



COMMUNE D'AIGLE

LA MUNICIPALITÉ

Au Conseil communal d'Aigle

PREAVIS MUNICIPAL N° 2020-21 du 28 septembre 2020

relatif au

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE



Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. PREAMBULE

Avec la présence du centre mondial du cyclisme et du statut de capitale mondiale du cyclisme, Aigle souhaite s'investir dans le développement de la mobilité douce.

Si les projets d'agglomération ont permis de renforcer la vision globale du réseau, ils manquent toutefois de précision et de détails pour créer un réseau complet sur la Commune d'Aigle.

Pour cette raison, la Municipalité a mandaté le service patrimoine bâti et environnement urbain pour élaborer un schéma directeur cyclable (ci-après : SDC). Ce document est une étude stratégique et schématique qui permettra d'intégrer de manière réfléchie et systématique les futurs aménagements cyclables dans les projets urbains.

2. HISTORIQUE

Une étude a déjà été faite en 2009 laquelle s'apparentait plus à un inventaire des infrastructures qu'à une réelle stratégie. Le dernier aménagement conséquent destiné au réseau cyclable fut la création de la piste cyclable qui longe la route d'Ollon, en 2013.

D'autres initiatives ont indirectement contribué à une meilleure intégration des cyclistes dans l'espace public, dont la mise en zone 30 du centre-ville en 2017. Cependant, ces mesures ne modifient physiquement pas les aménagements et ne sont dès lors pas suffisantes pour créer un réseau sécurisé et continu pour les cyclistes.

3. CONTEXTE ACTUEL

Les axes routiers aiglons n'ont pas beaucoup évolué depuis leur création. La priorité ayant toujours été donnée aux transports individuels motorisés au détriment de la mobilité douce. Mise à part les zones piétonnes du centre-ville historique et la piste cyclable de la route d'Ollon, les aménagements destinés à la mobilité douce sont rares et ne respectent pas les normes en vigueur. Le manque de vision globale ne permet pas la création d'un réseau continu et sécurisé.

La Ville d'Aigle souhaite prendre un nouveau virage et intégrer la mobilité douce dans ses espaces publics. Pour cette raison, le SDC propose un réseau vélo complet sur l'ensemble du territoire. Ce document présente une marche à suivre pour chaque itinéraire, marche à suivre qui devra être appliquée à chaque projet pour créer pas à pas un réseau global.

Le SDC a été réalisé en parallèle à l'élaboration du PDCom. Le volet mobilité douce de ce dernier s'est volontairement limité à des objectifs globaux afin de pouvoir s'appuyer sur le SDC en ce qui concerne ce domaine.

4. DESCRIPTION DU PROJET

Description générale

Le périmètre choisi pour l'étude comprend l'ensemble du territoire « plaine » de la Commune. La vallée des Ormonts a délibérément été exclue étant donné l'aspect topographique du lieu et le faible trafic de vélo. Le SDC propose deux échelles différentes afin d'offrir une vision globale et une vision plus précise permettant d'étudier les possibilités de réalisation pour chacune des mesures proposées.



Fig. 1 : La carte des réseaux cyclables

Le SDC s'organise autour de 3 volets :

Partie I : Diagnostic et analyse

Cette première partie est consacrée à un diagnostic et inventaire de la situation actuelle et pose brièvement les objectifs de l'étude.

Partie II : Vision du réseau cyclable

Ce deuxième volet propose une vision du réseau optimal à l'échelle territoriale. Il commence par un rappel théorique des exigences et critères d'un réseau cyclable, des différents types d'usages et des aménagements possibles pour intégrer les cyclistes dans l'espace public. Il divise le territoire en trois types de réseaux distingués comme tel :

- Le réseau structurant régional
- Le réseau communal
- Le réseau interquartier

Une fois les réseaux définis, les mesures qui s'y attachent sont décrites et indiquées dans la carte du réseau cyclable aiglon. Cette dernière montre une vision complète du réseau vélo et

des aménagements nécessaires pour répondre aux besoins de tous les utilisateurs. Ces derniers sont de plusieurs types :

- Mixité des modes et partage de la chaussée : zones 30, de rencontre, piétonne
- Séparation visuelle des modes : bande cyclable
- Séparation physique des modes : piste cyclable
- Site propre : voie verte
- Cyclistes prioritaires : Rue cyclable

Les deux derniers éléments de cette liste sont des nouveautés pour la Commune. Les voies vertes proposent d'exploiter le réseau agricole afin de le dédier en grande majorité aux cyclistes tout en laissant l'accès aux agriculteurs. Les aménagements pour leur réalisation seraient en outre relativement faciles à mettre en place ne s'agissant que de marquages, de signalisation et de sécurisation de carrefour.

