

Place du Marché – Procès-verbal de la séance de conciliation

Date de la séance : 27 mars 2025 de 14h15 à 16h20

Lieu : Salle Frédéric-Rouge, Hôtel de Ville, Place du Marché 1, 1860 Aigle

Participants

Nom	Prénom	Présents	Excusés
<u>Commune d'Aigle</u>			
Devaud	Gregory	X	
<i>Syndic</i>			
Roulin	Cynthia	X	
<i>Cheffe du Service de l'urbanisme, de la durabilité et de l'économie</i>			
Matthey	Maximilien (PV)	X	
<i>Adjoint à la Cheffe du Service de l'urbanisme, de la durabilité et de l'économie</i>			
<u>Opposants</u>			
Bacca	Marcel Jacques	X	
Badan	Fabienne		X
Badan	Nolan		X
Badan	Patrice	X	
Croset	Anne	X	
Germanier	Evelyne		X
Germanier	Ewan		X
Germanier	Francis	X	
Hertig	Anny	X	
Loewensberg	Luc		X
Porta	Dominique	X	
Porta	Liliane	X	
Thomsen	Benoît	X	
Thomsen	Dominique	X	
Tille	André	X	
Tille	Marguerite	X	
Vallon	Christine		X
Weber-Broillet	Anita	X	

Introduction

M. Matthey effectue l'appel des participants.

M. Devaud rappelle que cette séance de conciliation s'inscrit dans le cadre de la procédure d'une planification routière selon la Loi sur les routes (LRou), qui renvoie à la procédure d'approbation des plants d'affectation communaux selon la Loi sur

l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) dont l'article 40 mentionne que *« au terme de la procédure de l'enquête publique, la Municipalité ou une délégation nommée par celle-ci invite les opposants à une séance de conciliation »*. L'article 42 al. 2 de la LATC indique que *« le conseil statue sur les projets de réponses aux oppositions en même temps qu'il se prononce sur le plan »*.

Le PV de la séance sera envoyé aux opposants avec un délai donné au 8 avril pour savoir s'ils maintiennent ou retirent leur opposition. La Municipalité transmettra au Conseil communal pour sa séance du 26 juin prochain un préavis concernant la demande de crédit d'ouvrage, l'approbation du plan et la proposition de réponses aux oppositions qui ne seraient pas retirées. C'est donc le Conseil communal qui se prononcera sur la réponse aux oppositions. Une fois le vote au Conseil communal, le dossier est transmis au Département qui procède à la levée des oppositions et qui ouvre les voies de recours.

La présente séance a pour but de donner la parole aux opposants afin de savoir s'ils ont des éléments à préciser. La présente séance réunit l'ensemble des personnes dont les motifs d'opposition étaient similaires.

Discussion

M. Bacca : D'un point de vue formel, nous n'avons pas reçu la liste des opposants, contrairement à certains journalistes. Est-il donc possible d'avoir accès aux autres oppositions ?

M. Devaud : Au total, nous avons reçu 19 oppositions de nature similaire, qui font l'objet de cette séance, d'une opposition avec des motifs différents et dont l'opposant sera reçu la semaine prochaine, ainsi que des observations et demandes de clarification de l'AVACAH, l'association qui défend les intérêts des personnes à mobilité réduite. Les médias scrutent scrupuleusement ce qui se passe à Aigle. Selon l'article 20 al. 2 RLAT, *« les observations et oppositions sont adressées au greffe municipal. Elles mentionnent le nom et l'adresse de l'auteur et peuvent être consultées par les intéressés »*.

M. Bacca : La convocation manque de sérieux puisqu'il aurait dû être indiqué que d'autres opposants participaient à cette séance alors que cela n'a pas été le cas. Ce n'est pas agréable.

Mme Croset : Lors de la votation du 7 avril passé, une majorité des votants a refusé le projet municipal « Crapaud fou ». On aurait pu penser que ce projet soit mis au frigo un certain temps afin de respecter la volonté populaire. Onze mois plus tard, nous avons réalisé que presque les quatre cinquièmes du projet initial nous étaient resservis. J'ai fait opposition parce que j'ai le sentiment, même la certitude, que la volonté populaire a été moquée par la Municipalité. La majorité des votants avait dit non à ce projet. Le projet a été refusé pour des motifs financiers, mais pas seulement. Mon impression est que la

Municipalité s'entête à ressortir ce projet. Je comprends que la promesse de financement de la Confédération est alléchante mais on ne fait pas un projet pour obtenir des subventions, mais parce qu'il est bon. En démocratie, je considère que la volonté populaire doit être respectée et pas détournée. Autrement, on se retrouve dans un régime semi-dictatorial. En démocratie, on prend acte de la décision, quitte à mettre le projet au frigo pendant un certain temps. La question que je me pose, si ce n'est pas aujourd'hui mais dans un avenir proche, est-ce que la Municipalité a conclu des contrats ou des obligations contractuelles avec le fournisseur de pavés ou le paysagiste en chef pour être entêté dans cette réalisation ? S'il n'y a pas de contrat, je ne comprends pas pourquoi vous vous entêtez autant. Le projet a été modifié avec un abaissement des coûts et le retrait des pavés sur la route cantonale. On reste toutefois à 8.6 millions ce qui n'est pas négligeable. Par rapport au projet initial, je ne comprends toutefois pas pourquoi la fontaine sèche est maintenue. Elle relève du gadget coûteux et inutile. Pour moi c'est un caprice de paysagiste.

