



COMMUNE D'AIGLE

LA MUNICIPALITÉ

Au Conseil Communal d'Aigle

RAPPORT-PREAVIS MUNICIPAL N° 2021–17 du 3 mai

relatif au

**La réponse au postulat de M. Samuel Obi (AlternativeS-Les Verts) déposé le 21 juin 2019
intitulé « Pour une zone 30 globale au centre-ville »**

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1) PREAMBULE

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat cité en titre, déposé par M. le Conseiller communal Samuel Obi pour le groupe AlternativeS - Les Verts. Afin de permettre au postulant d'obtenir une réponse à sa demande avant la fin de la législature, la Municipalité a décidé de traiter le plus d'objets possibles d'ici au mois de juin. Il se peut dès lors que la réponse soit partielle, mais elle reflètera les intentions que la Municipalité actuelle souhaite transmettre à celle qui lui succèdera pour la législature 2021-2026.

2) HISTORIQUE

Le 21 juin 2019, M. le Conseiller communal Samuel Obi a déposé un postulat intitulé : « Pour une zone 30 globale au centre-ville », que le Conseil communal a transmis à la Municipalité. Cette dernière a tout de suite pris le postulat en considération pour rapport-préavis. Le présent rapport-préavis renseigne le Conseil communal sur les mesures prises par la Municipalité en vue d'étendre les zones 30 à l'ensemble du centre-ville.

3) CONTEXTE ACTUEL

La zone 30 dans les localités n'est bien souvent plus une exception. Les études indiquent qu'une modération de la vitesse présente des avantages pour l'ensemble des usagers. Tout d'abord, en termes de sécurité il est démontré qu'une zone 30 permet de réduire le nombre



Carte des zones 30 légalisées à Aigle

d'accidents ainsi que leur gravité. De plus, la cohabitation entre les utilisateurs de la route est grandement améliorée étant donné que les bandes cyclables n'y sont pas nécessaires et les piétons peuvent quant à eux traverser où bon leur semble. En terme environnemental, les

zones modérées permettent une baisse de la pollution de l'air et du bruit et permettent de réduire la largeur des bandes roulanges pour libérer plus de place pour la mobilité douce. A Aigle, mis à part les routes principales et quelques exceptions, l'ensemble de la ville d'Aigle est sous le régime de la zone 30. Cette situation est globalement bien accueillie malgré des aménagements nécessaires à effectuer afin d'adapter l'espace public à ce statut routier.

Le statut de zone 30 est accompagné par un lot de règles à modifier. Les deux principales contraintes sont l'uniformisation de la priorité de droite sur l'ensemble de la zone et la disparition des passages piétons. Cette dernière peut être dérogée dans des secteurs sensibles comme, par exemple, un site scolaire.

4) DESCRIPTIF DU PROJET

Le postulat propose que l'ensemble du centre-ville, plus précisément la partie entre les chemins de fer et la Grande Eau (chemin de Pré-Yonnet et route de Lausanne exclus), passe sous le régime des zones 30. Il est ajouté que les axes traversés par les trains TPC peuvent être exclus du secteur étant donné que dans cette situation, la priorité de droite ne peut être respectée.

Étant donné qu'une grande partie du secteur est déjà en zone 30 et que deux grands axes sont traversés par l'AL et l'ASD, le postulat vise à modifier le statut routier de la rue Margencel, l'avenue Chevron, la rue du Collège et la rue du Molage.

Rue Margencel

Le service étudie l'axe afin d'y améliorer la sécurité des cyclistes qui n'est pas assurée aujourd'hui. L'étroitesse du domaine public pose aujourd'hui problème. Des négociations avec des privés sont en cours afin de trouver une solution pour permettre la création de bandes cyclables avec un régime 50 km/h. Dans le cas où aucun accord ne serait trouvé, une réduction de la vitesse n'est pas exclue.

Avenue Chevron et rue du Collège

La Municipalité a récemment démarré une procédure pour la requalification de la place du Marché et des rues adjacentes. Dès lors, l'avenir du secteur sera déterminé par le projet du lauréat (qui pourrait également proposer des zones rencontre).

Rue du Molage

La réduction de la vitesse sur ce tracé est une option que la Municipalité souhaite suivre. Après un premier contact avec la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR), les comptages réalisés sur le chemin du Molage ne seraient à priori pas adéquats pour la réalisation d'une zone 30. Des procédures vont être engagées par la Municipalité pour suivre malgré tout cet objectif.

5) MOTIVATION DE LA MUNICIPALITÉ

Consciente des avantages qu'offrent les zones 30, la Municipalité a déjà fait de ce statut routier une généralité au centre-ville d'Aigle. La proposition de modifier le statut des derniers axes 50km/h n'est pas exclue par la Municipalité. Néanmoins, les contraintes qui accompagnent les zones 30, notamment la généralisation de la priorité de droite, impliquent que les modifications doivent être étudiées au cas par cas avec l'élaboration en parallèle de projet d'aménagements routiers adapté à ce statut. Les projets avancent de bon train avec des principes déjà bien développés dans le schéma directeur des espaces publics, mais également avec la réalisation de projets concrets tels que la rue du Rhône qui après approfondissement de l'étude accueillera la première zone rencontre de la Ville.

6) PROCÉDURE ET DÉLAIS DE RÉALISATION

Les délais de réalisation seront estimés au cas par cas en fonction des projets.

7. ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

La mise en zone 30 de centres-villes entiers est encore un sujet faisant débat. Bien que les zones 30 aient pris un essor considérable ces dernières années, les axes majeurs restent généralement à 50 km/h et ce afin d'éviter les contraintes des zones à vitesse modérée développées précédemment. C'est le cas d'autres villes de Suisse romande comme Martigny ou Monthey où la hiérarchie des voies est toujours maintenue.

8. DÉVELOPPEMENT DURABLE

Environnement : La mise en place de zones 30 permettent une réduction des émissions de gaz à effet de serre et du bruit occasionné par les transports individuels motorisés. De plus, l'amélioration évidente des vélos dans les zones 30 inciterait les Aiglons à opter pour ce mode de transport doux.

Social : Les normes qui accompagnent ce statut routier permettent une réduction des bandes roulantes et une facilitation de déplacement pour les piétons ce qui permet d'offrir un espace public plus accueillant.

Économie : Une telle mesure n'aurait pas d'impact positif ou négatif sur l'économie.

La mesure proposée s'inscrit donc dans une logique de **développement durable**.

9. INCIDENCES FINANCIÈRES

Il n'y aurait pas d'incidence financière liée à ce postulat.

10) CONCLUSION

En conclusion, nous avons l'honneur, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de vous demander de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL D'AIGLE

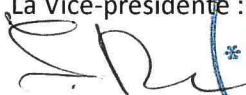
- Vu le préavis n° 2021-17 du 3 mai 2021
- Ouï le rapport de la Commission chargée de l'étude de cet objet
- Considérant que ledit objet a été porté à l'ordre du jour

DECIDE

1. De prendre acte du rapport-préavis municipal N° 2021-17 valant réponse au postulat de M. le Conseiller communal Samuel Obi, déposé le 21 juin 2019, intitulé : « Pour une zone 30 globale au centre-ville ».

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

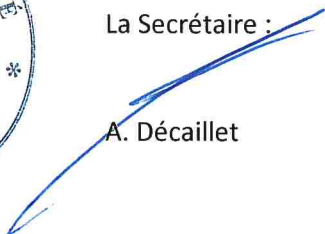
La Vice-présidente :



I. Rime



La Secrétaire :



A. Décaillet

Municipale déléguée : Maude Allora