

SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS

8 FÉVRIER 2018 (VERSION PROVISOIRE)

COMMUNE D'AIGLE

SERVICE DU PATRIMOINE BÂTI
ET DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

Page de garde :
Photographie tirée du livre "Balade dans les rues d'Aigle", p.95
Caroline Dey Editions FAVRE : Lausanne

SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS

8 FÉVRIER 2018

COMMUNE D'AIGLE
SERVICE PATRIMOINE BÂTI ET ENVIRONNEMENT URBAIN
DIVISION URBANISME

SERVICE DU PATRIMOINE BÂTI
ET DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

COMMUNE D'AIGLE | SERVICE PATRIMOINE BÂTI ET ENVIRONNEMENT URBAIN
DIVISION URBANISME

SOMMAIRE

PARTIE STRATÉGIE

1. ANALYSE 12

- ☐ Évolution du territoire 13
- ☐ Périmètres 15
- ☐ Paysage 17
- ☐ Tissu urbain 18
- ☐ Inventaire fédéral ISOS 19
- ☐ Paysage et topographie 20

2. PLANIFICATION 22

- ☐ Espaces publics, dominante urbaine 23
- ☐ Espaces publics, dominante végétale 24
- ☐ Zones modérées 25
- ☐ Hiérarchie du réseau et accessibilité 26
- ☐ Réseau piéton 27
- ☐ Réseau cyclable 28
- ☐ Politique de stationnement 29
- ☐ Typologie des rues 31

PARTIE OPÉRATIONNELLE

3. A PROPOS DES ESPACES PUBLICS 40

- ☐ Définition des zones 20, 30 et 50 42
- ☐ Aspects qualitatifs secteur 1 43
- ☐ Profils types idéaux 45

4. DESSEIN SECTEUR 1 48

- ☐ À propos du dessein du secteur 50
- ☐ Identification du secteur et zooms 51
- ☐ Rue Colomb, rue de la Gare 53
- ☐ Place du Marché, avenue Chevron 57
- ☐ Avenue des Ormonts 61
- ☐ Avenue du Cloître, parking Chevron 68
- ☐ Rue Plantour 69
- ☐ Avenue Chamossaire et Loës 73
- ☐ Place Alphonse Mex et parc des Noyers 75
- ☐ Références de projets temporaires 78
- ☐ Calendrier et jalon 80

PRÉAMBULE

Le schéma directeur des espaces publics est un document stratégique et schématique. Ce document de cadrage s'appuie sur des études élaborées dès 2010, différents ateliers participatifs ainsi que les « Etats Généraux ». Au terme des deux ateliers des « Etats Généraux », la majorité des participants a proposé de retirer les deux lignes de train du centre-ville pour un passage en souterrain (dans un délai de 8 à 15 ans) et de mettre en place un schéma directeur des espaces publics.

Le présent document a donc pour ambition de clarifier les orientations et objectifs d'aménagements des espaces publics tant dans la phase transitoire (maintien des tracés AL et ASD) qu'à l'horizon d'une mise en souterrain du train. Le schéma directeur établit un diagnostic et propose une hiérarchie des espaces ainsi que des principes d'aménagements. Il fait la synthèse des orientations et les traduit sur le plan opérationnel en définissant les modalités de transformations des espaces publics - dénommés « les possibles ». À ce jour, 7 mesures ou actions à mener dans le périmètre centre ont été identifiées et fondent la première phase opérationnelle dénommée « le dessein du secteur 1 ».

Le contexte urbain contemporain exige une réflexion nouvelle car les réponses données il y a 50 ans à l'essor de l'automobile et de la mobilité individuelle ne répondent plus aux préoccupations actuelles. De plus, le centre-ville d'Aigle n'a quasi pas évolué depuis l'instauration de 2 rues piétonnes au cours des années 80.

Dès lors, ce schéma directeur apporte enfin une vision répondant aux attentes contemporaines en termes de sécurité, de confort, d'attractivité et de mixité des modes de mobilité. Comme tel, il se fonde sur les usages, c'est pourquoi sont englobés les besoins en stationnement, les cheminements piétonniers, les itinéraires vélos, l'aménagement du mobilier urbain et la qualité de l'espace public. Les enjeux liés aux lignes de train et aux routes sont également pris en compte. Un schéma directeur résume une intention : elle se compose d'un diagnostic, de phases transitoires et vise un principe final de manière à inscrire une planification dans un calendrier fonctionnel, périmètre par périmètre. À Aigle, 7 sites d'intervention, répartis dans le centre-ville, sont inclus dans le premier périmètre d'étude.

L'espace public étant le lieu du vivre-ensemble, il demande qu'on s'accorde sur les objectifs qu'on lui assigne dans un avenir plus ou moins proche. Ce schéma directeur des espaces publics permettra de concrétiser l'évolution attendue pour Aigle, la qualité et la vitalité de son centre-ville.



Aigle, place du Marché, date inconnue
Image tirée du livre "Balade dans les rues d'Aigle", p. 289

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le schéma directeur s'articule autour de deux échelles distinctes : la macro échelle pour le périmètre de réflexion donnant un aperçu sur les composantes de la ville et la micro échelle, à l'échelle du quartier pour le périmètre d'étude.

- ☐ Périmètre de réflexion : Ce périmètre traite la grande échelle et correspond approximativement au périmètre « centre » tel que défini par le Canton et retranscrit dans le projet d'agglomération. Cette échelle permet d'avoir une vision d'ensemble sur la portion de ville définie comme périmètre centre et de comprendre ses caractéristiques morphologiques, spatiales et fonctionnelles à l'exemple non exhaustif du maillage d'espaces publics, inventaire des sites construits et typologie des rues (cf : le volet 1 et 2 du schéma directeur).

- ☐ Périmètre d'étude : Un deuxième périmètre, à l'échelle plus restreinte, reprend approximativement l'ancien périmètre du projet Aigle Centre 2020 et propose des principes d'aménagements et des « possibles » scénarios de requalification.

Le schéma directeur des espaces publics s'organise autour de 4 volets et se structure en 2 parties :

Partie stratégique : Macro échelle

1. Analyse
2. Planification

Partie opérationnelle: Micro échelle

3. A propos des espaces publics
4. Dessein du secteur 1

Le premier volet « analyse » étudie l'évolution morphologique de la ville et identifie les périmètres de réflexion et étude. Il retranscrit également les sites stratégiques tels qu'identifiés dans le projet d'agglomération du Chablais. Il met en évidence l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger (ISOS) et in fine relève schématiquement la lecture paysagère du territoire.

Cette première étape permet de mettre en évidence la quintessence du territoire. Il ne prétend pas être une analyse exhaustive mais reflète certaines caractéristiques constitutives du monde urbain.

Le deuxième et troisième volet, "planification"et "à propos des espaces publics" expriment la planification fonctionnelle et qualitative de l'espace public. Lieu du vivre-ensemble et non pas seulement un espace de mobilité, l'espace public se traduit sous différentes typologies, régimes de circulation, politiques de stationnement, hiérarchie de réseaux, itinéraires de mobilité douce.

La question d'usage ou plus particulièrement d'appropriation de l'espace public est mentionnée comme levier à la requalification des espaces publics. L'usager, non seulement traverse ou consomme l'espace public mais l'habite et y vit ensemble. De ce fait, la mixité et la cohabitation tant sur le plan fonctionnel (mobilité), social (usage) que le dessein (intentions constituant l'essence des futurs projets d'aménagement) doivent être pensés comme un tout.

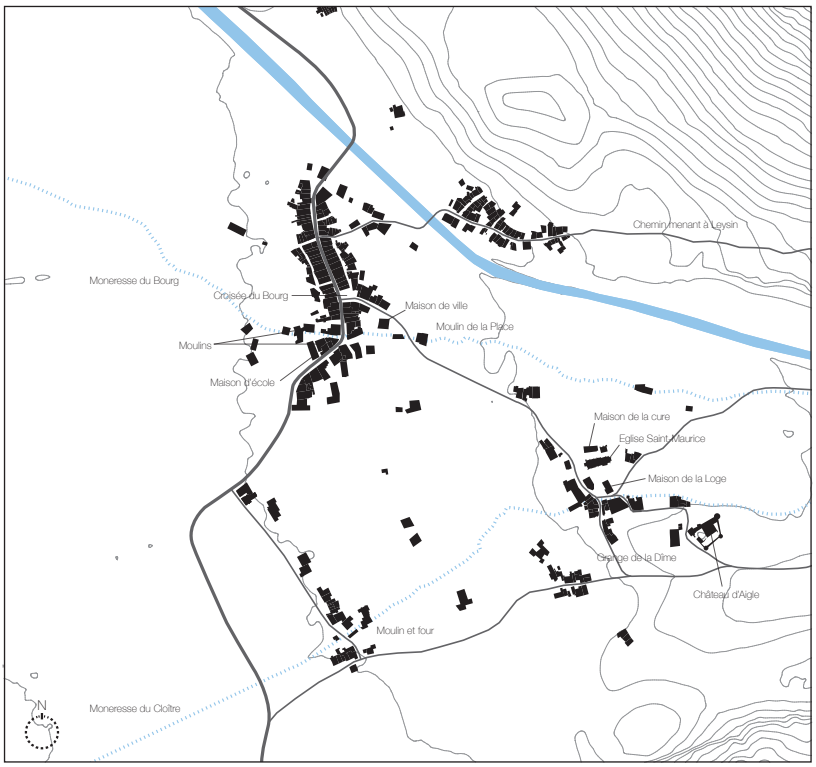
Le quatrième volet, " dessein du secteur 1", développé en dernière partie de l'étude exprime les intentions projectuelles.

ANALYSE

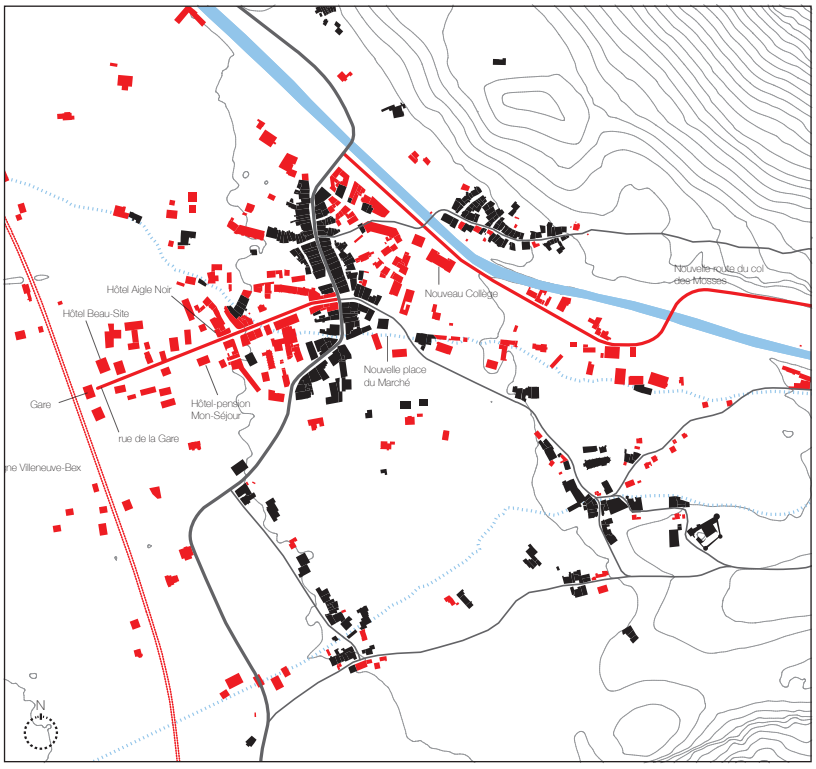
COMMUNE D'AIGLE
SERVICE PATRIMOINE BÂTI ET ENVIRONNEMENT URBAIN
DIVISION URBANISME

SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS

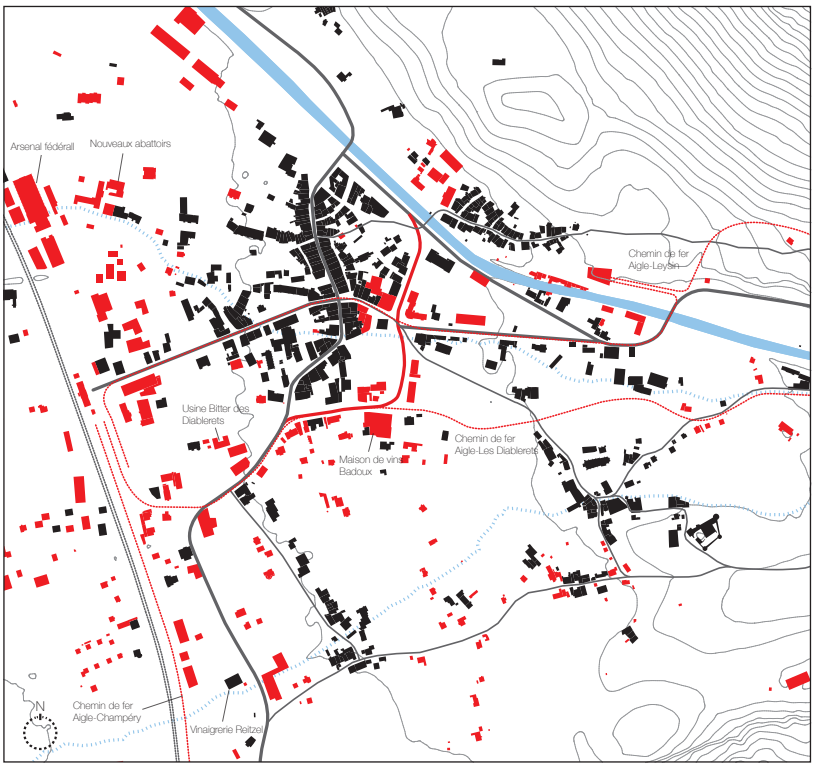
ÉVOLUTION DU TERRITOIRE



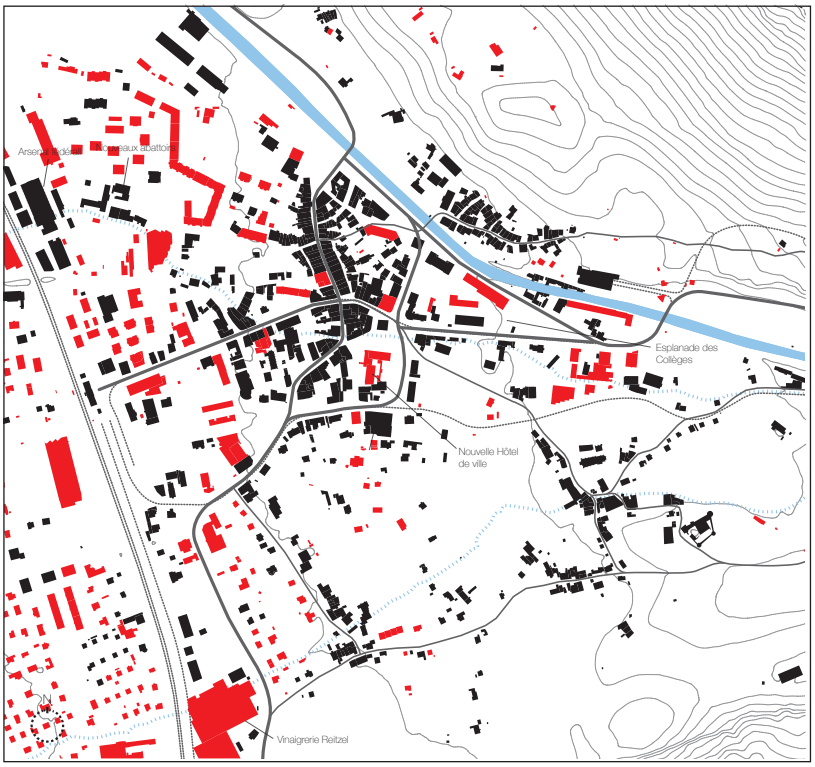
AIGLE, 1748



AIGLE, 1890



AIGLE, 1949



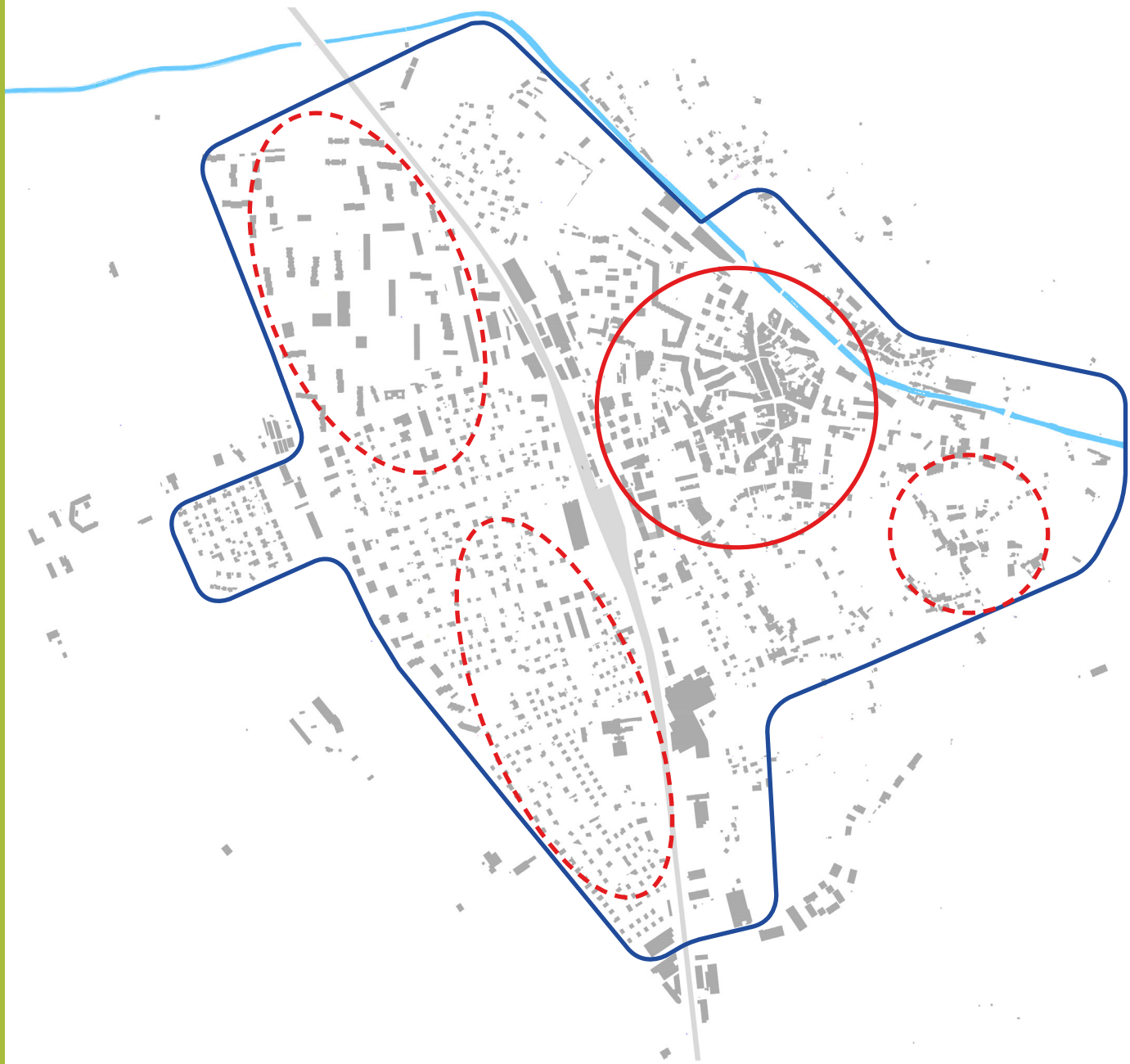
AIGLE, 2015

Source iconographique : "Champ, ville et territoire. Étude d'une ville et son territoire, Aigle" École de Chaillot, Martin Villemagne et Nicolas Meyer 2016

PÉRIMÈTRES DE L'ÉTUDE

LÉGENDES

- Périmètre de réflexion
- Périmètre de l'étude, Secteur 1
- Périmètres d'étude à venir
  (Planchette, Sous-Gare, Cloître et Château)



"PÉRIMÈTRE CENTRE" ET SITES DE PROJETS STRATÉGIQUES

LÉGENDES

- Périmètre centre fixé par le Canton
- Sites de projets stratégiques (ChablaisAgglo)



PAYSAGE

LÉGENDES

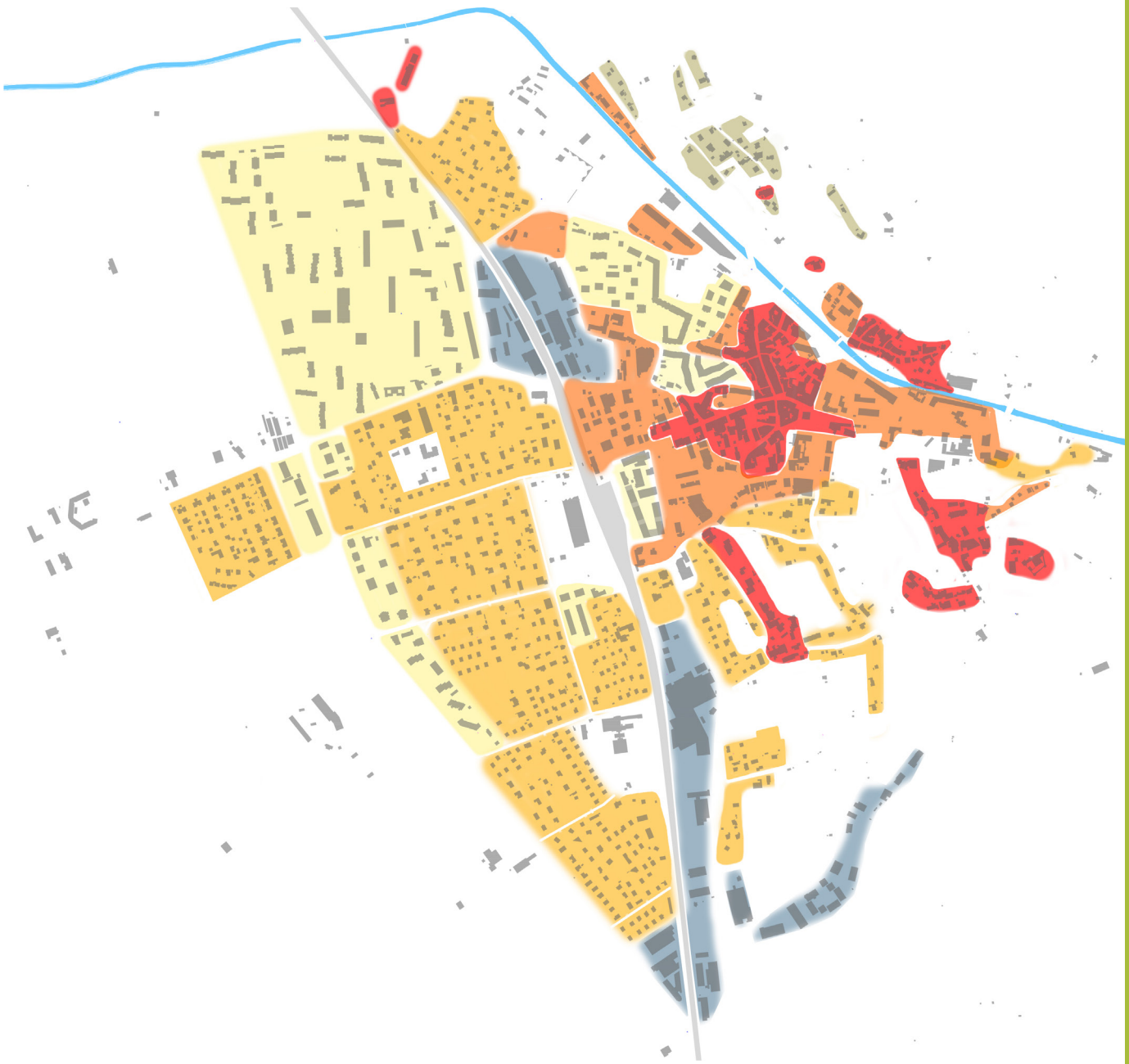
- Coteau viticole / vignes urbaines
- Golf
- Plaine agricole
- Forêt



TISSUS URBAINS

LÉGENDES

- Ville historique
- Ville du 19e siècle
- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Habitat de coteau
- Zone industrielle ou d'artisanat



INVENTAIRE FÉDÉRAL ISOS

DÉFINITION

L'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS) se fonde sur la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451).

