



COMMUNE
D'AIGLE

LA MUNICIPALITÉ

Au Conseil communal d'Aigle

PRÉAVIS MUNICIPAL N° 2026-01 du lundi 12 janvier 2026

relatif

A LA PLANIFICATION DIRECTRICE POUR LE STATIONNEMENT
PUBLIC ET A LA REPONSE AU POSTULAT DE M. BRUNO BERSIER
« POUR UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT HARMONISEE »

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. PREAMBULE

La ville a connu d'importants changements urbanistiques au cours de la dernière décennie suite à la construction de nouveaux quartiers et au réaménagement de plusieurs espaces publics. Ces mutations induisent des impacts sur le stationnement en ville.

Le stationnement constitue un thème central lors de chaque projet urbanistique et, jusqu'à aujourd'hui, la Commune ne disposait d'aucune planification directrice sur cette thématique, ni de recensement précis de la situation actuelle.

Sur le terrain, la situation n'est pas extrêmement simple et claire pour les usagers en raison d'un nombre considérable de régimes de stationnement différents à l'échelle du territoire communal.

Suite au dépôt de la pétition « Pour que la Municipalité conserve des places de parc dans les rues du centre-ville d'Aigle et compense celles qui seront éliminées » en février 2025 et du postulat au Conseil communal « Pour une politique de stationnement harmonisée » en mars 2025, un recensement intégral des places de stationnement accessibles au public a été réalisé entre janvier et mai 2025.

En réponse à la pétition et au postulat susmentionnés, le présent préavis a pour objectif de définir une planification directrice pour le stationnement public à l'échelle du territoire communal, de manière à répondre aux différents besoins et à offrir plus de clarté aux usagers.

Le présent préavis ne concerne que le stationnement pour les véhicules motorisés. Le stationnement des vélos n'est pas concerné puisqu'il s'agit d'une gestion différenciée.

2. HISTORIQUE

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

- 2013 Relevé partiel du stationnement au centre-ville effectué par le bureau Transitec
- Décembre 2018 Adoption du préavis 2018-15 relatif au réaménagement et agrandissement du parking Chevron de 67 à 124 places
- Décembre 2020 Adoption du préavis 2020-19 relatif à un concept de gestion du stationnement sur les parkings aiglons et une demande de crédit d'équipement pour sa mise en œuvre, notamment au parking du Bourg
- Février 2025 Dépôt de la pétition « Pour que la Municipalité conserve des places de parc dans les rues du centre-ville d'Aigle et compense celles qui seront éliminées »
- Mars 2025 Dépôt du postulat « Pour une politique de stationnement harmonisée »
- Janvier à mai 2025 Recensement intégral des places de stationnement publiques à l'échelle du territoire communal et développement de la planification stratégique

- Août 2025 Présentation et consultation des associations locales et des pétitionnaires

En 2013, un recensement partiel de la situation au centre-ville avait été réalisé par le bureau Transitec en amont de la construction des quartiers Margencel et Sous-le-Bourg. Bien que ces données ne correspondent plus à la situation actuelle, elles ont toutefois été très utiles pour la présente étude tel qu'expliqué ci-après.

3. RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT

3.1. Méthodologie

Un recensement sur le terrain a été effectué entre janvier et février 2025 afin de décompter le nombre et le régime de stationnement des places existantes situées sur :

- Domaine public ;
- Biens-fonds privés communaux ;
- Biens-fonds privés à usage publics (servitude en faveur de la Commune, parkings privés à usage public, etc.).

Les places situées sur des parcelles privées et affectées à des besoins strictement privés n'ont pas été recensées puisqu'elles ne sont pas accessibles au public. La Commune donc n'a aucun moyen d'action sur ces dernières.

3.2. Etat de la situation en 2025

3.2.1 Zone urbaine

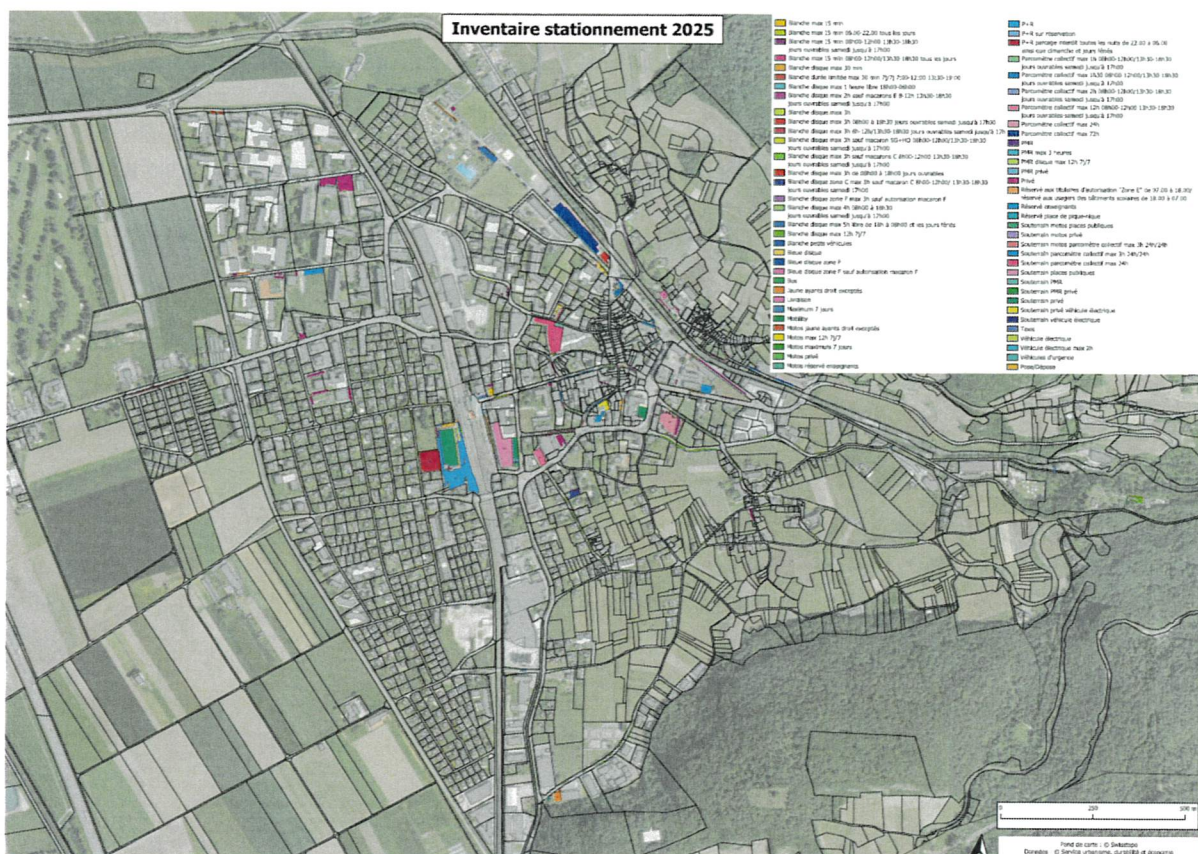
En février 2025, il existe dans la zone urbaine :

- **1861** places accessibles au public, dont 36 places pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et 35 places pour des besoins spécifiques (Bus, livraisons, pose-dépose) ;
- **106** places accessibles au public pour les motos ;
- **672** places non-accessibles au public ;
- **28** places motos non-accessibles au public.

Les places accessibles au public correspondent à celles qui peuvent être utilisées par n'importe quel type d'usager. Il s'agit notamment des places 15 min, 30 min, 1h30, 3h, etc., qu'elles soient situées en surface ou dans des parkings privés à usage public (p. ex. Margencel, Clos des Messageries).

Les places non-accessibles au public, bien que situées sur DP, biens-fonds privés communaux ou biens-fonds privés à usage public, correspondent à des places affectées à des usages définis. A titre d'exemple, les places situées devant la Médiathèque sont considérées comme non-accessibles au public puisqu'elles sont uniquement dédiées aux visiteurs de la Médiathèque. A contrario, elles ne sont pas utilisables par une personne souhaitant faire ses courses à proximité, effectuer une visite dans le quartier ou aller au parc public.

En comparant le nombre de places accessibles au public (1'861) et la population résidente à fin décembre 2024 (11'753 habitants pour 5'332 ménages), il y a actuellement 1 place accessible au public pour 6.3 habitants (1 place pour 2.9 ménages).



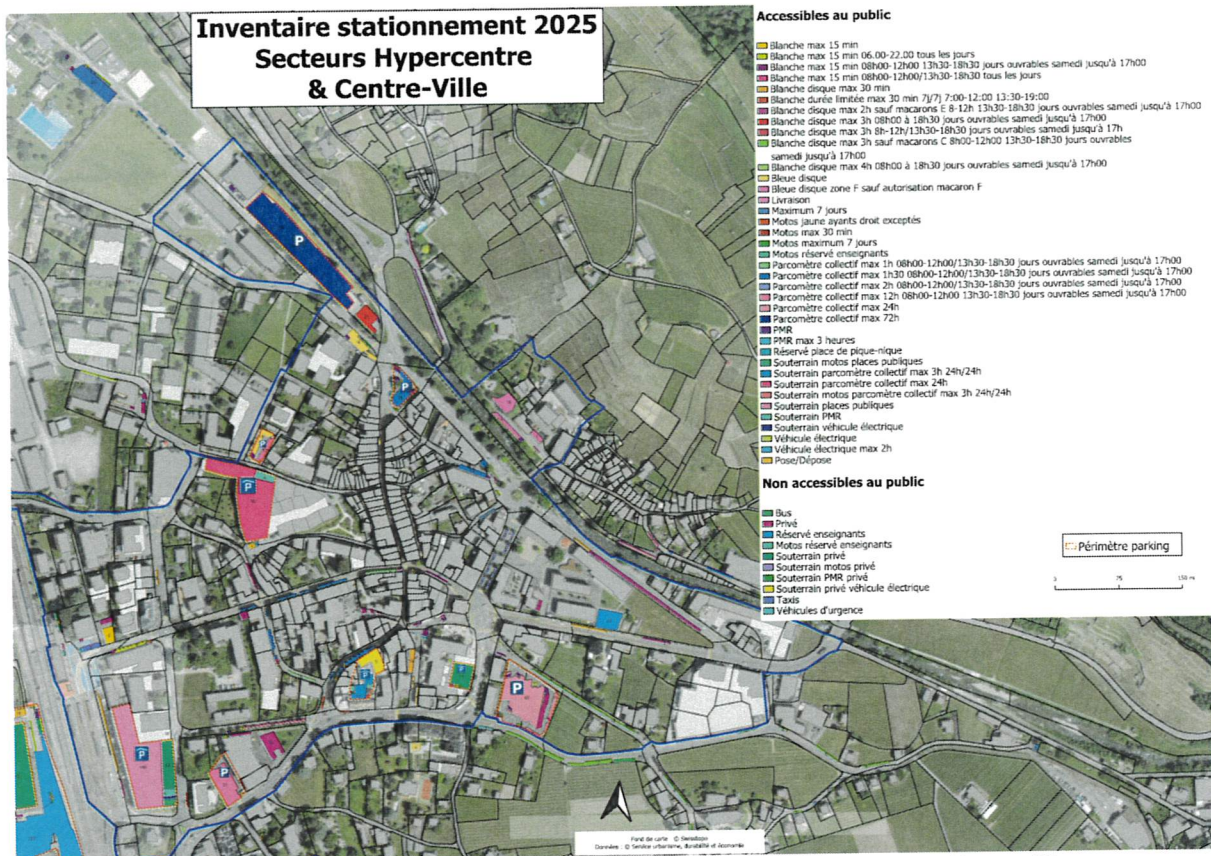


Figure 2 : Etat du stationnement dans l'hypercentre (contour bleu) en février 2025 (Annexe III)

Le nombre de places accessibles au public dans l'hypercentre correspond à 52% de l'offre totale de places accessibles au public dans la zone urbaine.

