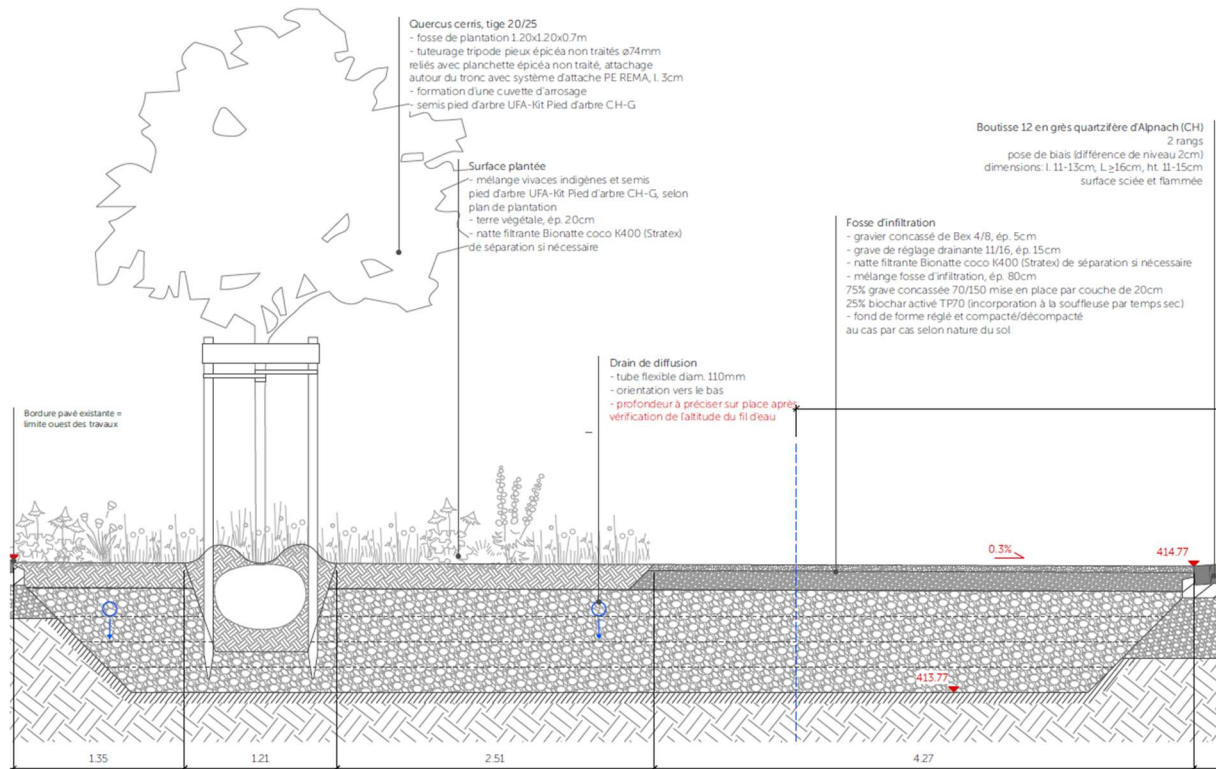


Figure 8 : Coupe d'exécution pour une fosse d'infiltration © Pleineterre sarl

A l'échelle de la Place, il n'y a pratiquement aucune infrastructure nécessaire pour la gestion des eaux de surface, à l'exception de quelques grilles en fonction des points bas, puisque toutes les eaux sont dirigées dans les fosses grâce aux pentes. Seules les eaux récoltées sur la route cantonale doivent être prétraitée avant infiltration et nécessitent la construction d'une chambre de prétraitement avec grille. Ce système de prétraitement est dans tous les cas nécessaire, même avec un réseau séparatif traditionnel.



Figure 9 : Photographies d'une fosse d'infiltration. A gauche : en cours de réalisation. A droite : fosse terminée

A titre de comparaison, la construction d'un réseau pour la mise en séparatif des eaux claires, qui est actuellement inexistant puisque ces eaux sont dirigées dans les collecteurs et renvoyées à la STEP, nécessiterait :

- La construction de plusieurs puits perdus enterrés (Plantour, Place du Marché et Chevron) pour l'infiltration des eaux. En conséquence, des ouvrages d'infiltration avec boulet drainant ou des cages de rétention/infiltration en matière plastique devraient être réalisés sous les revêtements ;
- La réalisation de fouilles à l'échelle de tout le secteur pour la pose des canalisations de manière à raccorder les grilles d'évacuation aux puits perdus ;
- La pose d'une vingtaine de grilles supplémentaires pour l'évacuation à l'échelle du secteur.

En résumé, le recours au charbon végétal pour les fosses d'infiltration implique une plus-value de CHF 100'000.- par rapport à de la terre végétale. Toutefois, le renoncement au biochar remplacé par la construction d'un réseau en séparatif induirait les coûts supplémentaires détaillés ci-dessous.

A titre de comparaison nous pouvons citer deux ouvrages d'infiltrations réalisés par la Commune ces dernières années.

- Rue du Rhône
Bassin d'infiltration type Rigofill de chez Canplast.
Volume de rétention env. 85m³
Coût total de construction hors canalisation env. CHF 50'000.- TTC
- Route de St-Triphon
Puit perdu traditionnel en boulet drainant
Volume de rétention env. 30m³
Coût total de construction hors canalisation env. CHF 33'000.- TTC

Dans le cadre du projet de la Place du Marché, nous avons une surface imperméable d'environ 7'100m². En considérant qu'une partie de ces eaux de surface seraient renvoyées et absorbées dans les zones de verdure perméables standards (simple mélange terre-pierre pour la plantation des arbres), nous pouvons considérer qu'un coefficient de 0.6 peut être utilisé pour les eaux claires qui seront à infiltrées par les ouvrages de rétention et d'infiltration du réseau en séparatif. Cela équivaut à une surface totale de 4'260m² prise en considération pour le calcul de dimensionnement de ces ouvrages.

En se basant sur l'expérience des derniers ouvrages réalisés du même type, nous devrions prévoir un volume d'infiltration d'environ 230m³.

En considérant la zone du réaménagement nous pouvons estimer que trois ouvrages d'environ 80m³ seraient nécessaires, équivalent à un montant d'environ 150'000.- TTC. Ce coût est donc supérieur au CHF 100'000.- de plus-value induit par le recours au charbon végétal pour les fosses d'infiltration (versus terre végétale).

Au surplus, cette estimation ne tient pas compte de la construction supplémentaire nécessaire pour la création d'un réseau EC et la pose de grille de récolte des eaux de surface à l'échelle du secteur.