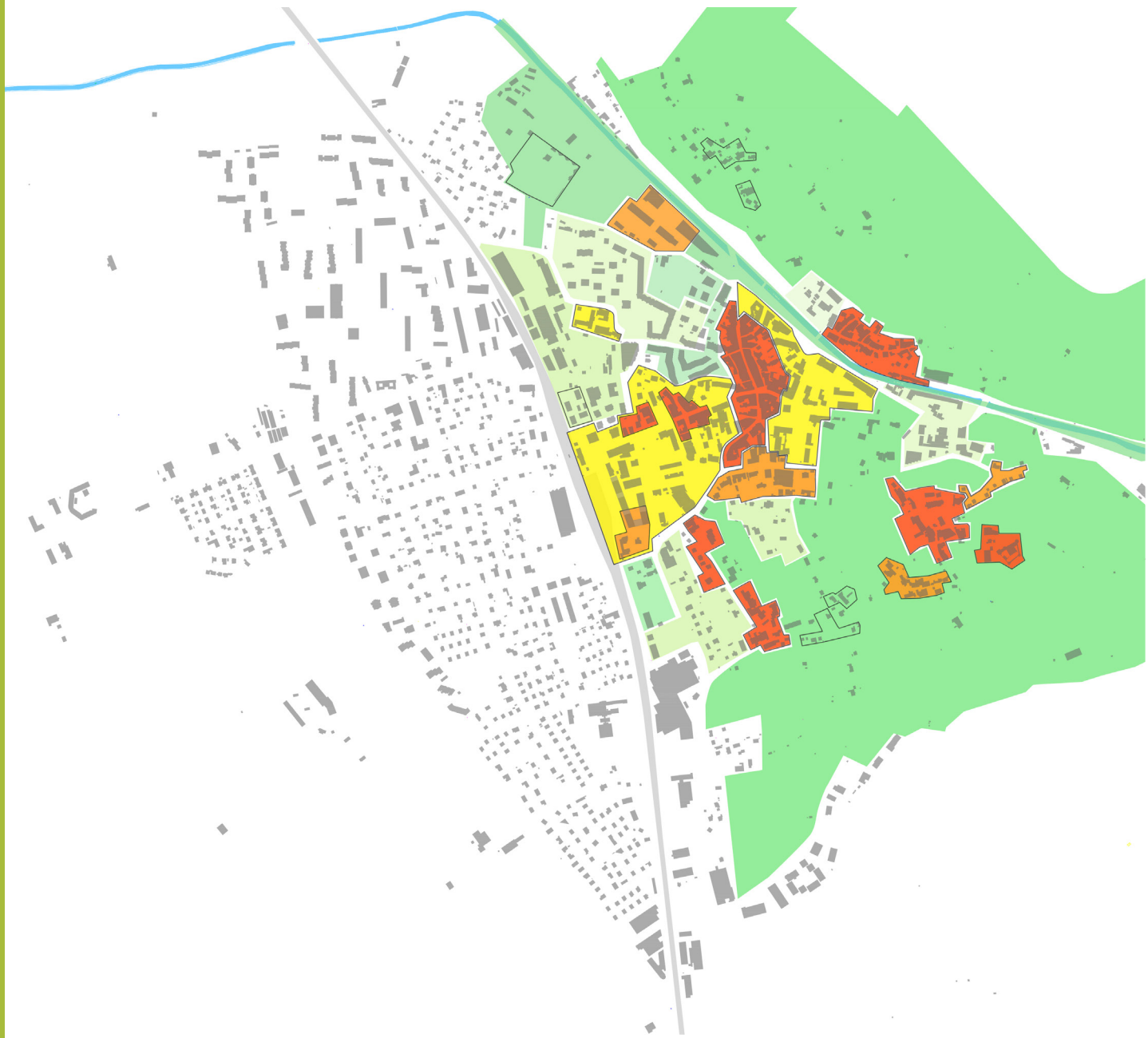
LÉGENDES

SITES CONSTRUITS

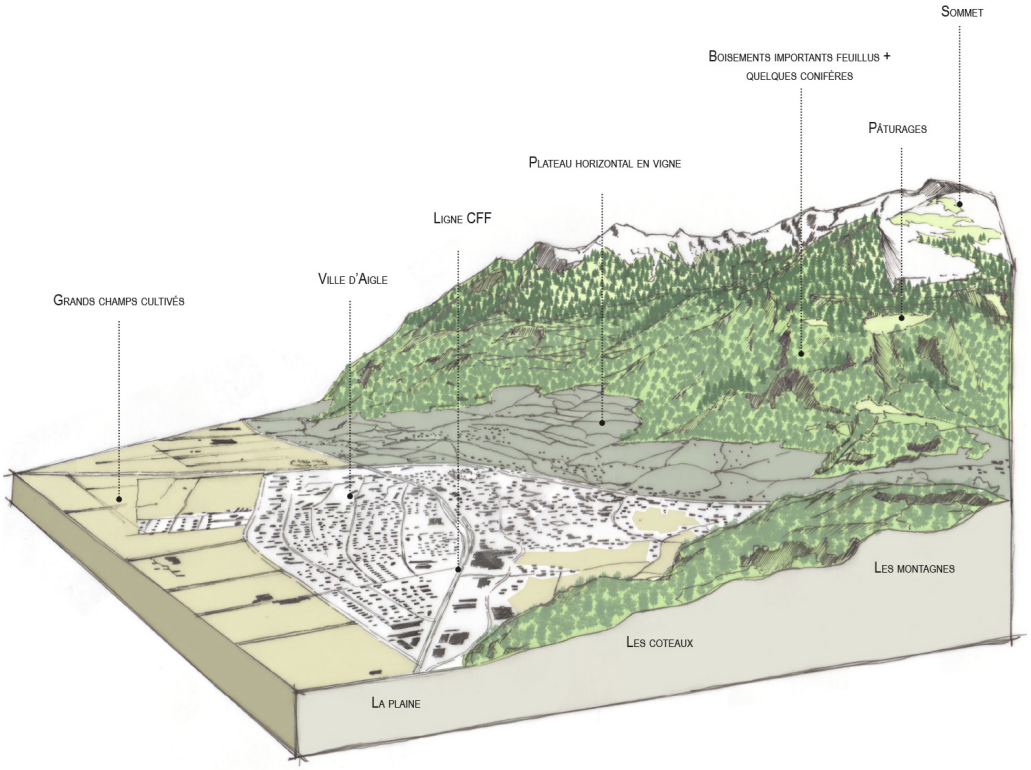
- Objectif de sauvegarde A
- Objectif de sauvegarde B
- Objectif de sauvegarde C

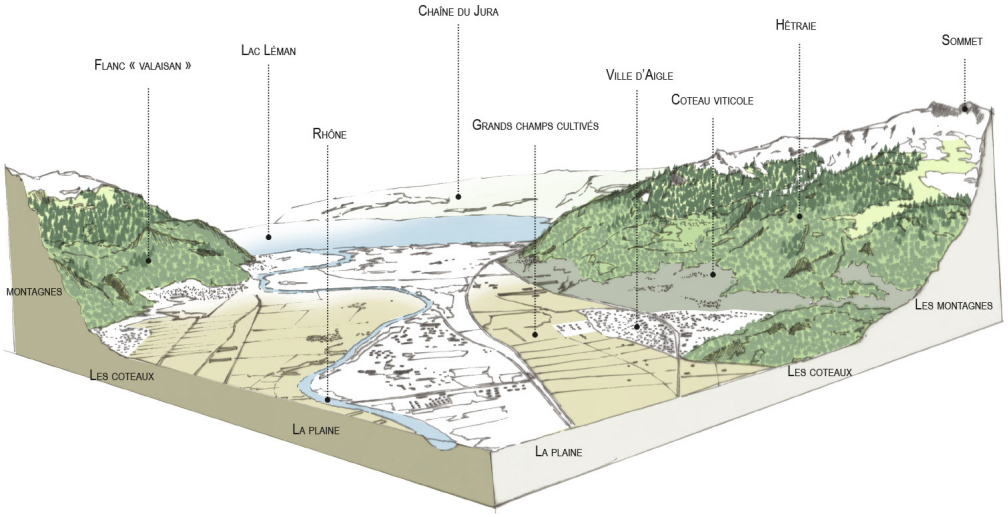
SITES NATURELS

- Objectif de sauvegarde a
- Objectif de sauvegarde b



PAYSAGE ET TOPOGRAPHIE





Source iconographique : "PAYSAGE, ENTRE GÉOMORPHOLOGIE ET TYPOLOGIES VÉGÉTALES"
Antoine Maret, Éric Mehn, John-Alexandre Favre, Loïc Gilli, MArc Bourguet, Mathieu Rotzetter, HEPIA, Genève

PLANIFICATION GÉNÉRALE

COMMUNE D'AIGLE
SERVICE PATRIMOINE BÂTI ET ENVIRONNEMENT URBAIN
DIVISION URBANISME

SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS

ESPACES PUBLICS, DOMINANTE URBAINE

OBJECTIFS

- ☐ **Créer un réseau d'espaces publics privilégiant le piéton et les modes doux.**
- ☐ **Requalifier l'espace rue de manière à permettre le partage de l'espace pour tous les modes.**

LÉGENDES

Espace public majeur
Centralité de quartier à forte valeur d'usage, de représentation sociale et de mémoire du lieu.

Espace rue à requalifier



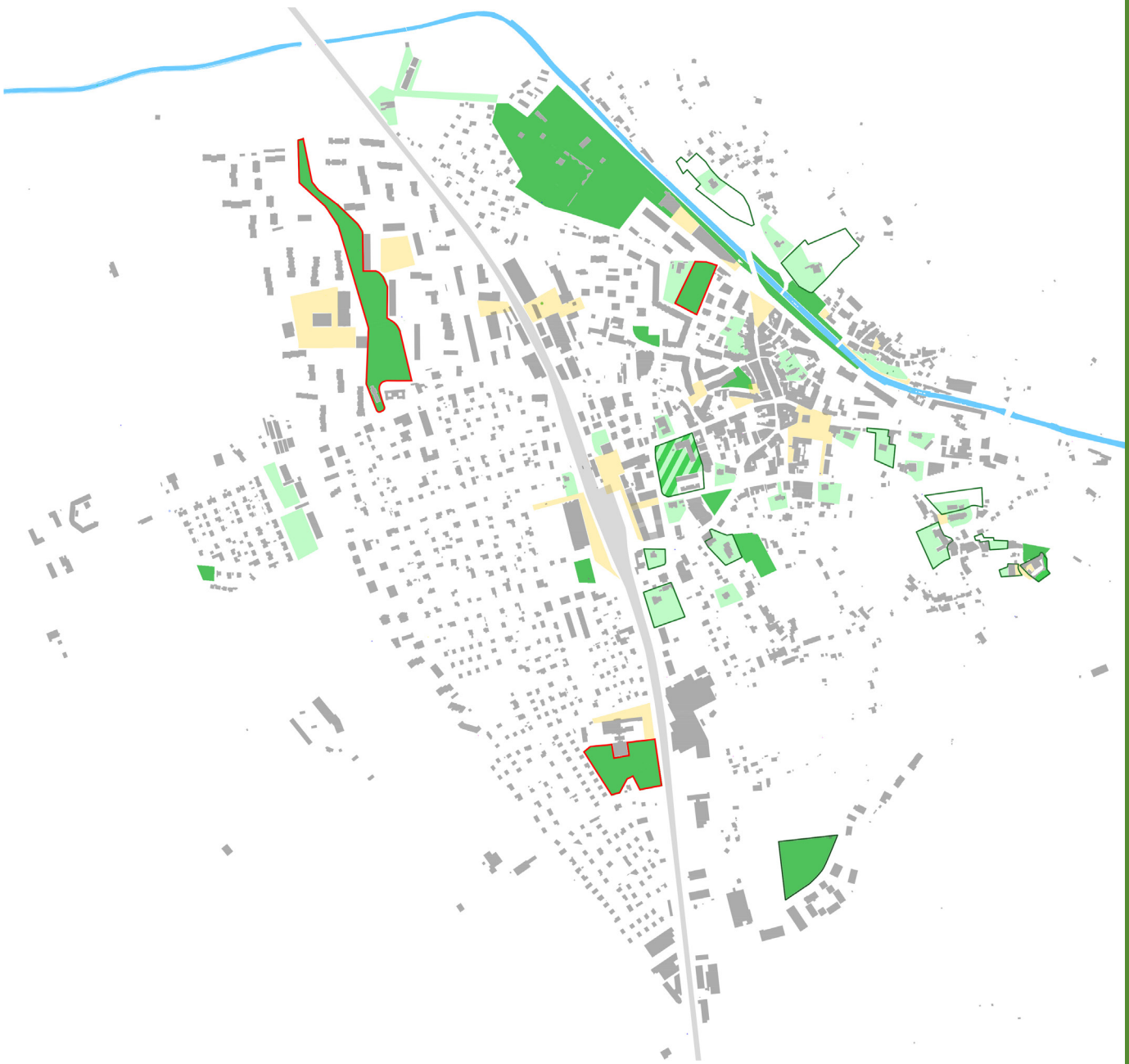
ESPACES PUBLICS, DOMINANTE VÉGÉTALE

OBJECTIFS

- ☐ **Assurer une offre de parcs publics attractifs.**
- ☐ **Créer un réseau de jardins privés participant à la qualité de la ville.**

LÉGENDES

- Parc public
- Parc public projeté
- Jardin privé d'importance
- Jardin communal privé à rendre public
- Jarin privé inscrit au recensement des parcs et jardins historiques (ICOMOS)



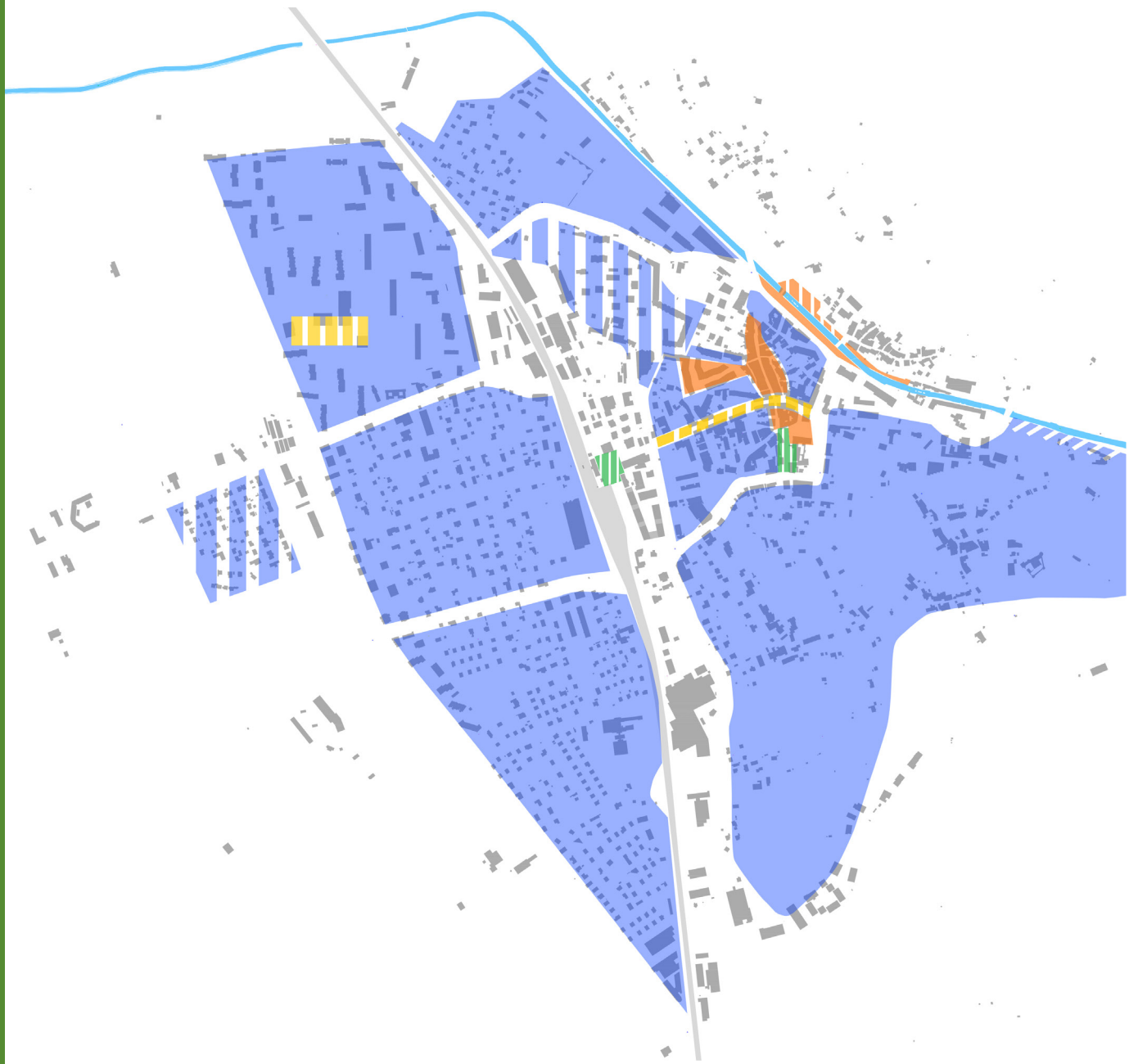
ZONES MODÉRÉES

OBJECTIFS

- ☐ **Favoriser la mise en place de zones modérées.**
- ☐ **Identifier les zones "particulières" et modifier si nécessaire le régime de circulation de manière à assurer un réseau piéton cohérent et de qualité.**

LÉGENDES

- Zone 30
- Zone de rencontre
- Zone piétonne
- Zone particulière
- Zone projetée



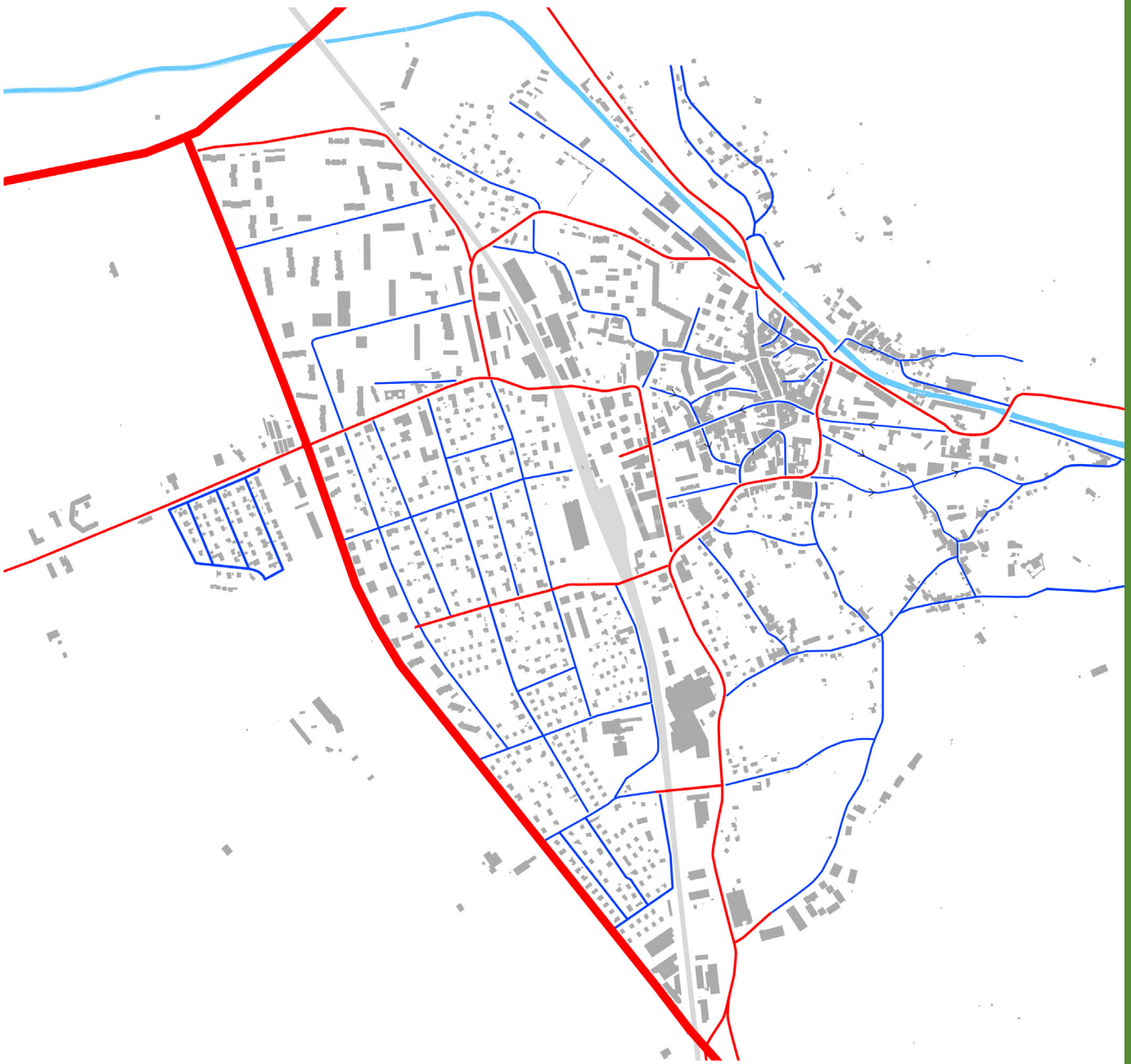
HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ET ACCESSIBILITÉ

OBJECTIFS

☐ **Organiser le réseau viaire en considérant la répartion des modes et assurer la fluidité du trafic.**

LÉGENDES

- Axe de transit
- Axe de réseau principal
- Axe de desserte locale
- > Sens unique



