

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

PRINTEMPS 2020

COMMUNE D'AIGLE

SERVICE DU PATRIMOINE BÂTI
ET DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

PRINTEMPS 2020

COMMUNE D'AIGLE

SERVICE DU PATRIMOINE BÂTI
ET DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

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

SOMMAIRE

1. DIAGNOSTIC ET ANALYSE 6

- Avant-propos p. 9
- Diagnostic p. 10
- Carte de diagnostic p. 11

2. VISION DU RÉSEAU CYCLABLE 13

- Exigences et critères p. 15
- Usagers p. 16
- Aménagements p. 17
- Réseaux p. 18
- Hiérarchie du réseau p. 18
- Le réseau cyclable aiglon p. 20

3. FICHES DE MESURES 23

Réseaux structurants :

- RSN01 (1ère partie) p. 24
- RSN01 (2e partie) p. 26
- RSN02 (1ère partie) p. 28
- RSN02 (2e partie) p. 30
- RSE01 p. 32
- RSE02 (1ère partie) p. 34
- RSE02 (2e partie) p. 36

Réseaux communaux :

- RCN10 p. 38
- RCN40 p. 40
- RCN80 p. 42
- RCE10 p. 44
- RCE20 p. 46
- RCE30 p. 48
- RCE50 p. 50

Fiches globales :

- Voies vertes p. 52
- Rues cyclables p. 54
- Communication p. 56

1. DIAGNOSTIC ET ANALYSE

COMMUNE D'AIGLE

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

1.1 AVANT-PROPOS

La promotion de la mobilité douce et donc du vélo est l'une des mesures principale du Plan Directeur Communal (PDCom) qui se réfère au présent document pour un approfondissement du sujet.

Le schéma directeur cyclable (SDC) complète les différents plans communaux de planification à savoir le PDCom, le PGA, le schéma directeur des espaces publics et le plan énergie. Il a pour objectif de proposer une ligne de conduite à intégrer dans les futurs nouveaux aménagements de l'espace public.

Capitale mondiale du cyclisme, la Commune d'Aigle désire proposer un réseau cyclable de qualité et sécurisé. Le développement d'un tel réseau passe notamment par l'amélioration des infrastructures (bandes, pistes, stationnement) mais aussi par le changement de l'image du vélo et l'acroissement à son adhésion.

Le réseau aiglon semé de coupures, de non respect des normes et de manque en stationnement n'est pas optimal. Le présent document a pour objectif de proposer une vision concrète d'un réseau complet sur l'ensemble du territoire communal. Pour ce faire, l'étude débute par un bref diagnostic de la situation actuelle qui permet de mettre en évidence les points noirs existants et d'identifier les réseaux et les utilisateurs du réseau.
Sur la base de cette première partie, la stratégie de développement du réseau est présentée suivie des différentes fiches de mesures pour chacun des tracés à améliorer ou créer.

En fin de document, un ordre de priorité est présenté de manière à hiérarchiser les mesures en fonction de leur urgence.



1.2 DIAGNOSTIC

Géographie

Aigle présente une topographie avantageuse pour l'utilisation du vélo. La vallée des Ormonts mise à part, l'ensemble de la commune peut être parcourue sur un terrain relativement plat. La densité de la ville est un autre avantage pour les cyclistes. En effet, le secteur ville est condensé dans un rayon de 1 km ce qui permet de traverser la ville en environ 10 minutes.

Aménagements

Le réseau d'Aigle ne propose pour l'instant que peu d'aménagaments cyclabes. Les bandes cyclables ne sont pas toujours conformes aux normes en vigueur et aucun carrefour ne possède d'aménagement d'intégration des cyclistes. L'analyse a également permis d'identifier de nombreuses interruptions de parcours notamment au centre-ville sur la rue Margencel, l'avenue Löes ainsi que la rue de la Gare. Le reste du centre-ville étant majoritairement sous le régime de la zone 30, la pratique du vélo y est facilitée. Néanmoins pour une optimisation de l'intégration du cycliste, des aménagements y sont nécessaires (requalification de la rue, rétrécissement des chaussées, ...)
Le réseau national de la "Suisse à Vélo" relève deux itinéraires (réseau 1 et 4) sur la commune. Alors que le réseau n°4 emprunte des chemins agricoles ou viticoles, le n°1 passe par la route d'Evian qui n'est pas suffisamment adaptée pour un itinéraire national.

Zone industrielle

Les relations avec la zone industrielle et le Rhône sont multiples à travers le réseau agricole. Il est d'ailleurs constaté que la mise en place d'une signalisation claire permettrait de réaliser simplement un réseau cyclable "Centre - Zone industrielle" renforçant ainsi l'attrait de la pratique du vélo.
A l'intérieur même de la zone, il n'y a aucune prise en compte du vélo alors qu'il s'agit d'un secteur accueillant beaucoup d'emplois et d'activités où l'utilisation du vélo pourrait être augmentée.

Légende

- Axe à dominante routière
- Autoroute
- Voies CFF
- Carrefour à feu existant
- Giratoire existant
- Limite communale
- Franchissement existant
- Générateur de trafic
- Bandes cyclables existantes
- Piste cyclable existante
- Voie verte existante
- Axe de MD existant
- Chemin à priorité piétonne
- Césure du réseau

CARTE DE DIAGNOSTIC

Villeneuve

ILLARSAZ

500

250

0

2. VISION DU RÉSEAU CYCLABLE

COMMUNE D'AIGLE

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

2.1 EXIGENCES & CRITÈRES DE QUALITÉS DU RÉSEAU

Le SDC a pour objectif de tendre vers un réseau cyclable de qualité sur l'appui du guide des recommandations décrites dans le guide de l'OFROU. En effet, afin de promouvoir les déplacements à vélos, il est nécessaire de satisfaire trois exigences fondamentales minimales pour les cyclistes auxquelles s'ajoutent neuf critères de qualité.

Attrait

1 | avancement
2 | environnement
3 | revêtement

Sécurité

4 | circulation motorisée
5 | homogénéité
6 | endroits dangereux
7 | sentiment de sécurité

Continuité

8 | détours et dénivellations
9 | desserte

Pour éviter d'inutiles redites, le SDC renvoie le lecteur au guide des "conceptions d'itinéraires cyclables" qui définit explicitement les différents critères et mode d'évaluations. Ces derniers sont résumés comme suit :

ATTRAIT

Cette exigence fondamentale se base principalement sur trois critères :

1. L'avancement définit la fluidité des itinéraires par rapport aux différentes interruptions qu'ils peuvent rencontrer. Il est jugé quantitativement à partir du nombre d'interruptions.
Comme toute zone urbaine, les interruptions du réseaux seront fréquentes mais les itinéraires choisis devront cependant être choisi pour assurer une fluidité optimale.

2. L'environnement ramène au paysage naturel traversé par les itinéraires dont la tranquilité, les vues ou encore l'alternance entre espace naturel et espace construit sont des éléments attrayants.
Bien que le réseau aiglon ne soit pour l'instant que peu développé, le territoire possède grâce à ses paysages variés et son patrimoine bâti un fort potentiel pour répondre aux critères de l'attrait.

3. Le revêtement est logiquement lié aux matériaux utilisés pour les itinéraires mais aussi à la platitude d'un itinéraire qui doit éviter les pavés, les rails de chemin de fer ou autres obtacles au sol.
Avec les voies de l'AL et de l'ASD, une attention particulière devra être faite sur les traversées des rails bien souvent problématiques pour les cyclistes.

SECURITÉ

La notion de sécurité renvoie aux critères suivants :

4. La circulation motorisée se réfère à la quantité de trafic motorisé sur les axes. Il est communément reconnu que les itinéraires cyclables doivent emprunter, dans la mesure du possible, des axes avec un faible trafic et des vitesses modérées (axes situés au bas de la hiérarchie routière; desserte, chemins agricoles). Cependant, les itinéraires pour les déplacements quotidiens empruntent généralement des axes routiers afin de tendre vers la ligne de désir la plus directe. Il est dès lors recommandé d'y mettre en place des aménagements appropriés ou alors envisager un autre tracé.

5. L'homogénéité renvoie à la lisibilité de l'itinéraire et plus particulièrement au principe de guidage et de régime de circulation. Le réseaux devra ainsi définir une ligne graphique pour mettre en valeur l'ensemble du réseau cyclable.

6. Les endroits dangeureux s'apparentent aux tracés de bandes cyclables ou transitions trop étroites, des trottoirs mixtes trop étroits, des chaussées de largeurs insuffisantes et occassionant des dépassements dangereux. Citons également des changements de direction non sécurisés (carrefours) ou des obstacles inattendus (stationnement et ouverture de portières).

7. Le sentiment de sécurité s'apparente aux ambiances. Il s'agit principalement d'éviter les endroits sombres et étroits. La composante de l'éclairage est à prendre en compte et ce, particulièrement dans les passages inférieurs, les zones d'arrêt et de stationnement ou le long des bandes/pistes cyclables.

CONTINUITÉ

La dernière exigence pour la réalisation d'un réseau cyclable de qualité fait référence aux deux critères suivants :

8. Les détours et dénivellations doivent être au maximum évités. Les itinéraires doivent généralement emprunter le chemin le plus direct et éviter les éléments topographiques trop contraignants. La vallée des Ormonts mis à part, le relief de la commune a l'avantage de pouvoir assurer un réseau cyclable plat et agréable pour les utilisateurs.

9. La desserte des destinations importantes doit égalment être assurée. On entend par destination importante les établissements de formation, les lieux de travail, les équipements sportifs, les centres d'achats, les hôpitaux ou les lieux culturels.

2.2 LES USAGERS

Il est évident que tous les tracés du réseau cyclable ne pourront pas répondre de manière optimale à l'ensemble des critères définis précédemment. L'enjeu est ici de différencier les usagers et les itinéraires afin de faire correspondre les besoins en fonction de l'utilisation de tel ou tel tracé. Il ne s'agit pas d'abandonner certaines exigences mais de mettre l'accent sur le bon critère au bon endroit. Dans ce dessein, il est nécessaire de définir les trois types de cyclistes qui utilisent le réseau.

Les différents types de cyclistes se distinguent par leurs habitudes de la route, par leurs itinéraires ou encore par leur raison de déplacement.

L'on distigue trois types de cyclistes :

- **Le cycliste sportif** qui roule pour répondre à des besoins de performance. Sa pratique est régulière ce qui l'habitue au trafic dans lequel il s'intègre naturellement. Son itinéraire est clair et direct souvent intercommunal et est généralement peut dévié pour rejoindre des itinéraires alternatifs.

- **Le cycliste urbain** qui pratique le vélo pour ses déplacements quotidiens (travail, école, courses, ...). Son itinéraire rejoint les destinations importantes du réseau et tend à prendre les tracés les plus courts. Son utilisation régulière l'habitue au trafic et étant donné que ses déplacements sont souvent les mêmes, il connaît dans les détails les dangers et les particularités de son itinéraire.

- **Le cycliste de loisir** dont les déplacements relèvent du tourisme et de la promenade. L'attrait de l'itinéraire est primordial pour cet usager qui, pratiquant le vélo de manière plus sporadique, est plus vulnérable à la cohabitation vélo/voiture. Ses itinéraires convergent vers les lieux touristiques et les lieux attractifs (vignes, lac, ...).



2.3 LES AMÉNAGEMENTS

La réalisation du réseau cyclable se traduit à travers des aménagements physiques dont les types sont multiples : séparation physique de l'espace public, indication marquée au sol ou encore statut de circulation modifié.

Afin d'adapter les itinéraires en fonction des besoins développés précédemment, les aménagistes possèdent un large éventail de possibilité pour remplir les objectifs.