En termes de distances, toutes les places de stationnement situées dans l'hypercentre sont situées dans un rayon de 400m depuis la Place du Centre, ce qui équivaut à un temps de parcours à pied d'environ 5 minutes (figure 3).

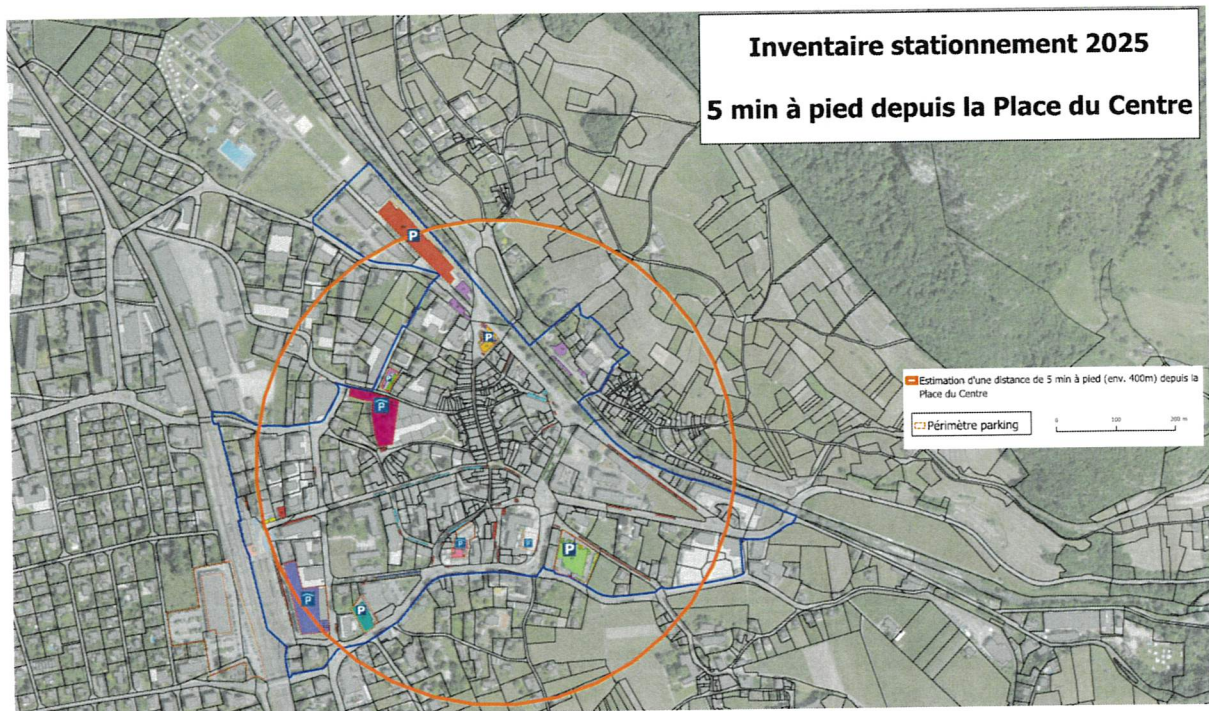


Figure 3 : Rayon de 400m par rapport à la Place du Centre (Annexe IV)

Concernant la tarification, on distingue actuellement trois catégories :

- Stationnement sur voirie gratuit avec des durées variables (15 min., 30 min., 60 min., 180 min.) ;
- Stationnement sur voirie avec horodateur (max. 1h30 à 12h selon les cas) : 30 min. gratuites puis 1.-/heure ;
- Stationnement dans les parkings centralisés (Chevron, Glariers, Bourg, Margencel, Clos des Messageries) : tarifs propres à chaque parking.

3.2.3 Zone industrielle

Les places de stationnement accessibles au public dans la zone industrielle sont presque intégralement situées dans le secteur de l'UCI et de la zone sportive de la Mêlée.

Au total, il existe actuellement :

- 167 places accessibles au public, dont 14 pour les poids-lourd, 2 bus pour les bus et 2 PMR ;
- 129 places non-accessibles au public.

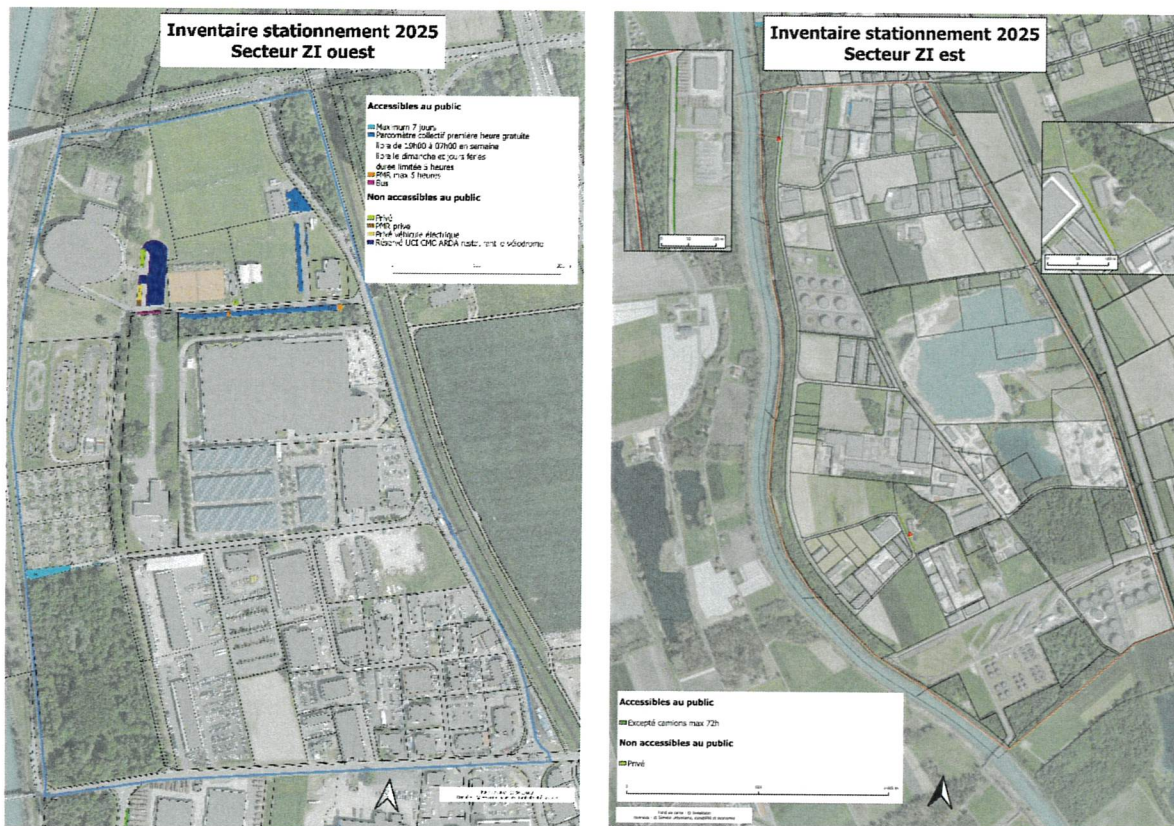


Figure 4 : Etat du stationnement dans la zone industrielle en février 2025 (Annexe V)

3.3 Evolution du nombre de places de stationnement entre 2013 et 2025

Afin de pouvoir quantifier l'évolution du nombre de places de stationnement depuis les grandes mutations urbanistiques de la dernière décennie (Sous-le-Bourg et Margencel) et le réaménagement de plusieurs espaces publics (rue du Collège, entrée de la rue du Midi, mise en zone piétonne de la Place du Marché), un recensement des places de stationnement a été effectué pour l'année 2013.

Ce recensement a été effectué sur la base des données suivantes :

La suppression de certaines places induite par les projets de requalification des espaces publics (rue du Collège, entrée de la rue du Midi, mise en zone piétonne de la Place du Marché) a été largement compensée par la construction de nouveaux parkings centralisés : agrandissement du Parking Chevron de 67 à 124 places, parking souterrain du Bourg (60 places), parking souterrain de Margencel (146 places), parking souterrain du Clos des Messageries (13 places).

Au 31.12.2013, la population aiglonne s'élevait à 9'763 habitants, contre 11'753 habitants au 31.12.2024, soit une augmentation de 20.38%.

En 2013, on dénombrait un ratio de 1 place accessible au public pour 5.6 habitants (contre 1 place accessible au public pour 6.3 habitants en 2025). La tendance est restée stable et plusieurs autres facteurs sont à prendre en considération. D'une part, les nouveaux logements construits dans l'hypercentre disposent de places de parc privées qui ne sont pas comprises dans le décompte. L'hypercentre est également desservi avec un réseau de transports publics qui s'est développé et densifié depuis la mise en service de MobiChablais. Le report des places de stationnement de l'espace-rue dans des parkings centralisés (en surface ou enterrés) a également permis de libérer plus d'espaces pour la mobilité douce (piétons et vélos) et d'augmenter les surfaces végétalisées au centre-ville, conformément au Plan climat, au Plan directeur communal et au Schéma directeur des espaces publics.

3.3.2 Hypercentre

Dans l'hypercentre, l'évolution du nombre de places de stationnement est la suivante :

	Etat 2013	Etat 2025	Evolution	
Accessibles au public	802	978	+176	+21.95%
Motos accessibles au public	60	73	+13	+21.67%
Non-accessibles au public	255	247	-8	-3.14%
Motos non-accessibles au public	5	13	+8	+160%

L'augmentation supérieure du nombre de places accessibles au public (+176) dans l'hypercentre par rapport à l'augmentation totale à l'échelle urbaine (+147) s'expliquent par le fait que 29 places ont été supprimées durant cette période dans les quartiers périphériques (p. ex. Ancien hôpital). Dans les quartiers périphériques, certaines suppressions de places publiques s'expliquent également par la création de nouveau chemins d'accès aux propriétés privées.

L'augmentation du nombre de places accessibles au public dans l'hypercentre (+21.95%) est par ailleurs légèrement supérieure à l'augmentation de la population durant la même période (+20.38%).

3.3.3 Zone industrielle

Dans la zone industrielle, l'évolution du nombre de places de stationnement est la suivante :

	Etat 2013	Etat 2025	Evolution	
Accessibles au public	152	167	+15	+9.87%
Motos accessibles au public	8	0	-8	-100%
Non-accessibles au public	90	129	+39	+43.3%
Motos non-accessibles au public	0	0	+0	0%

L'évolution s'explique principalement par la réalisation de nouvelles places de stationnement accessibles au public dans le secteur de l'UCI et de la zone sportive de la Mêlée.