Au niveau de l'entretien, la différence est également notable :

- Fosse d'infiltration : nettoyage des chambres de diffusion (max. 1x/année) ;

- Réseau séparatif : nettoyage régulier des grilles d'évacuation et curage des canalisations (1x/année), curage des puits perdus (1x/année), réparation des grilles ou des canalisations (selon dégâts au fil du temps).

Le temps nécessaire, et donc les coûts, consacrés à l'entretien sont donc moins importants avec un système de fosses d'infiltration qu'avec un réseau en séparatif traditionnel.

Au-delà des aspects économiques, l'infiltration de l'eau dans les fosses présente des bienfaits nettement plus importants en termes écologiques : valorisation de l'eau pluviale directement sur site, abaissement des îlots de chaleur, utilisation de cette eau qui tombe naturellement pour l'arrosage des arbres permettant ainsi de ne pas recourir à un système d'arrosage automatique ou manuel.

Éclairage public

L'éclairage public est intégralement refait à neuf sur l'ensemble du périmètre. Le choix des modèles est effectué selon le Plan lumière et en conformité avec les normes d'éclairage à respecter, notamment le long de la route cantonale.

Deux candélabres changés récemment seront déposés et réinstallés ailleurs en ville selon les besoins.

L'ensemble des câbles d'alimentation du futur éclairage de la Place du Marché sera refait à neuf.

Chauffage à distance (CAD)

Le chauffage à distance a déjà été posé dans le secteur et son tracé a été prévu de manière à contourner les fosses de plantation et d'infiltration.

Autres services

Une armoire électrique pour les manifestations est prévue sur la Place, notamment pour les besoins du marché.

Pour les autres réseaux qui ne sont pas à la charge de la Commune (gaz, télécommunications, électricité), une coordination est actuellement menée avec les différents prestataires afin d'intégrer leurs éventuels besoins de renouvellement dans le cadre des travaux.

Certains services existants sont en concurrence directe avec les aménagements prévus et devront être déplacés afin de libérer l'espace pour permettre la plantation d'arbres. Ces travaux seront à la charge de la Commune si aucune intervention de réfection n'est prévue par la société propriétaire du réseau en question.

5. MOTIVATION DE LA MUNICIPALITE

Le réaménagement de la Place du Marché concrétise les objectifs définis dans les planifications établies ces dernières années et validées par le Conseil communal (Plan directeur communal, Schéma direction des espaces publics, Schéma directeur cyclable).

La Place du Marché constitue l'espace central de la ville et se doit d'être un lieu rassembleur, attractif et dynamique en tout temps. Le projet proposé permet de répondre à ces objectifs et s'inscrit également dans la stratégie de redynamisation du centre-ville d'Aigle.

Le projet de la Place du Marché constitue un élément central pour concrétiser les mesures intégrant l'adaptation au changement climatique en milieu urbain et répond pleinement aux objectifs définis dans le Plan climat communal.

6. PROPOSITION DE REPONSE AUX OPPOSITIONS

Conformément à la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), en cas d'opposition, la Municipalité transmet le dossier au Conseil communal pour adoption. Ce dernier statue sur les réponses motivées aux oppositions non-retirées, en même temps qu'il se prononce sur l'adoption du plan.

A l'issue de l'enquête publique, 21 oppositions ont été déposées. Il est à noter que M. Patrice Badan a formulé deux oppositions. Elles figurent toutes en annexe.

A l'issue des séances de conciliation, dont les procès-verbaux figurent en annexe, les 21 oppositions ont été maintenues. 8 opposants ont confirmé maintenir leur opposition (courriers en annexe). Pour les 13 autres, en l'absence d'une confirmation du retrait de leur opposition, elles sont de facto considérées comme maintenues.

Les propositions de réponses aux oppositions maintenues sont les suivantes :

6.1. Oppositions de Nolan Badan, Patrice Badan, Fabienne Badan, Anne Croset, Francis Germanier, Evelyne Germanier, Ewan Germanier, Anny Hertig, Anita Weber-Broillet, Luc Loewensberg, Marguerite Tille, Dominique Porta, Liliane Porta et Marcel Jacques Bacca

Il s'agit d'oppositions déposées séparément, mais dont le texte est identique, avec les mêmes moyens invoqués, qui sont donc traités ensemble dans ce chapitre, en reprenant successivement les griefs invoqués.

A. Respect de la volonté populaire

Il est reproché à la Municipalité par les opposants de soumettre un nouveau projet identique à celui qui a été refusé lors de la votation du 7 avril 2024. Ce grief n'est pas fondé. En effet, suite à cette votation populaire, le projet a été redimensionné après une concertation avec les intéressés et d'importants changements ont permis de réduire en particulier le coût du projet. Il faut en particulier rappeler les modifications suivantes :

- Augmentation du nombre de places de stationnement à la Rue Plantour (cf. également lettre F ci-dessous) ;
- Suppression des pavés sur les espaces de circulation (Rue Plantour et Avenue Chevron) ;
- Pose de pavés jointoyés au mortier sur l'ensemble de la place (alors que le précédent projet prévoyait des pavés posés sur le sable) ;
- Réduction de certaines fosses d'infiltration ;
- Réduction du mobilier urbain et choix de modèles moins onéreux.

B. Zone 30 km/h

Les opposants critiquent la création d'une zone 30 km/h dans le secteur. Il convient en premier lieu de relever que, formellement et juridiquement, la zone 30 ne fait pas partie du dossier routier soumis à l'enquête et objet de la présente procédure, puisqu'il s'agit d'une problématique de signalisation, relevant donc d'une procédure résultant de la réglementation sur la circulation routière. C'est pourquoi il est indiqué sur les plans du projet que la signalisation mentionnée est dessinée à titre indicatif, puisque la procédure de signalisation routière suit un cheminement parallèle et coordonné, avec une légalisation conformément à cette procédure. Il en résulte que les griefs élevés à propos de cette zone 30 doivent être traités dans la procédure spécifique et non dans la précédente procédure.

Cela étant, il résulte du rapport de mobilité Citec de décembre 2024 (p. 24 à 29) que les critères d'éligibilité à l'adoption d'une zone 30 km/h sont remplis :

- Nous sommes en cœur de localité ;
- à l'intérieur de la limite générale de 50 km/h ;
- le réseau routier attenant sera en zone 30 km/h ;
- la mesure permet d'améliorer la sécurité des usagers, en particulier les plus vulnérables (piétons, enfants, personnes à mobilité réduite) et de diminuer les accidents, dans un secteur où la mobilité douce est importante (zone commerciale, administrative et scolaire) ;
- cette zone 30 permet la diminution du bruit.