LES BANDES CYCLABLES

Elles marquent visuellement un espace réservé aux cyclistes sur la chaussée. Sur un itinéraire en milieu ubain où la vitesse est limitée à 50 km/h, les bandes cyclables sont nécessaires afin de répondre aux exigences fondamentales d'un itinéraire cyclable de qualité. Elles sont ainsi recommendées sur les tracés qui transitent par les grands axes routiers.
Leurs dimensions varient en fonction de la limite de vitesse du trafic mais aussi de la pente (il est préférable d'accorder une plus grande largeur aux itinéraires de sens montant). La largeur minimale d'une bande cyclable est cependant fixée à 1m20. En règle générale, un traitement spécifique au carrefour est nécessaire et renvoie au critère n°6 " endroits dangereux".
D'autres solutions de marquage sont possibles à l'exemple des voies de bus partagées avec les vélos ou chaussée à voie centrale banalisée en cas de domaine public trop restreint.

LES PISTES CYCLABLES ET MIXTES

Elles séparent physiquement des véhicules motorisés par un décrochement vertical. Ce principe d'aménagement est recommendé sur les itinéraires juxtaposés aux grands axes routiers empruntés notamment par les cyclistes les moins expérimentés. Cet aménagement nécessite un espace important qui ne peut parfois pas être trouvé dans quel cas une déviation est recommandé pour les cyclistes les moins expérimentés.

Les situations présentant une charge de trafic de mobilité douce faible peuvent accueillir une piste mixte qui permet de regrouper cyclistes et piétons sur le même espace (ex : piste mixte réalisée à la route d'Ollon).

LA MIXITÉ ET LE PARTAGE DE LA CHAUSSÉE

Dans les zones modérées (zone 30, zone de rencontre ou zone piétonne) le partage de la chaussée est recommandé. Certaines subtilités d'aménagements sont à considérer notamment en zone de rencontre et zone piétonne afin d'assurer la cohabitation entre vélos et piétons. De manière générale, le marquage de bandes cyclables n'est pas nécessaire. Le contresens cyclable est toutefois recommandé lorsque possible dans les sens uniques.

Toujours dans l'objectif d'innover et de créer un réseau complet, la Commune d'Aigle s'engage dans la réalisation de ***rues cyclables***. Le concept se résume à modifier les statuts des zones 30 afin d'y donner la priorité aux cyclistes qui partagent l'entier de la chaussée avec les véhicules motorisés. Cinq villes ont tenté l'expérience en Suisse en 2016 avec le soutien de l'OFROU suite à quoi le Conseil Fédéral a décidé en mai 2020 d'intégrer le principe dans la loi pour une mise en vigueur dès le 1 janvier 2021. Ce principe d'aménagement existe également dans divers pays européens notamment en Allemagne, aux Pays-Bas ou au Luxembourg.

LES VOIES VERTES

Ce principe d'aménagement consiste en un chemin continu, attrayant et sécurisé dédié uniquement à la mobilité douce. Ce type d'itinéraire est adapté tant pour les loisirs que pour les besoins utilitaires. A Aigle, le principe est de modifier les statuts des nombreuses voies agricoles afin d'inciter les cyclistes à les emprunter. Les transports motorisés "ayant droit" y sont également autorisés.
Cet aménagement a l'avantage d'être relativement peu coûteux et facile à mettre en place. Attirant les cyclistes les moins expérimentés, les endroits dangereux tels que les carrefours doivent cependant être sécurisés.

◀ Piste cyclable sur la route d'Ollon réalisée en 2013

2.4 LES RÉSEAUX CYCLABLES

RÉSEAU STRUCTURANT REGIONAL

Le réseau structurant regroupe des tracés traversant plusieurs communes. Ces itinéraires permettent de créer une structure sur laquelle le reste du réseau s'appuyera. Ces tracés sont destinés aux déplacements des cyclistes sportifs, quotidiens et selon les itinéraires aux loisirs (familles, débutants). Dès lors, ce réseau peu dense draine l'ensemble des utilisateurs et se doit de répondre au mieux aux besoins de chacun.

RÉSEAU COMMUNAL

Ce réseau est constitué principalement de tracés reliant la ville à la zone industrielle et le Rhône. Etant donné ses multiples détours, il est principalement utilisé pour le sport et les loisirs.

RESEAU INTERQUARTIER

Le réseau interquartier est le plus dense du territoire. Il a pour but la desserte à plus petite échelle. Ainsi, il permet de relier les points d'intérêts et les réseaux entre eux. Il est dans un premier temps utilisé pour les déplacements quotidiens et dans un deuxième temps pour les loisirs.

	Itinéraire	**Voirie**	**Statut routier**	**Trafic**	**Usagers**	**Exigences**	**Critères principaux**	**Aménagements**
Réseau Structurant	Lignes de désir régionales	Tout type dont les axes routiers principaux	Généralement 50 km/h	Intense	Tous	- Attrait - Sécurité - Continuité	- Avancement - Endroits dangereux - Détours et dénivellation	- Bandes cyclables - Pistes cyclables - Voies vertes
Réseau Communal	Liaisons Est-Ouest	Principalement les chemins agricoles	Généralement 80km/h	Faible	Loisir et sportif	- Attrait - Sécurité	- Environnement - Circulation motorisée - Homogénéité	- Voies vertes - Bandes cyclables
Réseau Interquartier	Axes de desserte	Rues secondaires du centre-ville	Zones 30 ou axes piétons	Modéré	Quotidien et loisirs	- Sécurité - Continuité	- Endroits dangereux - Détours et dénivellation - Desserte	- Rues cyclables - Axes MD

2.5 LA CARTE DE LA HIÉRARCHIE

La carte des réseaux de la page suivante identifie les éléments présentés précédemment et différencie les axes Nord-Sud (en noir) et les axes Est-Ouest (en blanc). Elle indique en outre les sites d'intérêts que le réseau cyclable doit relier.
Le réseau structurant (RS) est divisé en 3 axes NS et 3 axes EO posant ainsi un squelette sur lequel viennent se greffer les axes du réseau communal (RC) qui quadrille plus finement le territoire. Finalement le réseau interquartier n'est représenté ici que par ses axes principaux (point-tillié) mais l'ensemble des tracés en zone 30 du centre-ville en fait partie.

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU

RSN03
RSN02
RSN01
Hors limite communale
RSE03
RCE80
RCE50
RCE60
RCN40
RCN20
RCE40
RCE70
RCN60
RCN50
RCN10
RSE02
RCE30
RSE02
RSE02
RCN40
RCN30
RCE20
RCN70
ILLARSAZ
RCN10
RCE10
RCE20
RCN50
RCN30
RSE01
Vers le Valais
(voir p. 34)
RSN02
RSN01

2.6 LE RÉSEAU CYCLABLE AIGLON

Le réseau projeté offre un aménagement adapté à chaque type d'axe. Le réseau est enfin continu, complété et sécurisé. Il propose une grande variété d'itinéraires répondant ainsi aux besoins d'une multitude d'utilisateurs.

La petite échelle de la ville couplée à un nouveau réseau cyclable performant offre une réelle alternative au transport individuel motorisé (TIM).

Légende

- Réseau structurant
- Réseau communal
- Réseau interquartier
- Bande cyclable à améliorer/créer/existante
- Piste cyclable à créer/existante
- Voie verte à créer/existante
- Rue cyclable à créer
- Axe de MD à créer/existant
- Chemin à priorité piétonne
- Nouvelle zone MD
- Aménagement cyclable à définir
- Axe à dominante routière
- Autoroute
- Voies CFF
- Carrefour à feu existant
- Giratoire existant
- Limite communale
- Franchissement existant
- Franchissement à créer
- Générateur de trafic
- Carrefour à réguler
- Stationnement vélo à créer
- Nouveau franchissement vertical

LE RÉSEAU CYCLABLE AIGLON

Villeneuve

Villeneuve

Yvorne

Yvorne

ILLARSAZ

500

250

0

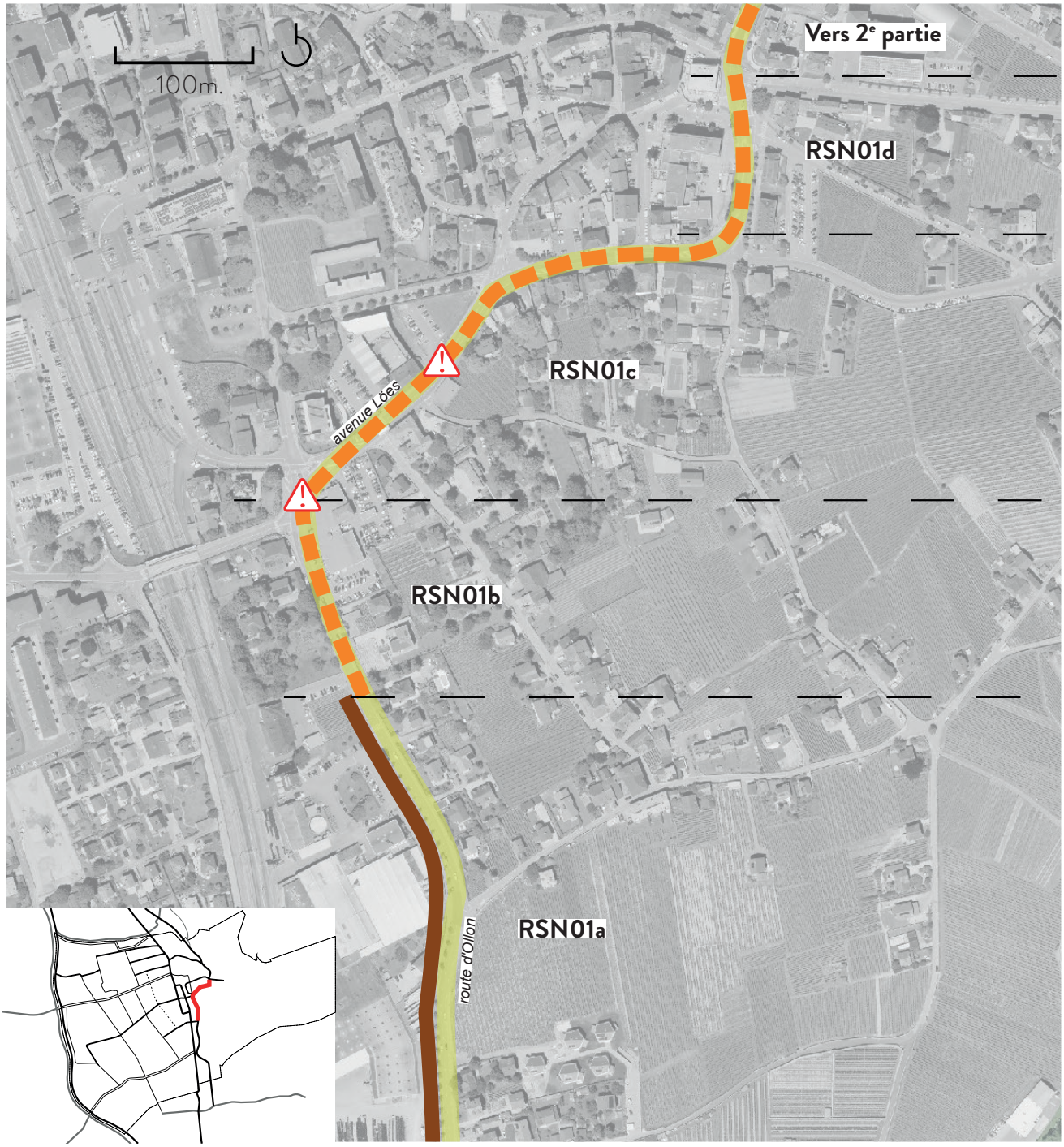
3. FICHES DES MESURES

COMMUNE D'AIGLE

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

RSN01 - 1ÈRE PARTIE

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RSN01a	Commune d'Ollon / Fin de la piste cyclable	1600	80/50	13 - 16	-
RSN01b	Fin piste cyclable / Place Frédéric Rouge	150	50	11.70	-
RSN01c	Place Frédéric Rouge / Carrefour Chevron-Chamossaire	380	50	13.90 - 15.50	-
RSN01d	Carrefour Chevron-Chamossaire / Carrefour Gare-Ormonts	130	50	18-20	PA3 - 7.2