3.4 Analyse de la fréquentation des parkings publics communaux

Une analyse de la fréquentation des deux parkings centralisés appartenant à la Commune, à savoir Chevron et Bourg, a été réalisée afin d'avoir une vision claire sur leur fréquentation.

Pour le parking des Glariers, le système de gestion par horodateur ne permet pas de connaître avec précision les heures d'entrée/sortie. Une analyse précise de la situation n'est donc pas réalisable.

3.4.1 Parking Chevron

L'analyse se base sur les données obtenues auprès de l'exploitant pour la période comprise entre le 1 janvier 2025 et le 31 mai 2025. Les 15 places de stationnement privées dans le parking ont été soustraites de l'analyse afin d'avoir une vision claire sur la disponibilité des places accessibles au public uniquement.

De manière générale, durant la période susmentionnée, les résultats sont les suivants :

- En moyenne pour 24h/24, 7j/7, le nombre de véhicules stationnés par heure est de **39** (taux d'occupation de 32%) ;
- En moyenne du lundi au vendredi, de 07h00 à 19h00, le nombre de véhicules stationnés par heure est de **69** (taux d'occupation de 66%) ;
- Environ 25 % des utilisateurs se parquent entre 15 et 60 minutes ;
- La durée moyenne de stationnement se situe majoritairement entre 1 à 2h pour environ ¼ des utilisateurs ;

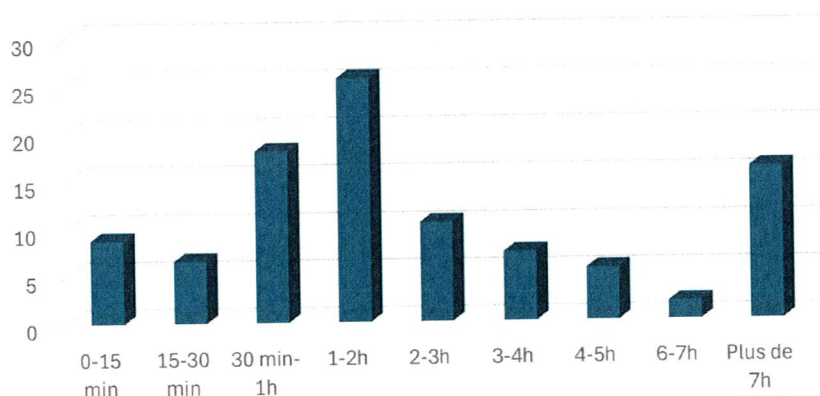


Figure 6 : Répartition du nombre d'utilisateurs (en %) par durée de stationnement (24h/24, 7j/7)

Les mardis et les jeudis sont les jours de la semaine où l'on constate une occupation plus élevée du parking.

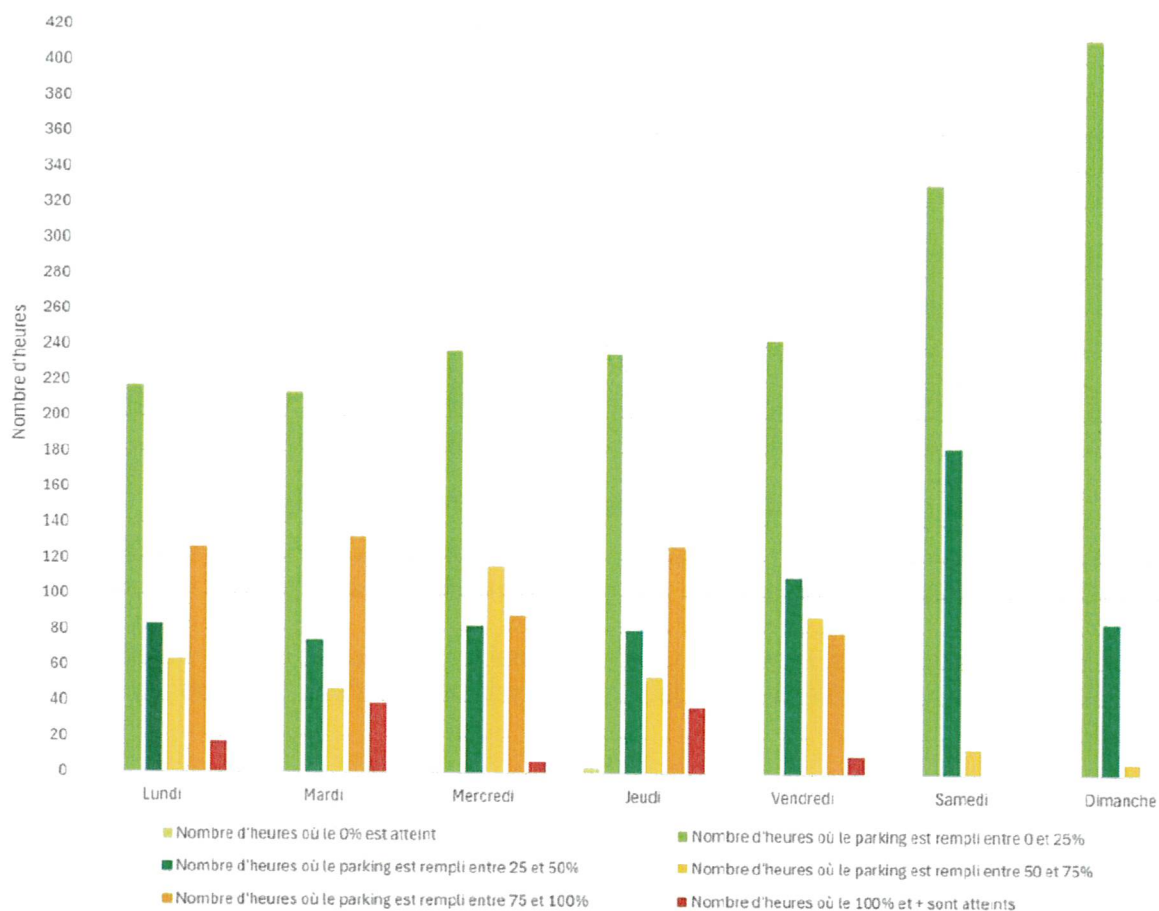


Figure 7 : Répartition du taux d'occupation journalier (en heure par jour)

Sur la période donnée (151 jours = 3'624 heures), le parking a été complet durant 109 heures. Pour chaque jour de la semaine, le parking a été complet durant :

- **17 heures** sur les 21 lundis de la période ;
21 lundis = 504 heures, dont 252 heures pour l'horaire 7h-19h ;
Pour la tranche horaire 7h-19h, le parking était donc complet durant 6.7% du temps.
- **39 heures** sur les 21 mardis de la période ;
Pour la tranche horaire 7h-19h, le parking était donc complet durant 15.5% du temps.
- **6 heures** sur les 22 mercredis de la période ;
22 mercredis = 528 heures, dont 264 heures pour l'horaire 7h-19h ;
Pour la tranche horaire 7h-19h, le parking était donc complet durant 2.7% du temps.
- **37 heures** sur les 22 jeudis de la période ;
Pour la tranche horaire 7h-19h, le parking était donc complet durant 14% du temps.
- **10 heures** sur les 22 vendredis de la période ;
Pour la tranche horaire 7h-19h, le parking était donc complet durant 3.8% du temps.
- **0 heure** sur tous les samedis et les dimanches ;
Il y a toujours eu des places disponibles les samedis et les dimanches.

Les heures où le parking était complet se situent toujours dans la tranche horaire 7h-19h.

La fréquentation du parking est principalement marquée le matin, entre 09h00 et 12h00 en semaine. Le pic de fréquentation maximum par jour est généralement atteint à 10h00 en semaine dans 58% des cas.

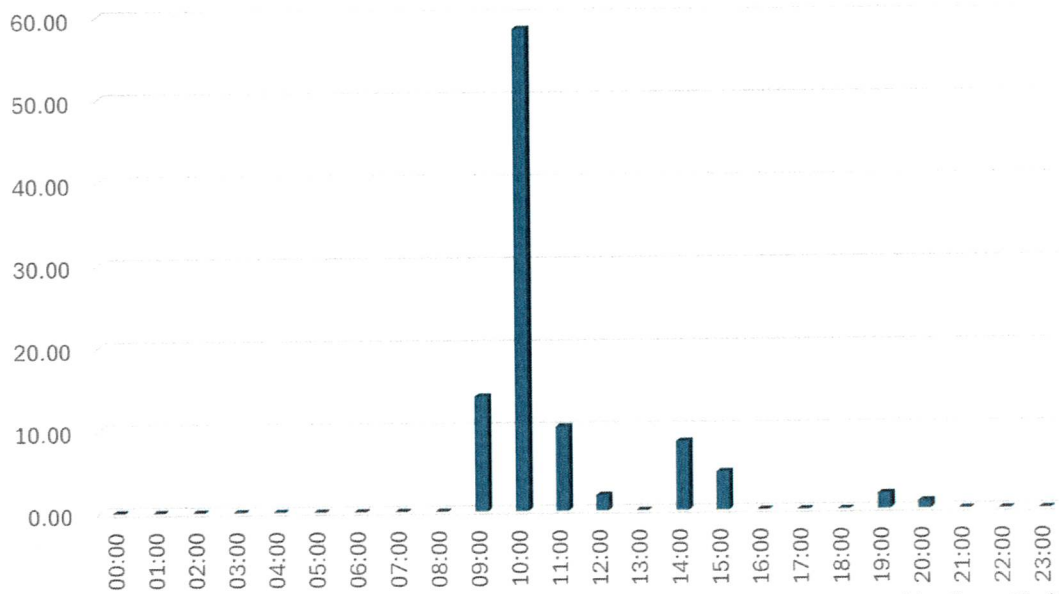


Figure 8 : Réurrence des pics de fréquentation selon l'heure de la journée pour les jours ouvrables (lu-ve. 7h-19h)

L'analyse des statistiques de fréquentation pour la période comprise entre janvier et mai 2025 démontre que le parking Chevron bénéficie d'une capacité suffisante, bien qu'il soit ponctuellement saturé.

Le fait que la saturation du parking soit plus marquée les mardis et les jeudis peut potentiellement s'expliquer par le fait que ces deux jours sont ceux où les personnes actives sont davantage présentes sur leur travail. Dans le cas d'une personne travaillant à temps partiel, la tendance aux jours de congé est davantage marquée les lundis, les mercredis (notamment pour les personnes ayant des enfants) ou les vendredis.

3.4.2 Parking du Bourg

La même analyse a été réalisée pour déterminer la fréquentation du parking du Bourg.