M. Devaud : La Municipalité a effectivement pris acte de la décision du 7 avril. Le 7 avril, le peuple aiglon a refusé un crédit de 9.7 millions. C'est précisément la question qui a été posée au peuple. Indépendamment de la votation, nous rappelons que si le résultat avait été oui, le projet aurait de toute façon dû passer par le Conseil communal puisque c'est lui qui est compétent pour approuver le plan avant d'être transmis au Canton pour la délivrance du permis de construire. Suite à la votation, nous avons organisé des tables-rondes politiques à l'été 2024, avec la pression de tout mettre en œuvre pour obtenir les subventions. Nous avons écouté l'ensemble des participants, dont les représentants du comité référendaire et réorienté le projet : augmentation des places de stationnement, pavés jointoyés au mortier pour la compatibilité avec les PMR, retrait des pavés sur la route, réduction de certaines fosses de plantation, réduction du mobilier. En démocratie, nous sommes aussi obligés de respecter les décisions majoritaires prises par le législatif. Nous avons donc le devoir de présenter un nouveau projet. Concernant les contrats, ils n'ont été signés avec les mandataires et l'entreprise que pour la réalisation des aménagements extérieurs de l'Hôtel de Ville puisque nous avons le crédit pour ces travaux. Pour la suite du projet, la libération des prestations est conditionnée à l'obtention du crédit d'ouvrage et à l'entrée en force du permis de construire. Les différents prestataires sont donc parfaitement conscients de cela. Concernant la fontaine sèche, nous prenons acte de la remarque. La décision de la maintenir ou de la supprimer appartient au Conseil communal lors du préavis.

M. Germanier : Qu'est-ce qu'une séance de conciliation du point de vue juridique ? Normalement, dans une séance de conciliation, il y a un organe neutre qui est censé gérer la séance.

Mme Roulin : Le recours à un organe externe n'est pas nécessaire pour une séance de conciliation.

M. Germanier : Cette séance ne sert donc à rien puisque l'on ne nous écoutera pas.

M. Germanier quitte la séance à 14h41 en claquant la porte.

M. B. Thomsen : Qu'est-ce que l'on peut donc concilier ? Pourquoi est-ce que c'est le Conseil communal qui lève les oppositions ? Pour la rue du Collège, cela ne s'est pas passé de cette manière.

M. Devaud : Dans le cadre d'une procédure selon la LRou, c'est effectivement le Conseil communal qui valide le projet de levée des oppositions mais in fine, c'est le Département qui notifie la levée des oppositions. La rue du Collège était soumise à la même procédure. Nous attendons des propositions des opposants sur les points à concilier.

M. Bacca : Dans notre opposition, nous avons proposé une accessibilité à la Place du Marché pour les véhicules, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

M. Devaud : Cette proposition n'est pas conciliable, le Conseil communal a validé un Plan directeur communal et un Schéma directeur des espaces publics. La légalisation de ce secteur en zone piétonne a déjà été effectuée et est en force. Ce qui a été concilié au fil du temps, c'est un ajout de places de stationnement sur la rue Plantour, y compris une place handicapée. En légalité, nous ne pouvons pas aller plus loin.

M. D. Thomsen : Par qui ont été pris ces décisions démocratiques ?

G. Devaud : Pour les planifications par le Conseil communal. Concernant la légalisation de la zone piétonne, les publications ont été faites dans la FAO. Certaines ont fait l'objet de recours qui ont été rejeté par le Tribunal fédéral, alors que d'autres n'ont fait l'objet d'aucune opposition. Dans le cadre de la présente enquête publique, nous avons aussi reçu une opposition qui nous demande, à l'inverse, de supprimer des places de stationnement dans le projet parce que l'opposant juge qu'il y en a trop. En tant qu'autorité, nous devons donc essayer de trouver un projet qui concilie les différentes visions.

Mme D. Porta : Comment une ville peut-elle vivre s'il n'y a pas d'accessibilité pour accéder aux derniers commerces qui restent ? La problématique est effectivement similaire dans d'autres villes mais Aigle est notre ville et nous ne sommes pas obligés de faire pareil.

G. Devaud : Je rappelle que dans d'autres villes, c'est zéro voiture et zéro stationnement, ce qui n'est pas du tout notre intention ici. C'est par exemple le cas avec les projets de la rue du Rhône et de la rue du Midi où nous avons maintenu des places de stationnement afin de maintenir l'accessibilité aux commerces. La démarche effectuée pour rendre les dix places accessibles au public devant l'Armée du Salut, qui ne l'étaient pas avant, va aussi dans ce sens.

M. Bacca : Il faut rappeler que douze places pour les employés communaux ont été supprimées sur le parking de l'Hôtel de Ville pour planter des petits buissons. Les centres-villes se vident et meurent gentiment, ce qui contribue à créer des zones de non-droits avec des drogués et tout ce qui va avec. On va dans la fuite de cette ville, les bons vont partir. Cela me fait mal au cœur pour notre ville. On pourrait très bien faire une place du Marché accessible sur laquelle on pourrait passer quand il n'y a rien, comme à Martigny. Tout cela pour faire des fosses de Stockholm qui sont des nids à moustiques tigres. Est-ce que la politique globale est de faire mourir le centre-ville ?

G. Devaud : Non, ce n'est évidemment pas la volonté de faire mourir le centre-ville. L'exemple de Martigny est éloquent par rapport à la surface. Il y a effectivement une possibilité de passer à 20km/h mais on parle d'une place de plus de 8'000m². Toutefois, les espaces pour les terrasses sont piétons tout au long de l'année. Si l'on compare avec la Place du Marché d'Aigle en prenant l'espace de façade à façade, l'entier du secteur n'est pas fermé puisque l'on peut la traverser sur l'avenue Chevron.