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RSN01a	Non	• Piste mixte	• Mettre à jour la signalisation selon la signalétique choisie pour le réseau
RSN01b	Oui	• Piste mixte sécurisée à double sens • Bande cyclable en direction d'Aigle	• Créer une bande cyclable en direction de Ollon (si pas possible, étudier voie centrale banalisée) • Entretenir le marquage
RSN01c	Oui	• Pas d'aménagement	• Sécurisation des carrefours • Requalification du tronçon avec bandes cyclabes une fois le train déplacé • Dans l'intervalle, diriger les cyclistes dans le réseau interquartier • Création d'un trottoir continu à l'entrée de la rue du Midi et redimensionner le carrefour
RSN01d	Oui	• Pas d'aménagement	• Création de bandes cyclables ou partage voie bus

CONTRAINTES ET DIFFICULTÉS PRINCIPALES

Tronçon(s) concerné(s)	Contrainte / Difficulté	Mesures/actions complémentaires
RC02a/RSN01b/ RSN01c	Carrefour Frédéric Rouge	• Intégrer les cyclistes dans la transformation du carrefour
RSN01c	Présence du train sur l'Avenue Löes	• Diriger les cyclistes sur le réseau interquartier en attendant le déplacement du train

MISE EN OEUVRE

Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarque
RSN01a	Comme	Non	Très facile	2	-
RSN01b	Commune	Non	Facile	2	-
RSN01c	Commune	Non	Difficile	-	En attente du déplacement du train
RSN01d	Commune	Non	Difficile	2	Projet à développer en concordance avec le SDEP

DÉTAIL DE LA MESURE AGGLO

N°	Nom	Objectif	Montant inscrit
7.2 (PA3)	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers et notamment les usagers de mobilité douce. Améliorer la qualité de l'espace public.	CHF 11'000'000

RSN01 - 2E PARTIE

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RSN01e	Rue du Collège	105	50	6.5	PA3 - 7.2
RSN01f	Giratoire des Glariers - Pont sur la Grande Eau	240	50	14.5	PA3 - 1.2
RSN01g	Pont sur la Grande Eau - Commune d'Yvorne	530	50 / 60	9.5 - 13.5	PA3 - 1.2

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RSN01e	Non	• Trottoir large	• Opportunité d'autoriser le vélo sur trottoir à vérifier et le cas échéant mettre en place signalisation
RSN01f	Oui	• Pas d'aménagement	• Créer des bandes cyclables dans les deux sens si possibilité d'agrandir le DP • Supprimer un trottoir
RSN01g	Oui	• Pas d'aménagement sur la Commune d'Aigle • Bandes cyclables du côté d'Yvorne	• Raccorder le réseau aigle à celui d'Yvorne • Sécuriser le tronçon par des bandes cyclables ou autre marquage de type voie centrale banalisée

CONTRAINTES ET DIFFICULTÉS PRINCIPALES

Tronçon(s) concerné(s)	Contrainte / Difficulté	Mesures/actions complémentaires
RSN01f/ RSN01g	Gabarit du pont de la Grande Eau	• Sécuriser le passage des cyclistes

MISE EN OEUVRE

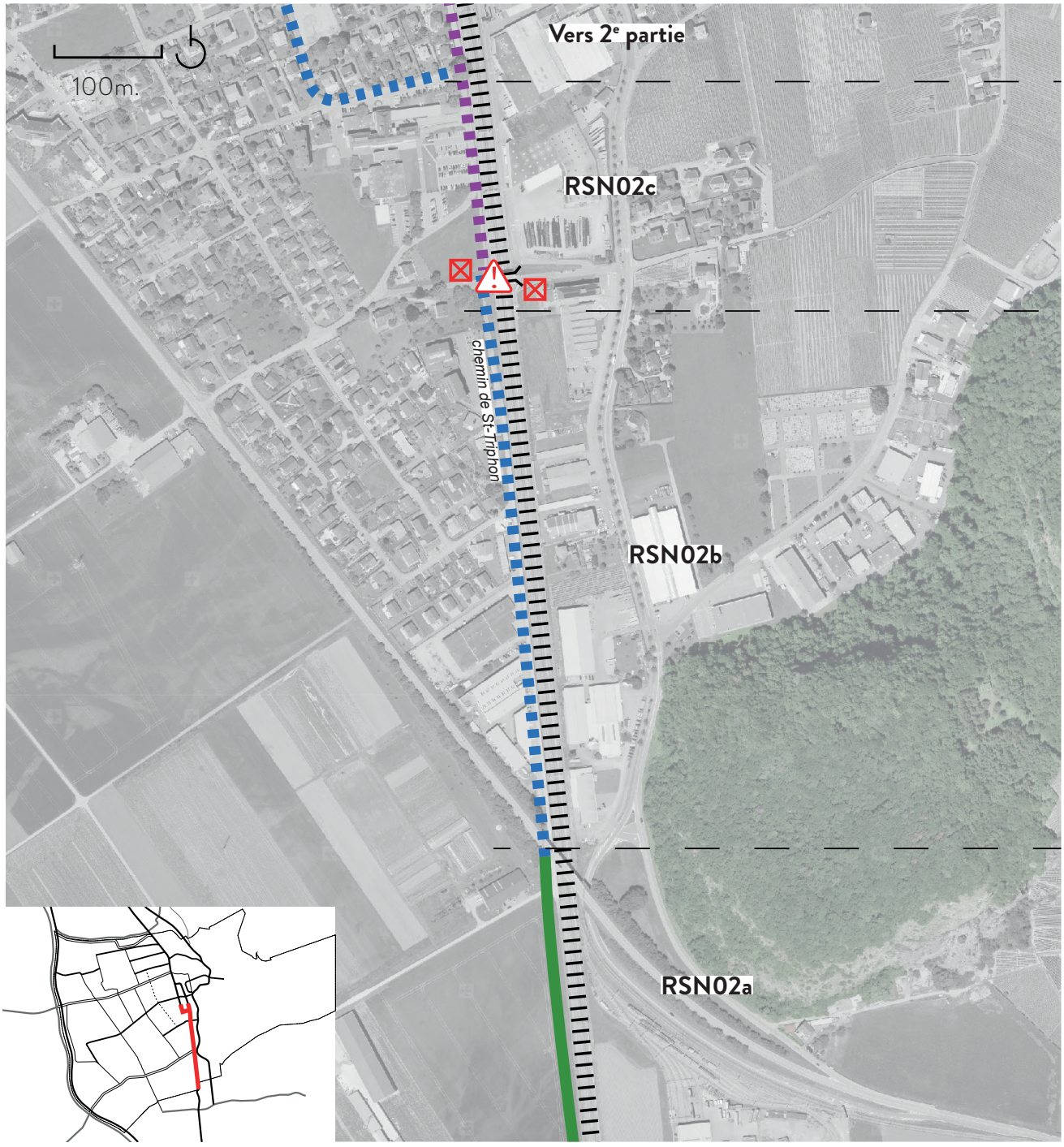
Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RSN01e	Commune	Non	Facile	2	-
RSN01f	Commune	Non	Moyenne	2	-
RSN01g	Commune/ Canton	Non	Moyenne	2	Gabarit étroit

DÉTAIL DE LA MESURE AGGLO

N°	Nom	Objectif	Montant
1.2 (PA3)	Requalification de la Route de Lausanne à Aigle	Créer un axe d'entrée de ville structurant, accueillant, sûr et confortable pour tous les usagers. Améliorer la sécurité des cyclistes. Maîtriser les vitesses de circulation liées au trafic. Faciliter la progression des bus régionaux.	CHF 2'350'000
7.2 (PA3)	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers et notamment les usagers de mobilité douce. Améliorer la qualité de l'espace public.	CHF 11'000'000

RSN02 - 1ÈRE PARTIE

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RSN02a	Commune d'Ollon - Chemin des Prés de Mars	640	80	4.5	-
RSN02b	Chemin des Prés de Mars - Chemin de la Valerette	560	50	6	-
RSN02c	Chemin de la Valerette - Chemin du Grand Chêne	190	30	6	PA3 - 5.4

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RSN02a	Non	• Chemin agricole	• Officialiser le chemin en voie verte • Suivre les recommandations de la fiche sur les voies vertes
RSN02b	Oui	• Pas d'aménagement	• Modifier le statut de l'axe en zone 30 • Suivre les principes de la fiche sur les rues cyclables
RSN02c	Oui	• Pas d'aménagement	• Créer un nouvel axe relié aux espaces extérieurs du gymnase • Améliorer les franchissements verticaux

CONTRAINTES ET DIFFICULTÉS PRINCIPALES

Tronçon(s) concerné(s)	Contrainte / Difficulté	Mesures/actions complémentaires
RSN02c	Contrainte topographique	• Création d'ascenseurs ou passerelles

MISE EN OEUVRE

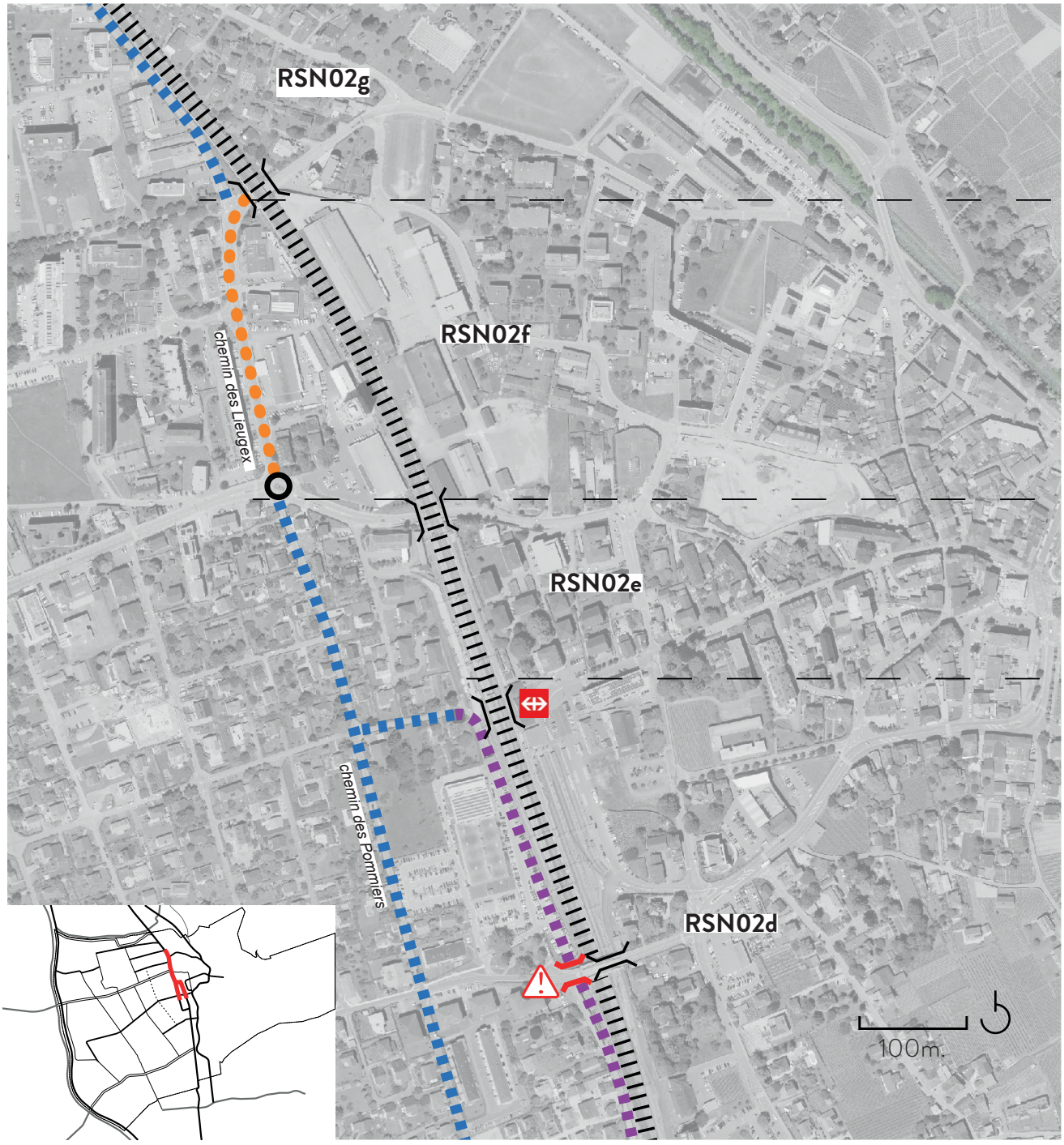
Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RSN02a	Commune	Non	Facile	2	-
RSN02b	Commune	Non	Facile	2	-
RSN02c	Commune / Canton	Non	Difficile	1	-