De manière générale, durant la période du 1^{er} janvier au 31 mai 2025, les résultats sont les suivants :

- En moyenne pour 24h/24, 7j/7, par heure, le nombre de véhicules stationnés est de **21**, ce qui représente 39 places de stationnement disponibles (taux d'occupation de 35%) ;
- En moyenne du lundi au vendredi, de 07h00 à 19h00, le nombre de véhicules stationnés par heure est de **25** (taux d'occupation de 42%) ;
- Environ 33 % des utilisateurs se parquent entre 15 et 60 minutes. ;
- La durée moyenne de stationnement se situe majoritairement à plus de 7h pour environ 48% des utilisateurs ;

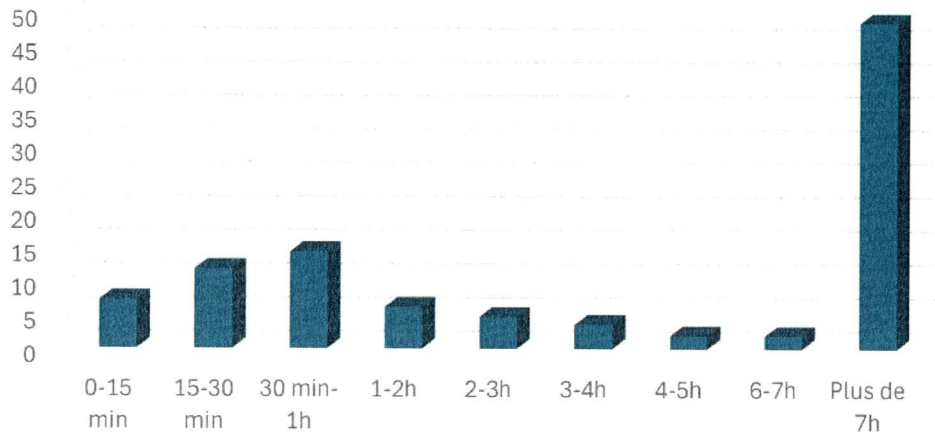


Figure 9 : Répartition du nombre d'utilisateurs (en %) par durée de stationnement (24h/24, 7j/7)

Le parking est davantage occupé les jours ouvrables. Les mardis et les jeudis sont les jours où la fréquentation est également la plus importante. Toutefois, le taux d'occupation n'a jamais atteint les 100% durant la période. Il y a donc toujours eu des places disponibles.

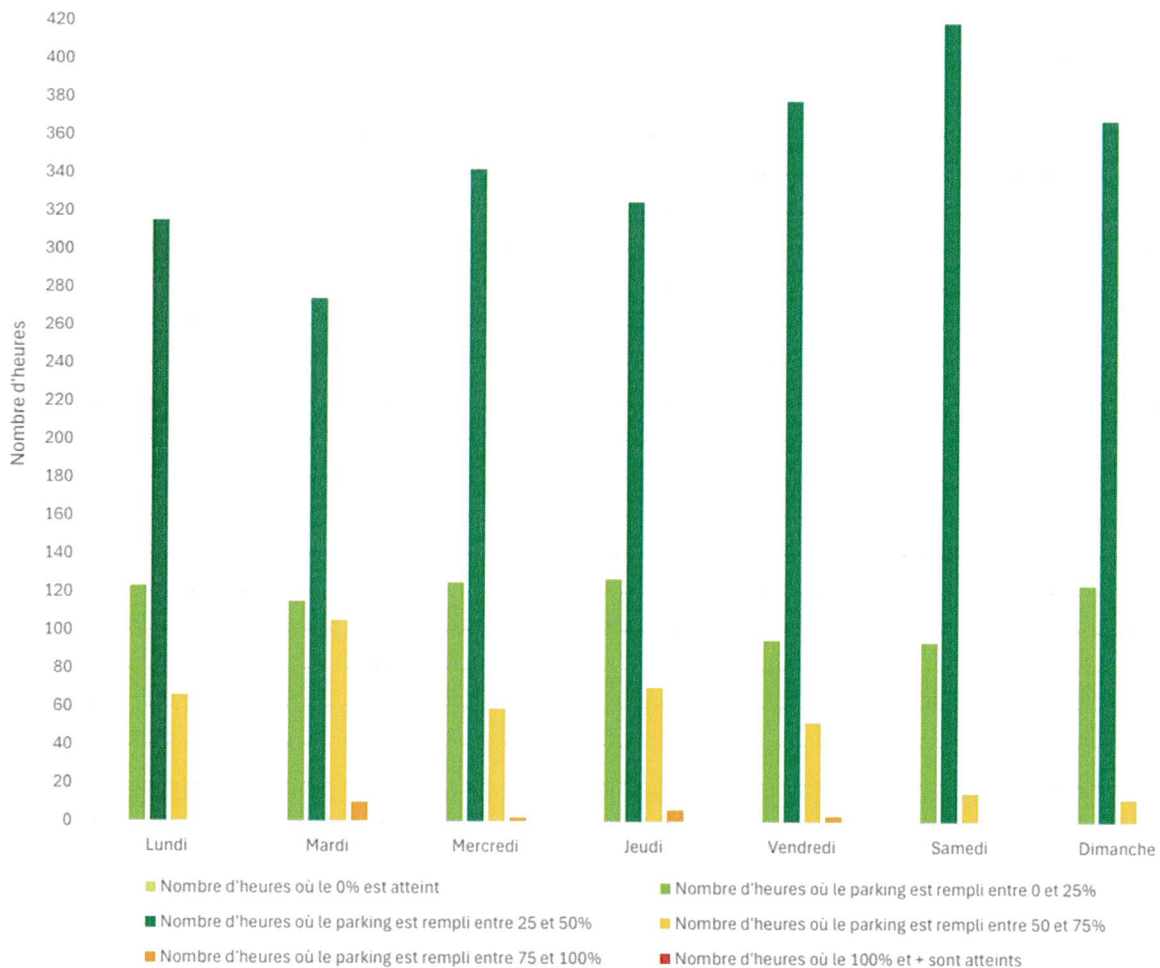


Figure 10 : Répartition du taux d'occupation journalier (en heure par jour)

La fréquentation du parking est plus marquée en journée (entre 9h et 16h) en semaine. Le pic de fréquentation maximum est généralement atteint à 10h en semaine dans 26% des cas.

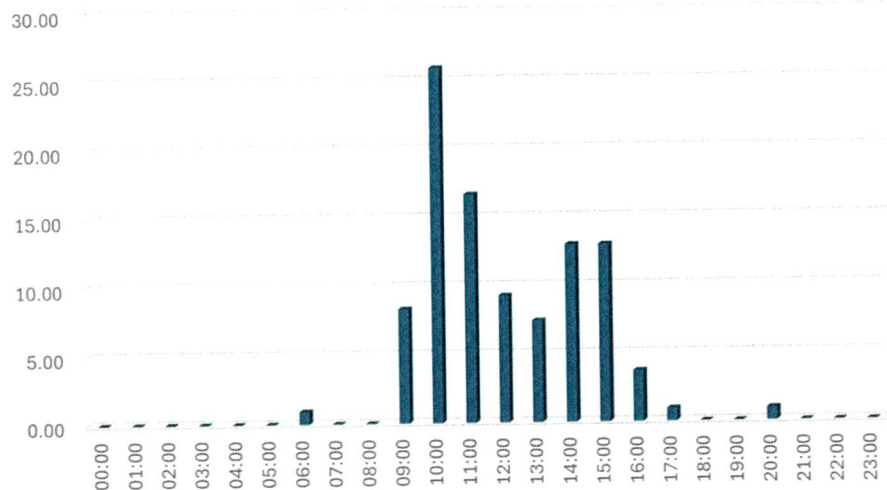


Figure 11 : Récurrence des pics de fréquentation selon l'heure de la journée pour les jours ouvrables (lu-ve. 7h-19h)

Les statistiques démontrent que le parking du Bourg est actuellement sous-utilisé et qu'il y a des places disponibles en tout temps.

Parmi les hypothèses qui peuvent expliquer son actuelle sous-utilisation, nous pouvons mentionner :

- Un potentiel manque de signalétique permettant de mieux guider les utilisateurs venant de l'extérieur de la Commune ;
- Le fait que le parking soit en souterrain.

La tarification ne semble pas être un motif d'explication crédible étant donné que les tarifs actuellement pratiqués sont pratiquement similaires à ceux du parking Chevron, à l'exception de la durée gratuite fixée à 15 min. (contre 30 min. pour Chevron).

4. PLANIFICATION DIRECTRICE POUR LE STATIONNEMENT

Le développement d'une planification directrice pour le stationnement public à l'échelle de la zone urbaine poursuit les objectifs suivants :

- Définir des régimes de stationnement harmonisés à l'échelle de la zone urbaine ;
- Garantir un nombre de places de stationnement suffisant de manière à préserver l'accessibilité aux commerces et aux services du centre-ville ;
- Poursuivre la dynamique entamée ces dernières années en centralisant le stationnement de moyenne ou longue durée dans les parkings centralisés ;
- Anticiper la suppression de certaines places de stationnement prévue dans les projets de requalification à venir (avenue de la Gare, rues du Rhône, du Midi et du Cloître), de manière à aménager des espaces confortables et répondant aux normes en vigueur pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cycles.

Au niveau territorial, la planification reprend un découpage de la zone urbaine en plusieurs secteurs, dont une grande majorité correspondent déjà au périmètre des zones 30 existantes. Les quartiers périphériques comprennent tous les secteurs de la zone urbaine, à l'exception de l'hypercentre.

Les mesures et cartographies présentées ci-après concernent uniquement les places accessibles au public.

Saline	-	Max. 3h (7h-12/13h30-19h00, excepté samedi, dimanche et jours fériés)	Il n'existe actuellement aucune place. Le régime est toutefois défini dans le cas où de nouvelles places seraient créées.
Molage	Max. 3h	Max. 3h (7h-12/13h30-19h00, excepté samedi, dimanche et jours fériés)	-
Glariers	Max. 5h (libre 18h-8h, jours fériés)	Max. 5h (libre 18h-8h, jours fériés)	Pas de changement. La durée de 5h est davantage conforme aux usages (piscine, zone sportive)
Vers-Pousaz	-	Max. 3h (7h-12/13h30-19h00, excepté samedi, dimanche et jours fériés)	Il n'existe actuellement aucune place. Le régime est toutefois défini dans le cas où de nouvelles places seraient créées.
Fontaine	Max. 1h (zone bleue) Max. 3h	Max. 3h (7h-12/13h30-19h00, excepté samedi, dimanche et jours fériés)	Le macaron F existant reste en vigueur.
Cloître/Château	Max. 3h (8h-12/13h30-18h30, jours ouvrables, samedi jusqu'à 17h) Illimité Max. 12h au Fahy	Max. 3h (7h-12/13h30-19h00, excepté samedi, dimanche et jours fériés) Max. 5h au Fahy	Le macaron C existant reste en vigueur.

Le détail de l'état existant et des changements, pour chaque rue de chaque secteur, est disponible dans le tableau de l'annexe II.

De manière générale, tous les secteurs sont soumis au régime de stationnement Max. 3h (7h-12h/13h30-19h00, excepté samedi, dimanche et jours fériés), à l'exception du secteur des Glariers et au Fahy où la durée maximale est fixée à 5h. Ces exceptions correspondent davantage aux besoins de ces secteurs spécifiques, une durée de 3h n'étant pas suffisante pour les visiteurs de la piscine ou du Parc Aventure. Une seule exception à Max. 1h sur le Chemin de Pré-d'Emoz reste en vigueur, cette durée répond aux besoins des cabinets médicaux situés à proximité.