Mme Hertig : S'il y a eu référendum, puis votation avec les résultats que l'on sait, c'est que les gens contestent un projet qui était affiché à 9.7 millions et qu'ils ne veulent pas d'un projet à 8.6 millions. Ce qu'ils ont manifesté, c'est que ledit projet était deux, trois, quatre fois trop cher. Certains disent dix fois, mais je ne dirais pas dix. Quand on a affaire aux gens, cela m'a frappé qu'ils entraient en matière pour la Place de la Gare alors que maintenant le scandale est unanime. De toute façon, le fric arrive et on ne se préoccupe pas de ce que les gens pensent, ni des résultats du projet. Encore une fois, je ne sais pas s'il faut se prononcer sur trois fois trop cher ou quatre fois trop cher, mais c'est de cet ordre-là. Quand on va dans les quartiers, les gens disent qu'ils ne vont plus en ville. Cette ville est déjà éclatée en plusieurs parties, indépendamment de notre volonté. Cela produit déjà une ville divisée et on a tout fait, en quarante ans, pour que cette ville soit irréconciliable. Quand on parle avec les gens, ils sont absolument scandalisés de ce que l'on fait du domaine public. Ce sont des projets qui sont démesurément trop chers. Les gens, ceux qui travaillent, ceux qui ont gagné leur vie, ces gens-là ils ne revendiquent pas. Ce sont des gens pénards, silencieux, modestes, bons citoyens parce que ce ne sont pas des revendicateurs. Il faut s'intéresser à ce qui a été fait une fois les crédits votés. J'ai vécu la mort de tous les commerces mais on ne peut pas vous imputer une culpabilité dans les décisions politiques qui ont été prises à l'époque. Deux ou trois allumés qui menaient la barque dans cette ville ont pensé que la rue du Bourg à Aigle allait devenir une rue de Bourg à Lausanne en la rendant piétonne. Au moment où ils escomptaient un avenir glorieux ou divin, la rue de Bourg à Lausanne a commencé à se casser la figure. La rue de Bourg est devenue un lieu de délinquance au début des années 2000 alors je ne comprends pas les exemples de Lausanne et de Vevey, tandis qu'à Villeneuve ils offrent les moindres recoins pour l'accessibilité aux commerces. Mais encore une fois, ce n'est pas de votre faute si des erreurs ont été faites dans les années 1980, mais l'on pourrait prendre conscience de cela et éviter de continuer. Des samedis, il n'y a strictement

personnes en ville. Quand l'Entente Aiglonne et ses alliés ont fait ses stands pour le référendum en hiver 2023-2024, il n'y avait personne. Si des gens se donnent de la peine de faire un référendum, c'est qu'ils ne veulent pas de projet à 9 millions mais à 2 millions.

G. Devaud : Oui, un projet coûte cher. Concernant le stationnement, il faut aussi se rappeler qu'à l'époque il y avait :

- 15 places sur la rue Plantour
- 23 places sur la Place du Marché
- 4 places à l'entrée de l'avenue du Cloître
- 68 places dans le parking Chevron

Soit un total de 110 places accessibles au public dans le secteur.

Avec le projet, la situation est :

- 20 places sur la rue Plantour
- 2 places à l'entrée de l'avenue du Cloître
- 124 places dans le parking Chevron

Soit un total de 146 places accessibles au public dans le secteur, donc 36 places de plus.

Mme Croset : Si le nombre de places de stationnement est égal entre 2021 et 2025 est identique, il y a quand même une augmentation de la population et du trafic. Pour les fosses du Stockholm c'est un élément qui coûte cher, aussi à l'entretien. Si on me dit que les fosses de Stockholm coûtent moins cher qu'un réseau en séparatif, je veux bien le croire mais je veux des chiffres.

M. Devaud : Les fosses d'infiltration ne sont pas plus chères qu'un réseau en séparatif. Il faut également se rendre compte d'une fosse d'infiltration équivaut à :

- La creuse d'un trou,
- Le remplissage par des cailloux, de la terre végétale et du charbon végétal
- L'installation d'une chambre de diffusion et d'un drain

La construction d'un réseau pour la mise en séparatif avec la création de puits perdus équivaut à :

- La creuse d'un trou
- La pose de canalisation à l'échelle de tout le secteur
- La pose de grilles d'évacuation à l'échelle de tout le secteur
- Le raccordement du puit à l'ensemble du réseau de canalisation

En termes d'entretien, une fosse d'infiltration ne nécessite que le nettoyage de la chambre de diffusion, alors qu'un réseau en séparatif nécessite le nettoyage des grilles et des conduites, le renouvellement des grilles et des conduites au fil du temps en cas de dégât et le curage du puit. Nous pourrions démontrer cela dans le préavis.

Mme Croset doit quitter la séance pour raisons professionnelles à 15h15.

M. B Thomsen : Nous avons quatre abonnements au parking Chevron mais il arrive que le parking soit plein. On s'est permis d'écrire à la Commune et à l'exploitant mais nous n'avons pas eu de réponse. Si on nous dit qu'il y a assez de place mais que l'on ne peut pas en avoir, je pense que c'est problématique. Il y a quelque chose à trouver pour l'utilisation pour ce parking. Dans d'autres communes, il y a des possibilités de créer des partenariats publics-privés pour construire de nouveaux parkings semi-enterrés. Il y a actuellement des problèmes dans les quartiers où des propriétaires n'ont pas de possibilité de créer de places de stationnement.

M. Devaud : Nous prenons note qu'il n'y a pas eu de réponse, s'en excuse. Nous allons contrôler cela et, a minima, un accusé de réception sera donné avec un délai de réponse. Dans le cadre du chantier de l'Hôtel de Ville, les locataires du parking souterrain ont dû être relocalisés dans le parking Chevron ce qui a pu impacter la disponibilité des places de stationnement. Le parking de l'Hôtel de Ville est toutefois à nouveau accessible depuis le mois de mars. Concernant le partenariat public-privé, en lien avec la construction des parkings souterrains, il avait été proposé de créer une SA mais cela avait été refusé par le Conseil communal. La construction du parking Chevron avait été décidée de manière à régler la problématique du stationnement pour les dix prochaines années en lien avec les projets de réaménagement planifiés. Des discussions avaient été menées à l'époque concernant la possibilité de construire un parking sur plusieurs niveaux, ce qui est toujours une possibilité d'avenir.

M. Bacca : Ce n'est pas vrai, ce n'est pas un partenariat privé-public qui a été refusé par le Conseil commune, c'est faux. De plus, il faut rappeler que les employés communaux sont de retour et occupent des places de stationnement. Pour la construction de l'EEG, il va également y avoir une suppression de plus d'une centaine de places de stationnement et c'est la tendance générale.

Mme Hertig : Je ne veux pas trahir les secrets de la Commission, mais dans le préavis de l'avenue du Cloître il y a douze places qui sautent. J'enchaîne directement sur Jesus Christ, il a donné l'ordre de pardonner et je vis vraiment mal avec cet ordre et mon salut éternel ne va pas bien. Ça fait depuis 5 ans que la Place du Marché est bloquée et vous n'admettez pas que d'avoir bloqué cette place ne servait à rien, que quand il y avait les cabanons sur la Place, il n'y avait personne.