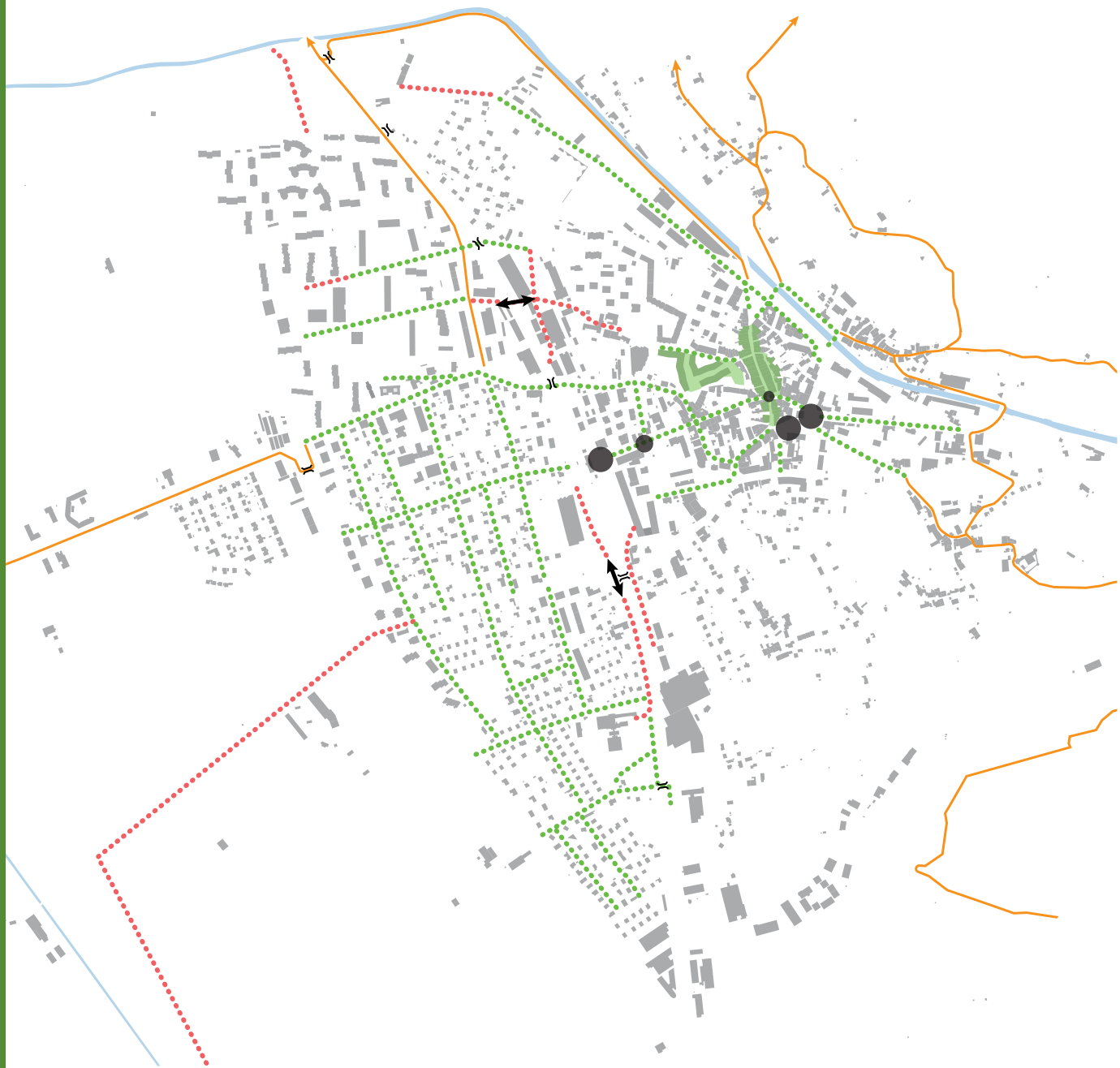
RÉSEAU PIÉTON

OBJECTIFS

- ☐ **Améliorer le réseau piéton inconfortable ou non conforme aux normes VSS.**
- ☐ **Compléter les axes discontinus.**

LÉGENDES

- Axe piéton à améliorer
- Axe piéton à créer
- Nouvelle traversée d'obstacle
- Traversées CFF existantes
- Point noir à améliorer
- Itinéraires de randonnée



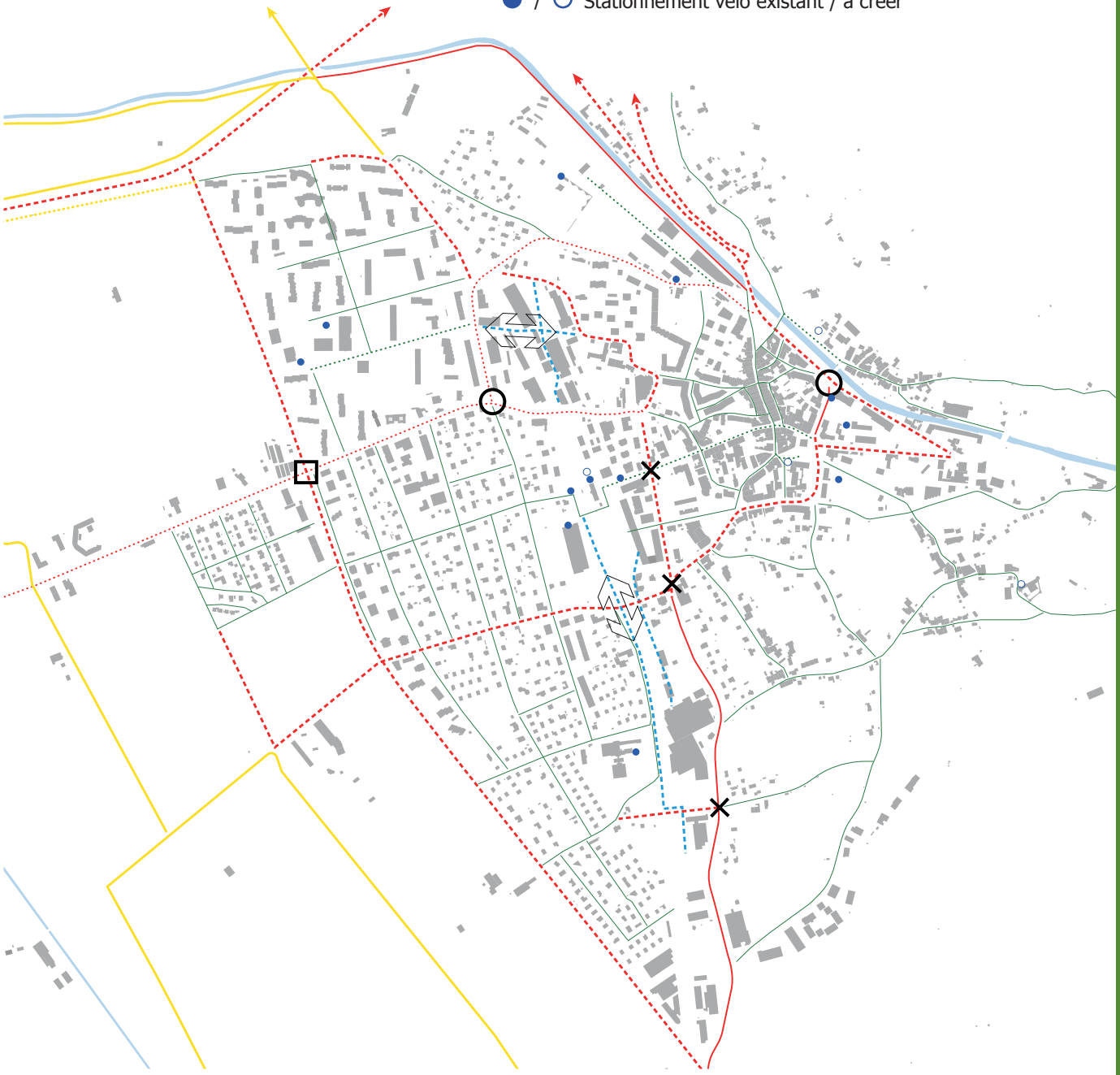
RÉSEAU CYCLABLE

OBJECTIFS

☐ **Créer un réseau hiérarchisé, sécurisé et perméable pour favoriser les déplacements à vélo.**

LÉGENDES

- Nouveau franchissement d'obstacle
- Nouvel axe de mobilité douce
- / Réseau interquartier vélo existant / à améliorer
- / / Réseau vélo principal existant / à créer / à améliorer
- / Réseau vélo agricole existant / à améliorer
- / / Giratoire / carrefour à feu / carrefour à priorité
- / Stationnement vélo existant / à créer

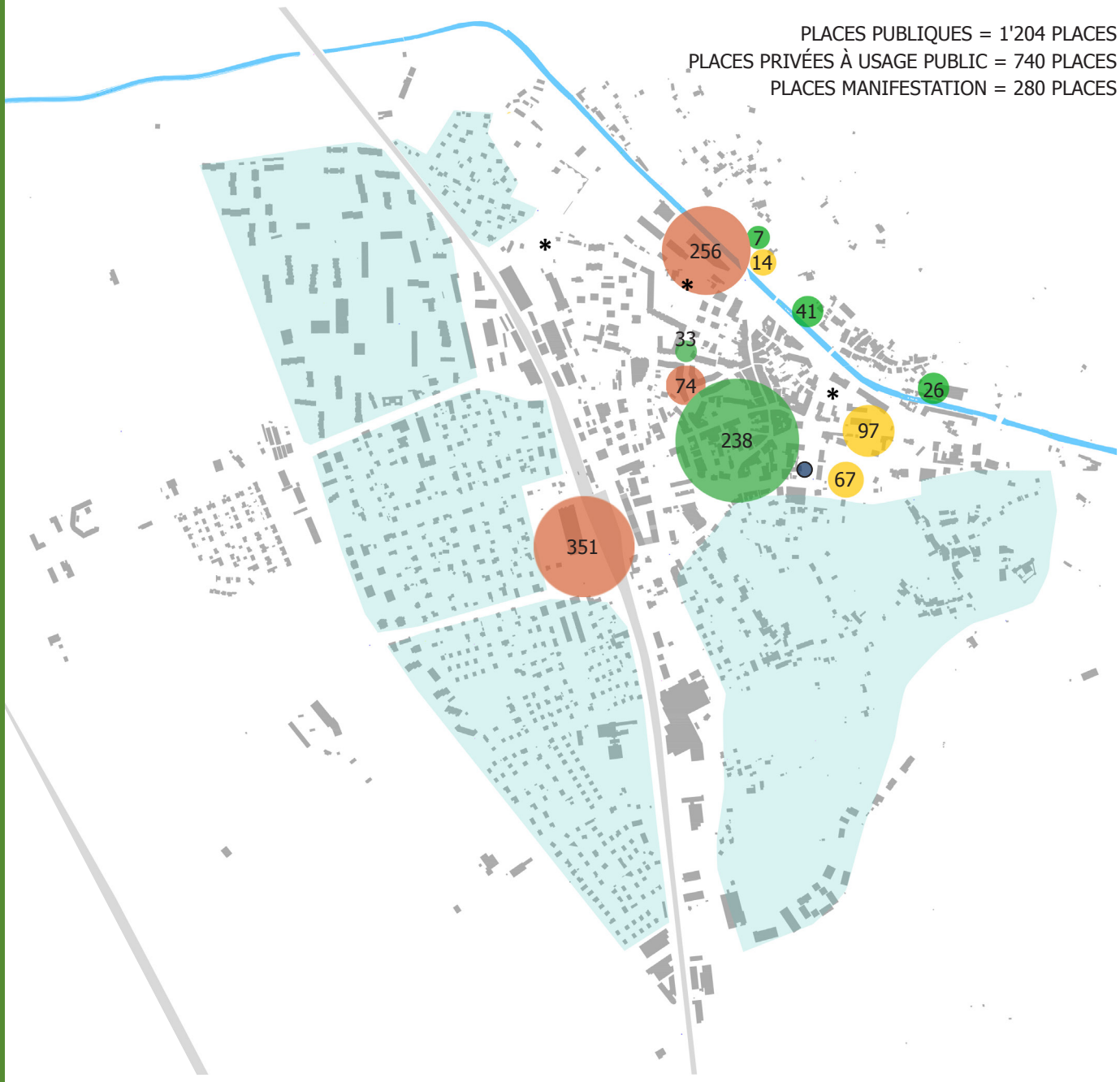


POLITIQUE DE STATIONNEMENT (EXISTANT)

LÉGENDES

- Courte durée 1H30 (ponctuel 15')
- Moyenne durée 3H00
- Longue durée 12H00
- Zone 30, 3H00
- Parking privé, illimité (non comptabilisé)
- Parking souterrain
- Parking manifestation (non comptabilisé)

PLACES PUBLIQUES = 1'204 PLACES
PLACES PRIVÉES À USAGE PUBLIC = 740 PLACES
PLACES MANIFESTATION = 280 PLACES



POLITIQUE DE STATIONNEMENT (PROJET)

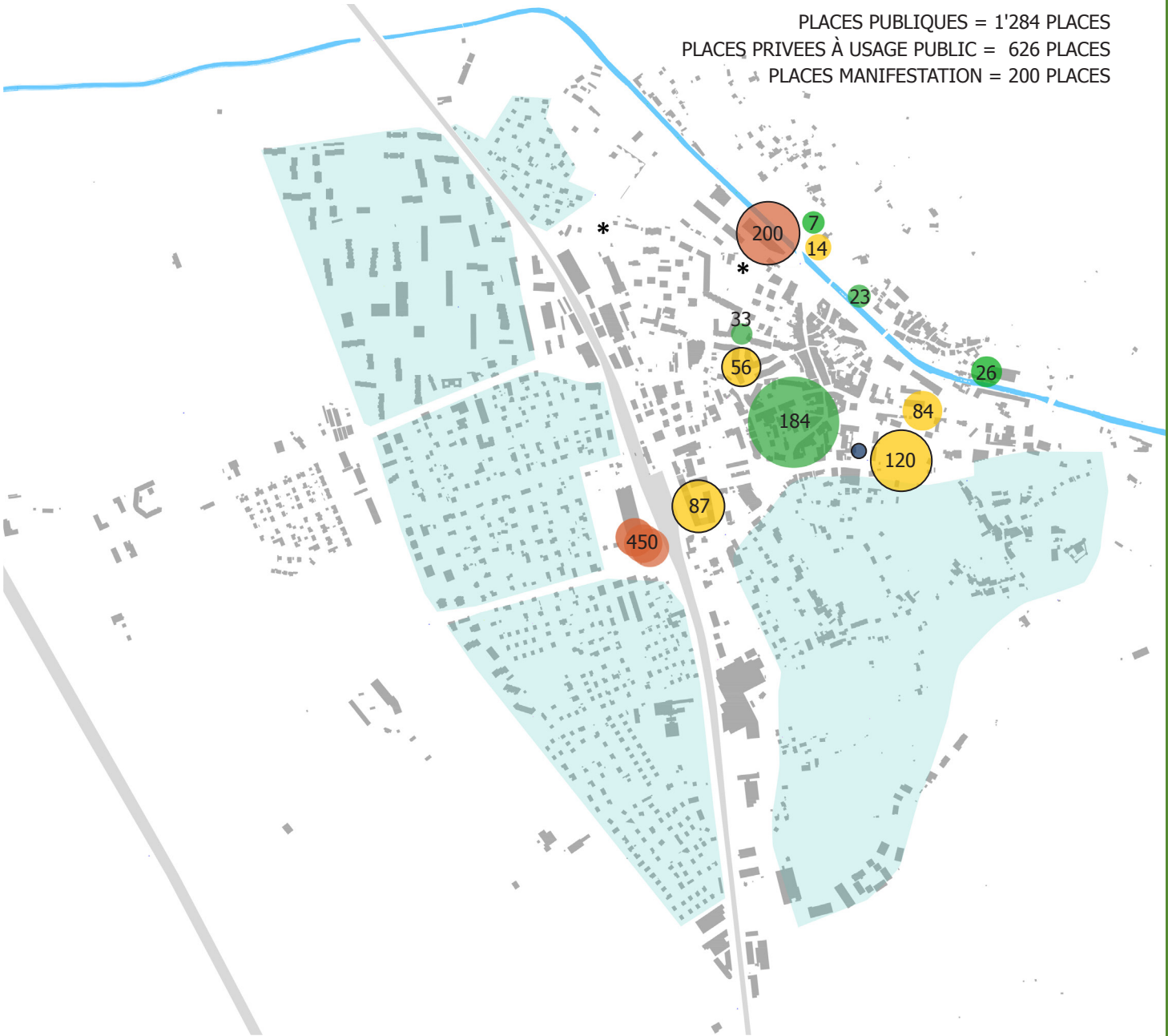
OBJECTIFS

- ☐ **Conserver le même nombre de places dans le centre-ville.**
- ☐ **Réduire les places en surface dans le centre-ville.**
- ☐ **Favoriser les parkings couverts à proximité du centre-ville.**

LÉGENDES

- Courte durée 1H30 (ponctuel 15')
- Moyenne durée 3H00
- Longue durée 12H00
- Zone 30, 3H00
- Parking privé, illimité (non comptabilisé)
- Parking souterrain
- Parking manifestation (non comptabilisé)

PLACES PUBLIQUES = 1'284 PLACES
PLACES PRIVEES À USAGE PUBLIC = 626 PLACES
PLACES MANIFESTATION = 200 PLACES



TYPOLOGIE DES RUES

OBJECTIFS

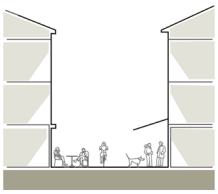
- ☐ **Identifier différents types de rues comportant des caractéristiques très spécifiques.**
- ☐ **Respecter à travers chaque aménagement le caractère de la typologie correspondante.**



LÉGENDES

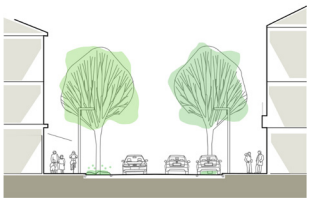
Rue du centre historique





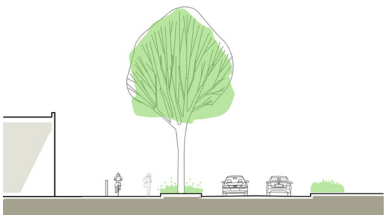
Avenue urbaine





Axe majeur paysager





Axe mineur paysager



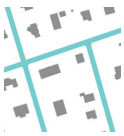


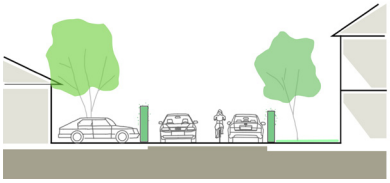
Rue du vignoble





Rue de quartier





REMARQUES

La conception d'un espace public commence par une compréhension du contexte urbain et de la fonction qui est attribuée à cet espace. Les types de rues énumérés ci-après constituent une base de recommandations pour la conception des espaces publics aiglons. Ils se définissent par leurs tailles (gabarit), caractéristiques d'utilisation, localisations et traitements architecturaux qui les constituent.

En se référant à un type de rue, les concepteurs de chaque projet commencent par déterminer l'utilisation et cibler le contexte: s'agit-il principalement d'un usage résidentiel, commercial, industriel ou mixte? Deuxièmement, quelles sont les caractéristiques de transport: s'agit-il d'un axe principal urbain avec des volumes et des vitesses de circulation élevés, ou sert-il une fonction plus locale avec des volumes de circulation et des vitesses plus faibles? Est-ce un endroit avec forte concentration de piétons et activités commerciales? Ou est-ce un endroit dédié uniquement au déplacement ? De l'arborisation est-elle présente ou à prévoir afin de privilégier la qualité et confort en milieu urbain?

Une rue peut correspondre à un ou plusieurs types de rues. Les aménagements peuvent ainsi changer en conséquence. De même, les endroits où différents types de rues se croisent peuvent nécessiter des traitements spécifiques à l'exemple de trottoirs continus ou autre dispositif permettant de mettre en évidence la transition et ainsi alerter les conducteurs qu'ils pénètrent dans une rue où le régime de circulation diffère (entrée dans une zone modérée par exemple).

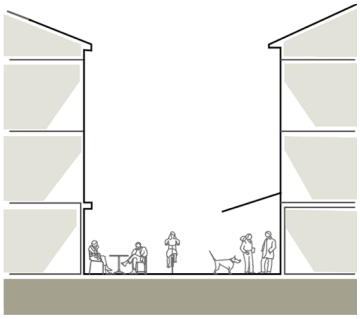


RUE HISTORIQUE

Rue étroite caractérisée par un alignement de façade généralement en ordre contigu avec activités commerciales au rez.

Les rues historiques incarnent l'héritage du passé et se distinguent tant par la cohérence du patrimoine bâti qui les constituent que de l'environnement viticole. Ces rues s'inscrivent dans des sites construits évalués avec un objectif de sauvegarde A selon l'ISOS.

NB: L'objectif de sauvegarde « A » préconise la sauvegarde de la substance. Conservation intégrale de toutes les constructions et composantes du site, de tous les espaces libres; suppression des interventions parasites.





Rue de Jérusalem, image: junklekey



Rue du Bourg, image: de l'auteur

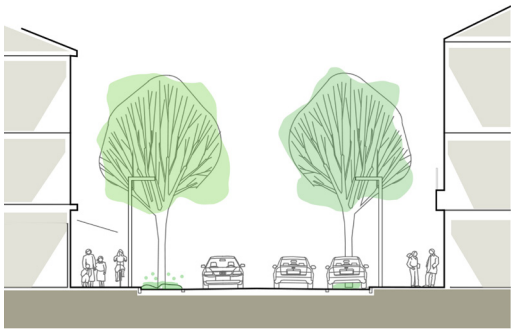
Revêtement : Pavé granit posé sur le sable.
Mobilier : Banc en bois PMR compatible, luminaires en applique sur façade.
Plantations : Aucune en pleine terre, possibilité de plantation du type jadinière.

NB : Se référer à la ligne directrice du mobilier urbain



AVENUE URBAINE

Rue de gabarit variable dont l'alignement des façades n'est pas systématique. Ce type de rue a pour vocation le déplacement de volumes importants de personnes à travers la ville dans une variété de modes. Elles génèrent des activités continues tout au long de la journée ou mènent aux activités. Les Aiglons les fréquentent donc dans leurs activités quotidiennes (courses, restauration, travail, loisir).



La circulation des véhicules sur certaines de ces voies est limitée à 50km/h et dessert les services de transport. D'autres rues, sont situées en zone modérée. Le gabarit est également variable selon les cas mais la séparation des modes est recommandée dans les axes principaux urbains. Ces rues devraient avoir un espace piétonnier confortable avec de l'arborisation. Les itinéraires cyclables sont également à considérer pour favoriser la mobilité douce.

Le stationnement de courte durée et l'espace nécessaire pour les installations de pose/dépose et livraisons sont des composantes essentielles de certains axes à vocation commerciale ou activités scolaires. Cependant, les zones de stationnement et de chargement sont souvent en concurrence avec des aménagements en faveur des autres modes. Une priorisation et une gestion efficace des zones de stationnement peuvent parfois répondre aux besoins des usagers tout en permettant d'améliorer le domaine public à l'exemple de la rue du Collège.



Rue du Collège, image: de l'auteur



Rue du Collège avant les travaux, image: de l'auteur

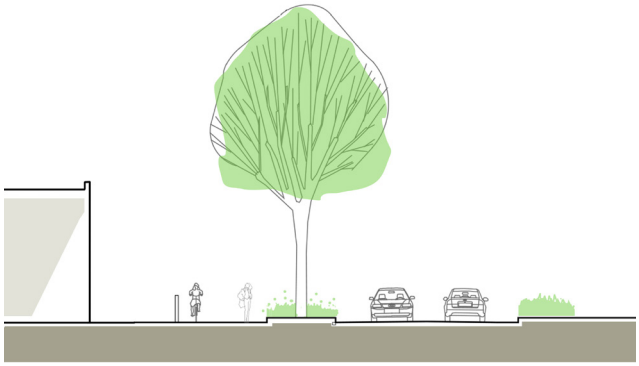
Revêtement : Enrobé pour la voirie et revêtement différencié tant pour les trottoirs que les zones de stationnement.
Mobilier : Banc contemporain PMR compatible et candélabres d'environ 8m de haut.
Plantations : Arbres d'alignement de petite taille

NB : Se référer à la ligne directrice du mobilier urbain



AXE MAJEUR PAYSAGER

Ces axes sont des pénétrantes de ville qui traversent les zones agricoles, zones d'habitats collectifs de moyenne à haute densité ainsi que les zones d'habitat individuel tout en offrant des dégagements sur le grand paysage. Ils traversent également les zones de verdure à l'exemple du golf, parc de la Planchette, Glariers ou longent la Grande Eau. Les axes Nord-Sud tels que la route d'Ollon ou l'avenue des Glariers sont bordés de zones à affectations allant de l'habitat, à l'industriel mais aussi aux équipements d'intérêts publics.



Les gabarits permettent d'assurer la fonction d'axe principal urbain et/ou route cantonale en traversée de localité.
Comme les avenues urbaines, ces axes sont soumis à des volumes importants de déplacements et particulièrement le trafic individuel motorisé. Identifiés également comme réseau principal vélo dans le projet d'agglomération, ces axes devraient convenir aux déplacements des mobilités douces et particulièrement les itinéraires vélos. La sécurité et les déplacements des piétons doivent bien évidemment être assurés.
Ces axes peuvent fonctionner non seulement comme corridor de transport mais aussi comme corridor arborisé créant une véritable dynamique paysagère. L'arborisation est ainsi une composante essentielle à la qualité de ce type de rue.



Route d'Ollon, image: de l'auteur



Route d'Ollon, image: de l'auteur

Revêtement : Enrobé pour la voirie et les trottoirs.
Revêtement différencié selon les cas.
Mobilier : Banc PMR compatible, candélabres d'environ 8m de haut.
Plantations : Arbres d'alignement de grande taille.