L'extension des horaires avec un début dès 7h du matin (contre 8h actuellement) jusqu'à 19h (contre 18h30 actuellement) consiste à harmoniser les horaires avec ceux prévus dans l'hypercentre. Il est toutefois prévu de supprimer la durée maximale de 3h les samedis afin que ces places soient davantage accessibles aux personnes rendant visite aux habitants des quartiers périphériques.

Les zones actuelles pour les macarons restent en vigueur pour l'ensemble des secteurs concernés.

Le secteur Novassalles n'est pas concerné par la présente planification puisque le régime et les tarifs sont spécifiques au P+R. Le cas du P+R sera par ailleurs traité dans le cadre du PA Novassalles.

4.2. Hypercentre

4.2.1 Modification des régimes de stationnement

L'organisation du stationnement dans l'hypercentre est prévue avec trois types de régimes différents :

1. Parkings centralisés de longue durée : Max. 24h à indéterminé selon les cas, payant.
 - Chevron
 - Glariers
 - Bourg
 - Margencel (parking privé ouvert au public)
2. Parkings de moyenne durée : Max 1h30 à 12h selon les cas, 7h00-12h00/13h30-19h00, excepté dimanche et jours fériés, payant.
 - Glariers sud
 - Ancienne maison de paroisse
 - Alphonse-Mex (partie)
 - Molage
 - Centenaire
 - Parc des Noyers
 - Avenue des Ormonts
 - Avenue du Cloître
 - Clos des Messageries (max. 3h, parking privé ouvert au public)
 - Rue des Marronniers
 - EPCA (max. 12h)
3. Courte durée sur voirie : Max. 30 min, 7h00-12h00/13h30-19h, 7j/7, gratuit.

Au niveau territorial, les places de longues durées sont situées en bordures de l'hypercentre et à moins de 5 minutes à pied de la Place du Centre.

Les places de moyennes durées sont quant à elles situées dans une couronne intermédiaire.

Les places de courtes durées sont aménagées en plein cœur de l'hypercentre et à proximité immédiate des services et commerces du secteur. La durée limitée à 30 minutes doit permettre d'augmenter le taux de rotation pour l'utilisation de ces places, de manière à éviter les voitures ventouses et améliorer l'accessibilité aux commerces. Afin de garantir l'efficacité de la mesure, des opérations de prévention puis des programmes de contrôles soutenus seront effectués.

Pour les places PMR situées sur voirie, il est prévu d'appliquer un régime uniforme de Max 3h.

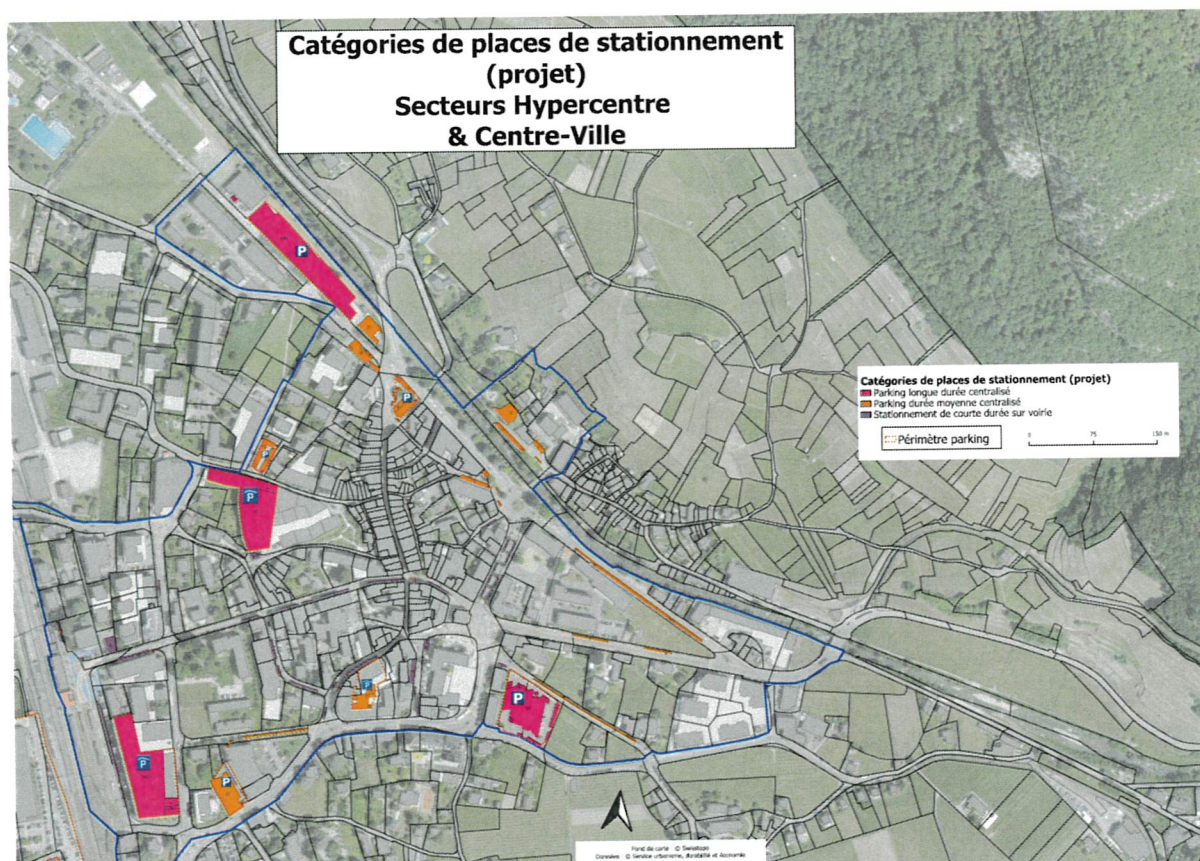


Figure 13 : Concept de stationnement pour l'hypercentre : longue (rose), moyenne (orange) et courte (violet) durée (Annexe VIII)

Cette planification implique les changements de durée ou de tarification suivants :

Rues/places	Régime actuel	Régime projeté
Av. de la Gare	1h/1h30 payant / 15/30 min. gratuit	30 min. gratuit
Rue Colomb	15 min. gratuit	30 min. gratuit
Av. de la Gare (Poste)	15 min. gratuit	30 min. gratuit
Rues du Rhône et du Midi	1h/1h30 payant	30 min. gratuit
Rue du Collège	2h payant	30 min. gratuit
Av. du Cloître	3h gratuit	1h30 payant
Place Alphonse-Mex	1h30 payant / 15 min. gratuit	1h30 payant / 30 min. gratuit
Ancienne maison paroisse	Zone bleue gratuit	1h30 payant
Glariers sud	3h gratuit	1h30 payant
Parking du Molage	Zone bleue gratuit/ 12h payant	1h30 payant
Noyers	Zone bleue gratuit	1h30 payant
Rue des Marronniers	12h payant	1h30 payant
Ruelle du Nord	4h gratuit	30 min. gratuit

Avenue des Glariers	2h gratuit	1h30 payant
Avenue des Ormonts	2h gratuit	1h30 payant
Rue Plantour	30 min./1h gratuit	30 min. gratuit
Rue Margencel	30 min./3h gratuit	30 min. gratuit

Le détail des régimes de stationnement actuels et projetés sont disponibles secteur par secteur et rue par rue dans le tableau de l'annexe II.

Sur la base de cette planification, le nombre de places de stationnement selon leur durée est le suivant :

- Parking de longue durée : 510 places + 16 places PMR
- Parking de moyenne durée : 277 places + 11 places PMR
- Parking de courte durée : 131 places + 3 places PMR

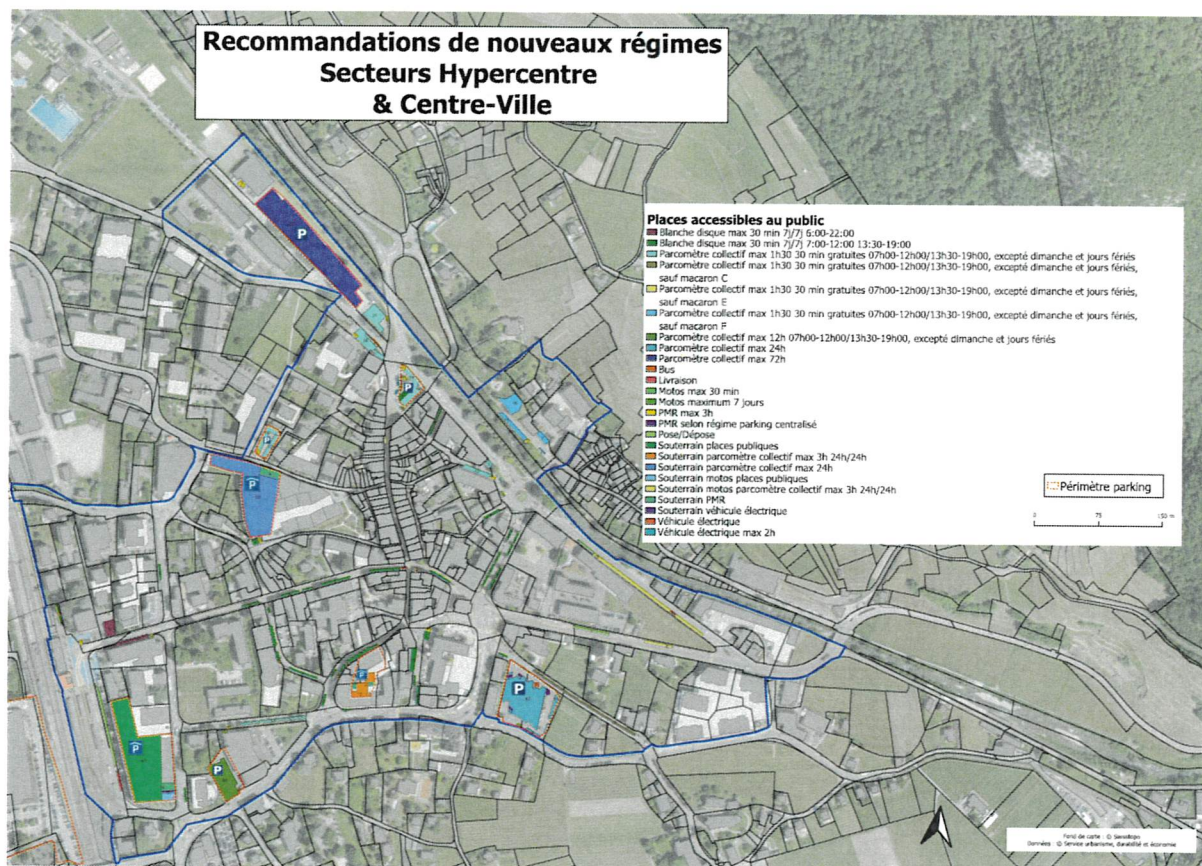


Figure 14 : Régimes de stationnement projeté pour l'hypercentre (Annexe IX)

Dans l'hypercentre, il existe également 4 places de livraison (Place de la Gare, avenue de la Gare, avenue des Glariers), 1 place pour les bus (Ancienne maison de paroisse) et 25 places pose-dépose (Place de la Gare et Collège de la Grande Eau).

