



COMMUNE D'AIGLE

LA MUNICIPALITÉ

Au Conseil communal d'Aigle

PREAVIS MUNICIPAL N° 2020 – 17 du 7 septembre 2020

relatif à

UN CREDIT DE CONSTRUCTION POUR LA REORGANISATION ET LA REQUALIFICATION DE LA PLACE DE LA GARE

- REORGANISATION DE LA PLACE DE LA GARE VIA MARQUAGE ET MOBILIER URBAIN
- ACHAT DE NOUVEAU MOBILIER URBAIN DE QUALITE
- PROJET DE COMMUNICATION PAR UNE AGENCE POUR INFORMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA FUTURE PLACE DE LA GARE
- REFECTION DU REVÊTEMENT DE LA PLACE
- CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU BIKE+RIDE

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. PREAMBULE

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 970'000.- destiné à la réorganisation et la requalification de la place de la Gare d'Aigle. Ce projet a été développé par un groupe de travail composé des acteurs principaux de la place à savoir : Les CFF, les TPC, Next Immobilier, La Poste et la Commune d'Aigle.

2. HISTORIQUE

Les dates clés de la place de la Gare d'Aigle sont les suivantes :

2007 : Requalification de la place de la Gare (aménagement actuel)

2016 : Mise à l'enquête du projet Margencel

2019 : - Mise en service du réseau de bus MobiChablais
 - Augmentation de la cadence des connexions des trains CFF
 - Développement de la réorganisation de la place de la Gare

2020 : Livraison du projet Margencel (110 logements)

3. CONTEXTE ACTUEL

Treize années se sont écoulées depuis la dernière requalification de la place de la Gare. La centralisation des arrivées et départs des transports publics régionaux fait d'Aigle le point névralgique des transports du Chablais. Cette situation est accompagnée de son lot de points noirs notamment une pression de trafic importante dans tout le secteur de la Gare.

Le plan d'agglomération 3 confirme la tendance et assoit Aigle comme centre de transports régional pour les années à venir. L'une des mesures du plan précité a d'ailleurs été mise en vigueur via la création du nouveau réseau de bus MobiChablais qui augmente considérablement le trafic de bus sur la place. Selon les chiffres des CFF, cette tendance se confirmera à l'avenir avec une augmentation prévue de 50% de voyageurs d'ici 2040. De plus, la réalisation du projet Margencel augmentera également le trafic d'un côté par les clients des nouveaux commerces et d'un autre ses nouveaux habitants qui profiteront probablement de la proximité de la gare.

Face à cette pression, la place nécessite une refonte de son organisation afin de remplir des conditions élémentaires d'un tel espace.

Sécurité

Bien qu'elle ne déplore statistiquement que peu d'accidents, la place ne garantit pas une sécurité optimale pour ses usagers. Son fonctionnement actuel qui mélange les différents modes de transports n'est plus approprié et le sentiment d'insécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes est important. Il est dès lors nécessaire d'arranger cette situation.

Accueil

Le secteur de la Gare est l'une des portes d'entrées les plus importantes de la ville et du Chablais. Nombreux sont les visiteurs qui transitent par le train. Dès lors, un espace organisé et accueillant est primordial pour l'image de la ville et de la région. Le projet profitera des modifications pour mieux mettre en valeur la sculpture de l'artiste André Raboud acquise lors de la dernière requalification de la place de la Gare.

Efficacité

La place de la Gare se doit de permettre un transit rapide pour tous les modes de transports. Une fluidification du trafic est nécessaire pour réduire les nuisances de bruit et de pollution et d'améliorer le respect des horaires de bus et de trains (parfois bloqués par la présence de véhicules sur les voies).

Ecologie

Finalement, en remplissant les critères cités ci-dessus, la place de la Gare sera plus attractive pour tous les utilisateurs ce qui incitera l'utilisation des modes doux et des transports en commun.

4. DESCRIPTION DU PROJET

4.1 Objectifs

Le projet a pour objectif de remplir les conditions de sécurité, d'accueil, d'efficacité et d'écologie précitées. Pour se faire, il prévoit un espace destiné à chaque mode de transport (piétons/vélos, voitures/bus/cars/train) permettant de séparer les flux et éviter ainsi les dangers et les embouteillages.