NB : Se référer à la ligne directrice du mobilier urbain



AXE MINEUR PAYSAGER

Ce type de rues se caractérise également par des échappées visuelles sur le grand paysage, mais contrairement aux axes majeurs paysager, il assure une desserte locale et non intercommunale. Le découpage parcellaire bordant ce type de rue a favorisé le développement d'habitats collectifs dit en "barre" et dont le bâti se détache de la rue, mais l'habitat n'est pas l'affectation exclusive.

Ces rues sont soit des réseaux principaux urbains, soit des axes de dessertes locales et ce, en fonction des volumes de circulation et maillage du réseau (voir carte de la hiérarchie du réseau). Bien qu'ils aient un faible niveau d'activité par rapport aux autres types de rues, ils jouent un rôle clé pour soutenir la vie sociale d'un quartier. Les axes mineurs paysagers hiérarchisés comme axe de desserte sont soumis à des régimes de circulation apaisés et des aménagements de modération (plateau, stationnement alterné, etc.) sont préconisés. Les axes principaux urbains devraient être pourvus de trottoirs confortables et arborisés. Les aménagements cyclables sont à privilégier.





Chemin de la Planchette, image: de l'auteur



Chemin de Pré d'Emoz, image: google map

Revêtement : Enrobé pour la voirie et les trottoirs. Revêtement différencié selon les cas.
Mobilier : Banc PMR compatible, candélabres d'environ 8m de haut.
Plantations : Arbres d'alignement de taille moyenne.

NB : Se référer à la ligne directrice du mobilier urbain



RUE DU VIGNOBLE

Les rues du vignoble s'inscrivent dans les territoires viticoles. De gabarit généralement relativement étroit, elles se démarquent par les murs de vignes qui les bordent. Entouré principalement par un environnement viticole, ce type de rues offre des dégagements spectaculaires sur le grand paysage. Elles desservent également les habitations situées en zone villa et le régime de vitesse y est modéré. Certaines rues, de gabarit plus large, ont permis l'insertion du train comme l'avenue Veillon.

De manière générale, ce type de rue doit être entretenu et particulièrement les murs viticoles. Si les gabarits le permettent, des trottoirs généreux et arborisés sont préconisés. Lieu de promenade et flânerie, des assises sont également à priviligier.





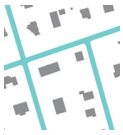
Chemin de Rochebort, image: de l'auteur



Avenue du Cloître, image: de l'auteur

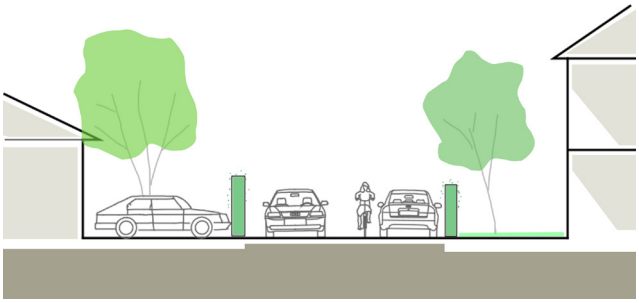
Revêtement : Enrobé avec cunette pavée. Murs de pierre et enduits à la chaux.
Pavage, dallage ou autre revêtement différencié selon les cas et pertinence.
Mobilier : Banc en bois PMR compatible, candélabres.
Plantations : Arbres remarquables aux croisements.

NB : Se référer à la ligne directrice du mobilier urbain



RUE DE QUARTIER

Ce type de rues accueille, en règle générale, un faible nombre de véhicules journalier. Les rues de quartier doivent être aménagées de manière à calmer la circulation et malgré l'absence de trottoirs sur certaines rues, une attention particulière doit être portée sur la sécurisation des cheminements piétonniers (balisage de faux trottoirs et aménagements d'aides à la traversée).





Chemin de Rochebort image: de l'auteur



Chemin des Dents de Morcles, image: de l'auteur

Revêtement : Enrobé pour la voirie et les trottoirs.
Mobilier : Banc en bois PMR compatible, candélabres d'environ 8m de haut.
Plantations : Petits arbres sur DP en alternance.

NB : Se référer à la ligne directrice du mobilier urbain

À PROPOS DES ESPACES PUBLICS

COMMUNE D'AIGLE
SERVICE PATRIMOINE BÂTI ET ENVIRONNEMENT URBAIN
DIVISION URBANISME

SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS

PRÉAMBULE - DÉFINITION DES ZONES 20-30-50

Zones de rencontre (20km/h)

Selon l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28.09.2001, la zone de rencontre doit remplir les critères suivants :

- ☐ Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.
- ☐ L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis.
- ☐ Il n'est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, que si la sécurité routière l'exige.
- ☐ Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes.
- ☐ Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic.
- ☐ Cohabitation des flux TIM - TP - MD.

Zones 30

Selon l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28.09.2001, la zone 30 a les caractéristiques suivantes:

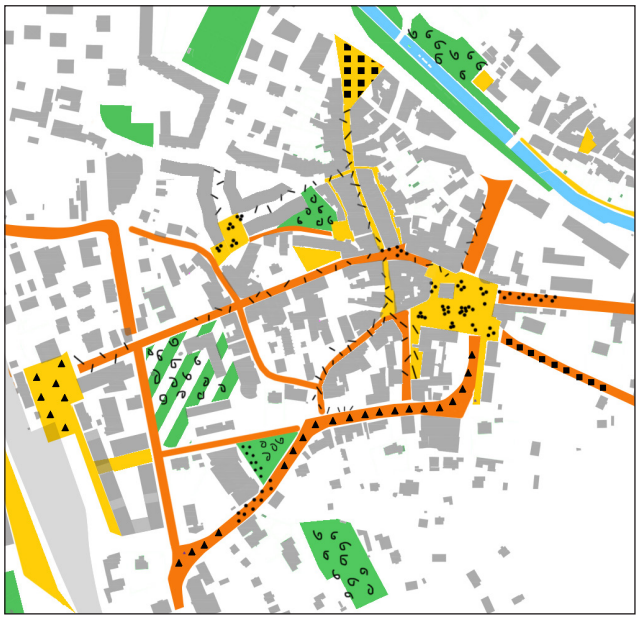
- ☐ Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.
- ☐ L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.
- ☐ Il n'est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, que si la sécurité routière l'exige.
- ☐ Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes.
- ☐ Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic.
- ☐ Cohabitation des flux TIM - TP - MD.

Zones 50

La zone 50 se définit comme suit:

- ☐ La voiture est prioritaire sur le piéton.
- ☐ Le piéton utilise les passages pour piétons qui se trouvent à une distance de moins de 50 m.
- ☐ La vitesse est limitée à 50 km/h.
- ☐ Les aménagements permettent une circulation aisée (largeur voirie confortable) et une protection du piéton (bordures pour trottoir).
- ☐ L'axe prioritaire doit être identifié et géré aux carrefours.
- ☐ Séparation des flux TIM - TP - MD.

L'USAGE



LÉGENDES

Aspect social
Lieu de rencontre, de socialisation. L'EP bien pensé et accueillant est un support pour la convivialité d'un lieu.

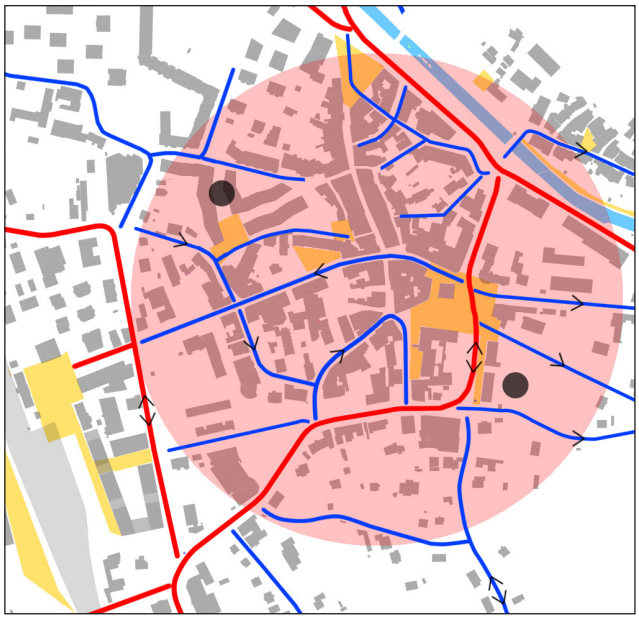
Aspect historique
Composante historique de l'EP, relation au grand paysage.

Aspect fonctionnel
Espace utilisé de manière intensive par différents types d'utilisateurs (piétons, cyclistes, véhicules, transports publics). L'EP doit être accessible pour tous.

Aspect commercial
Espace dont les rez-de-chaussée sont commerciaux. Étant donné son importante attractivité, les aménagements doivent être prévus pour répondre à cette demande.

Aspect ludique et sportif
Espace à dominante végétale idéal pour le jeux, les activités de détente et le sport.

L'ACCESSIBILITÉ



LÉGENDES

Parking public
Dans un rayon de 500m, on trouve deux parkings publics payants : le futur parking Chevron (120 places) et le futur parking Sous-le-Bourg (25 places publiques). Au-delà, le parking des Glariers offre environ 100 places gratuites. Il sera remplacé par un parking souterrain sous la future salle "Espace Événement Glariers".

Réseau principal

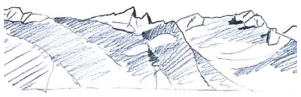
Réseau de desserte de quartier

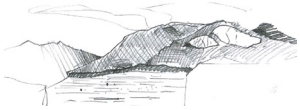
LE RAPPORT À L'ENVIRONNEMENT BÂTI ET AU GRAND PAYSAGE



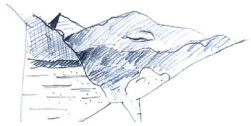
LÉGENDES

Espace public ouvert
Lieu ouvert sur le paysage environnant.


Le Chablais


Le coteau d'Yvorne


Les Dents-du-Midi

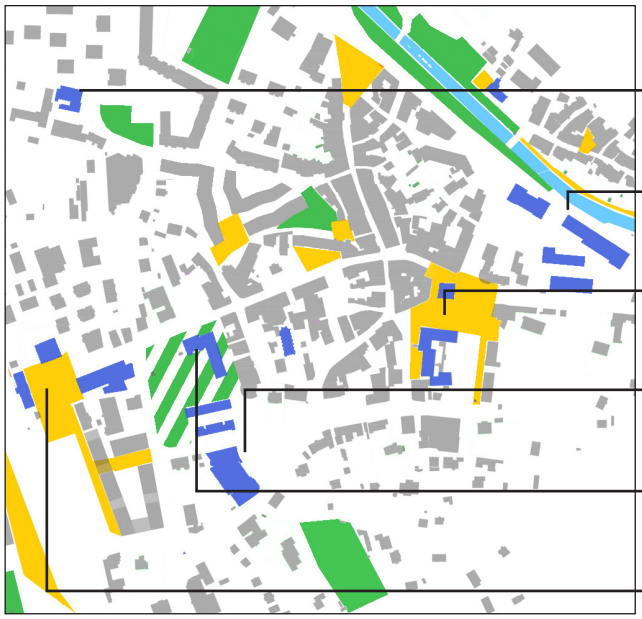

Les Ormonts

Espace public introverti
Lieu confiné et défini par l'espace bâti.


Rue du Bourg


Rue du Midi

LES ESPACES PUBLICS ET LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS



LÉGENDES

Médiatèque

Secteur scolaire de la Grande Eau

Hôtel-de-ville, police, préfecture

École professionnelle

École de musique, crèche

Poste, gare TPC & CFF

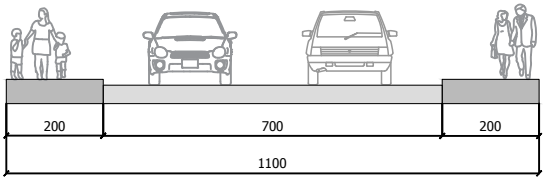
PROFILS TYPES IDÉAUX



= 12 m



= 9.50 m

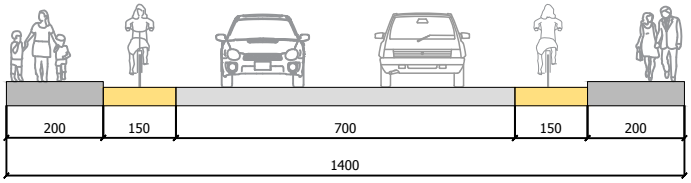




= 15 m



= 9.50 m

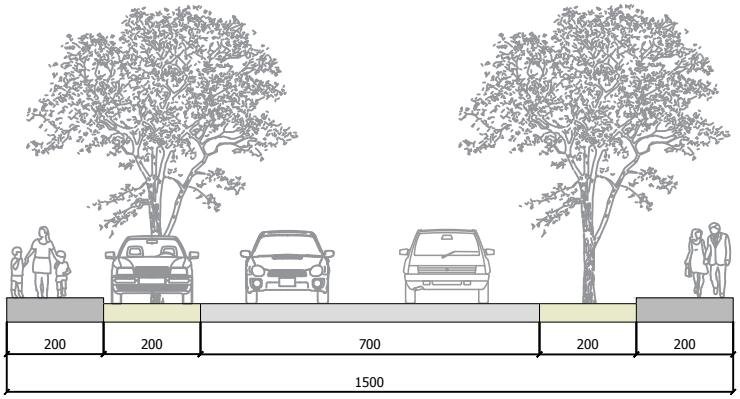


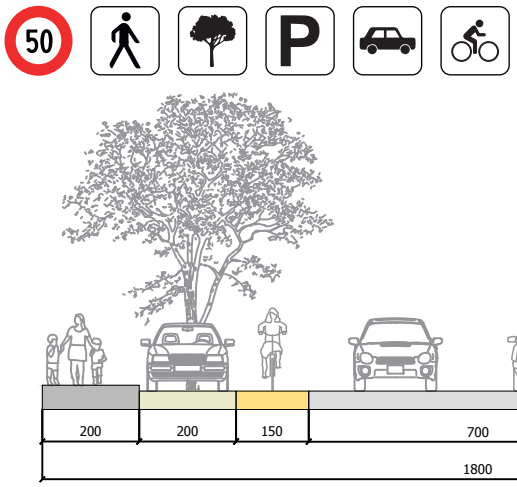


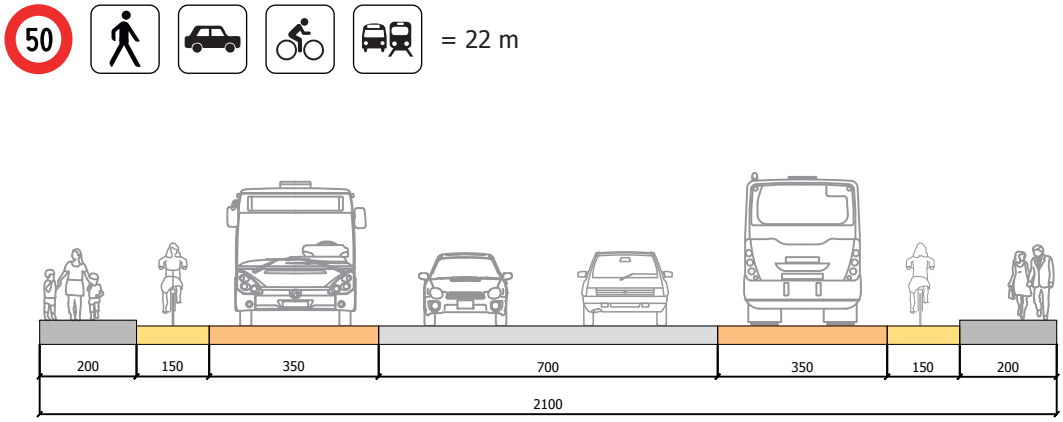
= 16 m

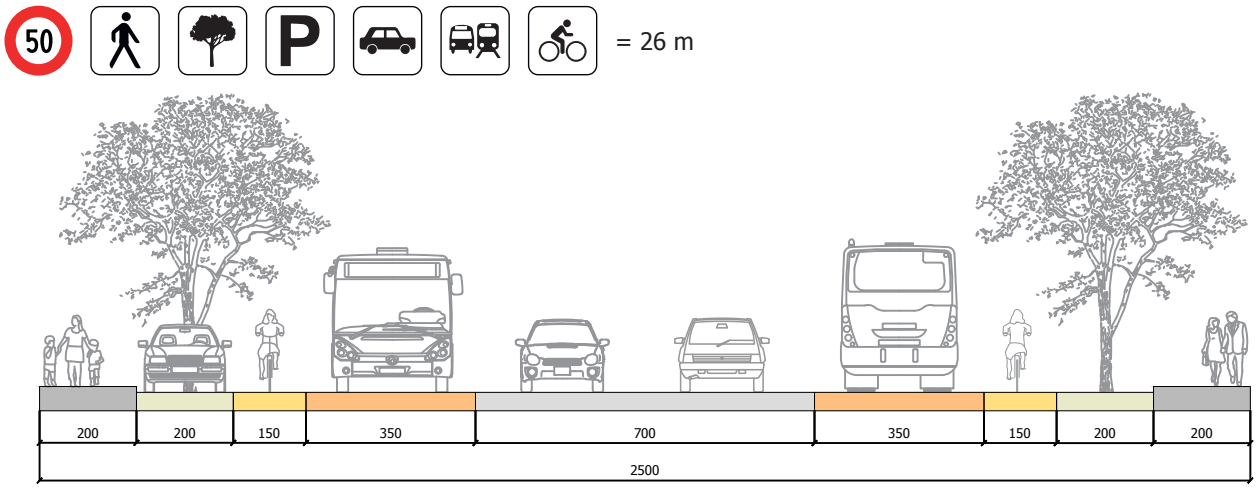


= 13.50 m




50
P
= 19 m
30
= 13.50 m
200
200
150
700
150
200
200
1800


50
= 22 m
200
150
350
700
350
150
200
2100


50
P
= 26 m
200
200
150
350
700
350
150
200
200
2500

DESSEIN SECTEUR 1

COMMUNE D'AIGLE
SERVICE PATRIMOINE BÂTI ET ENVIRONNEMENT URBAIN
DIVISION URBANISME

SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS

À PROPOS DU DESSEIN DU SECTEUR 1

On entend par dessein, les intentions qui seront développées dans les futurs projets d'aménagement. Le dessein reflète la conception d'un but à atteindre dans des temporalités allant du court au long terme pour un premier secteur de la ville et regroupant sept interventions.

Ce volet 4 du schéma directeur est une opportunité pour définir le sens que l'on souhaite donner à l'espace public et que soient formalisés les enjeux qui le traversent, pour s'accorder sur les objectifs qu'on lui assigne en tant qu'espace commun. Il propose de se laisser envahir par une vision de l'espace public comme espace viaire non seulement de mobilité, de fluidité mais aussi du vivre ensemble et de qualités architecturales qui le compose.

Sur les 7 sites d'interventions inclus dans le périmètre d'étude 1, cinq fondaient le projet « Aigle Centre 2020 » (points 1 à 5). Le secteur 1 d'interventions, dénommé le dessein du secteur 1, s'apparente ainsi à :

1. Rue Colomb et rue de la Gare
2. Place du Marché, avenue Chevron
3. Avenue des Ormonts
4. Avenue du Cloître, parking Chevron
5. Rue Plantour
6. Avenue Chamossaire, avenue de Loës
7. Place Alphonse Mex et parc des Noyers

On retrouve systématiquement des enjeux liés au train, au statut routier, au stationnement, à la sécurité et confort du piéton, à la sécurisation et création d'itinéraires vélos, à la convivialité mais aussi à la qualité des aménagements et du mobilier urbain. Précisons que la qualité spatiale n'est pas uniquement définie par l'aménagement du mobilier urbain et des espaces verts. Elle passe par la capacité d'une mise en cohérence entre les dimensions fonctionnelles et sociales de ces espaces d'une part, et les caractéristiques spatiales d'autre part : qualité des aménagements, taille, matérialisation, délimitation, perméabilité.

Chaque site est étudié de manière similaire, soit :

- ☐ Représentation du site par une axonométrie, sans échelle, permettant d'exprimer des principes d'aménagement plutôt qu'un projet.
- ☐ État actuel et diagnostic sur la base des critères suivants: gabarits, gestion des flux, sécurité, confort, esthétique, végétation, usages.
- ☐ Phase transitoire : exprime les intentions d'aménagements à court terme et ce, par exemple, tant que les lignes de train sont en place. Fixe les objectifs généraux, les objectifs spécifiques et les possibles.
- ☐ Principe final : exprime les intentions d'aménagements à long terme (une fois les lignes de train retirées). Fixe les objectifs généraux, les objectifs spécifiques, les principes d'aménagements et les possibles.

Notons que le volet 4 mentionne diverses références et propose un calendrier indicatif de mise en œuvre du dessein du secteur 1.

LOCALISATION DU SECTEUR 1 / CENTRE-VILLE



LOCALISATION DES MESURES CENTRE-VILLE

1. Rue Colomb, Rue de la Gare

2. Place du Marché, Avenue Chevron

3. Avenue des Ormonts

4. Avenue du Cloître, Parking Chevron

5. Rue Plantour

6. Avenue Chamossaire, Avenue Loës

7. Place Alphonse Mex, Parc des Noyers



MESURE 1 : RUE COLOMB, RUE DE LA GARE

ÉTAT ACTUEL

DIAGNOSTIC

Gabarit :
- ☐ DP : 8m50-9m50 environ.
- ☐ Trottoir : entre 80cm et 1m70.
- ☐ Voies de circulation : environ 4m.

Sécurité :
- ☐ Vitesse maximale aux distances de visibilité.
- ☐ Abaissements de trottoirs manquants.
- ☐ Continuité piétonne manquante (positionnement inapproprié de PPP ou absence de trottoir continu).
- ☐ Zones d'évitements entre TIM et train manquants (croisement non assuré sur chaussée et par conséquent emprises des véhicules sur trottoirs).
- ☐ Absence d'un revêtement anti-dérapant sur les trottoirs.
- ☐ Aucun aménagement pour les cyclistes.