Concernant le nombre de places pour les PMR, l'annexe A.2.2 de la norme SIA 500 « Constructions sans obstacle » impose pour chaque nouvelle construction un quota minimal de 1 places PMR pour 50 places. A l'heure actuelle, le quota est donc atteint dans les parkings de longue et de moyenne durée.

Pour les places de courte durée sur voirie, il n'existe actuellement aucune norme fixant un quota minimal par rapport au nombre total de places de stationnement. Toutefois, en appliquant le même ratio que pour les places dans les parkings centralisés, le quota est actuellement atteint.

4.2.3 Impacts sur le stationnement des réaménagements planifiés

Ces prochaines années, plusieurs projets de réaménagement de l'espace public et de nouveaux bâtiments sont planifiés, générant les impacts suivants sur le stationnement :

Projets	Nb. Places existantes	Nb. Places projet	Différentiel
Av. Ormonts Av. Glariers	34 places (2h) 1 place livraison 12 places pose-dépose	24 places (1h30) 1 place livraison 5 places pose-dépose	-17
Av. du Cloître	18 places (3h)	6 places (1h30) 1 place livraison	-11
Av. de la Gare et rue Colomb	5 places (15 min.) 6 places (1h) 15 places (1h30) 1 place livraison	18 places (30 min.)	-9
Rues du Rhône et du Midi	2 places (15min) 5 places (30 min) 19 places (30 min) 6 places (1h)	19 places (30 min.)	-13
Carrefour Frédéric-Rouge (Margencel sud)	3 places (3h)	2 places (30min)	-1
Av. Glariers (EEG)	202 places (72h) 22 places (1h30)	167 places (souterrains) 22 places (1h30)	-41
Total			-92

La diminution du nombre de places de stationnement induite par les projets de réaménagement à venir est toutefois à mettre en perspective avec les éléments suivants :

- Le nombre total de places dans l'hypercentre reste supérieur à l'état de 2013 (+176-92 = +84 places) ;
- La suppression de ces places est nécessaire afin de rééquilibrer le partage de l'espace entre les différents usagers, notamment pour les piétons avec l'aménagement de trottoirs ou de cheminements suffisamment larges et conformes aux normes (av. de la Gare, rue Colomb, rue du Rhône, rue du Midi), pour la sécurisation des traversées piétonnes (carrefour Frédéric-Rouge), pour la mise en conformité des tracés ferroviaires (av. de la Gare, rue Colomb, av. des Ormonts) ou pour la construction du nouvel Espace événements des Glariers ;
- La suppression des places sur voirie a été annoncée dans le cadre du Schéma directeur des espaces publics, accepté par le Conseil communal (préavis 2018-02) lors de sa séance du 24 mai 2018. Pour rappel, l'agrandissement du parking Chevron, qui est passé de 67 à 124 places, soit 57 places supplémentaires, a permis de compenser une grande partie de ces places de manière anticipée en vue des projets de

réaménagements planifiés. Pour la diminution des places sur le parking des Glariers en lien avec l'EEG, elle a également été annoncée dans le préavis y relatif ;

- La desserte en transports publics s'est densifiée par rapport à 2013 avec le développement de plusieurs lignes du réseau MobiChablais qui permettent de desservir le centre-ville ;
- Les parkings du Bourg et des Glariers, actuellement sous-utilisés, bénéficient encore d'une grande capacité d'accueil.

4.2.3 Tarification

Actuellement, la tarification des parkings est la suivante :

Longue durée	Tarification actuelle
Glariers	30 min. gratuit puis 1.-/h Abonnements : - Bureau (lu-ve, 7-19h) : 60.-/mois
Chevron	30 min. gratuit puis 1.-/h Nocturne (19h00-7h00), jours fériés et dimanche : 0.50.-/h Max. 24h : 15.- Abonnements : - Général : 100.-/mois - Bureau (lu-ve, 7-19h) : 60.-/mois - Nocturne : 40.-/mois
Bourg	15 min. gratuit puis 1.-/h Nocturne (19h00-7h00), jours fériés et dimanche : 0.50.-/h Max 24h : 15.- Abonnement : aucun
Margencel	1.-/h jusqu'à 3h puis 4.-/h Nocturne (lu-je, 19h30-7h00; ve, 20h30-7h; sa, 17h30-7h) : 1.-/h Dimanche : 1.-/h Journalier : 14.- Abonnements : - Général : 150.-/mois - Bureau (lu-ve, 7-19h) : 100.-/mois - Nocturne : 100.-/mois - Hebdomadaire : 50.-/semaine - Motos : 30.-/mois

Moyenne durée	Tarification actuelle
Horodateurs	30 min. gratuit puis 1.-/h
Zone bleue	Gratuit
Clos des Messageries	1h = 1.- ; 2h = 3.- ; 3h = 5.-
Courte durée	Tarification actuelle
15 min., 30 min., 1h, 2h, 3h, 4h	Gratuit

Pour les parkings communaux de longue durée, la tarification à l'heure est déjà harmonisée, ce qui n'est pas le cas pour les abonnements. Pour le parking de Margencel, la Commune n'a toutefois pas d'emprise sur les tarifs puisqu'il s'agit d'un parking entièrement privé.

En comparant la tarification des parkings de longue durée en mains communales et la tarification des places de moyenne durée avec horodateur, on constate des tarifs identiques. Cet état de fait implique qu'il n'est pas forcément incitatif pour les utilisateurs de se rendre prioritairement dans les parkings de longue durée et de plus grande capacité. En conséquence, les places actuellement limitées à 1h30 au cœur du centre-ville peuvent subir une pression plus importante. Les analyses statistiques de fréquentation des parkings Chevron et du Bourg démontrant que ces parkings ne sont que rarement pleins (ce qui est également observable pour le parking des Glariers), l'objectif consiste à inciter les automobilistes à se rendre prioritairement dans ces parkings pour des durées de stationnement comprises entre 30 minutes et 1h30.

En conséquence, il est prévu de procéder à une adaptation des tarifs (en rouge) et de revoir le concept des abonnements pour les parkings communaux :

Longue durée	Tarification projetée
Glariers	30 min. gratuit puis 1.-/h Abonnements : - Général : 100.-/mois - Bureau (lu-ve, 7-19h) : 60.-/mois - Nocturne : 40.-/mois
Chevron	30 min. gratuit puis 1.-/h Nocturne (19h00-7h00), jours fériés et dimanche : 0.50.-/h Max. 24h : 15.- Abonnements : - Aucun : suppression des abonnements existants

Bourg	15 min. gratuit puis 1.-/h Nocturne (19h00-7h00), jours fériés et dimanche : 0.50.-/h Max 24h : 15.- Abonnements : - Général : 150.-/mois - Bureau (lu-ve, 7-19h) : 100.-/mois - Nocturne : 80.-/mois
Margencel	Pas de changement (parking en mains privés)
Moyenne durée	Tarification projetée
Horodateurs	30 min. gratuit ; jusqu'à 1h = 1.- ; jusqu'à 1h30 = 2.-
Clos des Messageries	Pas de changement (parking en mains privées).
Courte durée	Tarification actuelle
30 min.	Gratuit

Pour les parkings de longue durée, le tarif horaire des parkings communaux reste identique à l'état existant (Chevron, Glariers, Bourg).

Concernant les tarifs des abonnements, le concept proposé vise à assurer une cohérence entre la localisation des parkings, le type d'ouvrage et de prestations offertes :

- Chevron : Compte-tenu de la pression exercée sur ce parking et de sa localisation stratégique pour l'accessibilité aux commerces et services publics, les abonnements sont supprimés. L'objectif consiste à éviter que des voitures restent stationnées à longueur de journée, de manière à augmenter le taux de rotation des véhicules et ainsi améliorer la disponibilité des places pour les clients des commerces à proximité ;
- Glariers : En plus de l'abonnement bureau déjà existant, un abonnement général et un abonnement nocturne sont prévus afin de compenser la suppression des abonnements sur le parking Chevron ;
- Bourg : Trois types d'abonnement sont prévus (Général, bureau et nocturne). Les tarifs sont alignés sur ceux du parking Margencel et plus élevés que ceux du parking des Glariers étant donné qu'il s'agit d'un parking en ouvrage, sécurisé et directement situé au cœur de la ville.

Pour les places de moyenne durée, le principe appliqué est le même que celui du Clos des Messageries avec un tarif progressif. Les prix sont toutefois inférieurs à ce dernier puisqu'il s'agit d'un parking couvert et sécurisé. Etant donné que les places de moyenne durée sont situées plus proches des commerces et donc dans un secteur qui subit une pression plus forte sur le stationnement, la tarification est plus élevée que celle des parkings centralisés de longue durée. L'objectif consiste à inciter les utilisateurs à se rendre prioritairement dans les parkings de grande capacité. Les 30 premières minutes restent toutefois gratuites afin de favoriser l'accessibilité de courte durée aux commerces.

Par rapport à la conversion de places gratuites à payantes et vice et versa, le bilan est le suivant :

RUES	PAYANT (ACTUEL)	GRATUIT (ACTUEL)	PAYANT (PROJET)	GRATUIT (PROJET)	DIFFERENCE PAYANT
Av. de la Gare et rue Colomb	21	5	0*	18*	-21
Rue du Rhône et du Midi	25	7	0	19	-25
Rue du Collège	15	0	0	15	-15
Av. du Cloître	0	18	6*	0*	6
Place Alphonse-Mex	22	3	19	6	-3
Glariers sud	0	21	21	0	21
Ancienne maison de paroisse	0	18	18	0	18
Parking du Molage	12	13	25	0	13
Noyers	0	38	38	0	38
Avenue des Ormonts	0	6	3*	0*	3
Avenue des Glariers	0	28	21*	0*	21
TOTAL	95	157	151	58	+56

*Prise en compte des places prévues d'être supprimées dans les projets planifiés

Globalement, la planification projetée implique la conversion de 56 places actuellement gratuites en places payantes. Pour rappel, les 30 premières minutes des places payantes de moyenne durée restent toutefois gratuites. Dans les faits, il s'agit donc d'une extension de la durée autorisée contre paiement.

Bien que le montant exact soit difficilement estimable, l'augmentation du nombre de places payantes peut avoir un léger impact sur les recettes. En estimant un scénario « bas » prenant en considération que les places payantes génèrent une rentrée d'argent à hauteur de 50% du temps (*hypothèse : les places ne sont pas occupées en continue + certains utilisateurs ne stationnement que 30 min. et ne sont donc pas soumis à paiement*), les recettes estimées pour une place durant l'année sont calculées de la manière suivante :

- Durée soumise à tarification durant la journée = 10h30 (7h-12/13h30-19h), soit **7 véhicules** x 1h30 (durée max. autorisée).
- Tarif pour 1h30 = **2.-**
- Nombre de jour par semaine où la tarification s'applique (lundi au samedi) : **6 jours**
- Nombre de semaines par année : **52 semaines**
- Taux d'occupation estimée des places payantes : **50%**

$$7 \times 2 \times 6 \times 52 \times 50\% = \text{CHF } 2'184.-/\text{année}$$

En partant de l'hypothèse qu'une place payante limitée à 1h30 génère des recettes d'environ CHF 2'184.-/année avec un taux d'occupation de 50%, les recettes estimées pour la conversion de 56 places gratuites à payantes s'élèvent à environ CHF 122'304.-/année.