Outre les contraintes à remplir pour assurer le bon fonctionnement de la place, le projet exploite les avantages des aménagements actuels à savoir une place plane sans obstacles et très modulable. Ainsi, mis à part le rafraîchissement des infrastructures existantes (enrobé vieillissant, granit cassés, ...) le projet ne nécessitera pas de nouveaux éléments de génie civil. Sa réalisation se fera en grande partie par du marquage et du nouveau mobilier urbain de qualité.

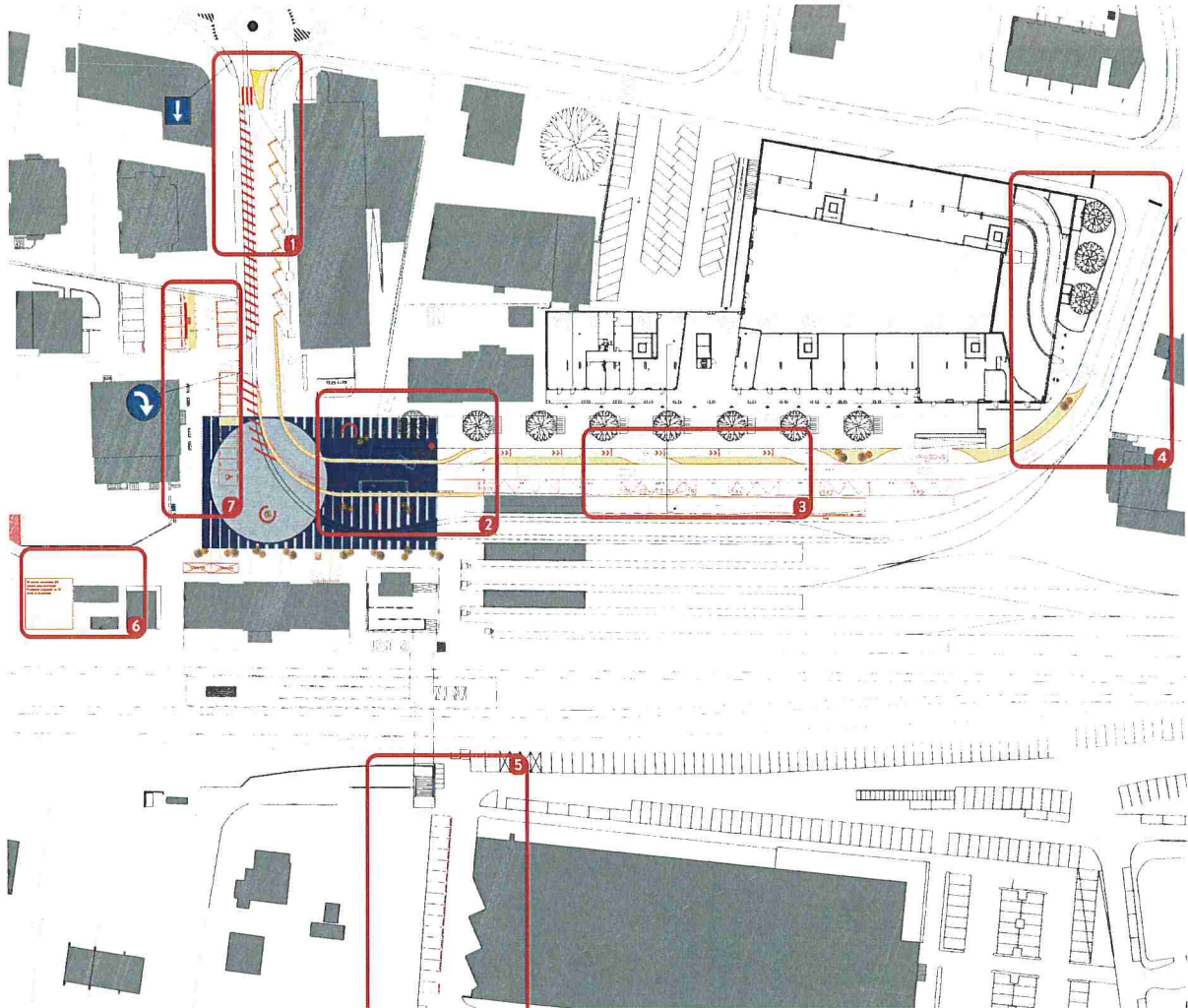
4.2 Mesure d'agglomération et phases

Le réaménagement de la place de la Gare fait partie des mesures du projet d'agglomération 2 retenues par la Confédération (mesure TP4 du PA2). Ainsi, il devrait être possible d'obtenir une contribution financière de maximum 30% du montant total pour la réalisation du projet. Néanmoins, la Confédération ne s'engage pas dans le financement de marquage et de mobilier. Dès lors, la réalisation du projet se fera en deux phases :