DÉTAIL DE LA MESURE AGGLO

N°	Nom	Objectif	Montant
PA3 - 5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	Améliorer les traversées des voies CFF pour la mobilité douce et les personnes à mobilité réduite. Améliorer le réseau de mobilité douce pour l'accès au futur gymnase.	CHF 5'700'000

RSN02 - 2E PARTIE

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RSN02d	Chemin du Grand Chêne - Gare	490	30	5.5	PA2 - MD6
RSN02e	Gare - Route d'Evian	380	30	6	-
RSN02f	Route d'Evian - Passage sous-voies Pré-Yonnet	270	50	12.5	-
RSN02g	Passage sous-voies Pré-Yonnet - Grande Eau	590	30	4.5-8	-

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RSN02d	Oui	• Pas d'aménagement	• Créer un axe MD pour assurer une liaison Gare-Gymnase sécurisée • Créer un nouveau passage sous-voie sous le Chemin du Châtelard
RSN02e	Non	• Pas d'aménagement	• Suivre les principes développés dans la fiche des rues cyclables
RSN02f	Oui	• Bandes cyclables dans les deux sens • Coupure à cause de places de stationnement	• Supprimer les places de stationnement pour assurer une continuité des aménagements
RSN02g	Non	• Pas d'aménagement	• Suivre les principes développés dans la fiche des rues cyclables

CONTRAINTES ET DIFFICULTÉS PRINCIPALES

Tronçon(s) concerné(s)	Contrainte / Difficulté	Mesures/actions complémentaires
RSN02d	Chemin du Châtelard	• Créer un nouveau passage sous le chemin du Châtelard en amont de l'ouverture du futur gymnase

MISE EN OEUVRE

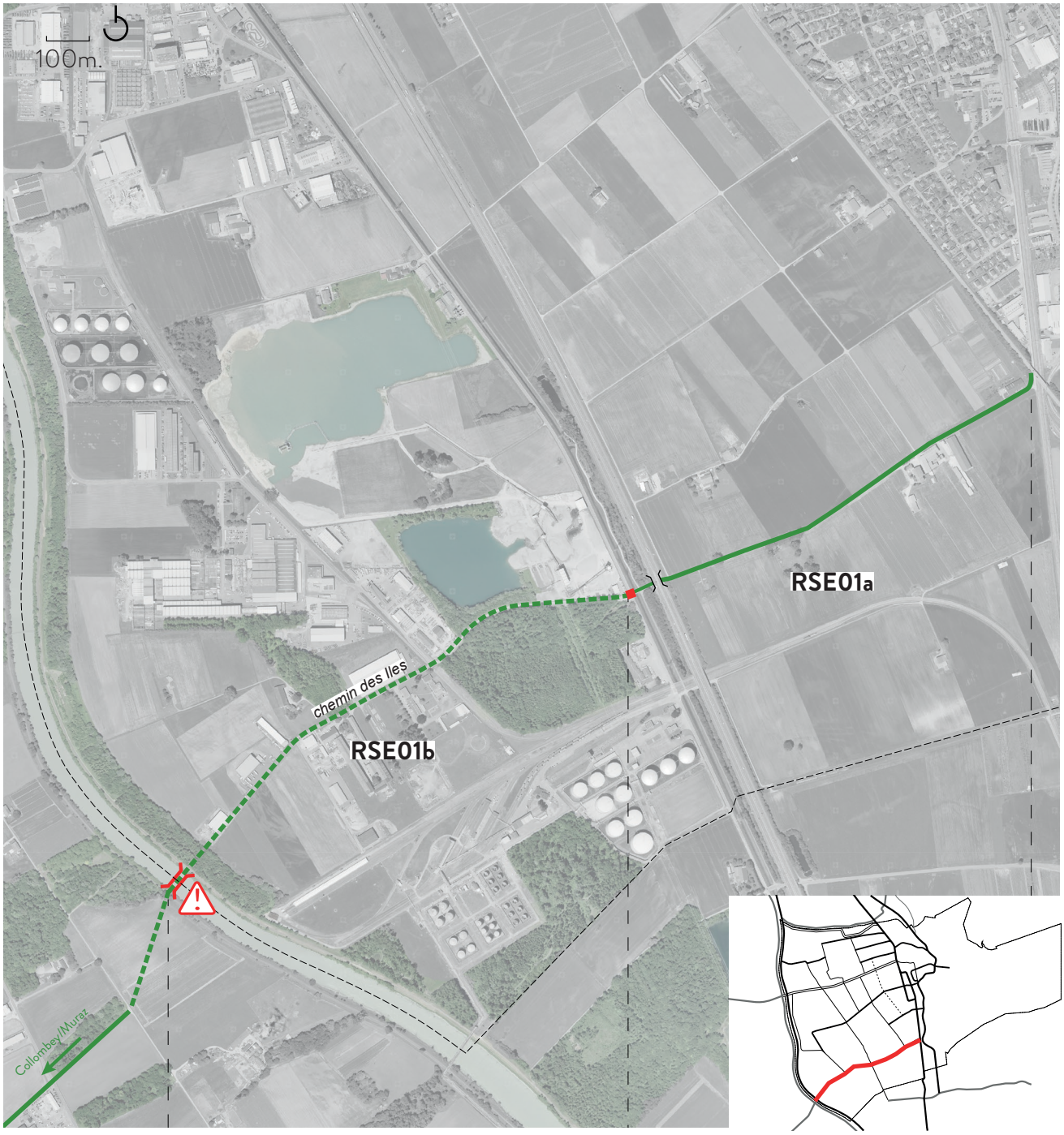
Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RSN02d	Commune - CFF	Non	Difficile	1	-
RSN02e	Commune	Non	Facile	2	-
RSN02f	Commune	Non	Facile	2	-
RSN02g	Commune	Non	Facile	2	-

DÉTAIL DE LA MESURE AGGLO

N°	Nom	Objectif	Montant
PA2 - MD6	Nouveau passage de MD sous le chemin du Châtelard à Aigle	Améliorer l'attravtivité des réseaux de mobilité douce dans la commune en réduisant la longueur des itinéraires	CHF 850'000

RSE01

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RSE01a	Chemin de St-Triphon - Route Industrielle	1070	80	6	-
RSE01b	Route Industrielle - Rhône	1300	50	8.5	PA3 - 2.2

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RSE01a	Non	• Pas d'aménagement	• Appliquer les principes développés dans la fiche des voies vertes. • Assurer une traversée sécurisée de la route Industrielle
RSE01b	Oui	• Pas d'aménagement	• Créer un nouveau tracé en voie verte ou aménagement en piste cyclable jusqu'au Rhône • Prolonger l'itinéraire vers le Valais par la création d'une passerelle sur le Rhône

CONTRAINTES ET DIFFICULTÉS PRINCIPALES

Tronçon(s) concerné(s)	Contrainte / Difficulté	Mesures/actions complémentaires
RSE01b	Traversée du Rhône	• Créer une nouvelle passerelle MD ou/et TP sur le Rhône dans le but de relier les réseaux valaisans et vaudois

MISE EN OEUVRE

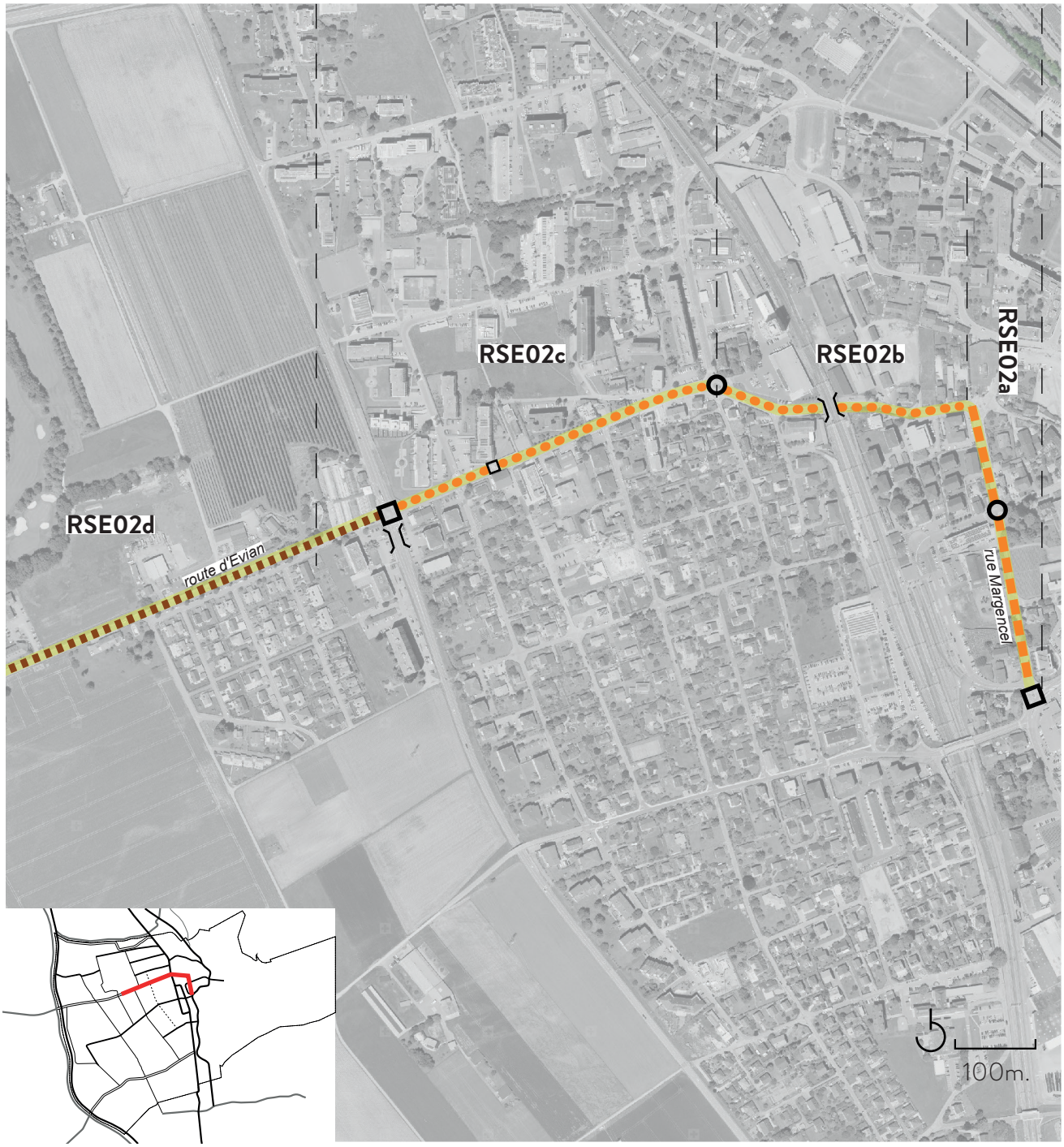
Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RSE01a	Commune	Non	Facile	2	-
RSE01b	Commune - Canton	Non	Moyenne	3	Difficile si agrandissement du DP nécessaire