On observera en outre que, au vu de la vitesse actuelle constatée, la zone 30 km/h est en adéquation avec la vitesse pratiquée dans cette zone de rencontre centrale, historique et urbanisée. La modération du trafic dans le secteur de la place du Marché est au demeurant conforme aux décisions prises dans le cadre du Plan directeur communal et du Schéma directeur des espaces publics, documents approuvés et adoptés par les différentes autorités.

C. Zone arborisée à l'angle de la boutique Anais

Les opposants craignent que l'aménagement d'une zone arborisée à l'angle de la boutique Anais occasionne des risques au niveau de la visibilité et de la sécurité des usagers. L'on peut répondre d'une part que le secteur est prévu en zone 20, assurant ainsi la prudence et la vitesse réduite des usagers et, d'autre part, que l'arborisation prévue est constituée d'un arbre tige, avec une couronne haute n'ayant pas plus d'impacts en termes d'éventuelles obstructions que la terrasse de l'établissement public existant. La Commune s'engage toutefois à légèrement décaler l'arbre en retrait de la chaussée de manière à améliorer d'autant plus la situation.

D. Système de récupération des eaux

Les opposants critiquent le système de récupération des eaux (fosses d'infiltration) qui serait trop cher et disproportionné. A cet égard, il faut préciser qu'il s'agit là d'une question d'opportunité et non de conformité juridique, la question du coût d'une telle installation relevant de l'appréciation de l'autorité politique. Au demeurant, les services cantonaux ont posé des conditions pour assurer la mise en place d'une solution permettant toute la sécurité et l'efficacité nécessaire.

On observera encore que la gestion des eaux de surface dans les fosses d'infiltration est un système écologique, nettement moins compliqué et onéreux à l'entretien sur le long terme qu'un réseau séparatif. Toutes les mesures seront prises pour éviter la pollution des eaux :

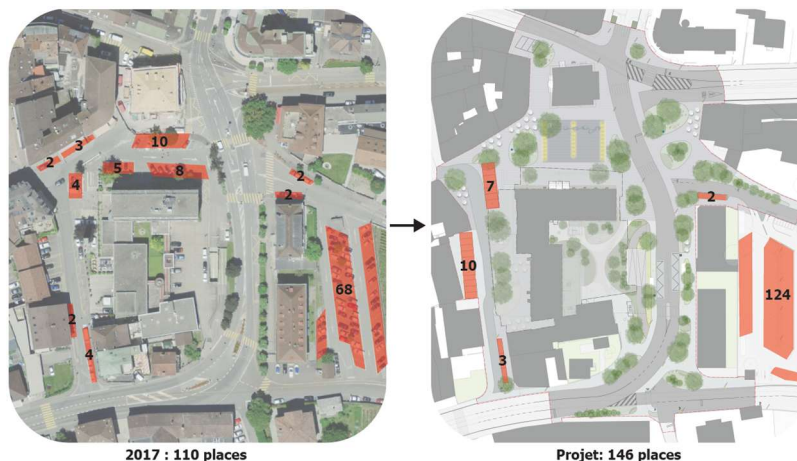
- Les eaux des surfaces piétonnes ou de route à faible trafic peuvent être infiltrées dans le terrain à condition qu'elles transitent par un substrat végétal, ce qui est le cas des fosses d'infiltration ;
- Pour l'infiltration des eaux provenant d'une chaussée avec une certaine charge de trafic, ce qui est notamment le cas des eaux de l'Avenue Chevron, les eaux doivent être prétraitées. En conséquence, les nouvelles grilles de récolte des eaux de ruissellement de chaussée seront munies de dépotoir à coude plongeur destiné à retenir les particules fines et à piéger les résidus huileux. Le dossier d'enquête contient notamment une coupe de ce système, sur laquelle figure la création de sacs dépotoirs sur la chaussée. Ce système de prétraitement est nécessaire indépendamment du système général d'évacuation des eaux (fosses d'infiltration ou mise en séparatif).

E. Pavage

Les opposants critiquent le pavage prévu pour la place du Marché, le considérant comme trop onéreux, peu pratique, peu écologique et bruyant. Sur ce sujet, il faut souligner que ce choix de revêtement ne concerne pas une question de conformité juridique, mais un choix d'opportunité relevant de l'autorité politique. Il faut observer que les surfaces pavées ont été réduites par rapport au précédent projet, notamment s'agissant des espaces de circulation. De plus, il a été prévu une solution compatible PMR, validée par l'AVACAH, assurant ainsi une accessibilité sûre pour les personnes à mobilité réduite. En outre, au-delà du caractère esthétique d'une telle solution, reconnue par les opposants, il s'agit d'un mode écologique, les pavés étant de provenance locale. D'autre part, les pavés étant plus clairs qu'un enrobé, ils réduisent l'effet d'îlots de chaleur.

F. Stationnement

Les opposants se plaignent de la diminution des places de stationnement à la Place du Marché et à proximité immédiate. Ce grief n'est pas fondé si l'on compare la situation ab initio (en 2017), avec la situation du projet : en effet, on passe de 110 places à 146 places, en relevant que depuis la réouverture de l'Hôtel de ville et de son parking, le parking Chevron n'a plus besoin d'être utilisé comme parking de substitution pour l'Hôtel de ville, ce qui améliore sa disponibilité.



Comparatif du nombre de places de stationnement dans le secteur entre 2017 et le projet

6.2. Opposition de Dominique et Benoit Thomsen

L'on répond comme il suit aux moyens invoqués successivement par les opposants.

A. Les opposants s'en prennent à l'arborisation sur la Rue Colomb, qui limiterait la vue de la parcelle 410. L'on peut répondre que cette plantation est prévue à plus de 10 mètres de la façade du bâtiment et contribuera à la diminution des îlots de chaleur ; la taille sera régulièrement effectuée.

B. Les opposants s'en prennent à l'enlèvement des places le long de la Rue Colomb. Or, le projet n'impacte pas les places sur cette rue.

C. Les opposants s'en prennent à l'absence d'uniformité au niveau du revêtement de la Rue du Collège et de la Rue Colomb. L'on peut répondre que la Rue du Collège ne fait pas partie du périmètre du projet, qui concerne la Place du Marché.

D. Les opposants critiquent le manque d'éclairage de la Rue Colomb. L'on peut répondre que le projet prévoit 3 nouveaux mâts au début de la Rue Colomb, le restant de la rue n'étant pas dans le périmètre du projet.

E. Les opposants s'interrogent sur les intentions communales par rapport au revêtement des rues avoisinantes ; on rappelle à cet égard que le projet se limite au périmètre concernant la Place du Marché et ses alentours immédiats.

F. Les opposants s'interrogent sur le sort des places dessinées sur la parcelle 3324. On peut répondre à cet égard qu'une convention a été signée avec les 3 copropriétaires des places de stationnement sur la parcelle 3324. Dans le cas où le projet aboutit, les copropriétaires ont donné leur accord de principe pour procéder à un échange de places de stationnement, en mettant leur 3 places de stationnement à disposition du public en compensation de 3 places de stationnement dans le parking souterrain de l'Hôtel de ville pour leur usage personnel.