M. D. Thomsen : Est-ce que vous avez pensé à Jérusalem parce que la rue est dégueulasse ? Vous encaissez l'argent des chiens, je pense que l'on peut nettoyer toutes les rues où ils pissent. La rue Colomb n'est plus éclairée depuis 3 ans. Est-ce que vous pouvez remettre la lampe qui était auparavant sur l'Hôtel de Ville ? Je ne veux pas rentrer dans les détails mais le centre-ville d'Aigle est dégueulasse.

M. Devaud : Nous prenons note mais cela quand bien même c'est hors périmètre du projet.

Mme Tille : Le pavage est inadapté. Il est cher avec une augmentation des risques de chute. Bien sûr que cela pourrait embellir la Place du Marché mais d'autres solutions pourraient être possibles, par exemple avec des dalles antidérapantes. Par ailleurs, je précise que j'ai fait une erreur dans mon opposition en parlant de dalles lisses, il faut plutôt des dalles antidérapantes. Le pavé va très bien pour les sites historiques mais devant l'Hôtel de Ville ce n'est pas adapté. Qu'est-ce qu'il advient de nos oppositions ?

M. Devaud : C'est Conseil communal qui nous a demandé d'avoir des pavés. Ce dernier peut très bien remettre cet élément en question.

Mme Weber-Broillet : A la rue du Midi je constate qu'il y a déjà des joints fissurés et les pavés sont tous de taille différente et avec une mobilité réduite, c'est compliqué. A la Tour-de-Peilz, les grandes dalles sont plus adaptées. Les pavés étaient appropriés à l'époque des calèches.

M. Devaud : Les pavés sont prévus seulement aux endroits où il n'y a pas de passage de véhicules ou de camion. L'AVACAH a validé l'option des pavés jointoyés. Nous retranscrivons dans le PV tous les éléments discutés aujourd'hui et c'est le Conseil communal qui se positionnera sur les motifs d'oppositions et les éventuels éléments de conciliation.

M. Badan : Je ne reviens pas sur la saturation du parking Chevron ni sur l'accessibilité commerciale qui ont été largement débattu. Par contre, je reviens sur l'élément que nous avons soulevé par rapport à la zone arborisé devant la boutique Anaïs.

M. Matthey : Du point de vue normatif, il n'y a pas de problème de visibilité. Le manque de visibilité pour les véhicules venant depuis la rue du Midi est premièrement induit par l'angle du bâtiment. De plus, la rue est et restera à sens unique et sera à 20km/h. L'arborisation prévue se limite à un arbre tige avec une couronne haute pour respecter les gabarits sur le trottoir et la voie de circulation, il n'est pas prévu un arbre en cépée touffu au niveau du sol. Cet arbre n'est par ailleurs pas plus impactant que l'actuelle terrasse. Par contre, après analyse suite à ce motif d'opposition, il est tout à fait possible de décaler légèrement l'arbre pour avoir plus de distances par rapport à la chaussée afin d'améliorer encore mieux la situation.

Mme Hertig : Le rapport de Mme Marcuard est problématique et il n'existait pas lors du projet initial. Il indique qu'il est nécessaire d'étancher tous les bâtiments et que toutes les fosses doivent être revues.

M. Matthey : Le rapport de Mme Marcuard a été établi dans le cadre du projet initial. Le besoin d'étancher les pieds de bâtiments découlait du fait qu'il était initialement prévu d'avoir des pavés avec des joints au sable, ce qui aurait permis une infiltration résiduelle

dans le terrain entre les pavés. Il s'agissait d'une mesure sécuritaire. Toutefois, comme ce n'est plus le cas avec des pavés joints au mortier, cette problématique n'existe plus, d'autant plus que toutes les pentes sont dirigées en direction des fosses et non en direction des bâtiments. Concernant le fait de revoir les fosses, le rapport indique que des tests devront être faits avant la construction de chaque fosse de manière à les dimensionner correctement au cas par cas. Des tests d'infiltration dans chacune d'elles seront réalisées.

M. Bacca : Les pavés avec des joints au mortier vont induire des îlots de chaleur.

M. Devaud : Ce n'est pas les joints qui vont générer des îlots de chaleur. Au contraire, la couleur des pavés, qui est plus clair et qui augmentent l'albedo, diminue les îlots de chaleur.

M. Bacca : Les fosses de Stockholm est une solution chère alors que l'on a pris d'autres décisions au niveau de la ville avec une mise en séparatif. C'est donc un non-sens. Le pavé est une catastrophe, à l'exemple de la rue Kraft et cela génère du bruit. On parle toujours du Conseil communal mais il peut aussi se tromper. Ce n'est pas parce que le Conseil communal prend une décision qu'il a raison. On a parlé de séance de conciliation mais je constate que vous ne faites aucune conciliation. C'est donc une séance d'écoute mais je ne considère pas que c'est une séance de conciliation.

Mme Hertig : Pourquoi ne proposez-vous pas une alternative à 2 millions ? On a besoin d'une place qui ne soit pas bloquée, que les voitures puissent y aller et de beaux arbres comme avant, que le réseau d'eau soit refait, qu'il y ait un éclairage décent et quelques bancs.

M. Devaud : Il y a eu un concours dont toute la démarche a été validée et suivi par le Conseil communal. Nous sommes tenus de le respecter.

M. Bacca : Il faut arrêter de prendre des mandataires qui viennent de je ne sais où et arrêter d'engager des urbanistes incompetents qui viennent de grandes villes comme Zurich ou ailleurs. Il faut des gens d'Aigle qui connaissent la ville.

M. D. Porta : L'argent pourrait être utilisé pour d'autres projets et être mieux utilisé, par exemple en mettant plus d'argent pour les deux boites qui ont été installées à côté de l'EPCA que pour ce projet.

M. Bacca : On retrouve ici la naïveté de la Municipalité actuelle, c'est par exemple le cas avec la piscine. C'est une naïveté navrante. En conclusion, est-ce que l'on pourrait avoir une vraie séance de conciliation ?

M. Devaud : Non, la présente séance respecte le cadre légal et le droit d'être entendu. Je constate toutefois que la conciliation n'est pas possible.