Les rues cyclables sont quant à elles une innovation à l'échelle suisse mais sont déjà en vigueur dans quelques pays européens (BL, NL, FR). Cette mesure se résume à définir des axes prioritaires en zone 30 sur lesquels les cyclistes disposent du même statut que les automobilistes. Concrètement, le vélo roule au centre de la chaussée au même titre que la voiture. Après une série de test dans cinq villes suisses, l'OFROU a décidé d'adapter son ordonnance sur les zones 30 afin de rendre possible la mise en place de cette mesure. En effet, les conclusions de ces tests montrent que ces rues cyclables ont reçu généralement un bon accueil.

Partie III : Fiches des mesures

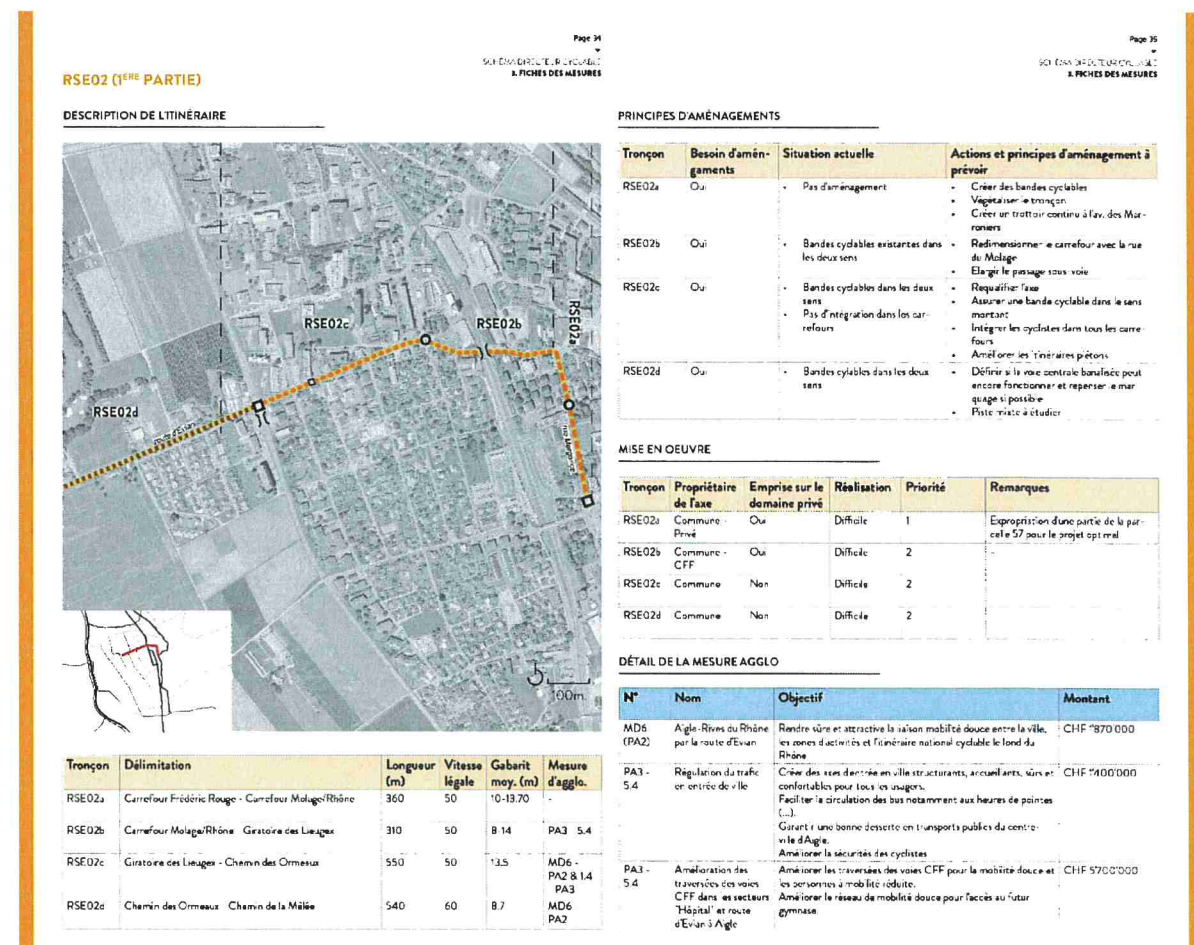


Fig. 2 : Exemple de fiche de mesure

La dernière partie du document se concentre sur les mesures présentées dans les chapitres précédents. Les fiches sont toutes structurées de la manière suivante :

- La description de l'itinéraire divisé en tronçons avec l'indication d'éléments techniques (ex. longueur, gabarit, etc.)
- Les principes d'aménagement minimums pour chacun des tronçons
- Les contraintes et difficultés principales (éléments bloquants ou physiquement problématiques).
- La mise en œuvre des aménagements avec une précision sur le propriétaire et une indication estimée de la difficulté de réalisation
- Le détail de la mesure d'agglomération s'il y en a une

Ces fiches n'ont pas pour objectif de présenter des projets finaux. Elles donnent les informations nécessaires permettant d'avoir une marche à suivre pour chaque itinéraire et d'assurer que chaque projet complète le réseau global désiré.