DÉTAIL DE LA MESURE AGGLO

N°	Nom	Objectif	Montant
PA3 - 2.2	Création d'un franchissement multimodal entre les zones d'activités d'Aigle et de Collombey-Muraz	Favoriser le report modal en améliorant la desserte de la zone d'activités d'Aigle en transports publics et proposer un franchissement supplémentaire du Rhône afin de densifier le réseau de mobilité douce. Assurer pour les zones d'activité d'Aigle et de Collombey, une accessibilité routière satisfaisanet et préservant les zones urbanisées, en particulier pour le trafic loud.	CHF 7'000'000

RSE02 (1ÈRE PARTIE)

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RSE02a	Carrefour Frédéric Rouge - Carrefour Molage/Rhône	360	50	10-13.70	-
RSE02b	Carrefour Molage/Rhône - Giratoire des Lieugex	310	50	8-14	PA3 - 5.4
RSE02c	Giratoire des Lieugex - Chemin des Ormeaux	550	50	13.5	MD6 - PA2 & 1.4 - PA3
RSE02d	Chemin des Ormeaux - Chemin de la Mêlée	540	60	8.7	MD6 - PA2

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RSE02a	Oui	• Pas d'aménagement	• Créer des bandes cyclables • Végétaliser le tronçon • Créer un trottoir continu à l'av. des Marroniers
RSE02b	Oui	• Bandes cyclables existantes dans les deux sens	• Redimensionner le carrefour avec la rue du Molage • Elargir le passage sous-voie
RSE02c	Oui	• Bandes cyclables dans les deux sens • Pas d'intégration dans les carrefours	• Requalifier l'axe • Assurer une bande cyclable dans le sens montant • Intégrer les cyclistes dans tous les carrefours • Améliorer les itinéraires piétons
RSE02d	Oui	• Bandes cylables dans les deux sens	• Définir si la voie centrale banalisée peut encore fonctionner et repenser le marquage si possible • Piste mixte à étudier

MISE EN OEUVRE

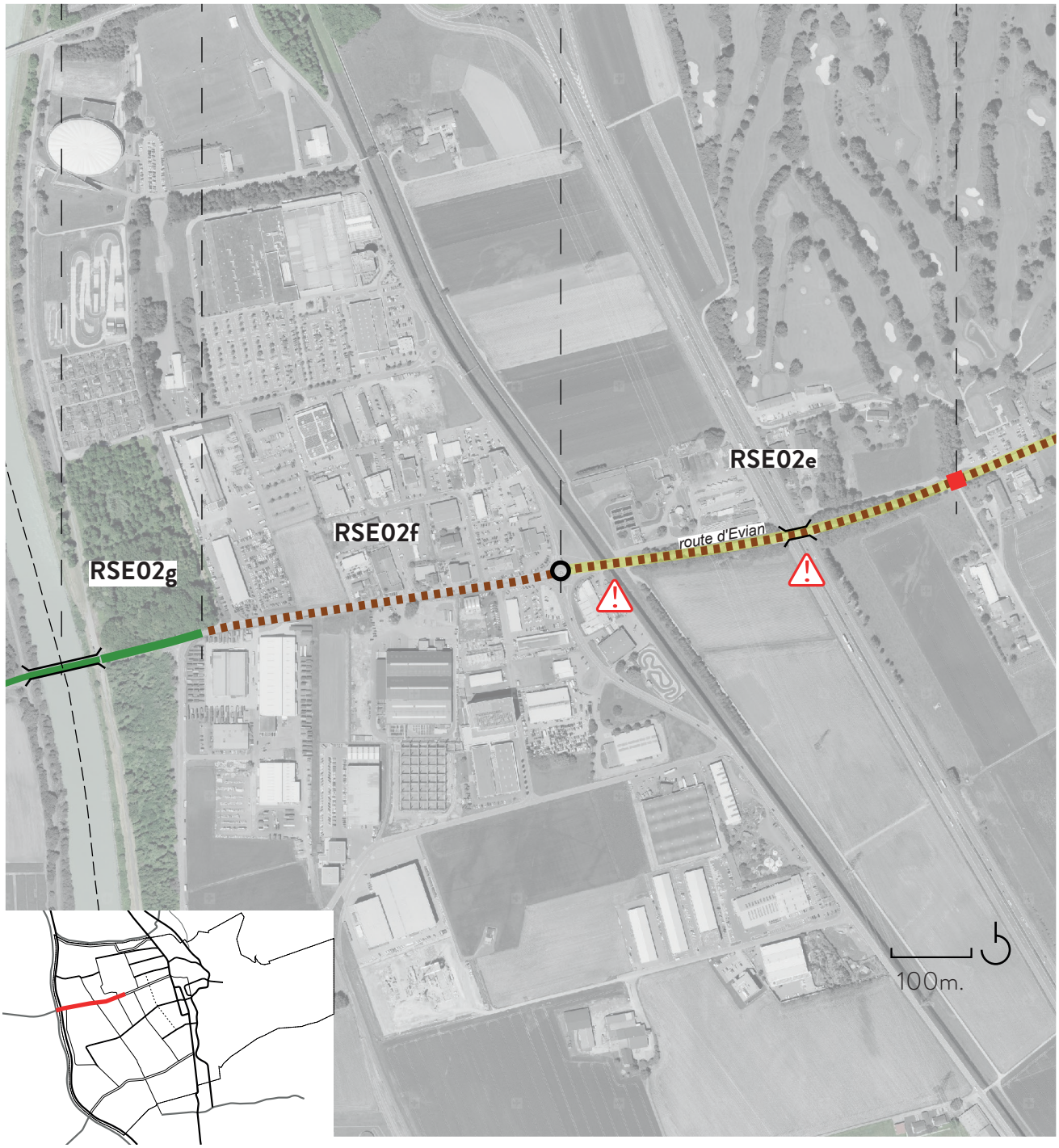
Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RSE02a	Commune - Privé	Oui	Difficile	1	Expropriation d'une partie de la parcelle 57 pour le projet optimal
RSE02b	Commune - CFF	Oui	Difficile	2	-
RSE02c	Commune	Non	Difficile	2	-
RSE02d	Commune	Non	Difficile	2	-

DÉTAIL DE LA MESURE AGGLO

N°	Nom	Objectif	Montant
MD6 (PA2)	Aigle-Rives du Rhône par la route d'Evian	Rendre sûre et attractive la liaison mobilité douce entre la ville, les zones d'activités et l'itinéraire national cyclable le lond du Rhône	CHF 1'870'000
PA3 - 5.4	Régulation du trafic en entrée de ville	Créer des axes d'entrée en ville structurants, accueillants, sûrs et confortables pour tous les usagers. Faciliter la circulation des bus notamment aux heures de pointes (...). Garantir une bonne desserte en transports publics du centre-ville d'Aigle. Améliorer la sécurités des cyclistes.	CHF 1'400'000
PA3 - 5.4	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	Améliorer les traversées des voies CFF pour la mobilité douce et les personnes à mobilité réduite. Améliorer le réseau de mobilité douce pour l'accès au futur gymnase.	CHF 5'700'000

RSE02 (2E PARTIE)

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RSE02e	Chemin de la Mêlée - Route Industrielle	511	60	11.17	MD6 - PA2
RSE02f	Route Industrielle - Route des Marais	480	50	10-11.5	MD6 - PA2
RSE02g	Route des Marais - Rhône	100	-	-	MD6 - PA2

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RSE02e	Oui	• Bandes cyclables dans les deux sens (pas aux normes)	• Définir si la voie centrale banalisée peut encore fonctionner et repenser le marquage si possible ou étudier la piste mixte • Créer une traversée piétonne régulée au niveau du Chemin de la Mêlée
RSE02f	Oui	• Bandes cylables dans les deux sens	• Définir si la voie centrale banalisée peut encore fonctionner et repenser le marquage si possible ou étudier la piste mixte
RSE02g	Oui	• Pas d'aménagement	• Créer une aire de stationnement vélo et détente au bord de l'itinéraire du Rhône

CONTRAINTES ET DIFFICULTÉS PRINCIPALES

Tronçon(s) concerné(s)	Contrainte / Difficulté	Mesures/actions complémentaires
RSE02e	Passage de l'autoroute et du Grand Canal	• Etudier les possibilités d'intégration des cyclistes sur les ponts (élargissement ou réorganisation)

MISE EN OEUVRE

Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RSE02e	Commune	Non	Difficile	2	-
RSE02f	Commune	Non	Facile	2	-
RSE02g	Commune	Non	Facile	4	-

DÉTAIL DE LA MESURE AGGLO

N°	Nom	Objectif	Montant
MD6 (PA2)	Aigle-Rives du Rhône par la route d'Evian	Rendre sûre et attractive la liaison mobilité douce entre la ville, les zones d'activités et l'itinéraire national cyclable le lond du Rhône	CHF 1'870'000
1.4 (PA3)	Régulation du trafic en entrée de ville	Créer des axes d'entrée en ville structurants, accueillants, sûrs et confortables pour tous les usagers. Faciliter la circulation des bus notamment aux heures de pointes afin de garantir un bon niveau de service aux usagers et de concurrencer les véhicules individuels motorisés. Garantir une bonne desserte en transports publics du centre-ville d'Aigle. Améliorer la sécurités des cyclistes.	CHF 1'400'000

RCN10

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RCN10	Chemin de la Valerette - Chemin de Pré d'Emoz	1260	80	14-17	PA3 - 1.4

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RCN10	Oui	• Pas d'aménagement	• Limiter vitesse légale à 50 km/h • Créer des bandes cyclables dans les deux sens du Chemin de la Valerette au Chemin de Pré d'Emoz • Améliorer la perméabilité entre la ville et la zone agricole en transformant la route en boulevard urbain

MISE EN OEUVRE

Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RCN10	Commune - Canton	Non	Moyenne	4	Tracé identifié dont la justification est encore à clarifier. Sa perméabilité est la priorité

DÉTAIL DE LA MESURE AGGLO

N°	Nom	Objectif	Montant
PA3 - 1.4	Régulation du trafic en entrées de ville à Aigle	Créer des axes d'entrée en ville structurants, accueillants et confortables pour tous les usagers. Faciliter la circulation des bus notamment aux heures de pointe afin de garantir un bon niveau de serice aux usagers et de concurrencer les véhicules individuels motorisés. Garantir une bonne desserte en transports publics du centre-ville d'Aigle. Améliorer la sécurité des cyclistes	CHF 1'400'000

RCN40

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RCN40	Chemin du Châtelard - Chemin du Golf	1700	80	4	-