M. Bacca : Nous constatons qu'il n'y a pas de conciliation possible avec vous.

La séance est levée à 16h20.

Place du Marché – Procès-verbal de la séance de conciliation

Date de la séance : 9 avril 2025 de 8h30 à 9h47

Lieu : Salle Chablais, Hôtel de Ville, Place du Marché 1, 1860 Aigle

Participants

Nom	Prénom	Présents	Excusés
<u>Commune d'Aigle</u>			
Devaud	Gregory	X	
<i>Syndic</i>			
Roulin	Cynthia (PV)	X	
<i>Cheffe du Service de l'urbanisme, de la durabilité et de l'économie</i>			
Matthey	Maximilien	X	
<i>Adjoint à la Cheffe du Service de l'urbanisme, de la durabilité et de l'économie</i>			
<u>ATE</u>			
Pilloud	Romain	X	
Obi	Samuel	X	

Discussion

La séance est ouverte à 8h30 par Mme Roulin qui explique le cadre dans lequel s'inscrit cette démarche. L'objectif de la séance est de passer en revue les griefs et de voir dans quelle mesure il est possible de trouver des solutions.

M. Pilloud introduit en expliquant que l'ATE s'était intéressée au projet l'an dernier lors du référendum et qu'elle l'avait soutenu dans le cadre de la campagne pour la votation. Ils ont donc été attentifs sur ce 2^{ème} projet lors de l'enquête publique. Il précise qu'ils ont fait opposition non pas au projet à proprement parlé qui est qualitatif. Selon eux, toutefois, les explications liées à la mobilité sont un peu faibles et ne permettaient pas de se faire une idée claire. Le problème du stationnement, notamment, n'est pas suffisamment clair. Il y a ainsi des enjeux de compréhension et cette séance sera aussi l'occasion de comprendre la vision globale de la gestion de la mobilité à Aigle.

Sur la question du stationnement qui semble centrale, M. Matthey et Mme Roulin n'ont pas bien compris ce qu'ils entendent par une augmentation de 350 places de stationnement dans le secteur par rapport aux plusieurs projets en développement à venir.

M. Pilloud répond que l'hypothèse de l'évolution du nombre de véhicules au centre émane de projets privés (Croix-Blanche, RTB, îlot Chamossaire...) selon le rapport de

CITEC mais que néanmoins, la vision du stationnement doit être globale. Ces projets génèrent des flux de circulation qui n'ont pas été pris en considération dans le projet.

Mme Roulin précise que le projet n'est pas un projet de stationnement mais d'un espace public et qu'il est le fruit d'un consensus entre les différents besoins (commerces, restaurants, etc.). La vision du stationnement de la ville fait l'objet de nombreuses réflexions et études mais qui n'ont pas à être retranscrites dans le cadre de ce projet. De plus, les projets privés dont il est question sont déjà réalisés et respectent les normes VSS.

M. Matthey fait un état des lieux du stationnement en ville et identifie les différents secteurs où il y a eu la suppression et les ajouts de places de stationnement. Au final il n'y a pas beaucoup de différence. La Commune n'a pas un document qui explique précisément où on ajoute et où on enlève des places à l'échelle de tout le centre-ville car ce n'était pas l'objet de ce projet. Si on compare avec la situation en 2016, sur la base de l'orthophoto présentée en séance, on constate qu'il y avait un nombre considérable de places de stationnement répartie à l'échelle de tout le secteur (Plantour, Place du Marché, sur le parking souterrain de l'Hôtel de Ville, devant l'Hôtel de Ville le long de Plantour). La vision développée à l'époque consistait à centraliser le stationnement dans le parking Chevron afin de libérer l'espace au centre, en conservant toutefois des poches de places de courtes durées pour l'accessibilité aux commerces. Il faut aussi prendre en compte les projets à venir, tels que l'avenue du Cloître ou des rues du Rhône et du Midi où l'espace public sera requalifié.

M. Pilloud trouve intéressant d'avoir ces explications qui permettent de comprendre la vision de la commune. La peur de **M. Obi** c'est que les gens viennent en voitures en ville et fassent des tours de quartier pour trouver une place de parc. Le fait d'avoir ajouté les places sur Plantour va de toute manière augmenter le nombre de voiture dans ce secteur alors que c'est bien ce qu'on cherche à éviter.

Mme Roulin rappelle que le projet est un consensus et que ces places ont été conservées sur la demande des commerçants et restaurateurs. C'est un projet équilibré qui intègre les différents besoins, même si la vision à long terme est de limiter le trafic au centre-ville et promouvoir les mobilités douces.

M. Matthey rappelle aussi qu'à l'inverse, on nous demande de créer plus de places de stationnement. Comme l'a indiqué Mme Roulin, le projet est une solution de compromis.

En ce qui concerne le stationnement vélo, **M. Pilloud** indique qu'il a eu de la peine à trouver les éléments d'information.

M. Matthey mentionne qu'effectivement le nombres de places n'a pas été indiqué spécifiquement. La philosophie du projet est d'installer des poches de stationnement pour les vélos, équipées d'arceaux, réparties sur l'ensemble du secteur. La localisation des places ainsi que leur nombre est indiqué sur le plan présenté en séance et joint en

annexe au présent PV. En tout, il y aura environ 56 places de stationnement vélo dans le périmètre du projet, sans compter les deux couverts à vélos existants dans le parking Chevron. Pour le couvert situé le long de l'avenue du Chamossaire, Pro Vélo nous avait proposé à l'époque de retirer une partie des racks pour les vélos afin de libérer plus de places pour les deux-roues motorisés. M. Matthey demande également comment est-ce que l'on pourrait calculer le besoin sur la base des normes VSS ? Cela voudrait dire qu'il faudrait prendre en compte tous les bâtiments du secteur et faire le calcul selon leur affectation.

M. Pilloud constate que nous ne nous sommes pas basés sur les normes mais sur une logique d'usage, ce qui admissible. Il serait utile que la Commune monitore l'utilisation des places pour les deux-roues une fois le projet réalisé, de manière à voir si l'on constate un manque. Il demande aussi si quelque chose est prévu pour les vélos cargo.