G. Les opposants critiquent le pavage des trottoirs, notamment pour les trottoirs étroits. On peut répondre d'une part que les trottoirs étroits sont hors périmètre de la procédure, le pavage étant concentré sur la Place du Marché. Pour le surplus, on peut renvoyer à la réponse à l'opposition n°1, lettre E.

6.3. Opposition André Tille

S'agissant des points liés au précédent projet et au pavage, on renvoie à la réponse donnée à l'opposition n°1, lettres A et E.

L'opposant craint que l'espace ne soit pas suffisant pour accueillir des manifestations locales. L'on peut répondre qu'un vaste espace a été réservé au centre de la place pour y accueillir des manifestations diverses et variées.

En ce qui concerne le stationnement, outre les considérations figurant à propos de l'opposition n°1, lettre F, l'on peut répondre que le nombre de places à la Rue Plantour a été augmenté, précisément pour du stationnement de courte durée permettant d'accéder aux administrations et aux commerces.

6.4. Opposition Christine Vallon

S'agissant des critiques concernant les différences avec le précédent projet et le pavage, l'on peut renvoyer aux réponses apportées à l'opposition n°1, lettres A et E.

En ce qui concerne le stationnement, outre les considérations figurant à propos de l'opposition n°1, lettre F, l'on peut répondre que le nombre de places à la Rue Plantour a été augmenté précisément pour des stationnements de courte durée permettant d'accéder aux administrations et aux commerces.

S'agissant des arbres, les abattages prévus sont critiqués par l'opposante. La procédure d'abattage a été menée conformément à la LPrPNP et porte sur 4 érables et 11 tilleuls. La justification de l'abattage au regard de l'article 15 LPrPNP est donnée pour tous les arbres :

- Pour les 11 tilleuls, leur état sanitaire et sécuritaire justifie les abattages. Ces arbres présentent en effet des signes de pourriture importants, notamment au niveau des têtes de chats, en raison des tailles drastiques et répétées depuis des années. L'un de ces tilleuls de cette rangée, en bon état, a cependant pu être maintenu. Au demeurant, les impératifs de construction justifient également cet abattage au vu de la création nécessaire à l'emplacement des arbres des trottoirs et quais de bus.
- Pour les 4 érables, l'abattage est justifié par des impératifs de construction, car ils sont situés directement sur les emplacements réservés aux aménagements indispensables (entrée du parking de l'Hôtel de ville et création des trottoirs et quais de bus).

Conformément à la LPrPNP, une compensation qualitative et quantitative est prévue (17 charmes, ormes et érables).

On précisera enfin qu'il n'y a pas de contre-projet prévu.

6.5. Opposition Stéphane Tille

En ce qui concerne les critiques relatives à l'abattage des arbres, on peut renvoyer à la réponse de l'opposition n°4.

L'opposant craint pour la sécurité des cyclistes devant rejoindre le Chemin des Payernettes, ce qui les contraindrait à utiliser un passage piéton. L'on peut répondre que les cyclistes ne devront aucunement emprunter le passage pour piétons. Ils bénéficieront justement d'un espace dédié pour traverser les voies, en parallèle de la traversée piétonne. Un sas d'attente est également prévu spécifiquement pour les cycles sur la tête d'îlot entre l'Avenue Chevron et les voies de l'AST.

D'autre part, l'opposant s'interroge sur la solution retenue pour le carrefour Chevron/Chamossaire/Payernettes. A cet égard, comme explicité en p. 42 et 43 du rapport Citec, il a été constaté que la mise à sens unique de l'Avenue de Chamossaire depuis le carrefour constitue la solution retenue permettant un usage simple du carrefour et permettant de respecter les normes et garanties de visibilité pour tous les usagers.

6.6. Opposition Patrice Badan

L'opposant critique la limitation de l'accès des véhicules à la Place du Marché, craignant ainsi pour l'attractivité des commerces. L'on peut répondre que, par rapport à la situation actuelle, il n'y a pas de fermeture supplémentaire ; la Rue Plantour reste accessible en sens unique comme actuellement, et l'Avenue Chevron reste accessible dans les deux sens.

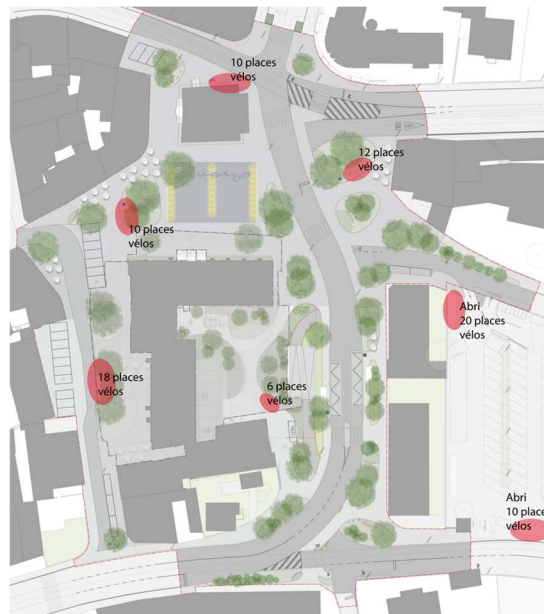
D'autre part, l'opposant craint que le stationnement offert soit insuffisant, avec en particulier la saturation du parking Chevron. Outre ce qui est indiqué à propos de l'opposition n°1, lettre F, l'on peut rappeler que le parking Chevron a été utilisé comme parking de substitution pour les abonnés du parking souterrain de l'Hôtel de ville durant le chantier du bâtiment. En

conséquence, plusieurs dizaines de places étaient utilisées quotidiennement par ces utilisateurs. Suite à la réouverture du parking de l'Hôtel de ville le 1er mars de cette année, les places sont à nouveau disponibles du tout public, augmentant ainsi la disponibilité du parking.

Enfin, l'opposant s'interroge sur l'impact économique des mesures prévues, ce qui n'est pas une question de conformité juridique et sort ainsi du champ de pertinence du projet routier.