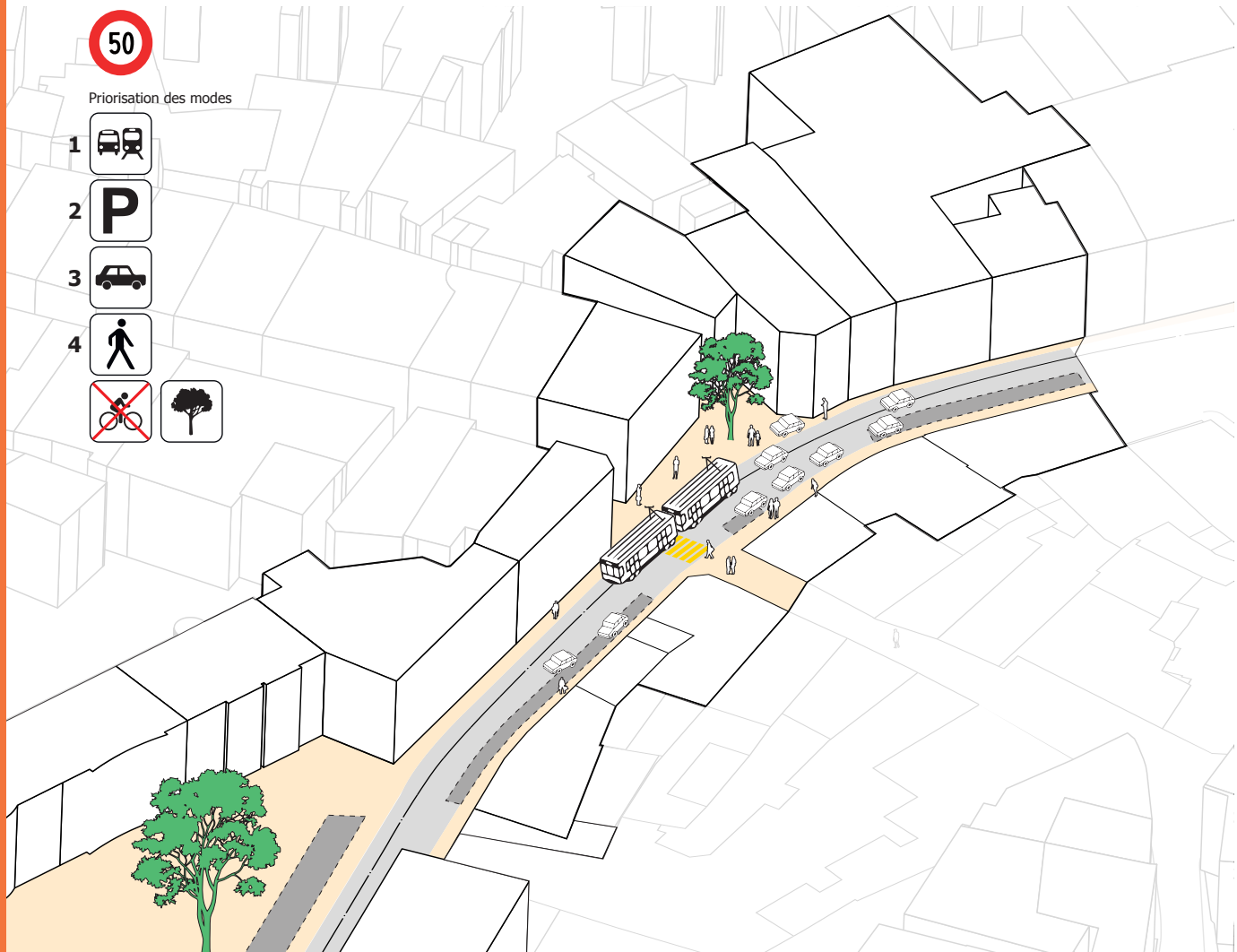
Confort :
- ☐ Largeur de trottoirs non adaptés aux normes.
- ☐ Gabarit étroit ne permettant pas d'assurer le croisement des véhicules.
- ☐ Possibilité de stationner son véhicule le long de la voie.
- ☐ Possibilité pour les commerces d'établir des terrasses en lieu et place de places de stationnement.

Végétation :
- ☐ Inexistante mis à part l'arbre de la place du Centre.

Usage :
- ☐ Commercial principalement.
- ☐ Axe principal urbain.
- ☐ Réseau interquartier vélo.

Gestion des flux :
- ☐ Zone 50 - Séparation des modes.
- ☐ TIM sens descendant.
- ☐ Train à double sens sur une seule voie.

Esthétique :
- ☐ Mobilier urbain à actualiser.
- ☐ Revêtement à repenser et à rénover.



PHASE TRANSITOIRE

OBJECTIF GÉNÉRAL

Mise en conformité des cheminements piétons (trottoirs, PPP) selon les normes et recommandations en vigueur.
Résoudre les zones de conflits entre les différents usagers.
Assurer la cohabitation des différents usagers.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

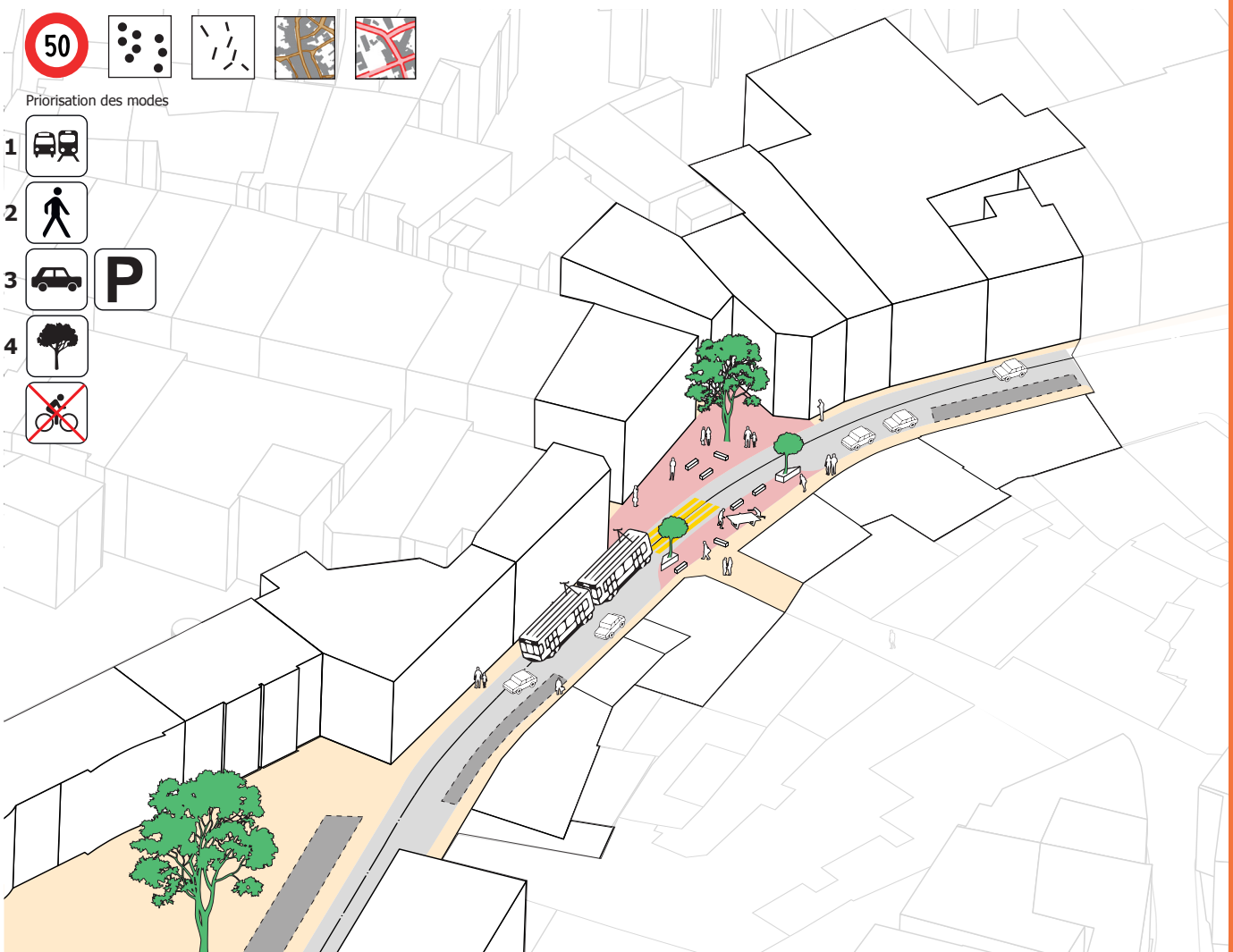
Assainir les PPP selon les normes en vigueur (distances de visibilité, abaissements).
Création de trottoirs continus afin d'assurer les lignes de désir du piéton.
Création de zone(s) d'évitement(s) afin d'assurer la sécurité des usagers et permettre le croisement du train et des véhicules.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Gérer les flux et le stationnement.
- ☐ Créer des avancées de trottoir pour sécuriser les PPP.
- ☐ Introduire le paysagement nécessaire (plantation, mobilier urbain, signalétique) pour une ambiance urbaine de qualité.

LES POSSIBLES

- ☐ Supprimer le stationnement nécessaire pour mettre aux normes les PPP.
- ☐ Assurer une perméabilité fluide des piétons et PMR par la création de trottoirs continus et PPP.
- ☐ Définir clairement les zones de croisement entre le tram et les voitures et aménager des zones d'évitement.
- ☐ Élaborer des aménagements temporaires (parklets pour terrasses, végétation, ...)



PRINCIPE FINAL

OBJECTIF GÉNÉRAL

Aménager le réseau viaire en espaces publics de qualité, sécuritaires, hiérarchisés et articulés avec les autres espaces publics.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

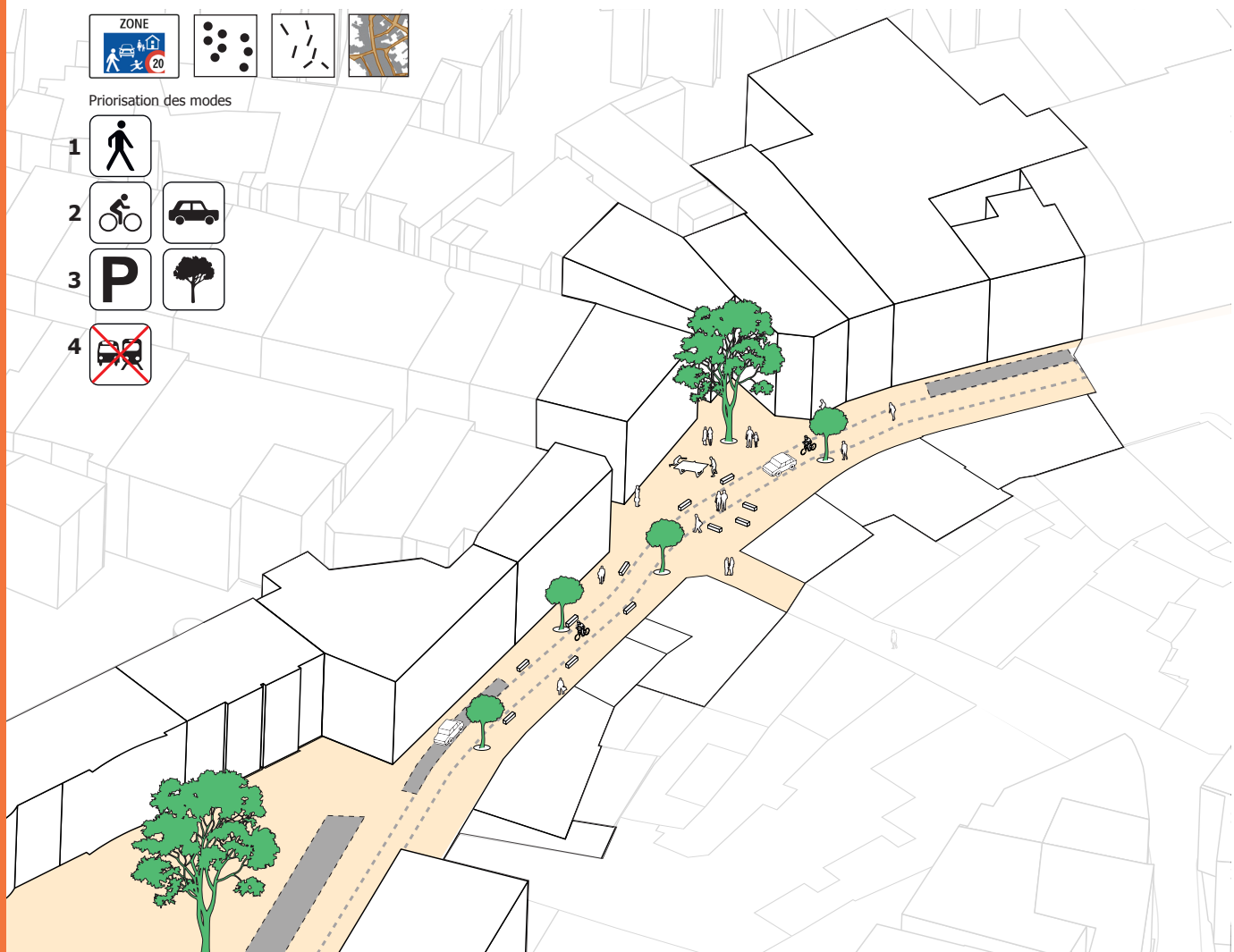
Aménager la rue de la Gare ainsi que la jonction avec la rue Colomb comme espace de vie social partagé entre les différentes catégories d'usagers et en corrélation avec la typologie de rue identifiée.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Retirer la ligne AL de la rue.
- ☐ Augmenter la place dévolue aux modes doux et particulièrement les piétons.
- ☐ Assurer une connexion TIM mais soumise à un régime de circulation modérée.
- ☐ Conserver des places de stationnement.
- ☐ Offrir des zones d'assises et de rencontre.
- ☐ Assurer une perméabilité piétonne et prioritaire Nord-Sud et Est-Ouest.
- ☐ Permettre le double sens vélo.
- ☐ Soigner les revêtements en fonction du caractère historique du lieu et de ses caractères sociaux-commerciaux.

LES POSSIBLES

- ☐ Aménagement d'une zone de rencontre (horizon 2028 avec la suppression de la ligne AL sur ce tracé).
- ☐ Requalification de l'espace public avec un nouveau concept végétal et intégration de la ligne de mobilier urbain.




HOTEL DU NORD
RAIFFEISEN
le jardin de Carole

MESURE 2 : PLACE DU MARCHÉ, AVENUE CHEVRON

ÉTAT ACTUEL

DIAGNOSTIC

Gabarit :
- ☐ DP : 18m environ.
- ☐ Place du Marché environ 1'200 m2.
- ☐ Trottoirs : environ 3m70.

Sécurité :
- ☐ PPP avec îlots sur l'avenue Chevron.
- ☐ Absence de trottoir sur l'avenue Chevron côté Ouest.
- ☐ Aucun aménagement cyclable sur un itinéraire vélo principal.

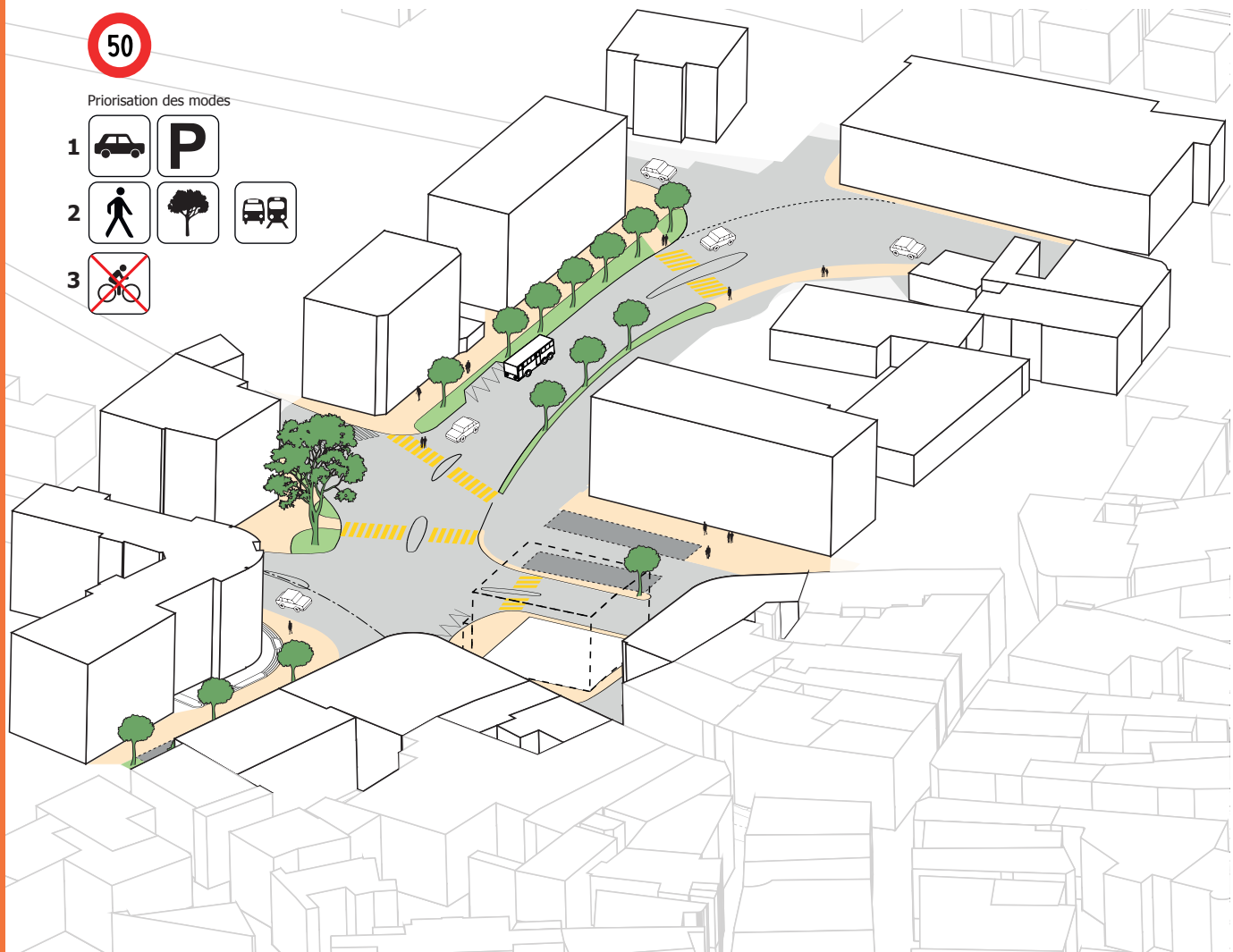
Confort :
- ☐ Largeur des trottoirs et abaissements conformes.
- ☐ Confort général adéquat pour l'ensemble des usagers hormis les cyclistes.
- ☐ Largeur des voies supérieures aux normes en vigueur.

Végétation :
- ☐ Existante mais à compléter.

Usage :
- ☐ Lieu de rencontre et de sociabilisation.
- ☐ Axe principal urbain.
- ☐ Réseau principal vélo.

Gestion des flux :
- ☐ Zone 50 - Séparation des modes.

Esthétique :
- ☐ Mobilier à actualiser.
- ☐ Secteur à fort potentiel de requalification (arborisation, revêment, mobilier).



PHASE TRANSITOIRE

OBJECTIF GÉNÉRAL

Requalifier avec divers aménagements temporaires la place du Marché tout en maintenant du stationnement en attendant la réalisation du parking Chevron. Réaménager l'avenue Chevron.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

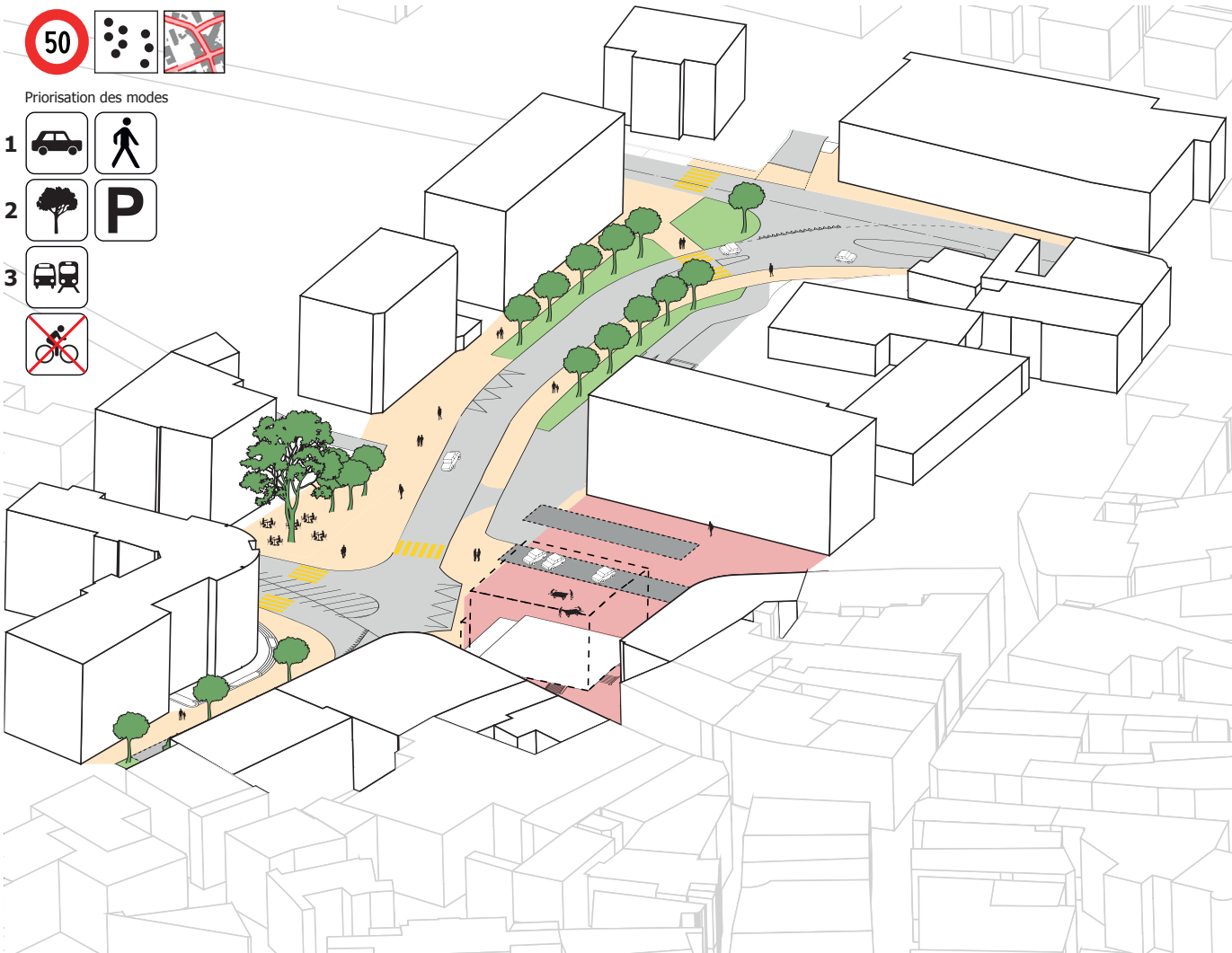
Garantir la fluidité du trafic sur l'avenue Chevron en respect de son statut d'axe principal urbain.
Intégrer des aménagements cyclables en respect du statut de cet axe identifié comme réseau principal cyclable.
Marquer les portes d'entrées dans les zones 30.
Élargir la place dévolue aux piétons et PMR afin d'assurer la fluidité des cheminements tant aux quais de bus, activités commerciales, sociales que l'accessiblité au site scolaire.
Intégrer la ligne de mobilier urbain.
Maintenir de l'arborisation.

PRINCIPES D'AMENAGEMENTS

- ☐ Réduire l'espace dédié au stationnement devant l'Ancienne Maison de Ville rénovée et y créer un espace de rencontre.
- ☐ Tester des aménagements à travers des infrastructures temporaires (installation en bois, plantation en pot, ...)
- ☐ Créer des trottoirs continus et repositionner les PPP en fonction des lignes de désir.
- ☐ Intégrer bande ou piste cyclable.
- ☐ Marquer les portes d'entrées dans les zones 30.
- ☐ Maintenir de l'arborisation.

LES POSSIBLES

- ☐ Dissuader la circulation de transit sur la place du Marché.
- ☐ Garantir l'accès au parking.
- ☐ Créer des aménagements temporaires (beach-volley, parklets, plantations, ...).
- ☐ Requalifier l'axe Chevron en fonction de la priorisation des modes souhaités et respect de la hiérarchie du réseau.