M. Matthey confirme que cela sera fait. Il est aussi d'avis qu'il est pragmatique de procéder de la sorte. Cela permet d'éviter d'avoir une suroffre ou alors, à futur, de densifier les endroits où l'on constaterait une demande plus forte.

M. Pilloud répond que concernant les vélos cargo, pour les employés et la courte durée, il n'y a pas de problème. C'est pour le stationnement de longue durée que cela est plus compliqué. Pour lui, c'est une question qui peut être mise en stand-by par la Commune, mais elle doit être attentive car l'évolution va dans le sens d'une augmentation de ce type de vélo.

M. Matthey demande quel serait le type d'aménagement qui devrait être mis à disposition pour ces vélos.

M. Pilloud mentionne qu'il existe des arceaux plus bas ou du marquage qui peut être utile. Il précise qu'il ne va pas nous apporter une réponse technique mais il suggère que nous nous penchions sur cette question, ce que la Commune s'engage à faire. Il demande aussi si une velostation pourrait être prévue au centre-ville.

Mme Roulin explique qu'une velostation est prévue à la gare pour le moment. Il y a une stratégie vélo en cours pour l'ensemble de la Ville. Des réflexions seront lancées dans ce cadre afin d'intégrer d'autres aménagements de stationnement vélo en ville. L'installation d'une velostation dans ce secteur n'est toutefois pas l'objet du projet de la Place du Marché.

M. Pilloud est conscient que la norme n'est pas facile à appliquer dans le cas d'espèce mais que nous devrions pouvoir être réactifs si à l'usage on voit que le stationnement vélo est saturé ou que d'autres aménagements doivent être mis en place. La Commune s'engage à faire évoluer le stationnement vélo dans le cas où ne répondrait pas à l'usage. Il demande aussi s'il y a des zones de stationnement deux-roues prévues pour les employés communaux.

Mme Roulin indique qu'un local à vélos est disponible pour les employés au sous-sol du bâtiment de l'Hôtel de Ville, dont l'entrée se fait au niveau de la rue Plantour.

M. Pilloud reprend sur la question des livraisons sur Plantour, risquant de générer des conflits avec la zone de rencontre. Il demande comment sont prévues d'être gérées les livraisons.

M. Matthey indique que la Place du Marché sera accessible pour les livraisons à des horaires donnés, soit de 6h30 à 9h00 selon le même fonctionnement que celui en vigueur sur la rue Plantour. Sur la rue Plantour, il n'y a pas de place livraisons spécifique, comme actuellement, puisque nous n'avons pas observés de besoins particuliers. La réflexion n'a pas été approfondie dans la mesure où il n'y a pas eu de demandes spécifiques des commerçants. Pour l'Hôtel de Ville et les locaux commerciaux situés au pied du bâtiment le long de la rue Plantour, les livraisons se feront dans la zone en cours de réaménagement puisqu'un accès est conservé pour les pompiers. Ce ne sont toutefois pas des livraisons très récurrentes et à l'échelle du secteur, il n'y a pas de besoins pour de grosses livraisons.

M. Pilloud demande les chiffres du trafic sur Plantour. Pour lui, la question de la sécurité est sensible car nous sommes en zone de rencontre et il y aura des conflits de sécurité par rapport aux places de stationnement prévues perpendiculairement à la rue. En effet, s'il y a un enfant sur la route et des véhicules qui reculent pour sortir des places de stationnement, c'est dangereux.

M. Matthey précise que ces places de stationnement sont déjà existantes et accessibles au public depuis 2022. La problématique de ces places et des potentiel problème de sécurité qu'elles induisent a été analysée dans le cadre du projet. Une mesure a été prise dans le projet en créant une bordure à niveau pour guider le flux des véhicules et libérer plus d'espace au droit des places de stationnement.

M. Pilloud trouve la situation pas très sécuritaire et demande s'il n'y a pas d'autres mesures à prendre en compte.

La Commune va réfléchir à des aménagements ou de la signalétique pour améliorer la sécurité et limiter les conflits.

M. Matthey informe qu'il y a actuellement 800 véhicules/jours sur Plantour. Si nous voulions totalement régler le potentiel conflit induit par ces places de stationnement, il faudrait laisser la rue en zone 30, interrompre le trottoir avant les places de stationnement et créer un trottoir en face, le long des nouveaux aménagements sur la rue Plantour. Toutefois, cette solution ne respecterait pas les lignes de désirs pour les piétons.

M. Pilloud est d'avis que cette solution n'est effectivement pas pertinente. Pour l'ATE la zone de rencontre est très positive, ce sont les places de stationnement qui posent problème.

Mme Roulin mentionne que ces places doivent être maintenues car elles sont le fruit de négociation avec les opposants au projet. Mais la Commune s'engage à réfléchir à des mesures permettant de sécuriser cette zone.

M. Pilloud évoque la question de la circulation de la mobilité active sur la place et le risque de conflit d'usage. Il demande s'il y a eu des réflexions par rapport à ce point.

M. Matthey indique que c'est effectivement un thème récurrent qui fait souvent débat par rapport à la mixité entre piétons et vélos. Des discussions ont eu lieu en séance de commission où certains souhaiterait que les vélos ne circulent pas en zone piétonne, alors que d'autres tiennent à ce que les cycles puissent passer. Le fonctionnement retenu pour la Place est d'avoir une zone piétonne avec cycles autorisés. En conséquence, les vélos peuvent passer mais ils ne sont pas prioritaires.

M. Pilloud s'interroge sur l'itinéraire naturel pour arriver sur la place.

Selon **M. Matthey** et **Mme Roulin**, pour les cycles venant depuis Ollon, l'itinéraire le plus sûr et le plus agréable se fait par la Rue du Midi, prévue en zone 20, plutôt que de continuer à longer l'avenue du Chamossaire jusqu'à la bifurcation sur la rue Plantour.

M. Pilloud rebondit sur les arrêts de bus pour savoir comment ils fonctionnent.

M. Matthey explique que les arrêts de bus sont bloquants avec la possibilité pour les cycles de dépasser. Il y a un îlot pour la traversée piétonne, puis un îlot plus fin avec des bordures biaises au droit des arrêts de bus, ce qui permet aux cycles de dépasser les bus à l'arrêt. Ce type d'aménagement avait été demandé par la DGMR.