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

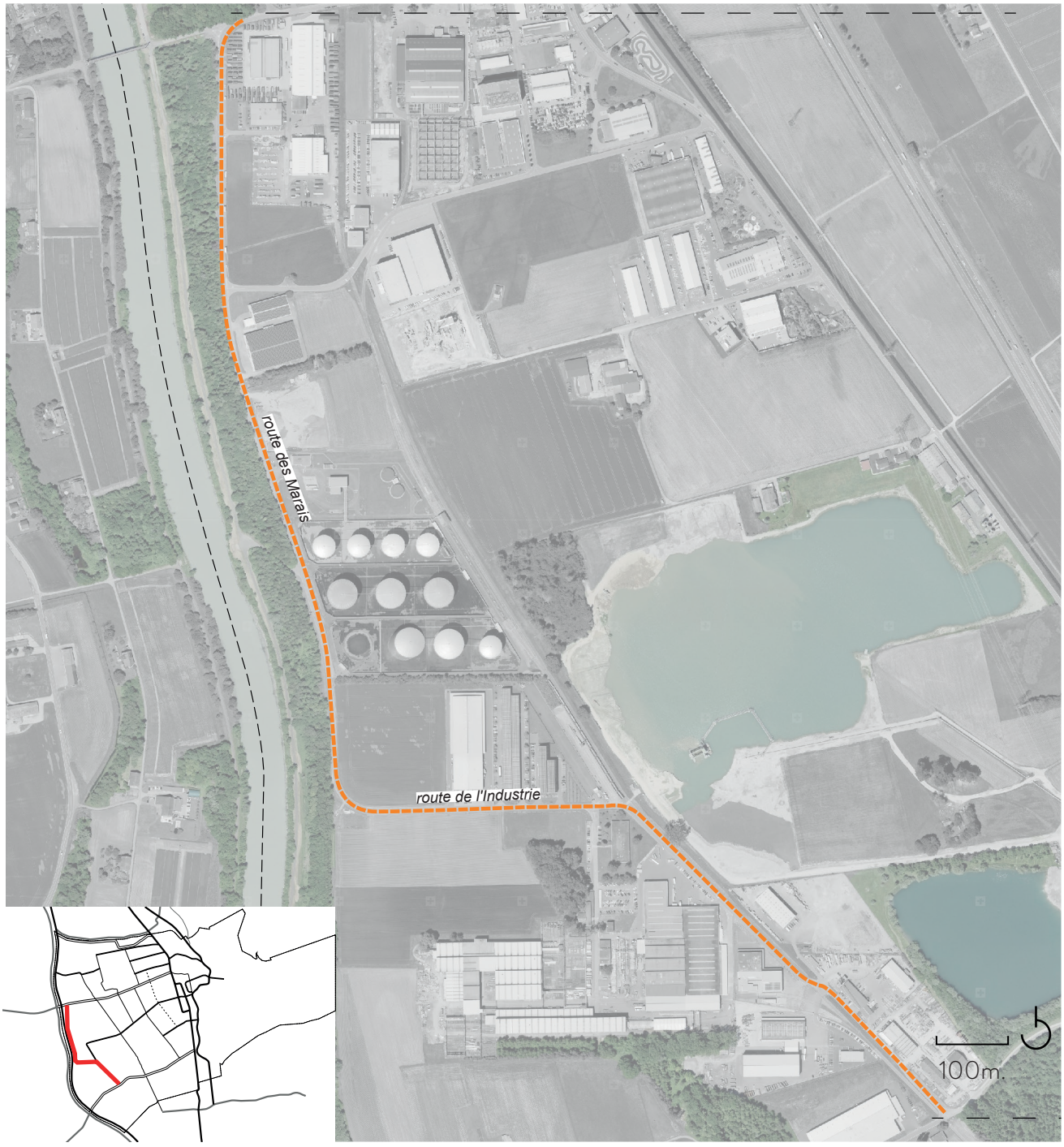
Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RCN40	Non	• Pas d'aménagement	• Appliquer les principes développés dans la fiche des voies vertes • Créer un nouveau carrefour régulé à la jonction avec la route d'Evian

MISE EN OEUVRE

Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RCN40	Commune	Non	Facile	2	

RCN80

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RCN80	Route d'Evian - Chemin des Îles	2100	50	12-12.5	-

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

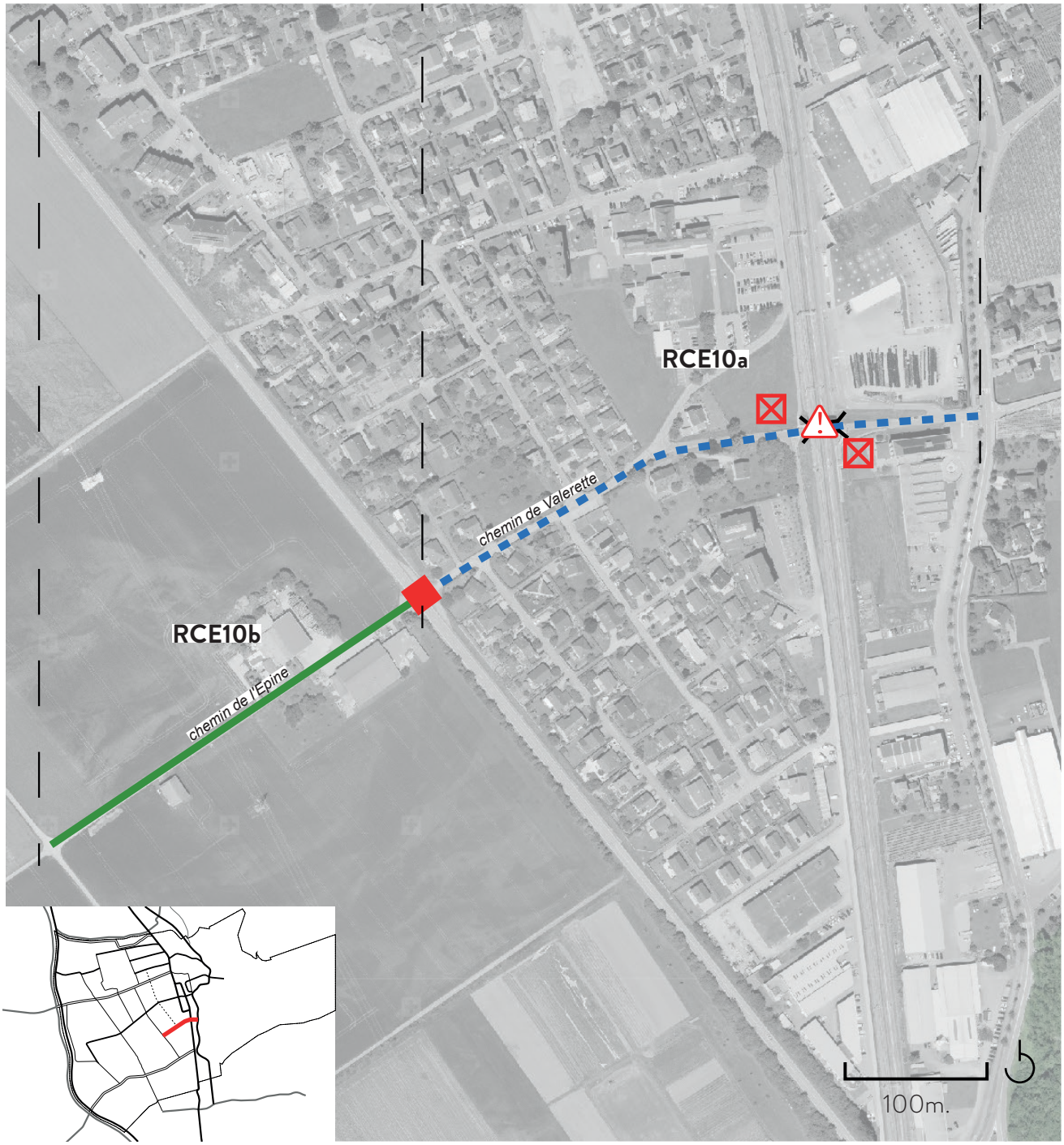
Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RCN80	Non	• Pas d'aménagements	• Créer des bandes cyclables sur l'ensemble du tracé ou voie centrale banalisée

MISE EN OEUVRE

Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RCN80	Commune	Non	Facile	3	-

RCE10

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RCE10a	Route d'Ollon - Route de Transit	415	30	6	-
RCE10b	Route de Transit - Chemin de la Plaine	320	80	4	-

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RCE10a	Non	• Pas d'aménagement	• Suivre les principes développés dans la fiches des rues cyclables • Améliorer les franchissments verticaux autour des voies CFF (voir RSN02)
RCE10b	Non	• Pas d'aménagement	• Suivre les principes développés dans les fiches des voies vertes • Créer une nouvelle traversée sécurisée

CONTRAINTES ET DIFFICULTÉS PRINCIPALES

Tronçon(s) concerné(s)	Contrainte / Difficulté	Mesures/actions complémentaires
RCE10a/ RSN02c	Contrainte topographique	• Création d'ascenseurs ou de passerelles

MISE EN OEUVRE

Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RCE10a	Commune	Non	Difficile	1	-
RCE10b	Commune	Non	Moyenne	2	-

RCE20

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RCE20a	Carrefour Frédéric Rouge - Route de Transit	650	50	7	-
RCE20b	Route de Transit - Autoroute	940	80	5.3	-
RCE20c	Autoroute - Zone industrielle	A définir	-	0	-

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RCE20a	Oui	• Pas d'aménagement	• Intégrer le tronçon aux zones 30 • Suivre les principes développés dans la fiche des rues cyclables
RCE20b	Oui	• Pas d'aménagement	• Suivre les principes développés dans la fiche des voies vertes
RCE20c	Oui	• Pas d'aménagement	• Créer un nouveau franchissement mobilité douce de l'autoroute • Suivre les principes développés dans la fiche des voies vertes • Créer un nouveau tracé pour rejoindre le RCN70

CONTRAINTES ET DIFFICULTÉS PRINCIPALES

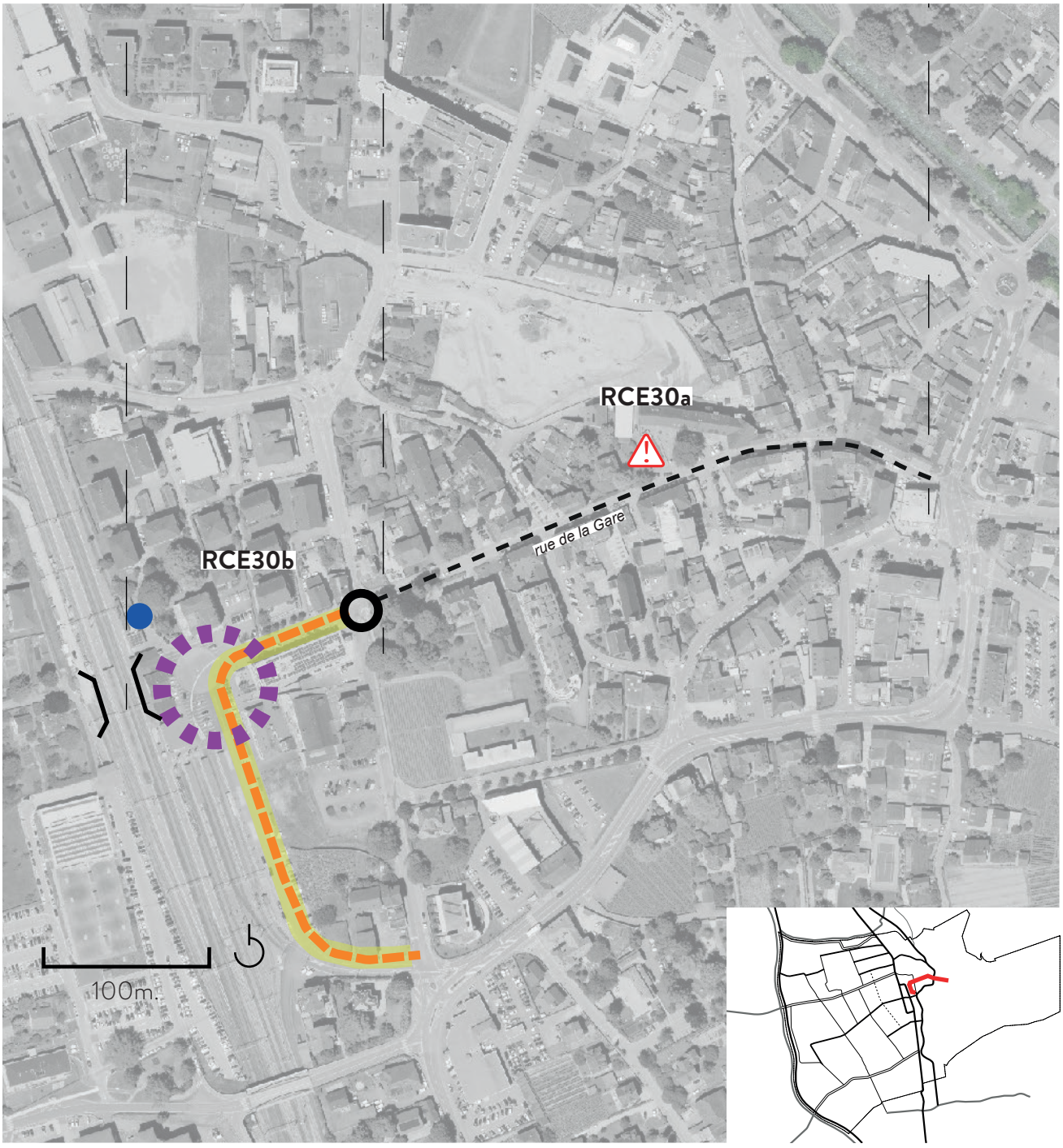
Tronçon(s) concerné(s)	Contrainte / Difficulté	Mesures/actions complémentaires
RCE20c	Franchissement de l'autoroute	• Création d'un nouveau franchissement