4.2.4 Bornes de contrôle

L'installation de deux bornes automatiques indiquant la durée du stationnement sur les places aménagées à l'entrée de la rue du Midi constitue un essai concluant. Ce système permet une information claire non seulement pour les usagers, mais également pour la Police dont les contrôles s'avèrent facilités.



Figure 15 : Bornes automatiques à l'entrée de la rue du Midi

Sur la base de cette expérience et de manière à avoir une cohérence à l'échelle de l'hypercentre, il est prévu d'équiper toutes les places limitées à 30 min. avec ce système.

Le nombre de bornes prévues est le suivant :

Rues	Nb de bornes
Av. Gare (devant la Poste)	4
Av. Gare (parking)	5
Av. Gare	11
Rue Colomb	3
Rues du Rhône/Midi	10
Rue du Rhône (quartier Sous-le-Bourg)	2
Rue du Collège	8
Ruelle du Nord	2
Rue de la Charrerettaz	2
Av. du Cloître (début)	1
Rue Plantour	12
Rue Margencel (nord)	2
Rue Margencel (sud)	1
Place du Centenaire	1
Place Alphonse-Mex	3
Total	67

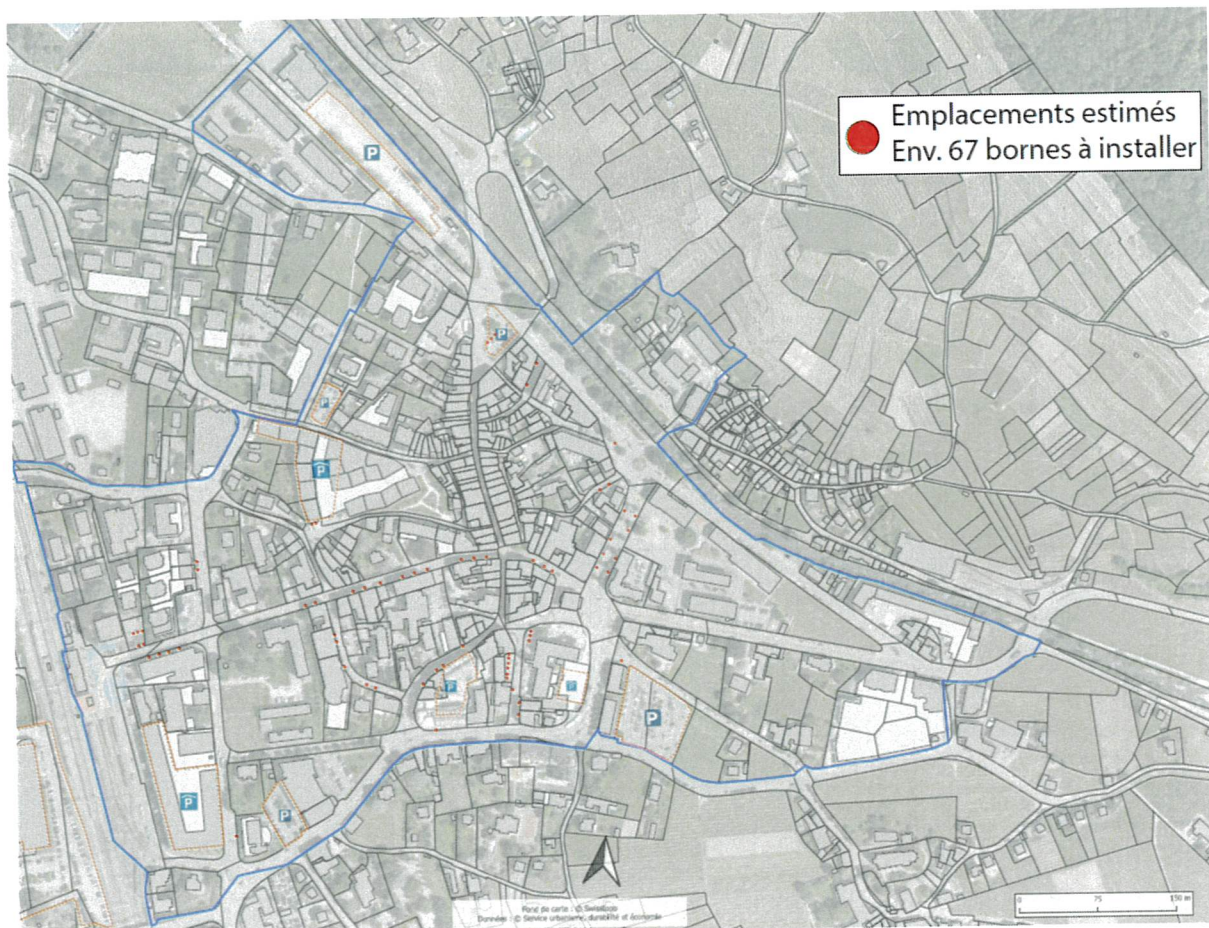


Figure 16 : Localisation des bornes projetées (Annexe X)

4.3. Signalétique

A l'heure actuelle, il existe plusieurs panneaux directionnels indiquant les parkings Chevron, Bourg, Margencel et Glariers. De plus, le système de téléjalonnement installé sur trois des quatre entrées de ville principales (Route de Lausanne, Avenue des Glariers, Route d'Ollon) permet également d'orienter les utilisateurs là où des places sont disponibles.

Toutefois, les itinéraires menant à chacun des parkings depuis les quatre entrées de villes principales ne sont pas balisés en continu. Certains carrefours stratégiques ne sont pas équipés de panneaux directionnels, ce qui peut induire certains utilisateurs en erreur ou péjorer la visibilité de certains parkings (p. ex. du Bourg). Le système de téléjalonnement n'est également pas complet puisque l'entrée de ville depuis la route d'Evian n'est pas équipée.

Dès lors, afin d'améliorer la visibilité des itinéraires d'accès à chaque parking, il est prévu de compléter le balisage des itinéraires pour chaque parkings (figure 17) et d'installer un quatrième panneau de téléjalonnement, en amont du giratoire Evian/Lieugex/Rhône pour couvrir cette entrée de ville.



Figure 17 : Panneaux directionnels existants et supplémentaires pour les parkings centralisés (Annexe XI)

5. INFRASTRUCTURES SOUTERRAINES

Le projet n'a pas d'incidence sur les infrastructures souterraines, à l'exception des raccordements électriques prévues pour les nouvelles bornes de contrôle.

6. MOTIVATION DE LA MUNICIPALITE

L'établissement d'une planification stratégique pour le stationnement et sa mise en œuvre à l'échelle de la zone urbaine poursuit plusieurs objectifs. Premièrement, elle s'inscrit dans la perspective de rééquilibrer le partage de l'espace public entre tous les usagers conformément au Plan directeur communal, au Schéma directeur des espaces publics et au Plan Climat communal. Deuxièmement, elle vise à conserver une offre de stationnement suffisante et adaptée aux besoins. Elle doit permettre de garantir l'accessibilité aux commerces et aux services du centre-ville de manière à soutenir l'économie locale. Pour terminer, l'épuration du nombre de régimes de stationnement et la mise en œuvre de régimes harmonisés doit permettre d'offrir plus de clarté pour les usagers.

7. PROCEDURE ET DELAIS DE REALISATION

La mise en place de cette planification sera déployée progressivement et de manière échelonnée.

Pour les modifications prévues dans le périmètre des projets de réaménagement planifiés ces prochaines années, les adaptations seront réalisées dans le cadre de ces chantiers.

Pour toutes les places qui ne sont concernées par aucun projet de réaménagement prévu à court terme, le planning intentionnel est le suivant :

- | | |
|-------------------------------|---|
| - Printemps 2026 : | Préparation des plans pour publication |
| - Été 2026 : | Publication dans la Feuille des avis officiels (FAO) pour la modification des régimes dans les quartiers périphériques et l'hypercentre |
| - Automne 2026/printemps 2027 | Mise en place (panneaux/marquage/horodateurs) |

La modification des régimes de stationnement est soumise à l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Chaque modification doit donc faire l'objet d'une publication dans la Feuille des avis officiel (FAO) durant 30 jours.

8. ELEMENTS DE COMPARAISON

Le présent préavis s'inscrit dans la continuité du préavis 2020-19 qui traitait déjà partiellement la problématique des parkings publics.

La mise en œuvre des mesures prévues dans le présent préavis est similaire aux procédures de signalisation routière appliquées lors de chaque modification sur le stationnement public.

9. DEVELOPPEMENT DURABLE

La planification directrice proposée a été analysée sous l'angle de l'outil boussole 21.

Un certain nombre de critères n'est toutefois pas concerné par la thématique, raison pour laquelle ils n'ont pas été renseignés.

Pour les critères concernés, ils sont en partie favorables avec réserve ou moyennement en phase avec les critères du développement durable. Cette évaluation découle notamment du fait que la planification proposée ne prévoit pas en tant que telle de diminuer le nombre de places de stationnement en ville.

1. Mobilité		11
2. Utilisation du sol		11
3. Qualité de l'air extérieur et intérieur		11
4. Cadre de vie et espace public		11
5. Énergie		7
6. Changements climatiques et risques		13
7. Diversité biologique et espace naturel		15
8. Qualité du sol et de l'eau		6
9. Création de richesse		8
10. Conditions cadre pour l'économie		9
11. Résilience économique		8
12. Compétitivité de l'économie et innovation		9
13. Consommation de ressources		12
14. Formation et éducation		4
15. Égalité des chances		10
16. Cohésion sociale		10
17. Santé et prévention		3
18. Culture, sport et loisirs		3
19. Gestion publique		16
20. Gouvernance et partenariat		16

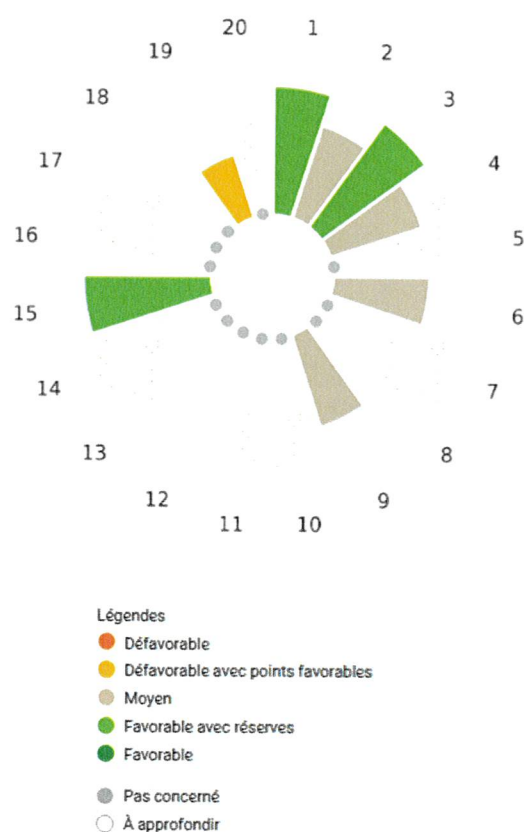


Figure 18 : Synthèse de l'analyse Boussole 21

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

10. CONFORMITE AVEC LES PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Plan Directeur cantonal (PDCn)

La mesure A25 du PDCn définit que les Communes sont tenues de mettre en œuvre, dans leurs planifications directrices régionales et communales, une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de desserte par les transports publics.