- La première consistera à appliquer les principes de séparation des flux de transport via le marquage, le mobilier urbain et à rénover le revêtement existant. Cette phase sera réalisée en amont de la deuxième afin de répondre au besoin de sécurité et d'accompagner les nouveaux aménagements extérieurs du projet Margencel dont l'ouverture est prévue pour juin prochain. Cette partie sera subventionnée en partie par le fonds alloué pour la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs.
- La deuxième phase fera l'objet d'une demande de contribution à la Confédération et se concentrera sur une station vélo couverte et sécurisée d'environ 100 places (pouvant être agrandie de 50 places si besoin) qui comprendra notamment la recharge des vélos électriques.

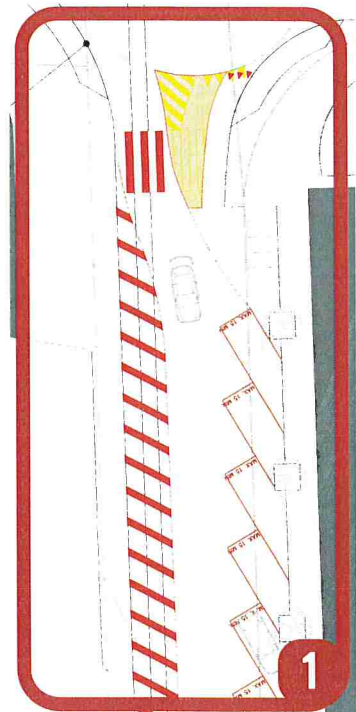
4.3 Le projet

Le projet se base sur la volonté de créer un circuit fluide autour de l'îlot occupé par la Poste et le nouveau complexe immobilier de Margencel. L'ensemble s'explique en 7 points clés principaux détaillés ci-dessous.



1. Entrée de la Place

Le premier élément du projet est la mise en sens unique de la rue de la Gare à partir du carrefour avec la rue Margencel. Cette mesure permet de séparer le trafic automobile et le trafic ferroviaire de l'AL souvent perturbé par la présence de voitures. Le carrefour Margencel désormais régulé par des feux de circulation et un giratoire permettra d'empêcher toute rencontre entre le train et les voitures dans le secteur.

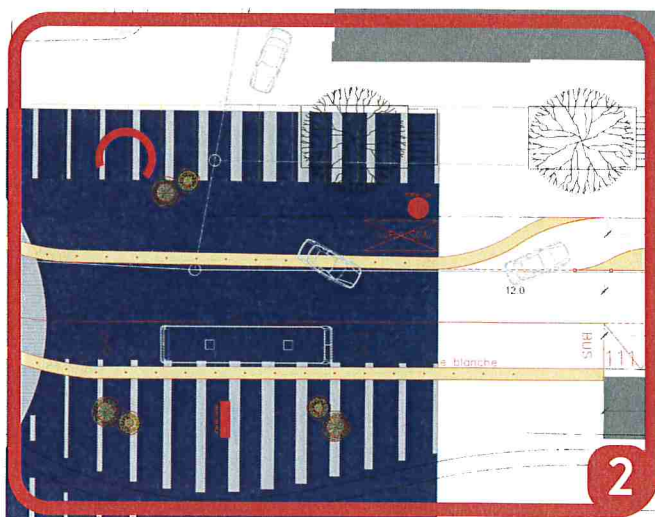


2. Plateau piéton

Le deuxième élément est la piétonnisation d'une grande partie de la place de la Gare. En effet, tout l'espace situé en dehors des larges bandes jaunes n'est pas accessible aux véhicules motorisés (excepté les ayants droits). Celle-ci permet la sécurisation de l'important trafic piétonnier et cycliste du secteur. L'axe routier étant désormais en sens unique, la rencontre entre circulation motorisée et circulation piétonne est grandement facilitée. L'espace libéré, peut ainsi accueillir des pavillons d'accueil pour les diverses manifestations aiglonnes.