6.7. ATE

L'opposant demande que la Commune indique avec précision où seront situées les places de stationnement pour les cycles et la justification de leur nombre et de leur emplacement conformément aux normes VSS en vigueur. Premièrement, l'on peut répondre que 56 places de stationnement sont prévues pour les cycles à l'échelle de l'ensemble du périmètre, réparties dans différentes poches localisées à proximité des différents attracteurs de la place, en plus des 30 places existantes sous les abris-vélos du parking Chevron. Deuxièmement, l'on peut répondre que l'application des normes VSS pour définir le besoin en places pour les cycles n'est en l'état pas adaptée. Cette manière de procéder nécessiterait de prendre en compte toutes les affectations de l'ensemble des bâtiments existants dans le secteur, alors que nombre de ces derniers sont des bâtiments privés qui doivent, selon les normes VSS, couvrir leur propre besoin. Le nombre de places prévues dans le projet est sensiblement augmenté par rapport à l'état existant (environ +30). Cette augmentation permet en premier lieu de ne pas surdimensionner l'offre qui pourra toutefois à terme, en fonction de l'évolution des besoins et de l'utilisation des places pour les deux-roues, être augmentée. Troisièmement, l'on peut rappeler que les employés de l'Hôtel de Ville bénéficient d'un local pour les cycles au premier sous-sol du bâtiment, accessible depuis la rue Plantour.



Localisation des places de stationnement pour les cycles

L'opposant demande que la Commune indique l'évolution précise du nombre de place de stationnement pour voiture avant et après le projet, dans le périmètre du projet et à proximité directe de celui-ci. Il demande aussi à la Commune de justifier l'évolution ou non du nombre de places de stationnement au regard des normes VSS. Concernant l'évolution du stationnement dans le secteur, nous pouvons renvoyer à la réponse donnée à l'opposition n°1, lettre F en rappelant également qu'à l'origine, l'agrandissement du parking Chevron a été réalisé de manière à compenser la suppression des places de stationnement sur la Place du Marché et sur les autres rues du centre-ville requalifiées ou prévues d'être prochainement

requalifiées. Concernant la justification du nombre de places de stationnement selon la norme VSS, les mêmes explications que celles données pour le stationnement des cycles s'appliquent.

L'opposant demande que la Commune mette en place une politique de rationalisation de l'usage des places de stationnement et demande pourquoi le projet n'inclut pas une vision précise en matière de report modal et d'accessibilité renforcée en mobilité douce. Cette demande sort du cadre strict d'un projet de réaménagement qui concerne un secteur spécifique et défini. La demande concerne l'ensemble de la ville. La vision relative au stationnement prévue à l'échelle de la ville consiste à privilégier le stationnement de moyenne et longue durée dans les parkings centralisés (p. ex. Chevron), tout en maintenant des poches de stationnement de courte durée à proximité des commerces. Cette vision constitue un compromis entre la volonté de libérer les espaces publics au centre-ville pour permettre la plantation d'arbres et l'aménagement d'espaces pour les piétons, tout en conservant une accessibilité aux commerces, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

L'opposant demande si suffisamment de places livraisons sont prévues. Il demande également à la Commune de mettre en place une politique relatives aux livraisons par des véhicules de taille importante en intégrant des contraintes sur les horaires de livraisons (sauf exceptions) afin de limiter les conflits et les problèmes de sécurité dans l'espace public. Les gabarits d'espaces libres permettent l'arrêt de courte durée sur la rue Plantour et le débouchée de la rue du Midi pour les activités de livraison sans entraver le passage des véhicules. De plus, sur le plan de signalisation, joint à titre indicatif au dossier d'enquête, les livraisons sont autorisées sur la Place du Marché à des horaires définis (6h30-9h00), à l'identique de ce qui est déjà en vigueur sur les rues piétonnes du centre-ville.

L'opposant s'inquiète des places de stationnement privées perpendiculaires à la rue Plantour. Ces places sont publiques, déjà existantes et maintenues dans le projet. Le fonctionnement actuel est similaire au fonctionnement futur. L'aménagement prévoit également une bordure à niveau permettant de guider les véhicules provenant depuis la rue du Midi afin de libérer plus d'espace pour les piétons au droit des places de stationnement.

L'opposant demande qu'un schéma de circulation pour la mobilité active soit réalisé. Les cycles bénéficieront d'un contresens cyclable sur la rue Plantour prévue en zone de rencontre (actuellement en zone 30 sans contresens cyclable). Sur l'avenue Chevron, l'itinéraire des cycles est prévu sur la chaussée en zone 30 (contre 50km/h à l'heure actuelle), comme c'est déjà le cas sur la rue du Collège, l'avenue de la Gare et l'avenue du Chamossaire où les gabarits ne sont pas suffisants pour le marquage de bandes cyclables. Sur la Place du Marché, comme indiqué sur le plan de signalisation, il est prévu une zone piétonne avec cycles autorisés. Ces derniers peuvent ainsi passer sur la place, sans toutefois être prioritaires.

L'opposant demande que le projet soit accompagné par la mise en place d'un plan de mobilité scolaire, d'un plan de mobilité senior et d'un plan de mobilité d'entreprise pour le personnel communal sur le territoire communal. L'établissement de ces plans sort du cadre de ce projet et concerne l'entier du territoire communal. Ils ne sont pas spécifiquement liés au projet de la Place du Marché. Nous pouvons toutefois mentionner que le plan de mobilité d'entreprise est en cours au sein de l'administration et qu'un plan de mobilité scolaire va être lancé prochainement, s'agissant d'une mesure du Plan climat aiglon.

7. PROCEDURE ET DELAIS DE REALISATION

Le réaménagement de la Place du Marché, de la rue Plantour et de l'avenue Chevron est soumis à la Loi sur les routes (LRou).

L'examen préalable conformément à la LRou a été effectué entre le 4 juin et le 24 septembre 2024, avec consultation de l'Office fédéral des transports (OFT) compte-tenu des impacts sur les lignes ferroviaires de l'AL et de l'ASD. Le projet a été préavisé positivement, sous réserve des modifications demandées qui ont été apportées au projet déposé à l'enquête publique.

L'enquête publique pour le projet de réaménagement a été réalisée du 8 février au 9 mars 2025.

L'appel d'offres pour les travaux a déjà été réalisé entre novembre et décembre 2023. L'appel d'offre comprenait également les aménagements extérieurs de l'Hôtel de Ville puisqu'il était nécessaire d'avoir une entreprise pour démarrer cette première partie d'ouvrage. La réalisation d'un appel d'offres comprenant les aménagements extérieurs de l'Hôtel de Ville, la Place du Marché, la rue Plantour et l'avenue Chevron a permis d'avoir non seulement des économies d'échelle sur l'ensemble des coûts des travaux, mais aussi d'assurer la même qualité et continuité d'exécution en ayant recours à la même entreprise. Il est à noter toutefois que seuls les travaux des aménagements extérieurs ont été libérés à la signature du contrat. Les travaux concernant la Place du Marché, la rue Plantour et l'avenue Chevron font l'objet d'une tranche conditionnelle qui ne sera libérée qu'au moment de l'entrée en force du permis de construire et de l'obtention du crédit d'ouvrage.

