

Aigle, le 18.02.2025

AU CONSEIL COMMUNAL D'AIGLE

Rapport de la minorité de la commission chargée de l'étude du préavis No 2024-14 relatif à

Préavis municipal N° 2024-14 du lundi 28 octobre relatif à la levée des oppositions et la demande de crédit pour le réaménagement du carrefour de la route de transit et du chemin de Pré d'Emoz

Rapport de minorité rédigé et déposé par :

Samuel OBI (VERT)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission s'est réunie le lundi 20 janvier 2025 à 20h en présence de Mr Jean-Luc Duroux, Municipal, et Mr Damien Hediger, du Service technique communal.

Les explications techniques fournies aux commissaires ont été très appréciées. Nous avons obtenu des réponses claires à nos questions et l'historique a été expliqué avec soin, ce dont nous sommes reconnaissants. Nous comprenons également que les sujets abordés dans le préavis touchent un domaine qui relève également de la compétence cantonale, ce qui explique en partie la longueur des procédures.

Les discussions étaient intéressantes, et en ce qui concerne le problème, on partage probablement tous le même constat : la route d'Evian est surchargé pendant les heures de pointe. C'est le cumul du trafic automobile des pendulaires qui quittent Aigle et des pendulaires qui arrivent à Aigle. Matin et soir, ils se croisent tous sur cet axe une fois dans un sens, une fois dans l'autre.

Mais sur la solution proposée, on n'est pas tous du même avis. Voici les raisons de notre refus de ce préavis :

Nuisances pour le quartier de Pré d'Emoz

L'objectif du préavis est que les habitants du quartier puissent accéder au chemin Pré d'Emoz en arrivant du nord, sans avoir à faire un détour par la route d'Evian. Donc il est clair que certains habitants vont pouvoir profiter. Mais tous les habitants du quartier ne se déplacent pas en voiture, loin de là. Pour les autres, c'est un cadeau empoisonné pour le quartier : rien n'empêche les pendulaires à emprunter le même axe.

Dans le rapport joint au préavis, l'estimation est de 500 véhicules supplémentaires par jour qui vont simplement transiter par là (détail en page 16 du rapport Transitec). Avec ce trafic supplémentaire cet axe risque de couper le quartier un deux. Il n'est pas correct de délester

un axe de transit (la route d'Evian) par un autre qui traverse une zone résidentielle densément peuplée. En plus des nuisances sonores supplémentaires, un trafic supplémentaire augmente les risques pour les piétons qui bordent et traversent cette route.

Le rapport Transitec recommande en page 17 : « Le trafic de transit doit donc être limité, en aménageant des éléments de modération conséquents, voire en interdisant des mouvements ». Mais il est prévu d'enlever ces éléments, comme on peut lire dans le préavis en page 3 : « afin de garantir une bonne fluidité sur ce tronçon... ».

Une signalisation type « interdiction de passage, uniquement riverains » qui aurait peut-être mieux répondu au besoin du quartier n'est pas prévu.

Non-respect de la planification et coordination avec d'autres projets

En 2023, nous avons voté un crédit d'étude pour le projet de réaménagement de la route d'Evian. Pour améliorer la situation du trafic en entrée et sortie de la ville vers la route de transit, la situation doit être analysée dans son ensemble. Avancer ce projet au Pré d'Emoz avant les changements à la route d'Evian n'a pas de sens. Au pire, nous allons réduire le trafic sur la route d'Evian en l'augmentant sur le chemin de Pré d'Emoz.

Dans l'actuel préavis, page 3, il est mentionné qu'un projet de réaménagement complet du chemin de Pré d'Emoz est prévu également. N'aurait-il pas été mieux de coordonner tous ces réalisations ?

Au contraire, il est clairement mentionné dans le paragraphe 9 que ce préavis ne tient pas compte des planifications supérieures qui sont notre plan directeur communal et le schéma directeur cyclable.