Finalement, cette zone marque la séparation entre les bus et les automobiles permettant une fluidification garantie des transports en commun.

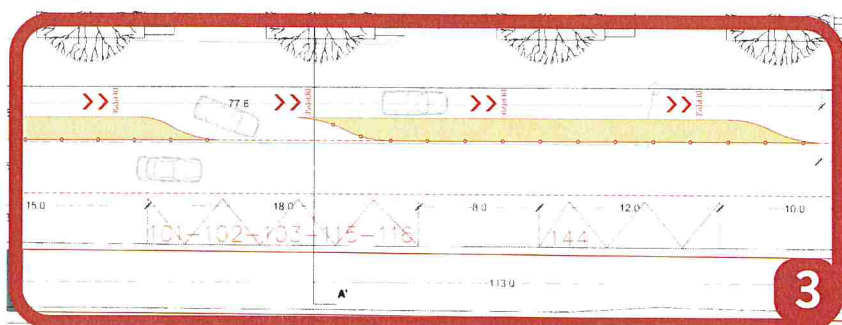
Le régime de vitesse de la zone devra être évalué par les services cantonaux une fois le projet réalisé afin de pouvoir choisir la meilleure solution.



3. Zone bus et Kiss&Go

En front au nouveau bâtiment de Margencel se situent les zones d'arrêts de bus et de « Kiss&Go » pour les automobilistes.

Etant donnée des attitudes très différentes entre la pose (départs) et la dépose (arrivées), le projet prévoit des endroits séparés pour les deux actions. Poser une personne pour prendre un train se fait de manière rapide alors que venir en chercher une qui descend du train peut prendre plus de temps en fonction de l'arrivée du véhicule ou du possible retard du train. Ainsi, d'un côté de la gare se trouve la zone « Kiss&Go » où les automobilistes pourront poser les utilisateurs des transports en commun. La largeur prévue de la zone est de 3.5 mètres afin d'assurer une sortie sécurisée des deux côtés sans permettre de dépassement. A la manière des aéroports, un système de couloir est prévu afin d'empêcher le stationnement sauvage et d'assurer une pose rapide des voyageurs. Dans les cas où il y a le besoin d'accompagner un voyageur à la gare, il est possible de stationner dans le nouveau parking du projet Margencel (voir point suivant).



De l'autre côté, les arrêts de bus sont positionnés de manière à assurer aux voyageurs une connexion avec les lignes ferroviaires en constante zone piétonne. Toutes les lignes de bus sont concentrées sur le quai prévu à cet effet.

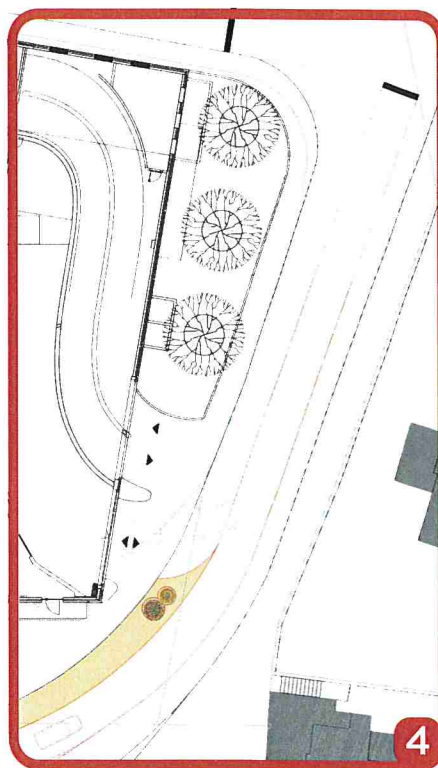
Au milieu de la chaussée, une bande de circulation permet d'assurer le transit des autres utilisateurs de la place (principalement les clients des commerces de la place).