L'instauration de la zone 30 sur l'avenue Chevron a été soumis à la Commission consultative de circulation de l'Etat de Vaud le 6 février dernier. La demande a été acceptée et la publication FAO sera effectuée ultérieurement.

Le planning prévisionnel pour la suite du projet est le suivant :

- Préavis au Conseil communal :	26 juin 2025
- Transmission du dossier au Département :	Juillet 2025
- Approbation du plan par le Département :	Septembre 2025
- Adjudication des travaux :	Octobre 2025
- Travaux Place du Marché et rue Plantour :	Décembre 2025 – été 2026
- Travaux av. Chevron et carrefours :	Fin été 2026 – printemps 2027

Il est à noter que si les travaux ne peuvent pas débuter avant fin 2025, par exemple en raison de recours ou d'un nouveau référendum, le cofinancement de la Confédération issu de la mesure du Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) sera perdu.

8. ELEMENTS DE COMPARAISON

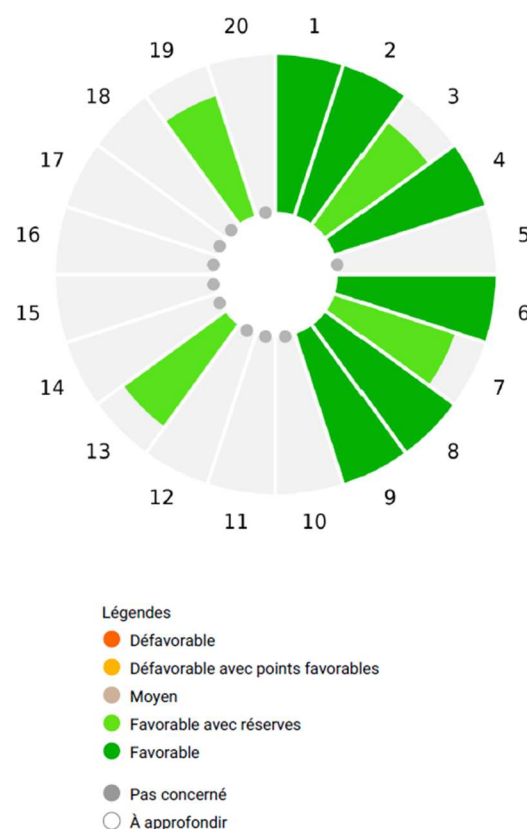
Le réaménagement de la Place du Marché s'inscrit dans la vision globale de réaménagement des espaces publics entamée ces dernières années avec le réaménagement de la rue du Collège, la première partie de la rue du Rhône, le Chemin de l'Hôpital et du Grand-Chêne, ainsi que les projets prévus d'être réalisés ces deux prochaines années tels que le réaménagement de l'avenue du Cloître, de la rue du Midi et de la partie basse de la rue du Rhône.

9. DEVELOPPEMENT DURABLE

Le projet de réaménagement de la Place du Marché, de la rue Plantour et de l'avenue Chevron a un impact globalement positif sur des thématiques clés de la durabilité telles que la mobilité, l'utilisation du sol, la qualité de l'air, le cadre de vie, la gestion des eaux, la biodiversité et l'économie locale. Il se traduit par une transformation concrète de l'espace urbain grâce à des mesures telles que l'instauration d'une zone piétonne, la désimperméabilisation des sols et la

relocalisation du stationnement dans les parkings centralisés. Le projet est tout à fait en lien avec les objectifs fixés par le Plan climat aiglon.

Par ailleurs, plusieurs thématiques de durabilité – telles que l'énergie, la résilience économique, la compétitivité, la formation, l'égalité, la cohésion sociale, la santé, la culture ainsi que la gouvernance et les partenariats – ne sont pas directement concernées par ce projet. Bien qu'il puisse générer des retombées positives indirectes dans ces domaines, il ne vise pas en priorité ces enjeux.



Le rapport complet de l'analyse Boussole 21 est disponible en annexe.

10. CONFORMITE AVEC LES PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Plan Directeur cantonal (PDCn)

La mesure B34 « Espaces publics » a pour objectif d'améliorer l'attractivité des espaces publics en misant sur la qualité, la vitalité et la sécurité. Les mesures définies consistent à améliorer la multifonctionnalité et la sécurité des espaces publics, à assurer la coordination des espaces publics avec les réseaux de cheminements, à favoriser les usagers multifonctionnels favorables au dynamisme économique et social, à mettre en valeur le patrimoine architectural, urbanistique et culturel caractéristique, à valoriser et mettre en réseau les objets naturels existants localisés dans les espaces publics et à faciliter l'accès aux espaces naturels proches des centres.

Projet d'agglomération du Chablais

Projet d'agglomération de 2^{ème} génération (PA2) : La mesure R1 « Réaménagement du centre-ville d'Aigle » prévoit le réaménagement complet des espaces publics du centre-ville avec l'objectif de mieux partager l'espace entre les différents usagers et modes de transports pour réduire la vitesse du trafic automobile et assurer la sécurité et le confort de tous les usagers. L'estimation des coûts avait été évaluée à CHF 11'000'000.-.

Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) : La mesure CV « Cœur de Ville » a pour objectif d'assurer l'intégration urbaine des équipements publics dans l'aire d'influence du cœur de ville (aménagement d'espaces publics continus, liaisons de mobilité douce) tout en redynamisant le centre-ville pour éviter une baisse de fréquentation des commerces.

La mesure 7.2 « Réaménagement du centre-ville d'Aigle » reprend les mêmes objectifs que ceux de la mesure R1 du PA2. L'estimation des coûts avait également été évaluée à CHF 11'000'000.-.

Projet d'agglomération de 4^{ème} génération (PA4) : La mesure EPQ « Espaces publics de qualité » a pour but de créer des espaces publics de qualité en rationalisant les espaces de circulation et de stationnement, en aménageant des espaces propices à l'appropriation par les habitants, en prenant en compte le contexte patrimonial et en privilégiant des aménagements paysagers de qualité favorisant la biodiversité.

Plan Directeur Communal (PDCom)

La Place du Marché fait partie du quartier stratégique « centre-ville » et est identifiée comme espaces publics majeur à créer.

En termes de mobilité, le PDCom définit les objectifs de rééquilibrer le rapport entre mobilité douce (MD), transports publics (TP) et transports individuel motorisé (TIM) et de développer un réseau de MD pour les déplacements quotidiens. Le carrefour Chevron/Ormonts/Midi est identifié comme étant à améliorer, notamment pour la mobilité douce. L'avenue Chevron est identifiée comme faisant partie du réseau cyclable structurant.