PRINCIPE FINAL

OBJECTIF GÉNÉRAL

Aménager le réseau viaire en espaces publics de qualité, sécuritaires, hiérarchisés et articulés avec les autres espaces publics.
Rendre à la place du Marché sa vocation urbanistique et sociale en mettant en valeur son patrimoine bâti adjacent et en créant une zone de rencontre accueillante et conviviale pour les piétons.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

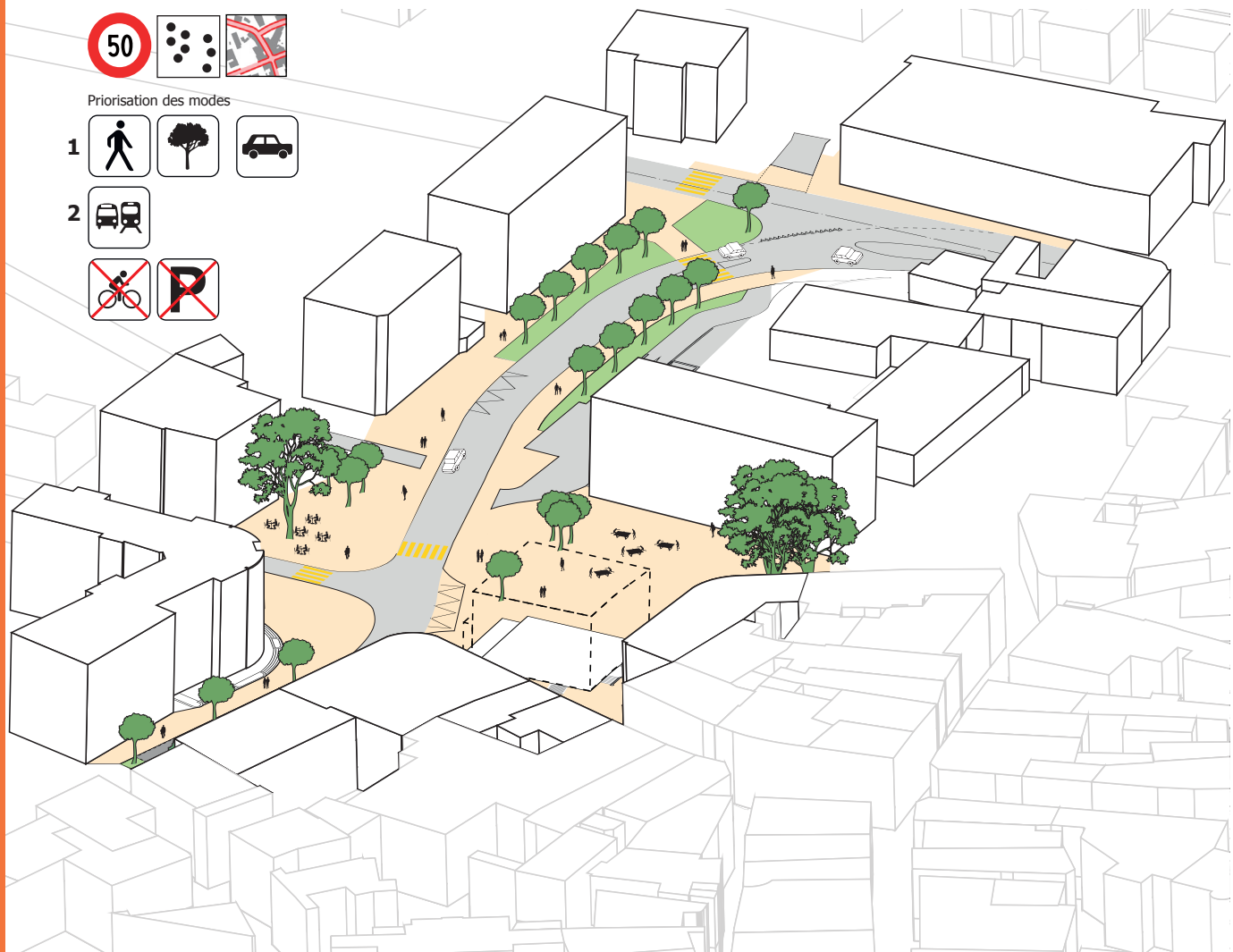
Réaliser un parking public de substitution afin de libérer la place du Marché du stationnement.
Rendre la place du Marché aux piétons et repenser son aménagement ainsi que l'usage pour une requalification optimale.
Mesure 2bis: Sécuriser l'insertion des cylclistes dans le carrefour dès le retrait de la ligne de train.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Construction d'un parking centralisé.
- ☐ Réaménager la place du Marché avec un traitement de façade à façade portant une attention particulière sur le type de revêtement, d'éclairage et d'arborisation.
- ☐ Offrir des zones d'assises et de rencontre.
- ☐ Introduire du mobilier PMR compatible sur l'ensemble du secteur.

LES POSSIBLES

- ☐ Création d'une place piétonne.
- ☐ Encourager les activités commerciales et sociales sur la place du Marché.
- ☐ Mesure 2bis: réaménagement du carrefour Chevron/ Colomb.





MESURE 3 : AVENUE DES ORMONTS

ÉTAT ACTUEL

DIAGNOSTIC

Gabarit :
- ☐ DP : 13m environ.
- ☐ Voies : 7m de large pour 2 voies et le tram.
- ☐ Trottoirs : environ 1m20 de passage libre.

Sécurité :
- ☐ PPP non adapté aux normes.
- ☐ Zone scolaire avec cheminement à sécuriser.
- ☐ Trottoirs non conformes aux normes.
- ☐ Absence d'aménagements cyclables sur un itinéraire vélo.
- ☐ Trottoirs obstrués par des obstacles (arbres, panneaux, ...).
- ☐ Faux-trottoir sur l'axe Sud. Type d'aménagment non adéquat sur un axe 50 km/h.

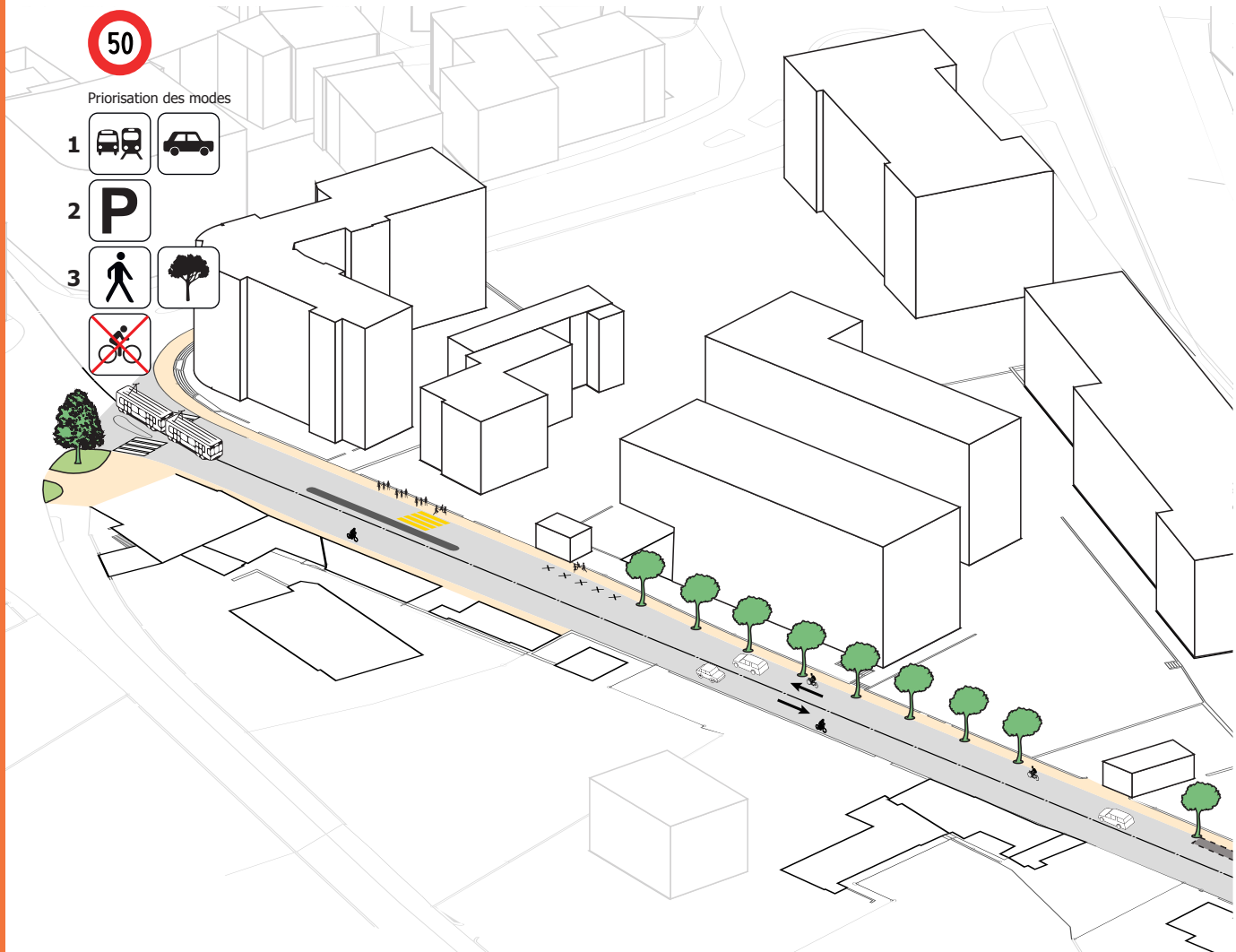
Confort :
- ☐ Inadapté pour les piétons.
- ☐ Absence de continuité piétonne.
- ☐ Possibilité de stationnement et dépose.

Végétation :
- ☐ Existante mais à compléter et en mauvais état.

Usage :
- ☐ Axe principal urbain.
- ☐ Réseau principal vélo.
- ☐ Site scolaire.

Gestion des flux :
- ☐ Zone 50 - Séparation des modes.
- ☐ Cohabitation tram-voiture.

Esthétique :
- ☐ Mobilier, revêtement et arborisation à actualiser.



PHASE TRANSITOIRE

OBJECTIF GÉNÉRAL

Sécuriser les accès aux écoles et libérer de la place pour les mobilités douces.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

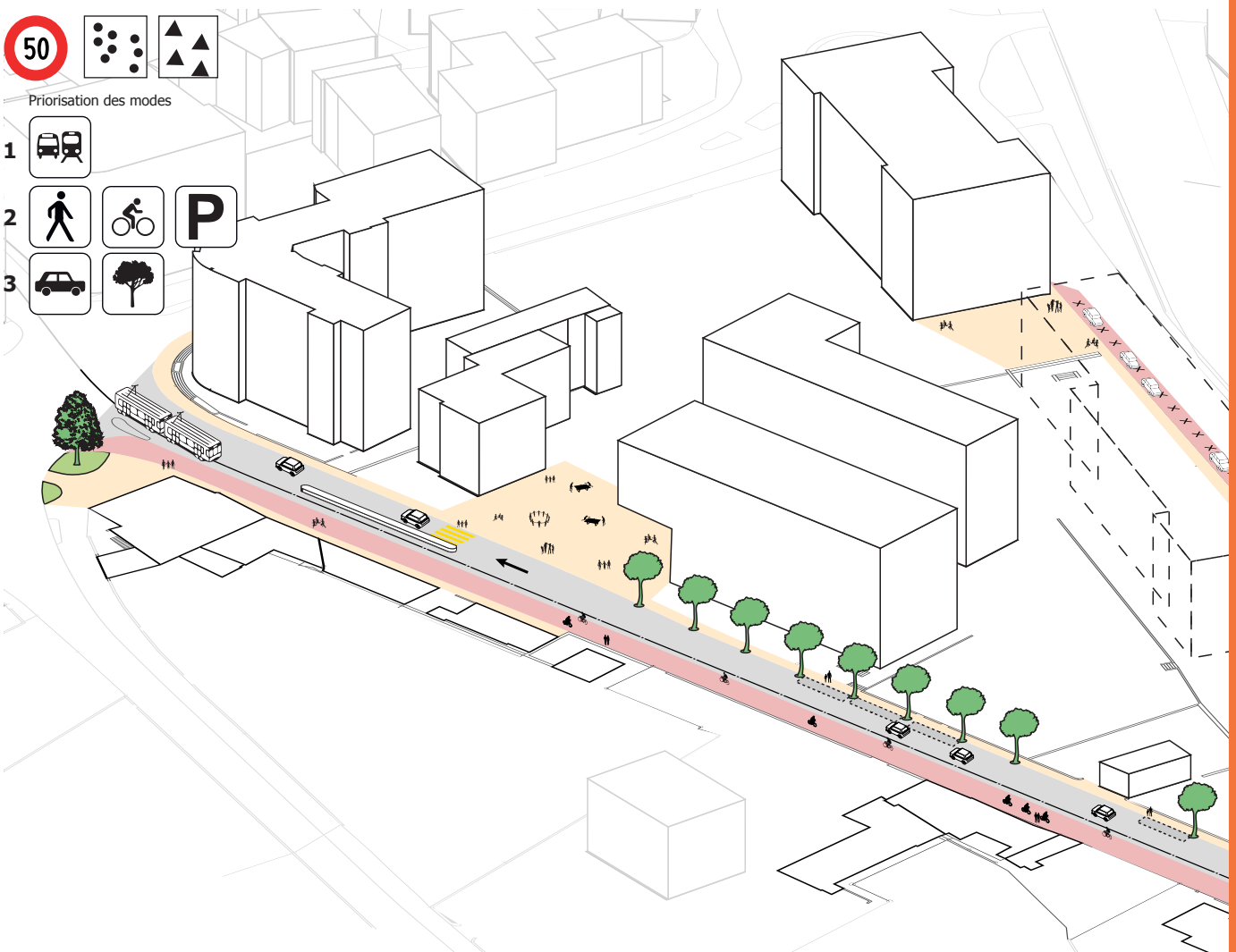
Requalifier l'avenue des Ormonts comme axe paysager (cf: typologie des rues) et lieu spécifique lié aux écoles.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Assurer une circulation mixte (TIM, MD, TP) en site propre.
- ☐ Mise en place d'un sens unique.
- ☐ Utiliser la place libérée pour sécuriser et favoriser les mobilités douces.
- ☐ Sécuriser et mise en conformité des PPP.
- ☐ Améliorer et valoriser l'accès au site scolaire dit de la "Grande Eau".

LES POSSIBLES

- ☐ Création d'une voie de mobilité douce sécurisée au Sud.
- ☐ Redéfinir le sens de la circulation (sens unique TIM et piste cyclable à double sens).
- ☐ Introduire le mobilier urbain nécessaire.
- ☐ Maintenir la zone dépose.
- ☐ Réhausser le quai de l'AL (PMR compatible).



PRINCIPE FINAL

OBJECTIF GÉNÉRAL

Sécuriser les accès aux écoles et libérer de la place pour les mobilités douces.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

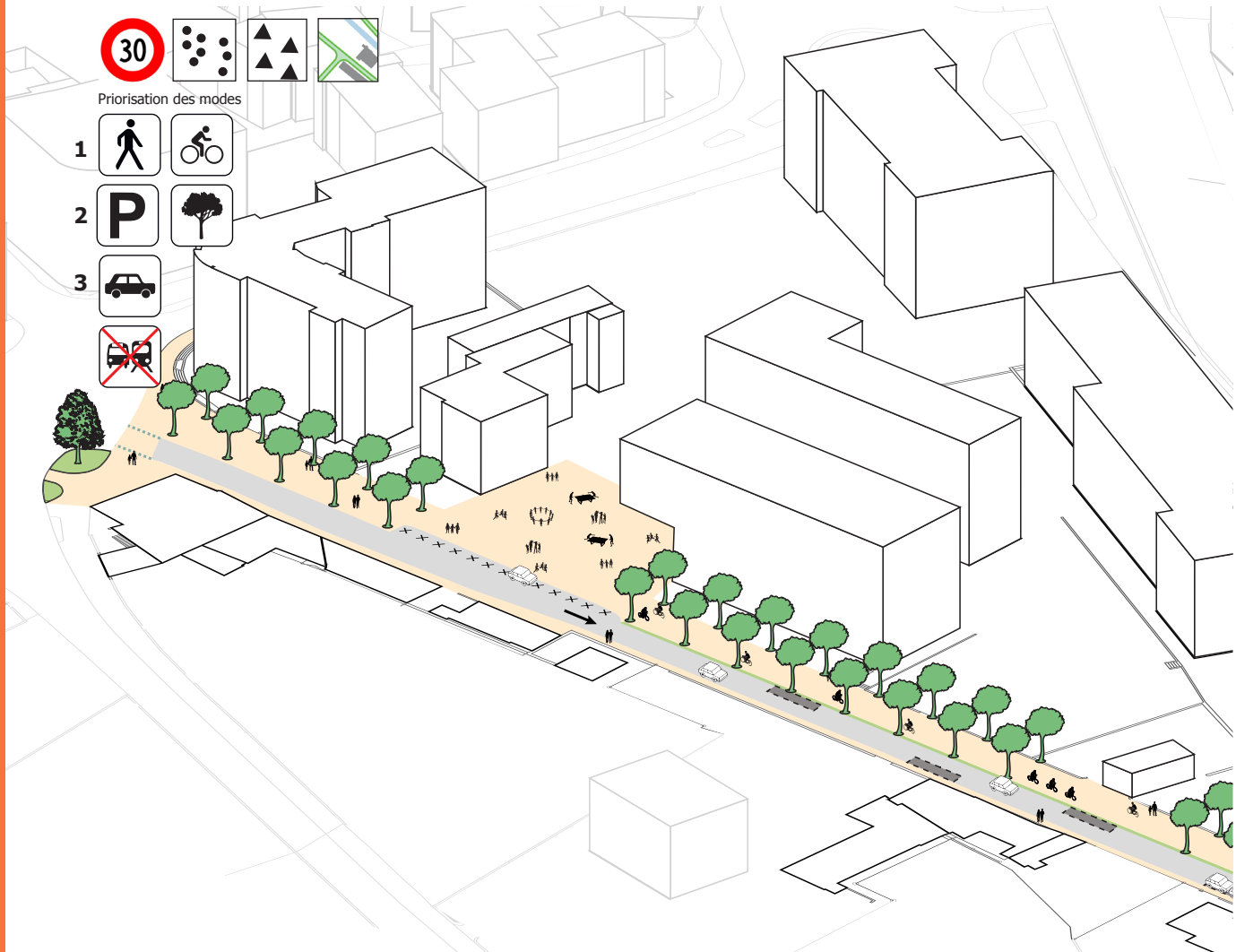
Requalifier l'avenue des Ormonts comme axe paysager et lieu spécifique lié aux écoles suite au déplacement de la ligne de train.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Assurer une circulation mixte (TIM, MD).
- ☐ Mise en place d'un sens unique définitif.
- ☐ Offrir du stationnement et zone dépose.
- ☐ Modérer la vitesse.
- ☐ Améliorer et valoriser le site scolaire dit de la "Grande Eau".
- ☐ Arboriser la rue.
- ☐ Sécuriser l'insertion des cylclistes dans le carrefour.

LES POSSIBLES

- ☐ Élargissement du trottoir axe Nord de l'avenue afin de renforcer l'accès au site scolaire.
- ☐ Réorganisation alternée du stationnement comme mesure de modération de vitesse.
- ☐ Créer une piste cyclable à double sens.
- ☐ Assurer l'insertion des cyclistes dans le carrefour par l'aménagement de sas et remontée de file.
- ☐ Compléter le mobilier urbain nécessaire.
- ☐ Utiliser des matériaux de revêtement cohérents avec la typologie des rues identifiées.
- ☐ Marquer l'entrée de la zone 30 (effet de porte) au carrefour Chevron et jonction avec l'avenue des Glariers.
- ☐ Créer une zone dépose.





MESURE 4 : AVENUE DU CLOÎTRE / CHAMOSSAIRE, PARKING CHEVRON

ÉTAT ACTUEL

DIAGNOSTIC

Gabarit :
- ☐ DP : 8m80 (Cloître)
- ☐ Trottoir : 3m30 (Cloître)
- ☐ DP : 11m50 (Chamossaire)
- ☐ Trottoir : 1m80 (Chamossaire)

Sécurité :
- ☐ PPP non adapté aux normes.
- ☐ En règle générale, sécurité adéquate sur l'ensemble du périmètre.

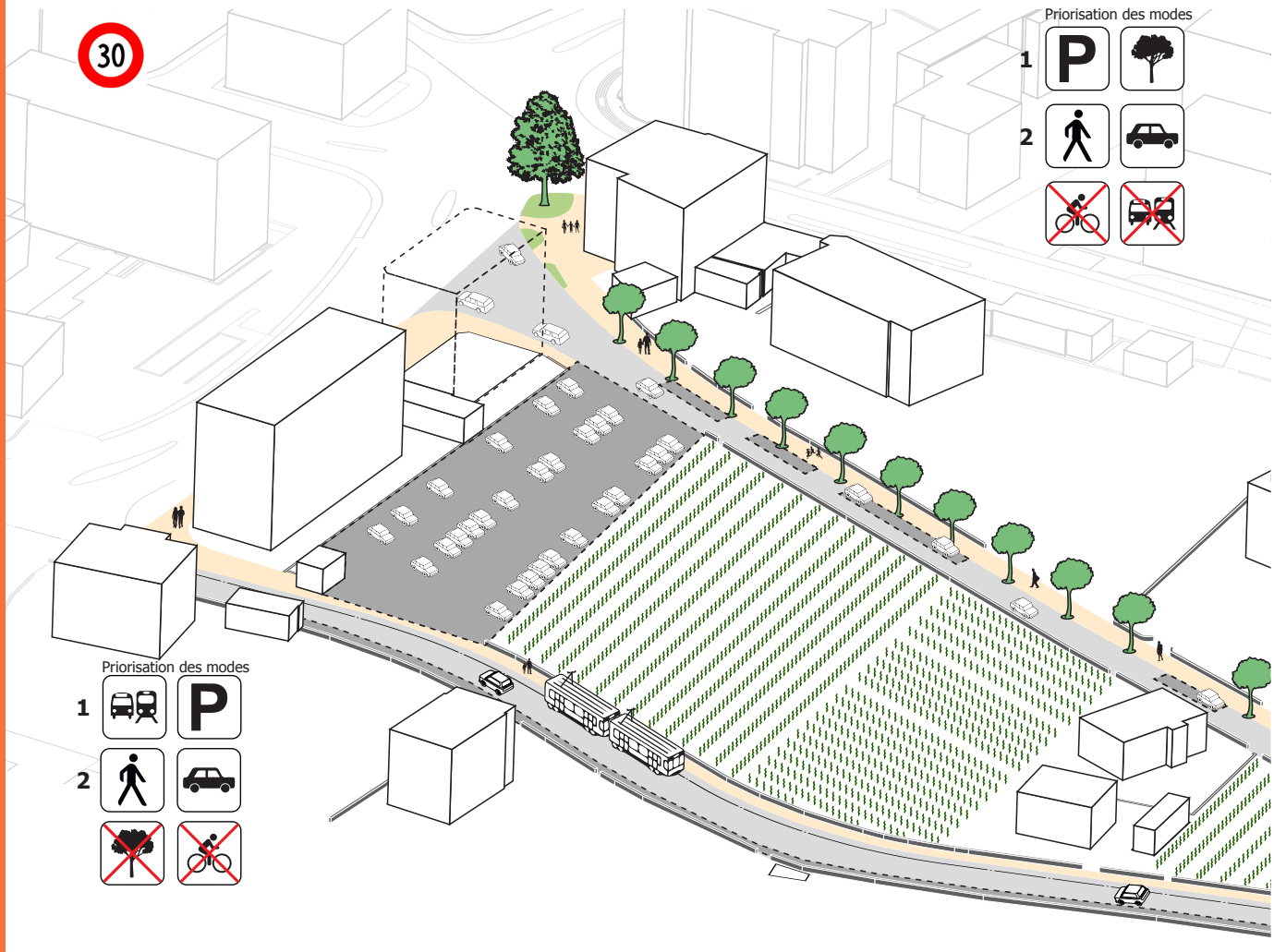
Confort :
- ☐ Largeur des trottoirs confortable.
- ☐ Présence de bancs mais à remplacer par du mobilier PMR compatible.
- ☐ Revêtement des trottoirs abimé avec soulèvement racinaires.
- ☐ Offre en stationnement sur DP.

Végétation :
- ☐ Existante et de qualité sur l'avenue du Cloître.
- ☐ À développer sur le reste du secteur.

Usage :
- ☐ Axe de desserte locale.
- ☐ Réseau interquartier vélo.
- ☐ Lieu de rencontre et de sociabilisation.
- ☐ Parcours au Château d'Aigle.

Gestion des flux :
- ☐ Zone modérée, aucun conflit observé.

Esthétique :
- ☐ Mobilier à actualiser.
- ☐ Rafraîchissement nécessaire.
- ☐ Parking peu qualifié.
- ☐ Valeur paysagère de qualité en raison des percées paysagères et la végétation/vignes sur parcelles privées.