M. Pilloud demande si un élément physique peut être installé sur le trottoir après l'arrêt de bus dans le sens descendant, de manière à éviter que les piétons coupent la traversée devant les bus arrêtés ce qui risquerait d'engendrer des conflits avec les cycles qui le dépasse. Il préconise de mettre une petite barrière devant l'arrêt de bus.

M. Matthey indique que ce point sera étudié. Il faut toutefois rappeler que l'on passe d'une bordure de +22cm à une bordure de +3cm au droit de la traversée, ce qui crée déjà une sorte de barrière même si une personne en bonne forme peut effectivement l'enjamber.

Mme Roulin indique que pour la suite de la procédure, le PV sera transmis à M. Pilloud par courriel d'ici le lundi 14 au plus tard, avec un délai fixé au 22 avril 2025 pour informer si l'opposition est maintenue. Dans le cas où l'opposition est maintenue à l'issue de ce délai, elle sera intégrée au préavis pour le Conseil communal dans lequel figurera le projet de levée des oppositions,

Pour finir, **M. Pilloud** insiste que sur ce type de projet, l'ATE peut être un partenaire si un contact est pris en amont. Ceci permet d'intégrer les remarques, de comprendre le projet, et d'éviter, ainsi une opposition.

La séance est levée à 9h47.

Place du Marché – Procès-verbal de la séance de conciliation

Date de la séance : 9 avril 2025 de 7h29 à 8h18

Lieu : Salle Chablais, Hôtel de Ville, Place du Marché 1, 1860 Aigle

Participants

Nom	Prénom	Présents	Excusés
<u>Commune d'Aigle</u>			
Devaud	Gregory	X	
<i>Syndic</i>			
Roulin	Cynthia (PV)	X	
<i>Cheffe du Service de l'urbanisme, de la durabilité et de l'économie</i>			
Matthey	Maximilien	X	
<i>Adjoint à la Cheffe du Service de l'urbanisme, de la durabilité et de l'économie</i>			
<u>Opposant</u>			
Tille	Stéphane	X	

Discussion

M. Devaud ouvre la séance à 7h29. Il informe l'opposant du cadre légal dans lequel s'inscrit cette séance de conciliation. Il n'y a aucune obligation de concilier, cela répond à l'obligation du droit d'être entendu. D'ici la fin de la semaine, le PV sera transmis et un délai de retour sera fixé au 22 avril 2025 pour informer l'Autorité du maintien ou pas de l'opposition.

Ensuite, selon la procédure usuelle, un préavis sera transmis au Conseil communal, lequel proposera de valider le crédit pour l'ensemble du périmètre de la Place du Marché, d'accepter le plan et de statuer sur les projets de levée des oppositions. Ensuite, c'est le Département qui validera le plan et notifiera les réponses aux oppositions conformément à la procédure définie par la Loi sur les routes (LRou).

M. Tille demande si le préavis est déjà publié. **M. Devaud** répond que le préavis sera finalisé lorsque l'ensemble des oppositions auront été traitées. Ainsi, le préavis n'a pas été publié mais le sera une fois accepté par la Municipalité, soit selon le planning actuel, le 28 avril prochain. La séance de commission est déjà fixée en mai et le préavis passera en juin devant le Conseil Communal.

M. Devaud rappelle que le but de cette séance est de passer en revue les points de l'opposition afin de répondre aux éventuelles questions/remarques et d'apporter si besoin les éléments techniques.

M. Tille mentionne qu'il ne fait pas opposition sur la place à proprement parlé mais sur certains points précis. Il ne fait pas partie de ce mouvement qui veut s'opposer à tout.

Il a des remarques particulièrement pour le carrefour Chamossaire car il l'utilise tous les jours. Selon M. Tille et sa compréhension du plan, lorsqu'on vient de la ville à vélo dans ce secteur, il y a une problématique de mobilité avec le vélo. Le cycliste devient piéton puis redevient cycliste puisqu'il est obligé de passer sur le trottoir. De plus, avec l'interdiction de tourner à gauche, cela empêche d'avoir une continuité pour le cycliste. La partie vélo n'est pas bien intégrée et c'est cela qui le dérange. C'est un peu comme Frédéric-Rouge où il y a de gros problème.

M. Matthey prend la parole afin de clarifier ce point. Il semble, en effet, y avoir une petite incompréhension. Il n'y a pas de redirection des cycles sur le trottoir. Les cycles restent sur la chaussée et peuvent tourner à gauche en direction du chemin de Payernettes. Un sas vélo avec une ligne d'arrêt figure sur le plan avant la traversée des voies de chemin de fer. Le cycle bénéficie ensuite d'un couloir qui lui est dédié en parallèle de la traversée piétonne. Il y a bien une séparation des flux le vélo et piéton.

M. Devaud rappelle également la complexité d'un carrefour ferroviaire pour pouvoir sécuriser tous les flux. Payernettes ne sera pas en sens unique. **M. Matthey** informe l'opposant qu'une dizaine de variantes ont été étudiées afin de répondre à l'ensemble des contraintes normatives. La configuration telle que proposée est celle qui fonctionne le mieux bien que tout soit calé au chausse pied pour faire passer l'ensemble des flux et respecter les contraintes légales et normatives.

Sur Payernettes, les gabarits sont extrêmement étroits, ils ne sont à l'heure actuelle même pas conformes pour un cas de croisement voiture-voiture à 20km/h ou voiture-vélo à 30km/h. Considérant que la suppression du tourner à gauche sur Payernettes depuis l'avenue Chevron est déjà une contrainte et que cette mesure tendra déjà à diminuer les flux de circulation sur la rue, la Commune n'a pas souhaité aller plus loin dans les restrictions en créant un sens-unique sur Payernettes. L'objectif n'est pas de restreindre pour embêter les utilisateurs, mais d'assurer une situation normativement conforme pour tous les types d'utilisateurs.

M. Devaud explique que ce projet a l'avantage de prendre en compte l'ensemble des contraintes et c'est le seul qui est viable. Il y aura des feux pour le train comme sur le carrefour Colomb-Ormont. Le train fonctionnant en mode tram, cela nous permet de ne pas devoir installer des barrières à chaque croisement, ce qui est une bonne chose.