4. *Sortie de la Place*

La sortie regroupe tous les flux motorisés sur une seule bande roulante avec une priorité pour les bus. Une circulation en double sens est autorisée pour améliorer l'entrée et la sortie du parking souterrain du bâtiment de Margencel dans lequel environ 80 places publiques seront disponibles.

Cet espace accueillera également une à deux fois par jour un véhicule de livraison pour la grande surface du projet Margencel. Un feu activable par les livreurs est prévu afin de sécuriser et faciliter la manœuvre qui bloquera le trafic.

La sortie de la place débouche sur la rue Margencel à proximité du carrefour Frédéric Rouge. Une analyse des comptages des véhicules indique que le carrefour en question est capable d'intégrer l'augmentation de trafic causée par le projet.



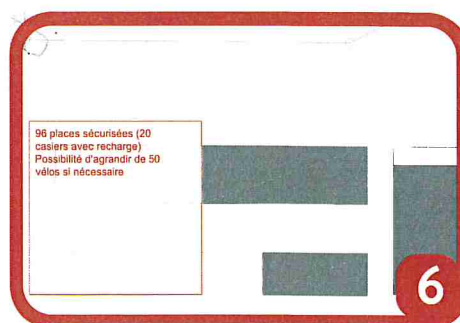
5. *Zones des arrivées*

Comme expliqué au point 3, les attitudes des automobilistes pour les départs et les arrivées ne sont pas similaires. Ainsi, 16 places pour les arrivées sont prévues du côté de Novassalles où il est possible de stationner temporairement un véhicule afin d'attendre l'arrivée du train ou d'aller aider des personnes pour le déplacement depuis la gare.

6. *Station vélo*

L'un des points importants du projet est l'amélioration de l'attractivité de la gare pour les cyclistes. Dans ce but, un nouvel édicule destiné au stationnement des vélos est prévu dans la deuxième phase du projet (délai de subvention d'une mesure d'agglomération). Ce dernier sera sécurisé et permettra de recharger des vélos électriques.

Son positionnement est prévu au plus près des rails et remplacera l'actuel abri vieillissant et non sécurisé. Des places pour les deux roues motorisées sont également prévues à cet emplacement. Ces dernières ne seront cependant pas couvertes.



7. Taxis et stationnement courte durée

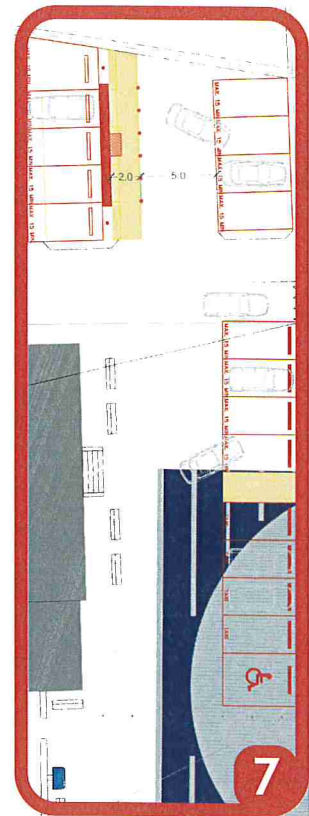
La piétonnisation d'une partie de la place implique une modification du stationnement de surface. Une quinzaine de places de stationnement en surface sont supprimées mais largement compensées par le parking souterrain du projet Margencel qui mettra à disposition 80 places publiques. Ainsi, du stationnement de très courte durée pour des courses rapides reste possible. Une place handicapée est disponible au plus proche des commerces et de la gare.

Les taxis ont des places spéciales très proches de leur situation actuelle. Un total de quatre places est prévu à cet effet.

4.4 Communication

La modification de la circulation sur la place a un impact important sur les usagers bien habitués au fonctionnement actuel. Dans l'optique d'accompagner leur acceptation et leur compréhension, une campagne de communication importante est prévue avant, pendant et après la réalisation du projet.

Le bureau « trivial mass » chargé de la communication répond à l'objectif poursuivi et a montré des références pertinentes dans le projet urbain.