Concernant l'environnement, le PDCom définit l'objectif d'élaborer et mettre en œuvre une stratégie pour la biodiversité et la lutte contre les îlots de chaleur urbains.

Schéma Directeur des espaces publics

La Place du Marché est identifiée comme espace public majeur et comme zone piétonne à créer. La rue Plantour est identifiée comme zone particulière. L'avenue Chevron est identifiée comme axe vélo principal à créer.

Schéma Directeur cyclable

L'avenue Chevron est identifiée comme axe du réseau structurant pour les itinéraires cyclables.

La mesure proposée est donc conforme aux planifications communales, intercommunales et cantonales.

11. INCIDENCES FINANCIERES

Le coût total est calculé sur la base de l'offre de l'entreprise ayant obtenu la meilleure note à l'issue de l'appel d'offres pour les travaux de génie civil et paysagers, ainsi que sur le devis estimatif pour les autres postes. Toutefois, la forte variation des prix actuelle rend l'exercice difficile. De plus, l'offre de l'entreprise étant valable deux ans, soit jusqu'à fin 2025, les prix sont susceptibles de varier au cas où les travaux ne commenceraient pas dans les délais.

Le détail des coûts des travaux est le suivant :

Travaux de génie civil	2 914 000.00 CHF
Installations de chantier	170 000.00 CHF
Travaux préparatoires et démolition	120 000.00 CHF
Essais divers	11 000.00 CHF
Fouilles et terrassement	166 000.00 CHF
Chaussée et revêtement	970 000.00 CHF
Pavés (grès suisse)	1 070 000.00 CHF
Bordures, dallage et escaliers	385 000.00 CHF
Revêtements perméables (graviers, ...)	20 000.00 CHF
Construction métalliques	2 000.00 CHF
Réseaux	672 000.00 CHF
Construction des réseaux	210 000.00 CHF
Réseau d'eau potable	100 000.00 CHF
Réseau d'eaux claires	34 000.00 CHF
Réseau d'eaux usées	202 000.00 CHF
Autre services	126 000.00 CHF
Eclairage public	220 000.00 CHF
Fourniture éclairage public	150 000.00 CHF
Dépose existant, pose nouveau matériel, raccordements et tests	70 000.00 CHF
Fontaine	252 000.00 CHF
Fourniture et installation d'une fontaine	252 000.00 CHF
Plantations	256 000.00 CHF
Plantations d'arbres	65 000.00 CHF
Plantation d'arbustes	4 000.00 CHF
Plantations de vivaces et prairie fleurie	7 000.00 CHF
Substrat pour plantations	180 000.00 CHF

Mobilier urbain	71 000.00 CHF
Tables, bancs et chaises	60 000.00 CHF
Arceaux à vélos	3 000.00 CHF
Abribus	8 000.00 CHF
Marquage et signalisation	160 000.00 CHF
Marquage	30 000.00 CHF
Signalisation verticale : fourniture et pose	40 000.00 CHF
Signalisation lumineuse : fourniture et pose	90 000.00 CHF
Travaux en régie	90 000.00 CHF
Travaux en régie	90 000.00 CHF
Divers et imprévus 10%	463 500.00 CHF
Relevés archéologiques	50 000.00 CHF
Réserve pour relevé archéologique (zone recensée)	50 000.00 CHF
Honoraires	772 000.00 CHF
Honoraires architecte paysagiste	440 000.00 CHF
Honoraires ingénieur civil	210 000.00 CHF
Honoraires ingénieur mobilité	75 000.00 CHF
Honoraires acousticien	12 000.00 CHF
Honoraires géomètre	10 000.00 CHF
Honoraires éclairagiste	5 000.00 CHF
Honoraires divers spécialistes	20 000.00 CHF
Total HT	5 920 500.00 CHF
TVA 8.1%	479 560.50 CHF
Total TTC	6 400 060.50 CHF

Il est à noter que le grand espace vert au début de l'avenue du Cloître, ainsi que les arbres prévus d'être plantés dedans, ne sont pas comptabilisés dans le chiffrage. Ces éléments sont intégrés au préavis n°2025-04 concernant l'avenue du Cloître.

Le présent devis comprend l'entier des travaux sur la Place du Marché, la rue Plantour et l'avenue Chevron. A titre indicatif, la répartition des coûts sur les trois secteurs est la suivante :

- | | |
|--|---------------------|
| - Place du Marché (2'500m ²) : | CHF 2'170'000.- TTC |
| - Rue Plantour (1'500m ²) : | CHF 950'000.- TTC |
| - Avenue Chevron (6'100m ²) : | CHF 3'280'000.- TTC |

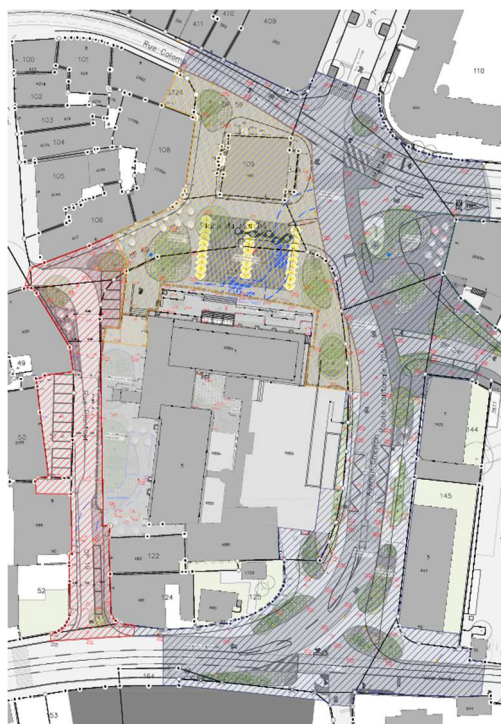
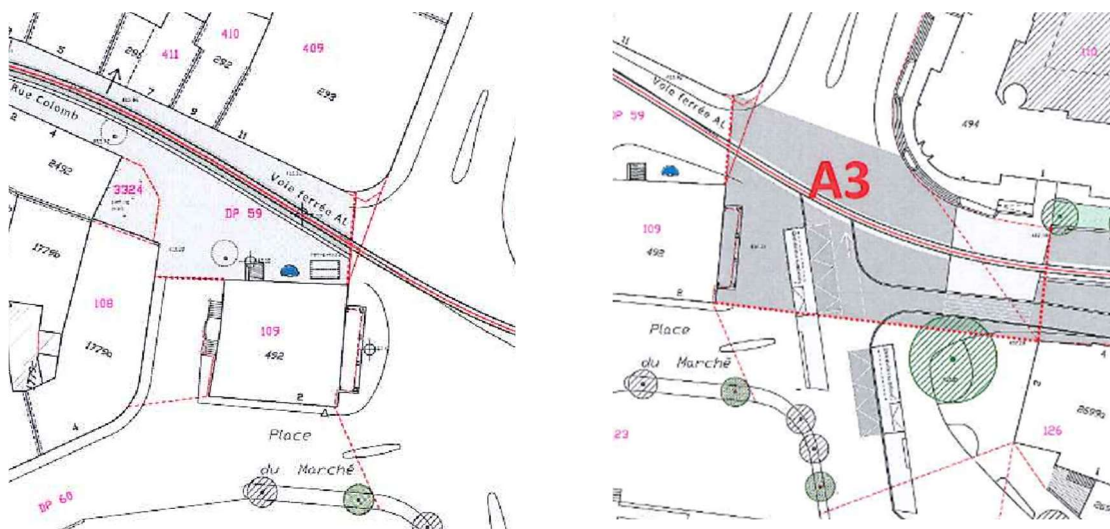