M. Matthey indique également que l'accès sur Payernettes restera possible depuis l'avenue du Chamossaire dans le sens venant depuis Leysin. Par conséquent, les automobilistes qui viennent depuis le giratoire des Glariers pourront toujours faire le tour par Cloître puis Chamossaire avant de s'insérer sur Payernettes. Sur l'avenue Chevron, c'est bel et bien une zone 30 qui est prévue donc le piéton n'est pas prioritaire.

M. Tille indique que le 3^{ème} point de son opposition a été en partie traité mais il ne comprend pas pourquoi la variante recommandée par Citec en page 59 du rapport n'a pas été retenue.

M. Matthey répond que cette variante figure en annexe pour comprendre l'historique de toute la démarche. En effet, elle a été retenue au début des démarches selon les premières analyses et propositions, mais lorsque cela a été présenté au TPC, ils ont refusé d'aller plus en avant car elle était incompatible avec l'usage ferroviaire de cet axe. Elle a ainsi été abandonnée. Les autres variantes développées et retenues sont dans le corps du rapport et non dans l'annexe ; c'est le plan signé qui fait foi.

M. Devaud quitte la séance à 7h55 en raison d'une autre séance.

Concernant le deuxième point de son opposition sur la question des arbres, **M. Tille** ne comprend pas pourquoi on coupe tous ces arbres.

M. Matthey répond qu'il faut distinguer deux motifs pour justifier un abattage au sens de la Loi sur la protection du patrimoine arboré ; les impératifs liés à des constructions et les risques phytosanitaires ou sécuritaires avérés. Pour les arbres existants qui tombent dans les espaces verts prévus dans le cadre du projet, ce n'est effectivement pas le motif d'impératif de construction qui s'applique, mais celui de risques phytosanitaires ou sécuritaires. Selon les photos des arbres montrées en séance, la quasi-totalité de ces arbres ont subi d'importantes tailles au fil du temps qui laissent apparaître d'importantes coupes qui n'ont pas cicatrisé. On constate sur ces coupes d'importants signes de pourriture à l'intérieur des branches.

Ceux qui ne sont pas dans les espaces verts tombent dans la catégorie des abattages pour des impératifs constructifs, notamment pour la construction des arrêts de bus dont l'implantation est impérative afin de respecter les règles en termes de distance et de visibilité. Les arrêts de bus sont positionnés de la seule manière qui respecte toutes les normes, y compris la LHand. On ne peut donc pas mettre des arrêts de bus dans un autre secteur. Initialement, ces arrêts de bus étaient prévus à la hauteur de la Place du Marché mais ce positionnement avait fait l'objet d'un retour négatif de la DGMR puisqu'en cas de bus à l'arrêt, l'arrivée d'un second bus ou des voitures risquait d'engendrer un refoulement jusque sur les rails de l'AL pouvant induire le blocage du passage du train. La position retenue pour les arrêts de bus permet donc de supprimer ce problème tout en garantissant un alignement des bus en ligne droite conformément à la LHand. Indépendamment des arrêts de bus, l'état de ces arbres n'est pas bon, les tailles à répartition ont beaucoup affaibli ces arbres et leur durée de vie est comptée. La Commune ne peut pas les laisser pousser davantage car le poids des branches pourrait créer un risque de chute puisque les branches charpentières sont affaiblies. Ce n'est ainsi pas possible les laisser se développer pour augmenter leur couverture de canopée. C'est pour cette raison qu'il a été décidé de les abattre. Ils sont remplacés dans le cadre du projet pour développer une vision globale et à long terme. C'est une solution

rationnelle et pragmatique car si nous plantons de nouveaux arbres aujourd'hui, ils pourront plus rapidement jouer leur rôle contre les îlots de chaleur sachant que les arbres actuels ne pourront jamais remplir cette fonction.

M. Tille demande pourquoi on ne remet pas des tilleuls. Il y a une spécificité à Aigle avec le miel de Tilleul et il trouve que c'est dommage de les abattre car ils ont une fonction écologique importante. Il donne l'exemple de Singapour où les arbres sont maintenus et ne comprend pas pourquoi nous ne mettons pas les mêmes efforts pour maintenir les arbres existants.

M. Matthey indique que les points de vue sont différents mais ils se justifient les deux. C'est vrai que nous pourrions maintenir ceux qui ne sont pas dans les zones touchées par les constructions jusqu'à ce qu'ils meurent. Il est toutefois peu pragmatique de les conserver durant quelques années puisqu'à court terme, ils devront dans tous les cas être remplacés. C'est une question de point de vue mais il s'agit d'un projet global et une pesée des intérêts a été faite compte-tenu de leur état sanitaire actuel.

Le projet maintient également beaucoup d'arbres. Les arbres qui ont un avenir ont été préservés, c'est par exemple le cas du liquidambar dans le jardin, du pin sur le parvis ou de l'hêtre pourpre au pied de la tour des pompiers. Ces arbres étant en bon état, il était nécessaire de se donner tous les moyens pour les préserver. Si l'on compare avec les tilleuls en mauvais état, la situation n'est pas la même. La question de planter des tilleuls est toutefois une possibilité.

M. Tille demande si on a un rapport pour ces arbres. **M. Matthey** répond que non. En réponse à une question de M. Tille, il indique que les arbres abattus sont indiqués en jaune sur le plan et les arbres maintenus en noir. Parmi les tilleuls, le plan indique qu'un élément est justement conservé parce qu'il s'agit d'un élément de bonne facture, qui n'a pas subi de taille et qui ne présente aucun signe de maladie ou de danger.

M. Tille indique avoir eu les réponses à ses questions et demande des informations sur la suite des oppositions. La procédure lui est rappelée, soit que le PV lui sera transmis au plus tard le lundi 14 avril avec un délai au 22 avril pour informer du maintien ou du retrait de son opposition sur l'ensemble ou une partie des griefs avancés. Si l'opposition est maintenue, elle sera traitée et le projet de réponse à l'opposition sera transmis au Conseil communal comme mentionné en préambule.

La séance est levée à 8h18.