PRINCIPE VARIANTE 1

OBJECTIF GÉNÉRAL

Créer un espace public de qualité tout en conservant la fonction de parking initiale.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

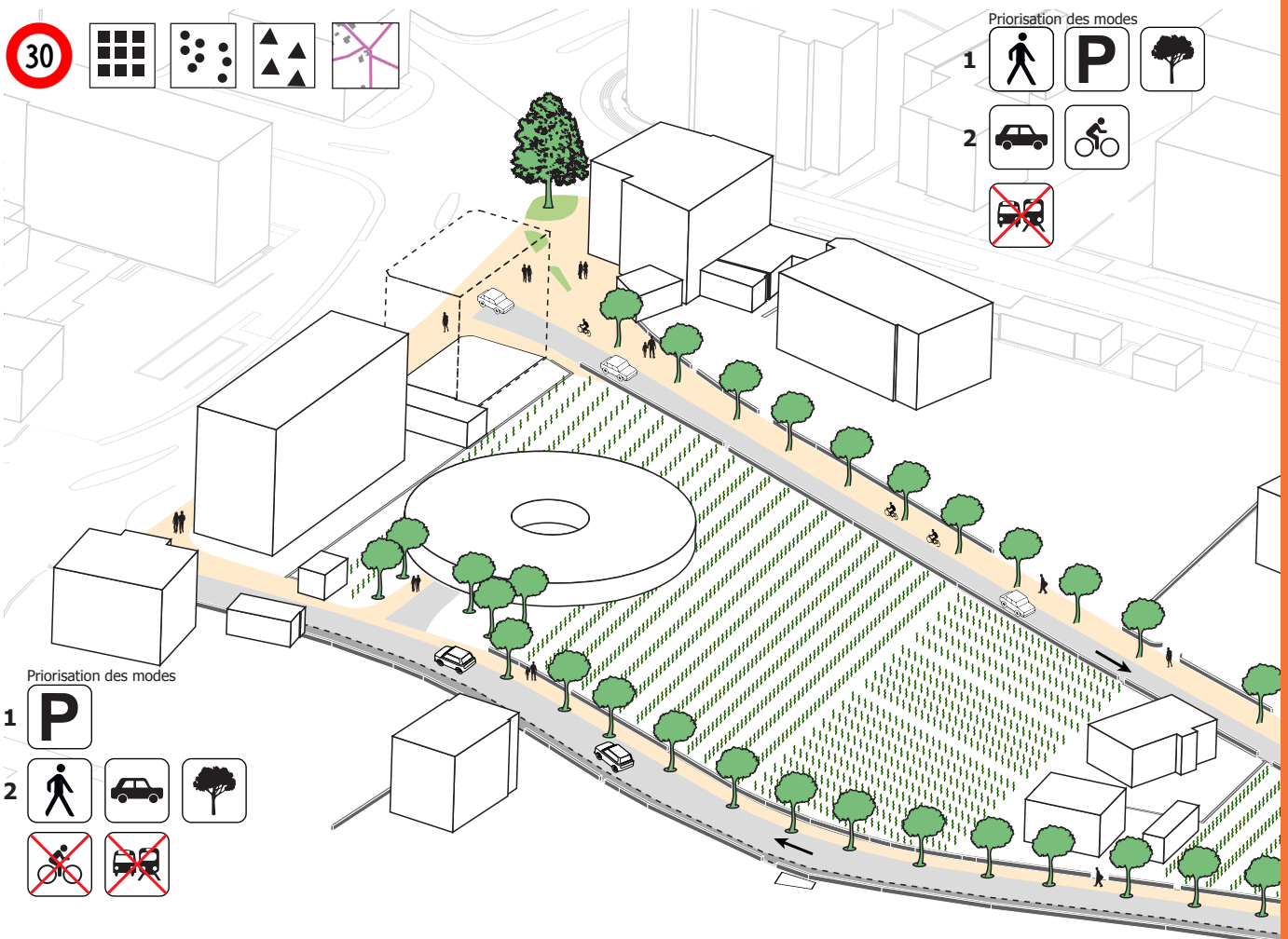
Optimiser l'offre en stationnement par la création d'un parking souterrain avec un niveau hors-sol.
Réaménager l'espace rue en respect de son caractère historique et paysager (quartier historique, échappée visuelle, panorama, murs de vigne, ...).
Introduire des contresens cyclable.
Requalifier l'axe Sud (Chamossaire) dès le déplacement de la ligne de train (arborisation et élargissement du trottoir).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Réalisation d'un parking centralisé et affecter les parcelle 146 et 147 à des fonctions d'intérêt public.
- ☐ Marquer les portes d'entrées de la zone 30.
- ☐ Assurer les continuités piétonnes.
- ☐ Repenser l'arborisation.
- ☐ Réorganiser le stationnement.
- ☐ Réactualiser le mobilier urbain.
- ☐ Assurer l'accès au parking Chevron.
- ☐ Créer une terrasse panoramique.

LES POSSIBLES

- ☐ Création d'un trottoir continu sur l'avenue Chevron.
- ☐ Créer un nouvel alignement d'arbres sur le trottoir Sud.
- ☐ Choisir les matériaux de revêtement en adéquation avec la typologie des rues et spécificité du lieu.
- ☐ Installer du mobilier urbain PMR compatible et favoriser l'arrêt sur ce tracé historique.
- ☐ Baliser un contresens cyclable et redistribuer le stationnement.



PRINCIPE VARIANTE 2

OBJECTIF GÉNÉRAL

Densifier les parcelles en centre-ville et créer des espaces publics de qualité.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

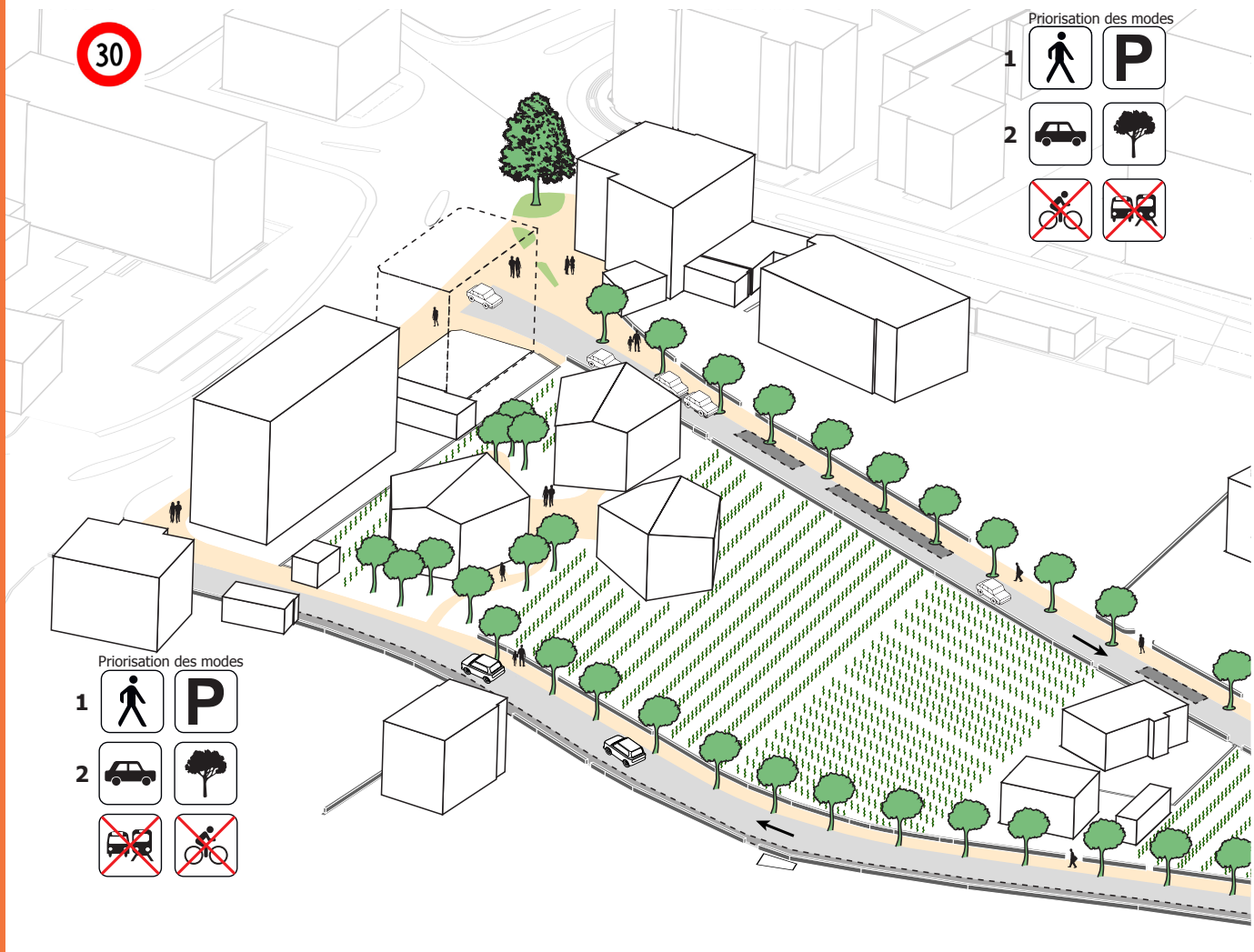
Densification du centre-ville tout en soignant l'intégration du bâti dans la vigne afin de créer une transition harmonieuse.
Requalifier l'espace rue en respect de la typologie des rues identifiée.
Créer des itinéraires piétons et cyclables sécurisés et confortables.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Optimiser l'offre en stationnement par la création d'un parking souterrain public/privé et optimisation de la parcelle avec du logement.
- ☐ Marquer les portes d'entrées de la zone 30.
- ☐ Assurer les continuités piétonnes.
- ☐ Repenser l'arborisation.
- ☐ Réorganiser le stationnement sur DP afin d'introduire un contresens cyclable.
- ☐ Réactualiser le mobilier urbain.

LES POSSIBLES

- ☐ Construction d'un complexe immobilier.
- ☐ Création d'un trottoir continu sur l'avenue Chevron.
- ☐ Créer un nouvel alignement d'arbres sur le trottoir Chamossaire après le déplacement de la ligne de train.
- ☐ Choisir les matériaux de revêtement en adéquation avec la typologie des rues et les spécificités du lieu.
- ☐ Choisir le mobilier urbain afin de favoriser l'arrêt sur ce tracé historique.




VD·500 445
ZONE
30

MESURE 5 : RUE PLANTOUR

ÉTAT ACTUEL

DIAGNOSTIC

Gabarit :
- ☐ DP : entre 7m30 et 10m50.
- ☐ Trottoir : 1m50 environ.

Sécurité :
- ☐ Absence de trottoirs et conflits avec la circulation dans les intersections.

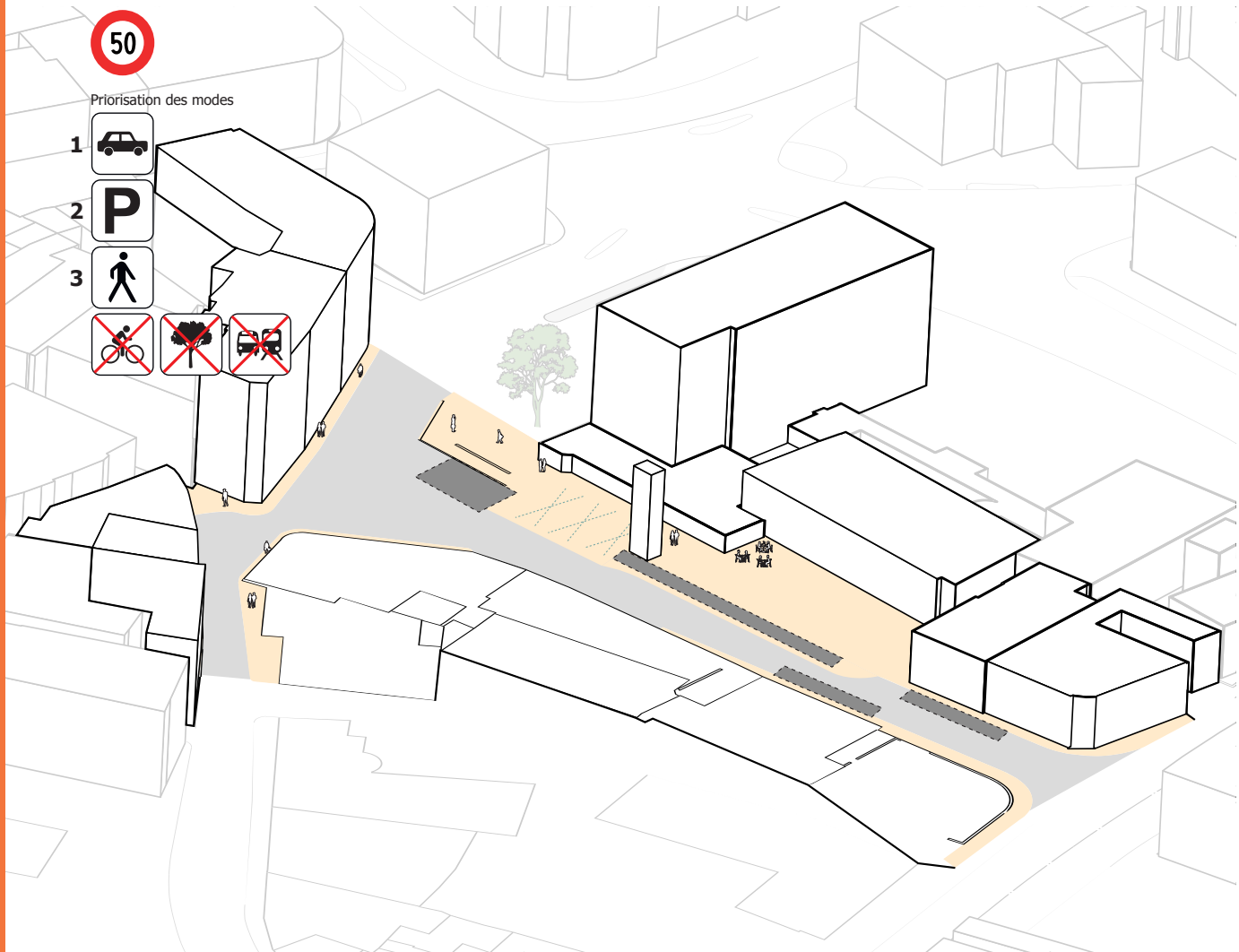
Confort :
- ☐ Absence d'aménagements cyclables.
- ☐ Marquage de faux trottoirs (peu compatible avec un régime de circulation de 50km/h cf: point de sécurité).
- ☐ Revêtement potentiellement glissant.
- ☐ Présence de places de stationnement.

Végétation :
- ☐ Inexistante.

Usage :
- ☐ Axe de desserte locale.
- ☐ Réseau interquartier vélo.
- ☐ Lieu de rencontre et de sociabilisation.
- ☐ Usage commercial au rez.

Gestion des flux :
- ☐ Zone 50 - séparation des modes.
- ☐ Sens unique sortant.
- ☐ Réseau piéton discontinu et peu identifiable.

Esthétique :
- ☐ Mobilier à actualiser.
- ☐ Aucun effort esthétique sur le secteur.



PHASE TRANSITOIRE

OBJECTIF GÉNÉRAL

Aménager le réseau viaire en espaces publics de qualité, sécuritaires, hiérarchisés et articulés avec les autres espaces publics.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

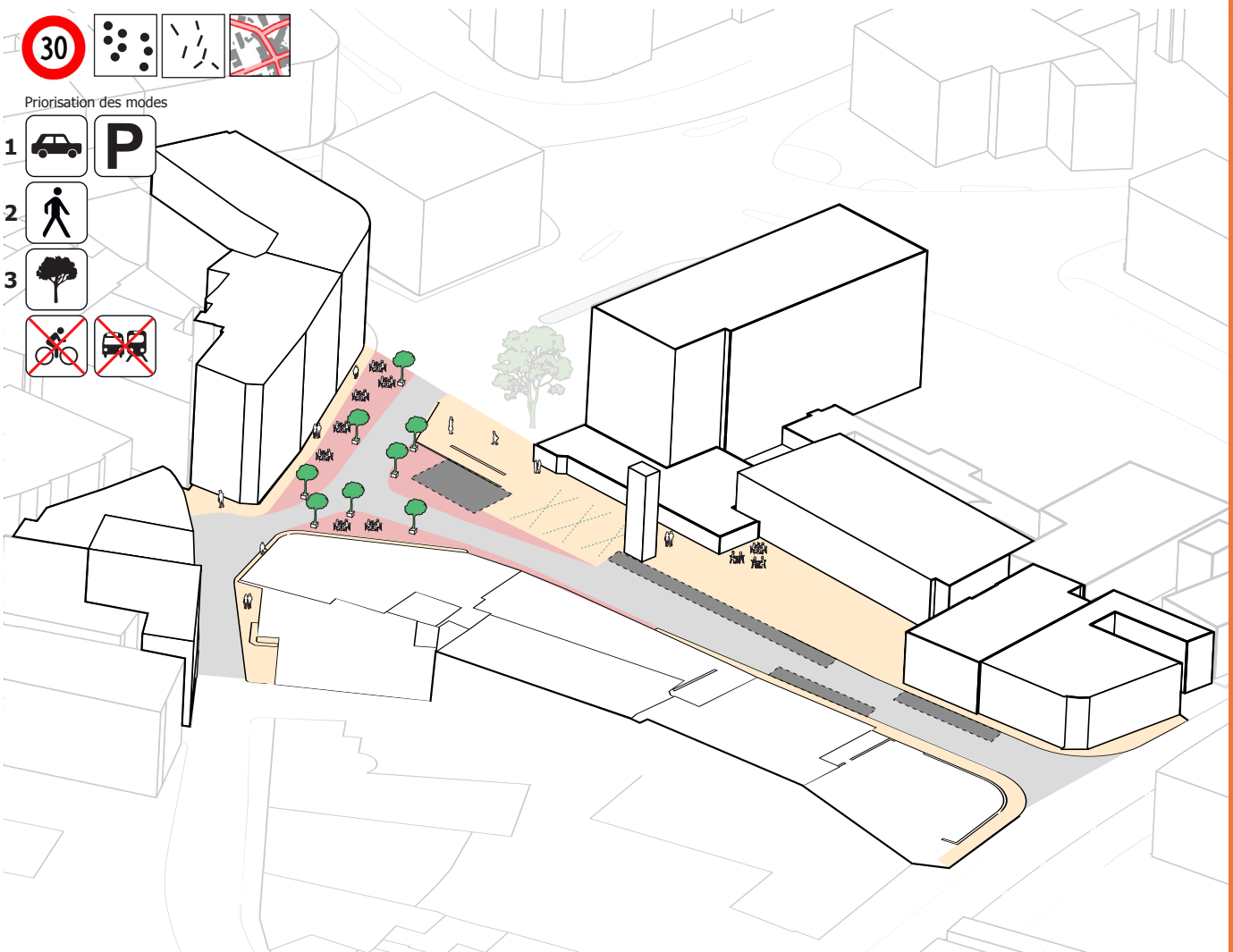
Sécuriser les cheminements piétonniers et cyclables.
Modérer la vitesse.
Mise en valeur de cet espace public dit "majeur".
Proposer des zones d'assises.
Permettre la possibilité de créer des terrasses dans un secteur à fort potentiel d'usage commercial, social et culturel.
Assurer la desserte du bus communal selon l'itinéraire du projet d'agglomération (à définir et coordoner avec TP).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Mise en conformité des trottoirs et création d'un trottoir sur Plantour.
- ☐ Modérer la vitesse.
- ☐ Supression de PPP et permettre une traversée libre des piétons.
- ☐ Créer un contresens cyclable.
- ☐ Maintenir l'accès au parking du Marché par l'entrée ouest (rue du Midi).

LES POSSIBLES

- ☐ Mise en place d'une zone 30.
- ☐ Supression du stationnement sur la partie Nord.
- ☐ Introduire des aménagements routiers "légers", marquage au sol.
- ☐ Mise en place de mobilier urbain et arborisation temporaire.
- ☐ Réaliser un contresens cyclable.
- ☐ Maintenir une zone de livraison.



PRINCIPE FINAL

OBJECTIF GÉNÉRAL

Convertir les places aiglonnes en lieux de rencontre accueillant et conviviaux pour les piétons.
Aménager le réseau viaire en espaces publics de qualité, sécuritaires, hiérarchisés et articulés avec les autres espaces publics.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

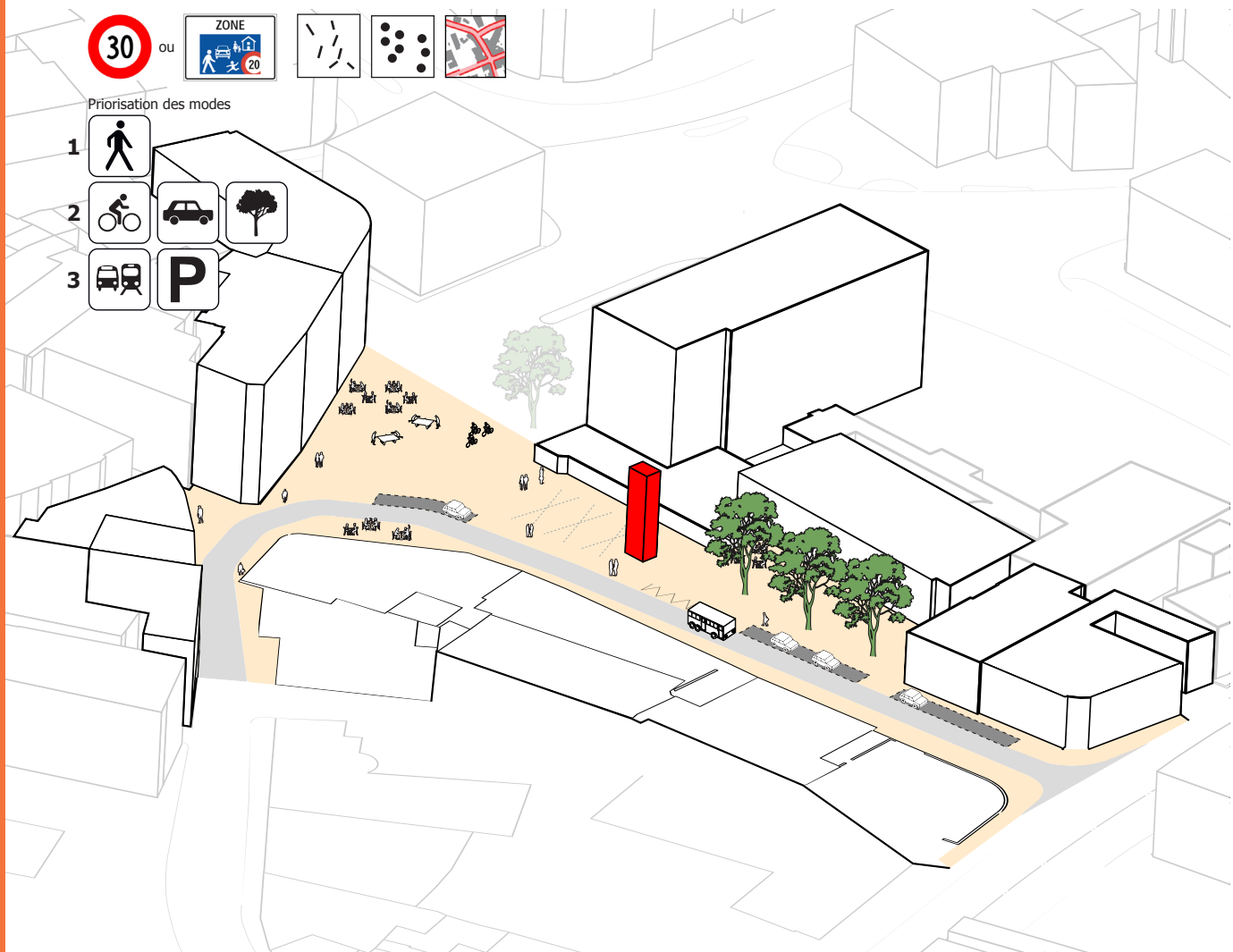
En tant que "zone particulière", déterminer le régime de circulation et aménagements y relatifs.
Assurer une transition cohérente avec la place du Marché (prolonger l'aménagement de la place du Marché afin d'assurer une continuité avec la rue Farel piétonne).
Aménager la rue Plantour de manière à sécuriser et faciliter les transits piétonniers et cyclables.
Libérer l'espace devant les commerces afin de permettre le développement de terrasses et autres activités extérieures.
Assurer la desserte du bus communal selon l'itinéraire du projet d'agglomération (à coordonner avec les TP).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Réduire la surface de la voirie (bande de roulement) en respect des normes en vigueur.
- ☐ Repenser les plantations.
- ☐ Augmenter la place dévolue aux modes doux.
- ☐ Offrir des zones d'assises et de rencontre.
- ☐ Repenser l'aménagement du revêtement sur l'ensemble du secteur.
- ☐ Améliorer la perméabilité piétonne.
- ☐ Réaffecter la tour en fontaine ou autre décoration.
- ☐ Aménager une zone de dépose TP (selon tracé definitif TP).
- ☐ Créer du stationnement vélo.
- ☐ Mettre en place les aménagements urbains selon le type de zone modérée sélectionné.