MISE EN OEUVRE

Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RCE20a	Commune	Non	Facile	1	-
RCE20b	Commune	Non	Facile	2	-
RCE20c	Commune (DP+parcelle)	Non	Difficile	4	-

RCE30

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RCE30a	Avenue Chevron - Rue Margencel	375	50	8.5-9.5	PA3 - 7.2
RCE30b	Place de la Gare	340	50	-	PA2 - TP4

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RCE30a	Oui	• Pas d'aménagement	• Installer des systèmes anti-chutes sur les rails • Clarifier la situation une fois le train déplacé
RCE30b	Oui	• Pas d'aménagement	• Séparer les transports motorisés et les non motorisés • Créer une place à dominante piétonne • Construire un nouveau stationnement vélo sécurisé • Ajouter de la signalétique pour diriger les cyclistes vers le Chemin de Pré Russin pour la sortie de la place

CONTRAINTES ET DIFFICULTÉS PRINCIPALES

Tronçon(s) concerné(s)	Contrainte / Difficulté	Mesures/actions complémentaires
RCE30a	Présence du train	• En attente du projet de déplacement du train

MISE EN OEUVRE

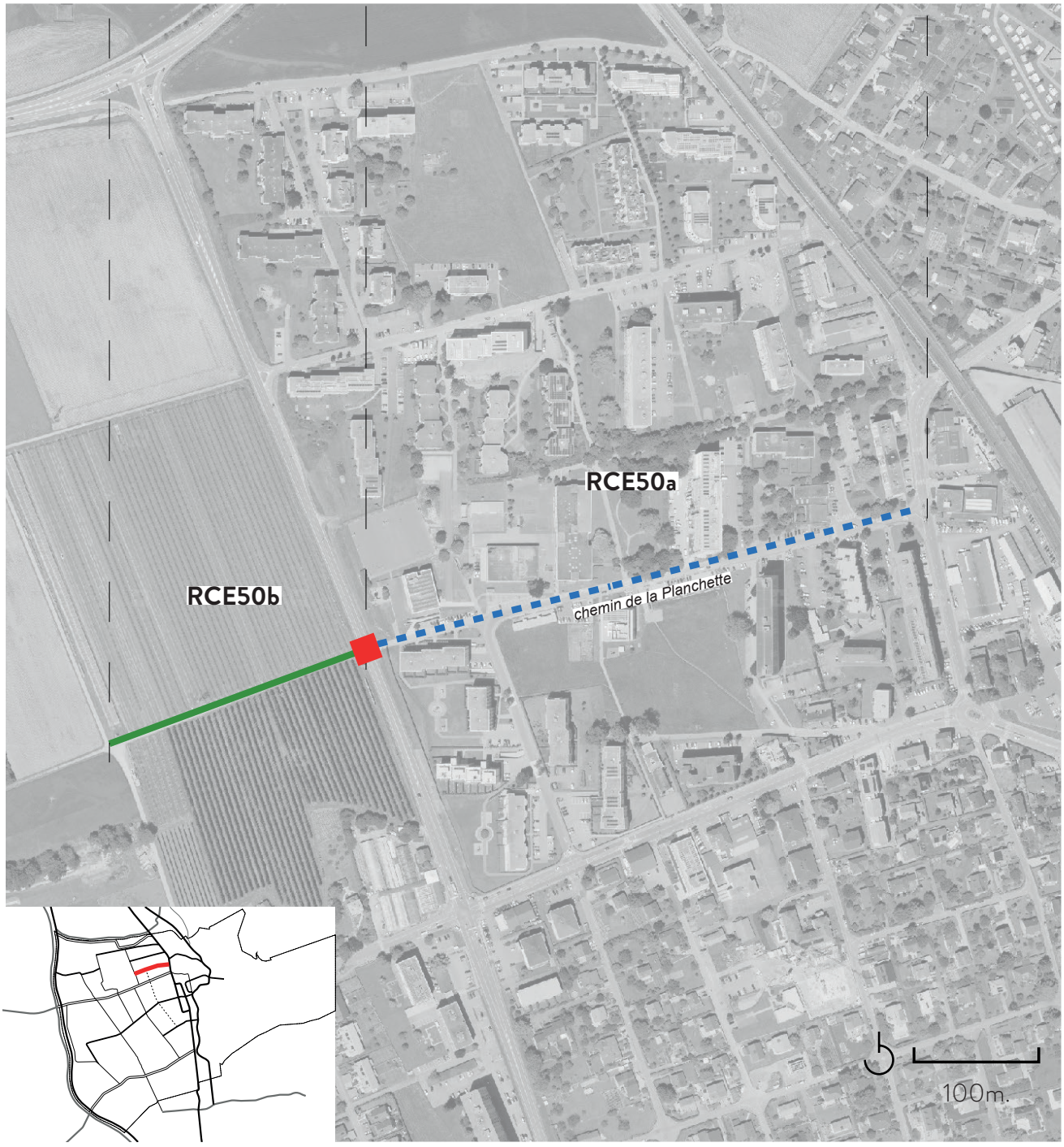
Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RCE30a	Commune	Non	-	-	En attente
RCE30b	Commune	Oui	Moyen	1	Pas d'expropriation nécessaire, projet en cours d'élaboration en concert avec TPC et CFF

DÉTAIL DE LA MESURE AGGLO

N°	Nom	Objectif	Montant
7.2 (PA3)	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers et notamment les usagers de mobilité douce. Améliorer la qualité de l'espace public.	CHF 11'000'000
TP4 (PA2)	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle	Améliorer le rôle de l'interface de la gare entr eles lignes de transports publics d'agglomération (routières et ferroviaires) et le réseau national CFF. Fa	CHF 950'000

RCE50

DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE



Tronçon	Délimitation	Longueur (m)	Vitesse légale	Gabarit moy. (m)	Mesure d'agglo.
RCE50a	Chemin des Lieugex - Route de Transit	450	30	7.7	-
RCE50b	Route de Transit - Chemin du Charbonney	230	80	4	-

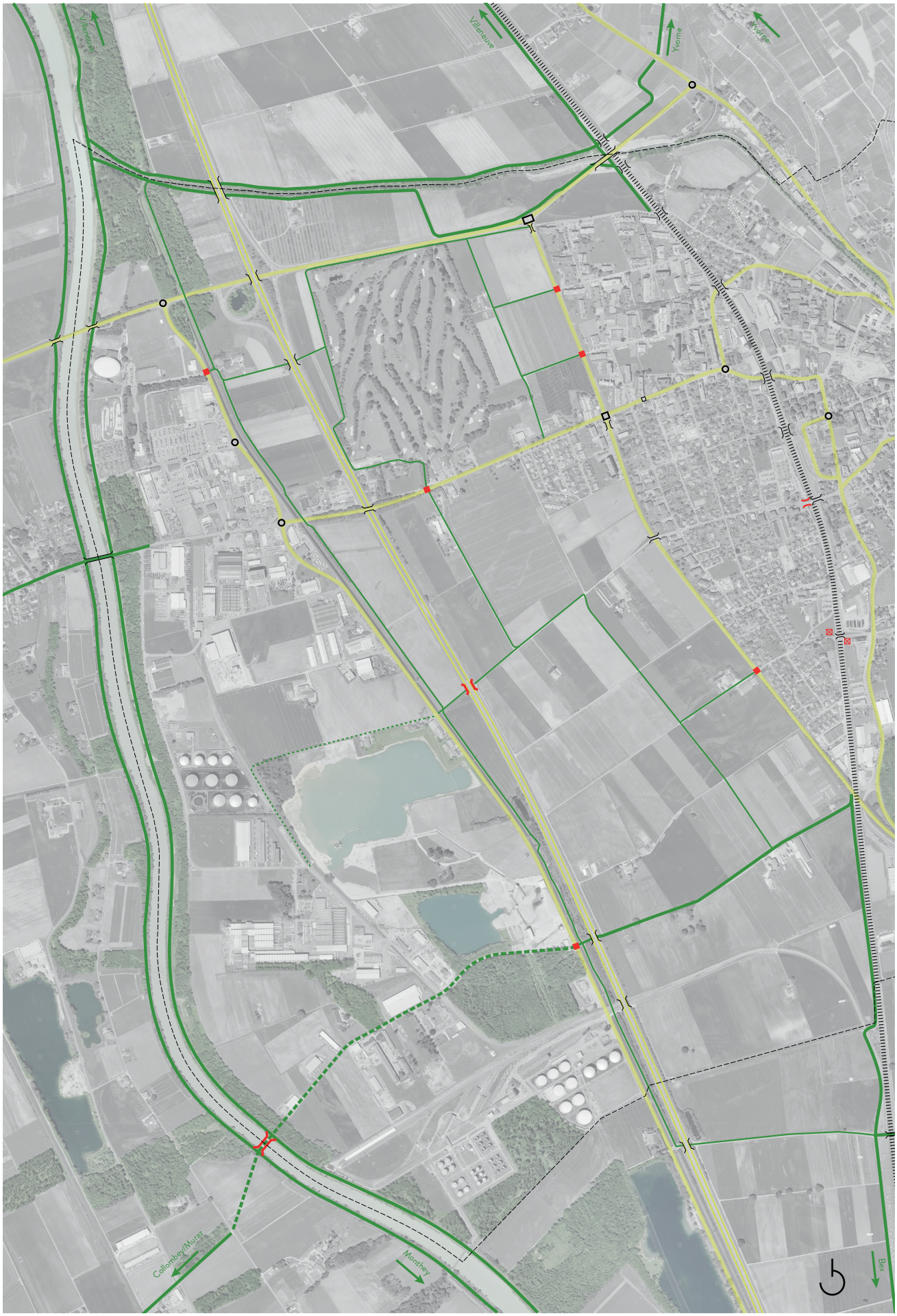
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Tronçon	Besoin d'aménagements	Situation actuelle	Actions et principes d'aménagement à prévoir
RCE50a	Non	• Pas d'aménagement	• Suivre les principes développés dans la fiche des rues cyclables
RCE50b	Non	• Pas d'aménagement	• Suivre les principes développés dans la fiche des voies vertes • Créer une nouvelle traversée piétonne régulée de la route de Transit

MISE EN OEUVRE

Tronçon	Propriétaire de l'axe	Emprise sur le domaine privé	Réalisation	Priorité	Remarques
RCE50a	Commune	Non	Facile	2	-
RCE50b	Commune	Non	Facile	2	-

VOIES VERTES



DÉFINITION DES VOIES VERTES

La définition de la voie verte peut se résumer à des itinéraires destinés au trafic doux non motorisé. Elle se situe généralement sur des anciens réseaux ou des réseaux existants peu fréquentés comme des voies de train désaffectées, des chemins forestiers, des sentiers ou des chemins agricoles.