Projet d'agglomération du Chablais

La mesure GM.9 du PA5 prévoit que les Communes procèdent à une harmonisation des régimes de stationnement et de leur tarification en poursuivant les objectifs de réduction de l'usage de la voiture individuelle, de renforcement des rabattements sur les pôles d'échanges multimodaux par une offre adéquate de stationnement et d'amélioration qualitative des espaces publics.

Plan Directeur Communal (PDCom)

Le PDCom planifie une simplification du stationnement avec la mise en service de parkings centralisés pour permettre de libérer les espaces publics du centre-ville et une optimisation

des accès et de la disponibilité des places de stationnement grâce à l'installation de signalisation en temps réel.

Schéma Directeur des espaces publics (SDEP)

Le SDEP indique la nécessité d'une gestion efficace des zones de stationnement afin de répondre aux besoins des usagers tout en permettant d'améliorer les espaces publics du centre-ville.

Plan climat communal

La réalisation d'une planification du stationnement, visant notamment à réduire le nombre de places de stationnement en surface pour permettre de réaliser des aménagements pour la mobilité douce, constitue l'un des objectifs du Plan climat communal.

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

11. REPONSE AU POSTULAT DE M. BRUNO BERSIER AU NOM DU GROUPE PLR « POUR UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT HARMONISEE »

Le présent préavis permet de répondre au postulat susmentionné qui demandait qu'une politique de stationnement, en déclinaison de la politique de mobilité, puisse répondre aux objectifs de la planification territoriale, aux impératifs environnementaux et aux attentes en termes de qualité de vie et d'inclusion sociale.

En réponse à ces objectifs, la planification proposée constitue une mise en œuvre des mesures inscrites dans les différentes planifications supérieures (PDCom, SDEP, Plan Climat). Elle permet notamment l'instauration de mesures (trois régimes différenciés selon les besoins à l'échelle de l'hypercentre, tarification et durée différenciée selon la localisation des places) concrétisant l'objectif d'attirer prioritairement les usagers dans les parkings centralisés, de manière à rééquilibrer le partage de l'espace public du centre-ville entre tous les usagers.

L'analyse comparative entre l'année 2013 et 2025 démontre que l'augmentation du nombre de places publiques est proportionnelle à la croissance de la population durant la même période. En prenant en considération la suppression planifiée de certaines places de stationnement, qui répond notamment à l'objectif de rééquilibrer l'espace entre tous les types d'usagers, l'offre totale reste supérieure à celle de 2013 tout en couvrant les besoins. La planification proposée constitue un juste équilibre entre les besoins d'accessibilité, les objectifs climatiques et les objectifs de mobilité qui visent à favoriser le report modal vers les transports publics ou la mobilité douce.

L'harmonisation des régimes de stationnement dans et entre les quartiers périphériques et la mise en œuvre de trois régimes à l'échelle de l'hypercentre répondent pleinement à la demande du postulat relative à une politique de stationnement lisible et compréhensive. L'adaptation des tarifs pour les parkings de longue et de moyenne durée, ainsi que la conservation de places de courte durée gratuite à proximité immédiate des services et des commerces, répond à la demande d'une politique de stationnement différenciée en fonction des durées et incitative pour soutenir le maintien des activités et du tissu commercial.

L'équipement des places de stationnement limitées à 30 min. avec des bornes répond à la demande d'une politique de stationnement contrôlable et mise en œuvre de manière efficiente.

Enfin, la planification proposée reste facilement adaptable ponctuellement lors de manifestation ou de travaux. Le régime des places de stationnement peut être modifié ponctuellement en fonction des besoins. A titre d'exemple, si un nombre conséquent de places 30 min. est temporairement impacté, certaines places de moyenne durée peuvent être temporairement limitées avec une durée plus courte et vice et versa.

12. INCIDENCES FINANCIERES

La mise en œuvre de la planification induit les coûts suivants :

Signalisation

Régimes de stationnement : fourniture et pose panneaux, mâts, cadres, autocollants (50% des coûts totaux)	20 000.00 CHF
Signalétique : fourniture et pose panneaux, mâts, cadres	0.00 CHF

Marquage

Modification/réfection (50% des coûts totaux)	6 000.00 CHF
---	--------------

Horodateurs

Fourniture et pose de 3 horodateurs + adaptation horodateurs existants	50 000.00 CHF
Modification des étiquettes sur horodateurs existants	500.00 CHF
Installation et montage (génie civil, raccordement)	15 000.00 CHF

Téléjalonnement

Fourniture et pose d'un panneau à la route d'Evian	0.00 CHF
--	----------

Bornes de contrôle

Fourniture et pose de 67 bornes	930 000.00 CHF
---------------------------------	----------------

Ressources humaines

Chef de projet urbaniste à 30% pour 3 mois, renouvelable 1x	13 294.00 CHF
---	---------------

Communication

Brochures d'information	10 000.00 CHF
-------------------------	---------------

Divers et imprévus	20 000.00 CHF
--------------------	---------------

Totaux HT	1 064 794.00 CHF
TVA 8.1 %	85 171.50 CHF
Totaux TTC	1 149 965.50 CHF

Le poste relatif à la signalisation correspond à l'achat des nouveaux panneaux, des mâts et des cadres, notamment lorsqu'il n'existe actuellement aucun panneau ou lorsque les panneaux existants sont en mauvais état. Pour les cas où les panneaux existants sont en bon état et que seules les inscriptions sur les plaques complémentaires sont à changer, il est uniquement prévu de commander des étiquettes à coller afin de minimiser les coûts. Le présent préavis ne comprend que 50% des coûts chiffrés pour la modification des panneaux existants, le solde de 50% est pris sur le budget ordinaire dédié au renouvellement et à l'entretien de la signalisation.

Le poste relatif au marquage concerne les places où la couleur des cases doit être modifiée ou que le marquage actuel est fortement effacé. Le présent préavis ne comprend que 50% des coûts chiffrés pour la modification du marquage, le solde de 50% est pris sur le budget ordinaire dédié à l'entretien du marquage.

Le poste relatif aux horodateurs concerne l'acquisition de trois nouveaux horodateurs fonctionnant à l'énergie solaire et l'adaptation de certains horodateurs existants pour les équiper du système à énergie solaire. Les horodateurs actuellement implantés sur des places payantes qui passeront en places gratuites seront réinstallés sur les nouvelles places payantes.

Le poste relatif aux bornes de contrôle correspond à l'acquisition de 67 bornes de contrôle. Il comprend également les raccordements électriques, estimé en fonction du nombre de bornes. Ce point est toutefois en l'état difficilement chiffrable en l'état et devra être confirmé au cas par cas en fonction des possibilités d'implantation des bornes. Les 67 bornes prévues couvrent également les places de stationnement situées dans les projets d'espaces publics planifiés ces prochaines années (37 bornes) puisque le montant de ces bornes n'est pas prévu dans les préavis y relatifs déjà votés.

L'acquisition du panneau de téléjalonnement prévu sur la route d'Evian sera financé par le préavis 2020-19 prévu à cet effet. Le montant de cette dépense n'est donc pas compris dans le présent préavis. La fourniture est la pose des panneaux de signalétique sont également financées par le préavis 2020-19.

Le poste relatif aux ressources humaines concerne l'engagement d'un chef de projet urbaniste à 30% pour une durée déterminée de 3 mois, renouvelable une fois. Cet engagement temporaire s'avère nécessaire afin de finaliser cette planification et préparer son déploiement sur le terrain. Il permet également d'éviter le recours à un mandataire externe.

Le poste relatif à la communication concerne l'édition d'une brochure d'information, en remplacement de celle actuelle, qui est mise à disposition des usagers dans les commerces du centre-ville.

Ces travaux ne font l'objet d'aucun cofinancement du Projet d'agglomération, ni d'aucune subvention.

Ce projet est intégré dans le Plan des investissements pour la période 2026-2030.

Amortissements

Le 29 novembre 2023, le Conseil d'Etat a adopté la révision partielle du règlement sur la comptabilité des communes (RCCOM) fixant les durées d'amortissement. Par conséquent et dans le cadre des travaux relatifs à ce préavis, un amortissement de 10 ans sera appliqué dès la fin des travaux.

13. CONCLUSIONS

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

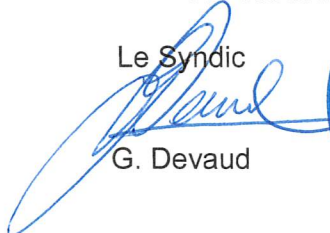
LE CONSEIL COMMUNAL D'AIGLE

- Vu le préavis n° 2026-01 du lundi 12 janvier 2026
- Ouï le rapport de la Commission chargée de l'étude de cet objet
- Considérant que ledit objet a été porté à l'ordre du jour

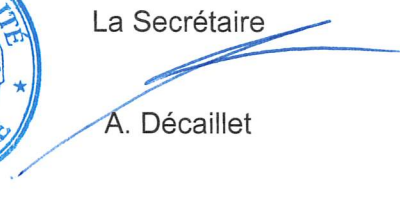
DÉCIDE

1. De prendre acte de la planification directrice pour le stationnement public tel que proposée ;
2. D'accorder à la Municipalité le crédit nécessaire de CHF 1'149'965.50.- TTC pour la mise en œuvre de la planification directrice pour le stationnement public ;
3. D'autoriser la Municipalité à prélever les liquidités ordinaires ou à emprunter, si nécessaire, le montant de CHF 1'149'965.50.- TTC pour le moment venu, aux meilleures conditions ;
4. D'approuver le financement tel que proposé ;
5. De prendre acte de la réponse au postulat de M. Bruno Bersier pour le groupe PLR « Pour une politique de stationnement harmonisée ».

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic  G. Devaud



La Secrétaire  A. Décaillet

Municipal délégué : M. Grégory Devaud, Syndic

Annexes :

- Annexe I : Inventaire stationnement 2025
- Annexe II : Détails des régimes de stationnement : hypercentre et périphérie
- Annexe III : Inventaire stationnement 2025 – Secteur hypercentre
- Annexe IV : Localisation des parkings – Place du Centre
- Annexes V et Vbis : Inventaire stationnement 2025 – ZI est et ouest

- Annexe VI : Inventaire stationnement 2023
- Annexe VII : Nouveaux régimes de stationnement
- Annexe VIII : Catégories des places – Hypercentre
- Annexe IX : Nouveaux régimes – Hypercentre
- Annexe X : Bornes durée stationnement
- Annexe XI : Signalétique parkings
- Annexe XII : Rapport Boussole 21