Figure 10 : Périmètres de la rue Plantour (rouge), de la Place du Marché (jaune) et de l'avenue Chevron (bleu)

Par rapport au préavis 2023-14 refusé en votation, les principales sources d'économie proviennent de éléments suivants :

- Etablissement du chiffrage des travaux sur la base de l'offre de l'entreprise, et non du devis général, avec obtention de meilleurs prix ;
- Suppression des pavés sur les espaces de circulation, remplacés par de l'enrobé ;
- Suppression des couverts architecturés ;
- Diminution et optimisation du mobilier urbain.

Par rapport au montant des travaux, il y a également lieu de retrancher CHF 211'369.25.- TTC pour le secteur de l'entrée de la rue Colomb, dont le financement est assuré par le préavis 2014-16, et CHF 274'164.35.- TTC, dont le financement est assuré par le préavis 2014-17. Le montant de CHF 485'533.60.- TTC est ainsi déduit du présent préavis.



La demande de crédit relative au présent préavis se monte ainsi à CHF 5'914'526.90.- TTC.

Les travaux de réaménagement de la Place du Marché, de la rue Plantour et de l'avenue Chevron figurent dans le plan d'investissement de la législature en cours pour un montant de CHF 6'600'000.- TTC.

Le projet a été intégré comme mesure d'agglomération dans deux planifications (PA2 et PA3). Il respecte l'ensemble des objectifs décrit par les mesures d'agglomération permettant ainsi d'obtenir un cofinancement à hauteur de 35% des coûts imputables. Le montant exact du cofinancement doit encore être confirmé par la signature de la convention de cofinancement établie une fois le permis de construire approuvé par le Département. Le cofinancement de la Confédération devrait toutefois s'élever aux environs de CHF 1'900'000.- TTC, portant ainsi le montant à charge de la Commune à environ CHF 4'500'000.- TTC.

Concernant l'eau potable, une demande de subvention auprès de l'ECA sera faite, via la procédure APREAU.

Le montant de CHF 5'914'526.90.- sera prélevé sur les liquidités ordinaires ou emprunté, le moment venu, aux meilleures conditions.

Cet emprunt, s'il devait être concrétisé, respecterait le plafond d'endettement.

Amortissements

Le 29 novembre 2023, le Conseil d'Etat a adopté la révision partielle du règlement sur la comptabilité des communes (RCCOM) fixant les durées d'amortissement. Par conséquent et dans le cadre des travaux relatifs à ce préavis, un amortissement de 40 ans sera appliqué dès la fin des travaux et un amortissement de 60 ans pour la partie concernant ceux liés à l'eau potable et aux eaux claires par prélèvements dans les comptes de réserve concernés pour autant qu'ils soient suffisamment approvisionnés, également dès la fin des travaux.

12. CONCLUSIONS

En conclusion, nous avons l'honneur, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de vous demander de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL D'AIGLE

- Vu le préavis n° 2025-11 du lundi 28 avril 2025
- Ouï le rapport de la Commission chargée de l'étude de cet objet
- Considérant que ledit objet a été porté à l'ordre du jour

DÉCIDE

1. D'adopter le plan de réaménagement de la Place du Marché, de la rue Plantour et de l'avenue Chevron tel que mis à l'enquête publique ;
2. D'accepter les projets de réponses aux oppositions ;
3. De demander à la Municipalité de transmettre le dossier à la DGMR en vue de l'approbation du plan par le Département ;
4. D'accorder à la Municipalité le crédit nécessaire de CHF 5'914'526.90.- TTC pour les travaux de réaménagement de la Place du Marché, de la rue Plantour et de l'avenue Chevron, tels que présentés ;
5. D'autoriser la Municipalité à prélever les liquidités ordinaires ou à emprunter, si nécessaire, le montant de CHF 5'914'526.90.- TTC pour le moment venu, aux meilleures conditions ;
6. De déduire les subventions obtenues ;
7. D'approuver le financement tel que proposé, à savoir : la part correspondant aux travaux liés à l'eau potable sera amortie par prélèvement sur le compte réserve « service des eaux » pour autant qu'il soit suffisamment approvisionné, il en est de même pour les travaux des eaux usées et des eaux claires.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic

La Secrétaire

G. Devaud

A. Décaillet

Municipaux délégués : M. Grégory Devaud, Syndic et M. Jean-Luc Duroux, Municipal

Annexes :

- Plan du projet mis à l'enquête publique
- Oppositions :
 - o M. Nolan Badan, M. Patrice Badan, Mme Fabienne Badan
 - o Mme Anne Croset
 - o M. Francis Germanier, Mme Evelyne Germanier, M. Ewan Germanier
 - o Mme Anny Hertig
 - o Mme Anita Weber-Broillet
 - o M. Luc Loewensberg
 - o Mme Marguerite Tille
 - o Mme Dominique Porta, Mme Liliane Porta
 - o M. Marcel Jacques Bacca
 - o M. Benoît Thomsen
 - o M. Dominique Thomsen
 - o M. André Tille
 - o Mme Christine Vallon
 - o M. Stéphane Tille
 - o M. Patrice Badan
 - o ATE, M. Romain Pilloud
- PV de la séance de conciliation du 27.3.2025
- PV de la séance de conciliation du 9.4.2025
- PV de la séance de conciliation du 9.4.2025
- Courrier de M. Luc Loewensberg du 3.4.2025
- Courrier de Mme Anne Croset du 7.4.2025
- Courrier de Mme Anny Hertig du 8.4.2025
- Courrier de Mme Liliane Porta du 7.4.2025
- Courrier de M. Marcel Jacques Bacca du 8.4.2025
- Courrier de M. Benoît Thomsen du 10.4.2025
- Courrier de Mme Dominique Porta du 10.4.2025
- Courrier de M. Dominique Thomsen du 10.4.2025
- Rapport Boussole 21