5. MOTIVATION DE LA MUNICIPALITE

La prise en compte du vélo dans l'espace public est aujourd'hui une nécessité qui améliore le bien-être et contribue à la santé publique. Les déplacements à vélo dans un réseau performant présentent de nombreux avantages (gain de temps, économie d'argent, sécurité des utilisateurs, etc.). La situation sanitaire particulière de cette année a d'ailleurs permis aux habitants de constater l'amélioration de la qualité de vie liée à la baisse générale du trafic automobile.

Le SDC répond aux objectifs inscrits dans le plan directeur cantonal et les plans d'agglomération du Chablais. Il est en outre et comme indiqué précédemment le document sur lequel s'appuie le PDCom pour son volet consacré au vélo.

Finalement, en tant que centre régional des transports publics, Aigle a aussi un devoir envers ses communes voisines qui doivent également avoir la possibilité de relier le *hub* gare à vélo en toute sécurité.

6. PROCEDURE ET DELAIS

Le SDC est non contraignant et sans portée légale. Il n'est pas soumis à enquête publique, ni approuvé par le Département.

C'est un document de travail qui engage les autorités sur des principes d'aménagements des espaces publics.

Le schéma directeur a été présenté à la commission de la mobilité (05.03.2020) qui a préavisé favorablement le projet.

Suite de la démarche

La réalisation des aménagements indiqués dans le SDC pourra se faire en tant qu'objectif principal d'un projet ou en intégrant les mesures proposées dans les différents projets urbains. En effet, pour que ce document puisse atteindre ces objectifs, il est important que les projets d'aménagement urbain futurs prennent en compte les mesures décrites dans le SDC.

Le SDC prévoit aussi un volet communication avec la possibilité pour les utilisateurs de partager leur constats ou recommandations via une plateforme afin de permettre un suivi constant du réseau aiglon.

Evolution du schéma directeur

Le document ne présentant que des objectifs et des mesures d'avant-projet, une mise à jour annuelle du document sera faite qui prendra en compte :

- Les remarques que les utilisateurs laisseront sur la plateforme citée précédemment ;
- Les réalisations faites dans l'année écoulée ;
- Les modifications d'aménagements proposées par les études de projet de détail.

De cette manière, le SDC restera un document adapté et renouvelé régulièrement ce qui lui permettra d'évoluer en fonction des besoins des cyclistes. Les mises à jour feront systématiquement l'objet d'une information au conseil communal.

7. ELEMENTS DE COMPARAISON

De manière similaire au schéma directeur des espaces publics (SDEP) adopté par le Conseil Communal en 2018, le SDC offre aux planificateurs un regard global sur lequel s'appuyer. La prise en considération de la mobilité douce dans la planification suit les stratégies fédérales et cantonales en matière de mobilité.

Ce document vise à intégrer des concepts tels que les voies vertes ou les rues cyclables qui ont démontré leur efficacité et leur fonctionnement sur le territoire d'autres communes suisses.

8. DEVELOPPEMENT DURABLE

Le SDC s'engage pour la création d'un réseau vélo sur l'ensemble du territoire aiglon et pour améliorer la connexion avec le réseau mobilité douce de l'agglomération. L'adoption et la réalisation d'une telle stratégie permettra d'inciter les Aiglons aux déplacements à vélo réduisant ainsi les multiples nuisances des transports individuels motorisés.

De plus, le schéma incite à la création de nouveaux espaces libres de voitures renforçant ainsi la vie sociale aiglone.

9. INCIDENCES FINANCIERES

Le SDC a été entièrement élaboré par le service patrimoine bâti et environnement urbain de la commune. Aucun mandat extérieur n'a été nécessaire.

Un montant devisé par un bureau spécialisé en mobilité douce de CHF 39'536,70 est nécessaire pour le suivi de la création des rues cyclables, élément prioritaire du SDC. De plus, il est proposé d'ajouter au budget annuel communal un montant de CHF 25'000.- afin d'assurer l'entretien et le développement régulier du réseau de mobilité douce (marquage, signalisation)

Les mesures nécessitant des aménagements de génie civil importants feront l'objet de préavis indépendant.

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°2020-21 du 28 septembre 2020
- 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. d'adopter le schéma directeur cyclable.
2. d'accorder à la Municipalité le crédit de CHF 39'536,70 pour adjuger un mandat à un bureau d'étude responsable de la mise en place des rues cyclables.
3. d'autoriser le prélèvement du montant du crédit sur les liquidités ordinaires ou de l'emprunter aux meilleures conditions.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Vice-présidente :



I. Rime



La secrétaire municipale :



A. Décaillet

Municipal délégué : Mme Maude Allora, Municipale de la mobilité

Annexe : Schéma directeur cyclable