LES POSSIBLES

- ☐ Proposer, sous forme d'avants-projets, des variantes d'aménagements par type de zone modérée (particulièrement Z30 et Z20) afin d'évaluer la variante la plus adéquate (y compris intégration ou non de l'itinéraire TP).




VD 373 249

MESURE 6 : AVENUE CHAMOSSAIRE (SECTEUR OUEST) & AVENUE LOËS

ÉTAT ACTUEL

DIAGNOSTIC

Gabarit :
- ☐ DP : Entre 14m et 15m.
- ☐ Trottoirs : Entre 1m50 et 2m.

Sécurité :
- ☐ Bonne sur l'axe principal.
- ☐ Non conforme à tous les carrefours pour les piétons.
- ☐ Présence du train à double sens sans sécurisation adaptée aux PPP.

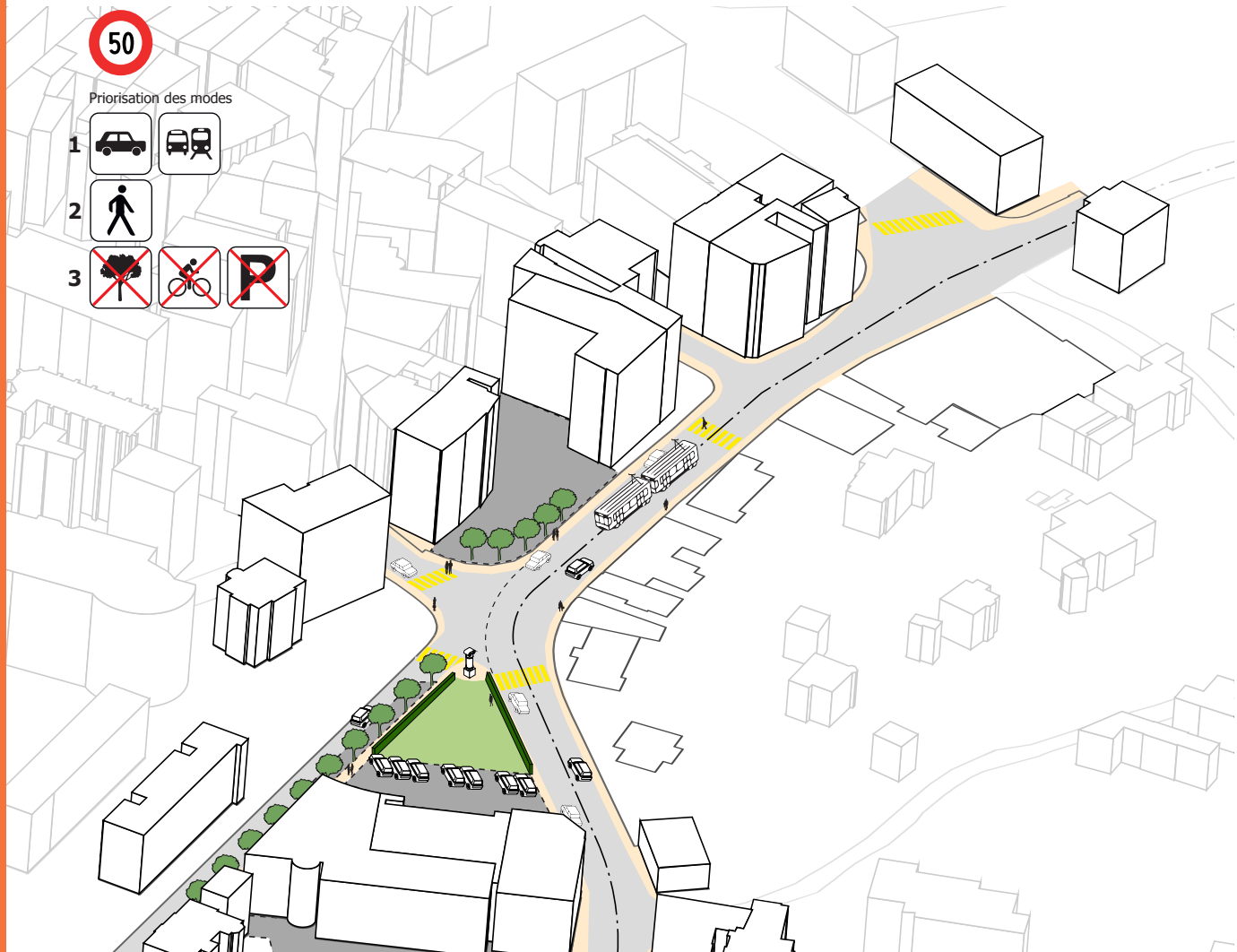
Confort :
- ☐ Moyen (balisage conforme et entretenu, abaissements, éclairage).

Végétation :
- ☐ Aucune sur DP, mais présence d'arborisation sur parcelles privées, ce qui renforce la qualité paysagère de l'axe.

Usage :
- ☐ Réseau principal urbain.
- ☐ Itinéraire principal vélo.
- ☐ Usage fonctionnel.

Gestion des flux :
- ☐ Zone 50 - Séparation des modes.

Esthétique :
- ☐ Percée paysagère de qualité sur le grand paysage.



PRINCIPE FINAL

OBJECTIF GÉNÉRAL

Aménager le réseau viaire en espaces publics de qualité, sécuritaires, hiérarchisés et articulés avec les autres espaces publics.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

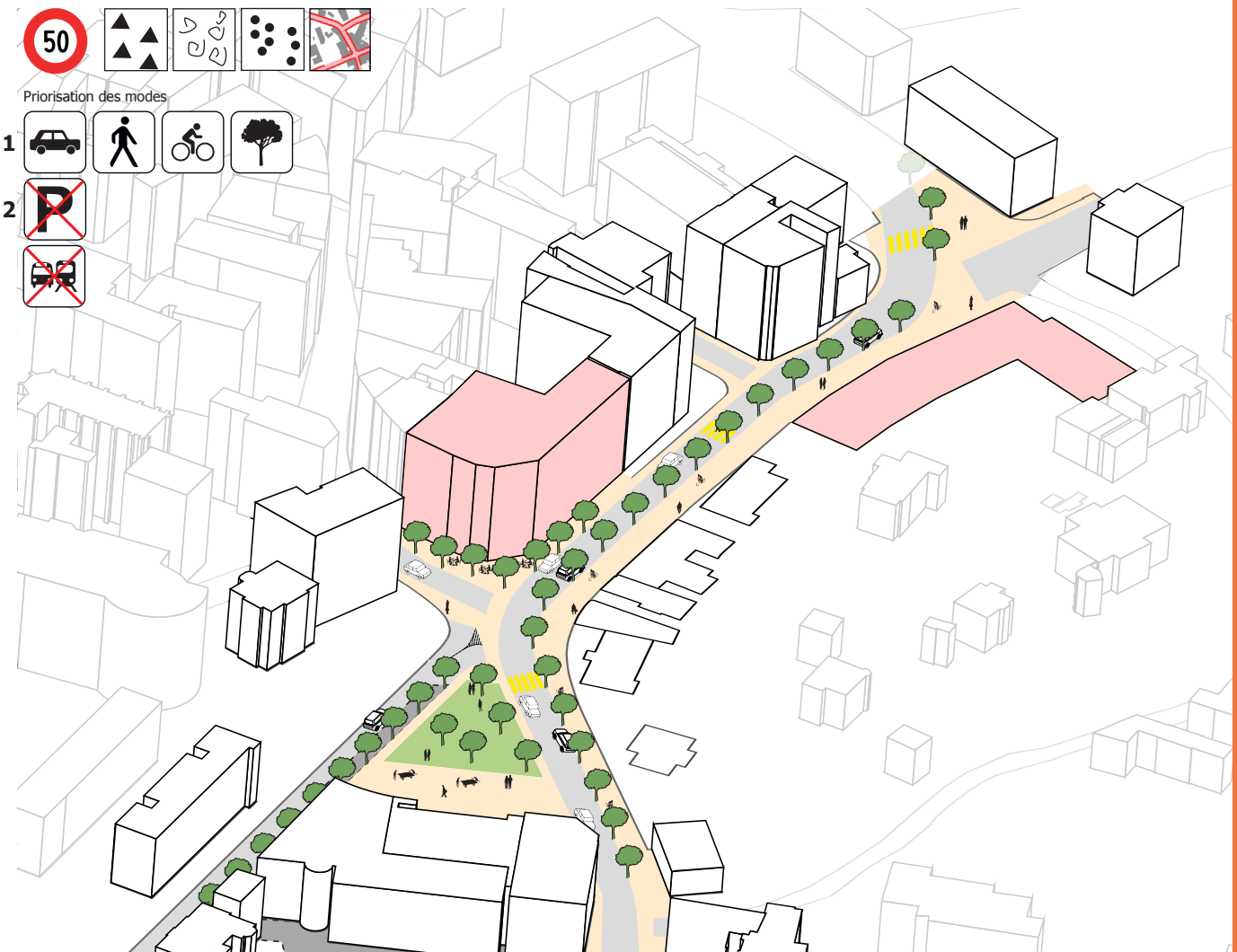
Requalifier l'avenue en respect de la hiérarchie du réseau et typologie des rues.
Sécuriser les cheminements piétonniers.
Créer des aménagements cyclables pour favoriser la mobilité douce.
Arboriser la rue en tant qu'avenue urbaine.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Réduction de la surface de voirie en respect des normes en vigueur et redistribution des différents modes sur l'axe selon les priorités identifiées.
- ☐ Désenclavement de la parcelle communale 58.

LES POSSIBLES

- ☐ Élargissement des trottoirs et arborisation.
- ☐ Création de trottoirs continus.
- ☐ Repositionnement des PPP selon la ligne de désir et mise en conformité selon les normes en vigueur.
- ☐ Création de trottoirs continus pour garantir la fluidité et sécurité piétonne (ce type d'aménagement permet également de marquer la différenciation des axes selon la hiérarchie des réseaux).
- ☐ Création d'une bande/piste cyclable montante.



MESURE 7 : PLACE ALPHONSE MEX ET PARC DES NOYERS

ÉTAT ACTUEL

DIAGNOSTIC

Gabarit :
- ☐ De 4 à 12m (bande de roulement sur Alphonse Mex).
- ☐ 4m environ (bande de roulement parc des Noyers).
- ☐ <4m (pont Napoléon).

Sécurité :
- ☐ Généralement bonne.
  Notons l'absence de PPP en lien avec le parking, l'étroitesse du pont Napoléon et manque de visibilité en cas de croisement ainsi que l'absence d'aménagements piétons sur le chemin des Noyers (zone 30).

Confort :
- ☐ Faible pour les piétons en raison du statut du chemin des Noyers.
- ☐ Bonne pour les mobilités douces en raison du cadre bucolique (promenade le long de la Grande Eau).

Végétation :
- ☐ Existante et de qualité

Usage :
- ☐ Lieu de rencontre et de sociabilisation.
- ☐ Usage ludique et de détente.

Gestion des flux :
- ☐ Zone modérée - Voie de desserte (servitudes de passage sur le chemin des Noyers) et accès au parking.
- ☐ Réseau interquartier vélo.
- ☐ Discontinuité du réseau piéton.

Esthétique :
- ☐ Mobilier à actualiser (dont la fontaine de la place Alphonse Mex).
- ☐ Rafraîchissement du parc.



PRINCIPE FINAL

OBJECTIF GÉNÉRAL

Requalifier les parcs publics et prioriser l'espace dévolu aux piétons dans le centre historique.

OBJECTIF SPÉCIFIQUE

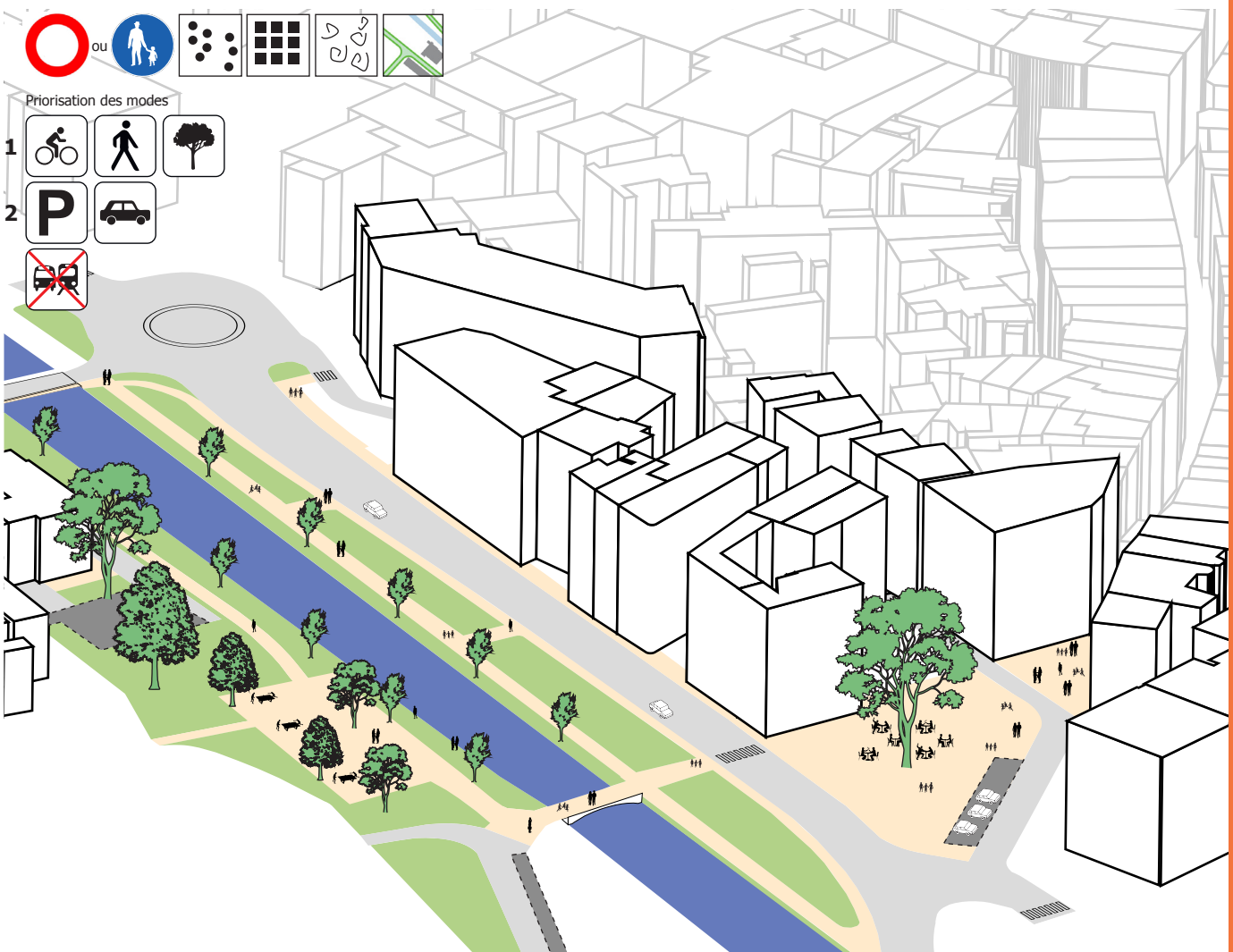
Piétonniser la place Alphonse Mex.
Supprimer ou limiter le trafic motorisé dans le parc des Noyers et l'interdire sur le pont Napoléon.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

- ☐ Réaménager la place Alphonse Mex.
- ☐ Actualiser le mobilier urbain.
- ☐ Réaménager le parc des Noyers.
- ☐ Piétonniser le pont Napoléon.
- ☐ Repenser les plantations.
- ☐ Redimensionner le stationnement.
- ☐ Adopter la signalisation adéquate pour le chemin des Noyers.

LES POSSIBLES

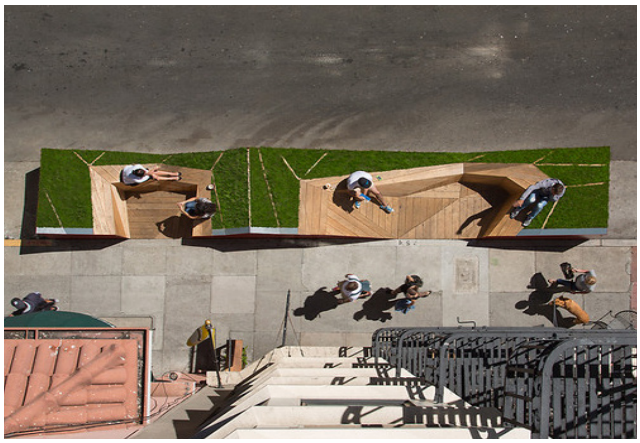
- ☐ Rendre à la place Alphonse Mex sa vocation de place publique et proposer des aménagements en adéquation avec cette requalification.
- ☐ Conserver du stationnement en bordure de voirie.
- ☐ Assurer une continuité piétonne entre la promenade des Noyers et la place Alphonse Mex.
- ☐ Réaménager l'aire de détente / jeu.
- ☐ Créer un aménagement le long des berges de la Grande Eau.
- ☐ Définir la signalisation adéquate sur le chemin des Noyers.



RÉFÉRENCES DE PROJETS TEMPORAIRES

INFRASTRUCTURES ET MOBILIER TEMPORAIRE





TRAITEMENTS DE SURFACE



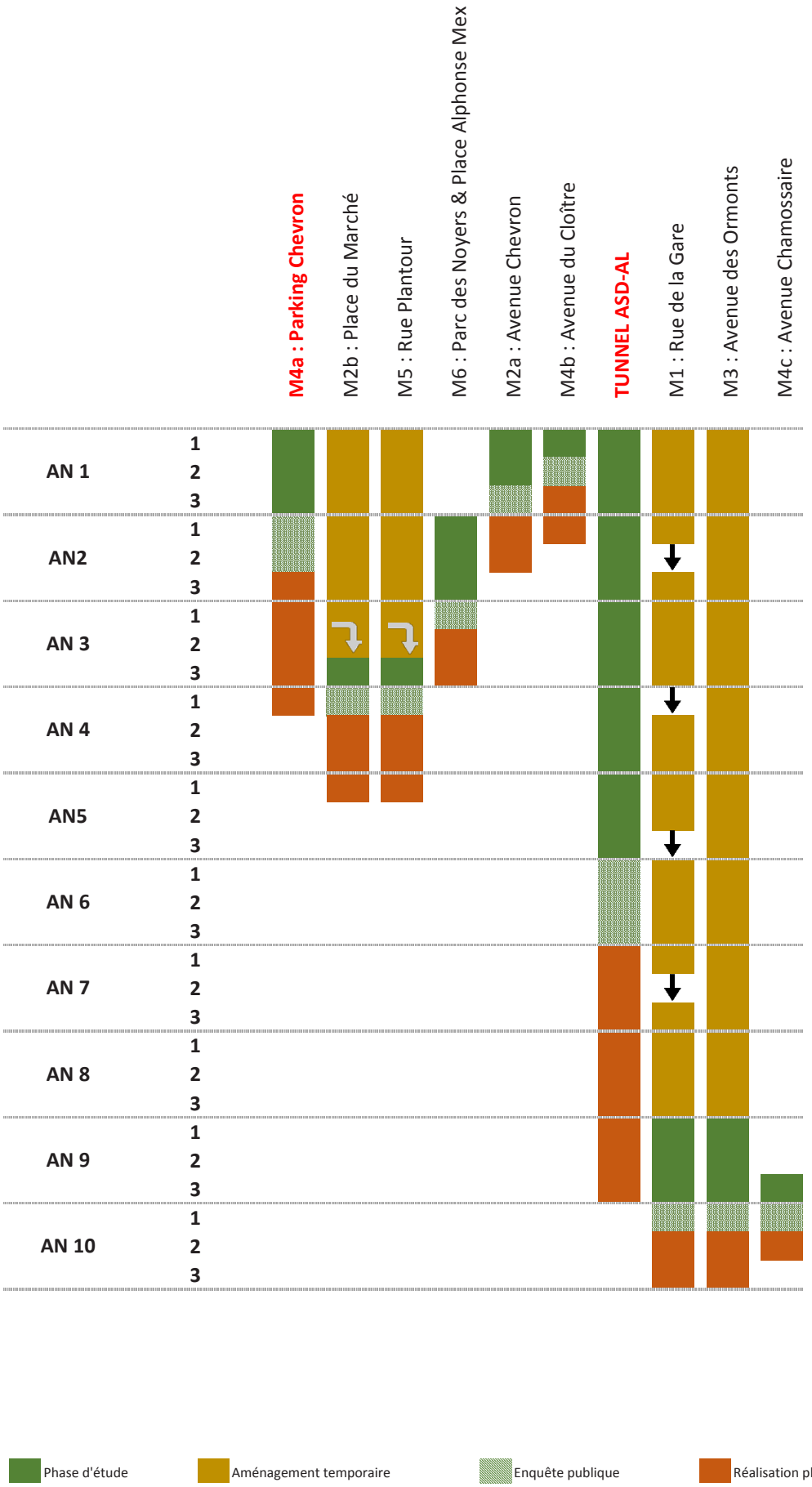


ÉVÉNEMENTS, MANIFESTATIONS





CALENDRIER ET JALONS



RÉFÉRENCES ET ÉTUDES

☐ Requalification du centre-ville - Étude de stationnement, rapport technique. Transitec, juin 2013

☐ École de Chaillot - Champ Ville et Territoire / Étude d'une ville et son territoire. M.Villemagne et N.Meier, 2015-2017

☐ Recensement des parcs et jardins historiques, ICOMOS, 2013

☐ Analyse du territoire aiglon - Travaux de Bachelor, HEPIA, 2015-2016

☐ Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS), 2016

ABRÉVIATIONS

AL	Ligne de train Aigle-Leysin
ASD	Ligne de train Aigle-Sepey-Les Diablerets
CFF	Chemins de fer fédéraux
DP	Domaine public
ICOMOS	Conseil international des monuments et des sites
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse
MD	Mobilité douce
PMR	Personnes à mobilité réduite
PPP	Passage piéton protégé
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
TPC	Transports publics du Chablais

COMMUNE D'AIGLE
SERVICE PATRIMOINE BÂTI ET ENVIRONNEMENT URBAIN
DIVISION URBANISME

SERVICE PATRIMOINE BÂTI ET ENVIRONNEMENT URBAIN

Astrid Bücher, Architecte EPF, Docteur ès sciences, Cheffe de service
Martin Gauthier, Délégué à l'urbanisme, au paysage et à la mobilité
Alexis Nantermod, Géographe-urbaniste MSc, Assistant de projet

DESSINS ET ILLUSTRATIONS

Service du Patrimoine Bâti & Environnement Urbain

GRAPHISME

Service du Patrimoine Bâti & Environnement Urbain
Ligne graphique : Stefan Clay | plus-plus.ch

IMPRIMEUR

Imprimerie des Colombes

Aigle
european energy award
Cité de l'énergie

Le schéma directeur des espaces publics est imprimé sur papier Cyclus print, 100% recyclé, label Der blaue Engel.