La campagne de communication qu'il propose se résume en quelques points :

- Une identité visuelle du projet
- La distribution d'éléments papiers (flyers, tout-ménage)
- Un site internet
- La signalétique
- La présence d'hôtes et hôtesse sur place dès la réalisation
- Une présentation du projet sur place en amont de la réalisation
- La gestion de la relation médias

5. MOTIVATION DE LA MUNICIPALITE

Depuis la réalisation de la place de la Gare en 2007 Aigle a vu une augmentation de son trafic routier et ferroviaire. Ce qui pouvait fonctionner un temps ne fonctionne plus aujourd'hui. La place est un espace public aujourd'hui peu sécurisé et peu accueillant. Cette situation n'est plus admissible qui plus est pour l'une des entrées principales de la ville. La Municipalité a régulièrement été questionnée au sujet de la place de la Gare et, les grands projets étant désormais terminés (Margencel, Hôtel Suisse), elle propose un projet économique exploitant les avantages de la place actuelle qui peut être rapidement mis en œuvre. De plus, son aspect modulable le permettra de s'adapter facilement aux possibles évolutions futures.

Pour terminer, il est nécessaire de préciser que le projet présenté dans ce préavis sera intégralement intégré et adapté dans le futur grand chantier de l'enterrement des lignes de trains AL et ASD qui fait l'objet d'une temporalité et d'un budget incomparables.

6. PLANNING PREVISIONNEL ET PROCEDURE

Octobre/Novembre 2020 :	Adoption du Préavis 2020-17 par le Conseil Communal
Novembre/Décembre 2020 :	Enquête FAO et enquête CFF
Janvier/Février 2021 :	Début des travaux (commande du mobilier comprise)
Mars/Avril 2021 :	Démarrage de la communication
Mai/Juin 2021 :	Livraison et fin de la campagne de communication

7. ELEMENTS DE COMPARAISON

Le projet présenté dans ce préavis suit la tendance de redistribution des priorités des autres places de gares régionales. Alors que certaines comme les gares de Sion ou Renens ont déjà emboité le pas d'autres sont sur le point de le faire comme à Lausanne ou Bex. Le rôle de centre de transport régional de la gare d'Aigle nécessite de suivre le mouvement.

8. DEVELOPPEMENT DURABLE

La réorganisation du trafic de la place de la Gare permet le renforcement du réseau cyclable et l'accès des piétons incitant ainsi les Aiglons comme les Chablaisiens à opter pour des déplacements à mobilité douce. Elle sera de plus renforcée par la création d'une station vélo moderne dans la deuxième phase du projet. L'impact en termes de développement durable est donc de l'ordre d'une incitation à l'utilisation de la mobilité douce et des transports en commun.

9. INCIDENCES FINANCIERES & PARTICIPATION SEPARÉE

L'ensemble du projet est estimé à CHF 970'000.-, ce qui comprend un mobilier urbain de qualité, la signalisation, la végétalisation, la réalisation de la station bike+ride et une importante campagne de communication.

Le montant indiqué n'intègre pas les subventions du fonds du Canton de Vaud pour les modifications des interfaces modales qui permettra de soutenir financièrement le projet. Ces dernières s'élèvent à 50% du montant des coûts liés directement aux infrastructures de transports (potelets, marquage, ...) et à 45% de la station B+R. Le montant exact des subventions et le versement de ces dernières sera déterminé après la réalisation des travaux.

L'ensemble du budget se résume comme suit :

Poste	Montant
Mobilier urbain	165'208.00
Marquage	105'213.00
Signalisation	9'518.00
Communication	71'860.00
Génie civil (réfection du revêtement)	267'516.00
Vélostation	261'000.00
Divers & imprévus (10%)	88'031.50
TOTAL	968'346.50
Subventions cantonales (estimation)	160'000.00

10. CONCLUSION

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° 2020-17 du 7 septembre 2020
- Ouï le rapport de la Commission chargée de l'étude de cet objet
- Considérant que ledit objet a été porté à l'ordre du jour

DECIDE

1. d'accorder à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 970'000.- TTC destiné à lui permettre de réaliser la réorganisation de la place de la Gare telle que présentée, sous déduction des subventions à recevoir.
2. d'autoriser le prélèvement du montant du crédit sur les liquidités ordinaires ou de l'emprunter aux meilleures conditions.
3. d'amortir cette dépense sur 20 ans maximum.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

La Vice-présidente

I. Rime



La Secrétaire :

A. Décaillet

Municipaux délégués : Mme Maude Allora
M. Grégory Devaud