Nous ne connaissons pas encore le projet futur pour le parking relais sur le site de Novasalles, mais l'agglomération du Chablais a une stratégie claire en ce qui concerne les pendulaires en voiture : on veut les inciter à faire un maximum de leur trajet en transports en commun. Des grands investissements dans les transports publics ont été faits ou sont toujours en cours. Notre commune a toujours soutenu cette stratégie. Pourquoi favoriser maintenant le trafic automobile au détriment des bus ?

L'impact négatif sur la circulation des bus, notamment la ligne 101

Actuellement, les retards sont fréquents sur la ligne 101 en raison du trafic. Une augmentation du nombre de voitures sur cet axe provoquerait encore plus d'embouteillages et aggraverait la situation.

La ligne 101 est essentielle pour Aigle, surtout pour la desserte des écoles, et la réorganisation des classes a entraîné une augmentation des trajets des écoliers en bus, soulignant l'importance de ne pas péjorer la situation actuelle. Chaque année, notre commune investit des sommes importantes dans le réseau de bus (MobiChablais) et actuellement, nous traitons également un préavis visant à mettre les arrêts de bus aux normes en vigueur, ce qui témoigne de notre volonté de renforcer les transports publics. Evitons donc de faire le contraire avec ce projet.

Impact environnemental et durabilité

Comme indiqué dans le préavis (page 7 et en annexe : rapport Boussole 21), ce projet a manifestement un impact défavorable en termes de durabilité.

On peut s'interroger sur la pertinence d'un tel indicateur, mais le résultat est tout de même révélateur : notre commune s'est fixé des objectifs en matière de développement durable, et ce préavis ne les remplit pas. Aigle veut être une ville verte, une cité de l'énergie, une ville sociale, et nous avons adopté un plan climatique. Or, ce projet va à l'encontre de tous ces efforts.

Aspects financiers

Citons le rapport de majorité : « ... il n'y a, semble-t-il, pas de meilleure solution ». Ce projet ne parvient donc pas vraiment à susciter de l'enthousiasme. On peut et on doit se poser la question si on doit vraiment dépenser plus que CHF 500'000 dans le contexte actuel. Notre commune a d'autres investissements prévus et tôt ou tard il va falloir choisir les priorités. Et vu les réactions à ce préavis, ce projet n'est clairement pas une.

En plus, comme mentionné dans le préavis en page 3, des adaptations sur le chemin de Pré d'Emoz en dehors du périmètre de ce projet seront nécessaires (déplacement de l'arrêt de bus et suppression des places de parc) mais comme ces dépenses ne sont pas prises en compte, la facture réelle sera encore plus grande.

Réponses partielles aux deux postulats

Plusieurs questions soulevées par le postulat du conseiller Bileci de 2014 ont trouvé des réponses. La vitesse sur la route de transit a été définitivement réduite à la suite des essais du canton. De plus, la pose d'un revêtement phono-absorbant sur la route de transit est prévue par le canton.

En revanche, la demande visant à améliorer la sécurité des piétons traversant la route de transit en dehors des passages sous voie (postulat Bileci) et celle visant à étudier les mesures à prendre pour améliorer, entre autres, la multimodalité des moyens de transport au carrefour Pautex (postulat Pasche) n'ont été que partiellement satisfaites.

Conclusions

En matière de durabilité et de développement urbain, ce préavis ne respecte pas les objectifs de notre commune et il est contradictoire aux décisions précédentes de notre conseil communal. Ce projet aura un impact négatif sur le quartier du Pré d'Emoz et sur la circulation des bus. Cette façon de faire des projets uniquement pour les automobilistes semble dépassée par le temps. Déplacer un problème d'un endroit à un autre n'a jamais été une bonne solution. Pour ces raisons, nous recommandons au conseil communal à refuser ce préavis.

Le rapporteur pour la minorité de la commission

Samuel OBI (VERT)