Le futur réseau de voies vertes aiglon se calquera sur une grande partie du réseau agricole. Bien que n'étant pas systématiquement les itinéraires les plus directs, l'avantage du quasi site propre en font des cheminements très attractifs.

L'objectif du réseau est de proposer des itinéraires cyclables alternatifs séparés du réseau routier principal répondant à des critères de sécurité, d'environnement, de confort et de continuité.

Attrait

Comme décrit précédemment, les voies vertes sont calquées sur le réseau agricole qui offre des panoramas ouverts sur les cultures et les montagnes chablaisiennes. Des espaces de détentes et de relais peuvent être créé de manière ponctuelle.
Le revêtement béton existant des chemins agricoles est bien adapté à la circulation piétonne et cyclable. Ainsi, la création du réseau ne nécessitera que peu d'aménagement.

Sécurité

La sécurité des cyclistes et des piétons est de base pratiquement assurée étant donné le faible trafic présent sur ces itinéraires. Actuellement, seuls les véhicules agricoles et les "ayant droit" ont la possibilité d'emprunter ces cheminements. Une modification de la vitesse autorisée y est nécessaire pour une cohabitation optimale.
Afin d'améliorer la situation, du marquage au sol indiquant le tracé en voie verte incitera les cyclistes à emprunter ces réseaux et à attirer l'attention sur le partage des voies aux véhicules motorisés autorisés.
Finalement, l'éclairage doit être assuré sur les tracés principaux.

Continuité

Bien que parfois indirectes, les voies vertes se raccordent systématiquement au réseau structurant faisant d'elles des itinéraires connectés importants.

AMÉNAGEMENTS À PRÉVOIR

- Marquage aux entrées des voies vertes avec information sur la direction
- Rappels de la présence de la voie verte dans les tracés
- Eclairage sur les tracés principaux
- Sécurisation des carrefours avec le réseau routier principal
- Réduction de la limite de vitesse autorisée à 50 voir 30 km/h



RUES CYCLABLES



DÉFINITION DES RUES CYCLABLES

La rue cyclable est une rue à faible vitesse (30km/h) et faible débit de circulation motorisée (>3000 véhicules/jour) où les cyclistes sont les usagers prédominants. Les axes concernés doivent être voués à la desserte de quartier et exclure les axes de transit.
Dans cet aménagement, les cyclistes sont invités à utiliser le centre de la voie comme les voitures qui sont contraintes, elles, à rester derrière.

Le principe existe dans divers pays européens (B, D, NL, F), et a été intégré en Suisse via une adaptation de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 en mai 2020. Des tests avaient été effectués dans les villes de Zürich, Bâle, St-Gall, Lucerne et Berne. Les résultats de ces derniers ont indiqué :

- une augmentation globale des cyclistes
- une stabilité des vitesses
- un bon accueil des usages (motorisés ou non)
- aucun accident n'a été à déporer

Attrait

Les axes de transit mis à part, la ville d'Aigle possède un réseau de zones 30 km/h dense qui traverses une grande variété de paysage (vignes, centre-ville historique, zone villa, ville parc). La tansformation de certains tracés en rue cyclable profitera grandement aux Aiglons qui pourront profiter du magnifique cadre de la ville.

Sécurité

Le principe permettra d'offrir des itinéraires très variés et sécurisés aux cyclistes. Les règles de circulation de la zone 30 seront modifiée de façon à ne plus appliquer la priorité de droite systématique sur certains tracés définis.
La place accordée au cycliste par cette nouvelle mesure permettra de clarifier la situation dans certains axes limités à 30km/h où le statut est parfois ambigu. Le transport motorisé peut également y voir son confort augmenter dès lors qu'il n'y a plus d'hésitation entre le dépassement ou non du vélo.

Continuité

L'intégration des zones 30 au réseau cyclable aiglon permettrait une importante densification des axes cyclables. Ainsi, l'ensemble de la ville serait connecté au réseau structurant et la variété des itinéraires serait grandement améliorée.



La réalisation du principe doit néamoins faire l'objet d'un projet approfondi pour déterminer quels axes devront faire l'objet de la mesure et pour définir les aménagements nécessaires pour permettre la création des rues cyclables.

COMMUNICATION

DIAGNOSTIC

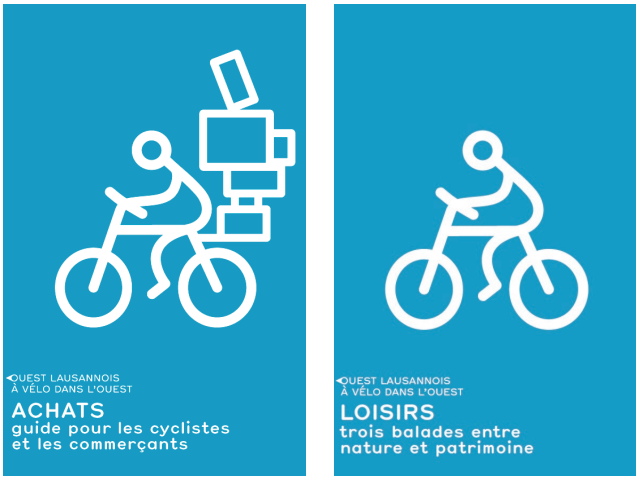
- Capitale mondiale du cyclisme
- Présence de l'UCI et du CMC
- Evénements sportifs autour du vélo réguliers (mondial, tour de France, tour de Romandie, ...)

MESURES

- Identité du réseau traduite dans un marquage au sol
- Carte du réseau distribuée (papier, internet, application, ...)
- Création d'animations et événements mettant en avant le réseau aiglon (course **populaire** d'orientation à vélo par exemple)
- Création d'un site internet permettant de consulter les itinéraires réalisés, l'évolution du réseau ainsi que de donner l'occasion aux utilisateurs de partager leurs remarques et idées pour l'amélioration du réseau
- Obtention de labels tels que "ville cyclable" de provélo ou encore "Bike City" de l'UCI



Exemple de label récompensant les villes adaptée à la mobilité douce



Guides distribués pour l'agglomération de l'Ouest lausannois

ORDRES DE PRIORITÉ

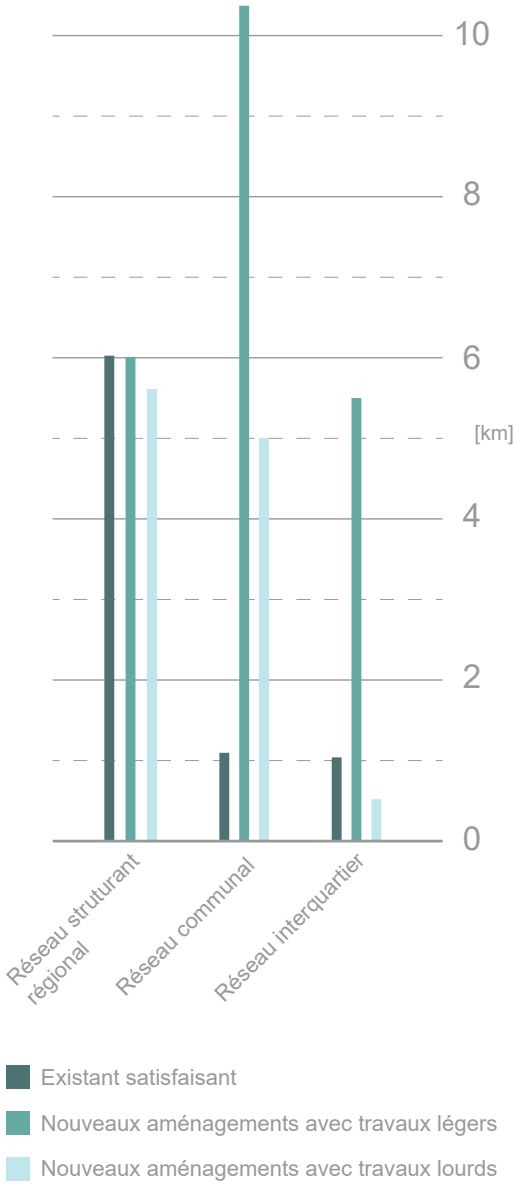
La réalisation des aménagements cyclables doit être intégrée dans toutes les modifications ou requalification des espaces publics. Ainsi, lors de réparation de canalisation ou de végétalisation de rues, les aménagistes doivent intégrer les éléments décrits dans le SDC. Cela permet une intégration systématique du cycliste dans l'espace public.
En outre, les fiches de mesures indiquent l'ordre des priorités pour la réalisation en tant que projet en soit. Il en sort que les réseaux structurants, les voies vertes et les rues cyclables sont être la priorité pour la commune. Il est aussi nécessaire d'ajouter que les tronçons des itinéraires n'ont pas forcément la même priorité.
Finalement, certains éléments même important sont "mis de côté" car dépendants du projet d'enterrement des lignes de train des TPC.

CONCLUSION

Capitale mondiale du cyclisme, la Commune d'Aigle ne propose aujourd'hui pas un réseau digne de son statut. Bien que peu d'aménagements satisfaisants ne soient proposés à la population, le potentiel de développement du réseau est grand dont une grande partie peut être réalisé via des modifications de statuts ainsi que du marquage.

Concentrée dans un rayon de 1 kilomètre (zone industrielle exclue), une topographie avantageuse et une masse de trafic acceptable, la ville d'Aigle présente des caractéristiques optimales pour les cyclistes. En suivant le schéma directeur cyclable la ville d'Aigle disposera une fois terminé d'un réseau continu, attractif et sécurisé de plus de 40 km. Afin de tendre vers une réalisation complète du schéma, les futurs aménagements routiers devront systématiquement répondre aux objectifs décrit dans le présent document. La mise en oeuvre sera ainsi graduelle permettant d'offrir une vision globale aux projets routiers. Dès l'entrée en vigueur de ce schéma, une étude sera lancée dans le but de réaliser les nouveaux aménagements légers tels que la mise en place des vélorues et du réseau de voies vertes représentant une importante partie du réseau.

Un suivi de l'évolution annuelle de la stratégie vélo sera présenté dans le rapport de gestion de la Municipalité.



RÉFÉRENCES ET ÉTUDES

- Pilotversuch Velostrassen - Auswertung Pilotversuch. ASTRA, 2018
- Recommandations pour la conception d'itinéraires cyclables rapides. SVI, 2018
- Rues cyclables - Résultats des projets pilotes menés dans les villes suisses. OFROU, 2019
- La rue cyclable - Recommandations pour la conception et la mise en oeuvre. CRR (centre de recherches routières), 2018
- Analyse du réseau MD, Service patrimoine bâti et environnement urbain, 2016
- Conception d'itinéraires cyclables - Guide de recommendations mobilité douce n°5. OFROU, 2008

GLOSSAIRE

AL	Aigle-Leysin
ASD	Aigle-Sepey-Diablerets
CFF	Chemins de Fer Fédéraux
CMC	Centre Mondial du Cyclisme
MD	Mobilité Douce
OFROU	Office Fédéral des Routes
PDCom	Plan Directeur Communal
PGA	Plan Général d'Affectation
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
Alexis Nantermod, Géographe-Urbaniste MSc, Chef de projet du SDC
Martin Gauthier, Délégué à l'urbanisme, au paysage et à la mobilité

TEXTES ET ILLUSTRATIONS

Service Patrimoine Bâti & Environnement Urbain

GRAPHISME

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