

Ville d'Aigle Atelier participatif Rapport

Neuchâtel, le 20 mars 2015

Nicolas Babey (direction)
Mélanie Gagnebin Brown

Ce rapport se compose de trois sections : la première présente le contenu, les buts et la méthodologie de l'atelier participatif. La deuxième section présente les propositions consolidées des groupes de travail. La dernière section contient le procès-verbal des discussions menées en assemblée plénière, ainsi que la retranscription intégrale des documents écrits par les rapporteurs des groupes.

Nous avons également inséré en annexe les propositions écrites d'un participant, qui nous sont parvenues par courriel quelques jours après la tenue de l'atelier.

1. Introduction

Le 4 mars 2015, 50 personnes ont participé à un atelier participatif consacré à l'aménagement de six zones du centre-ville d'Aigle. Trois groupes de travail ont été organisés.

La soirée a été animée par Nicolas Babey, professeur à la Haute école de gestion Arc.

Monsieur Rodolphe Lüscher¹ a présenté en introduction de la soirée les 6 zones à traiter au moyen de 4 thèmes :

- Aménagements urbains (revêtement, mobilier).
- Végétalisation.
- Mobilité, accessibilité et stationnement.
- Éclairage

Le cadre de travail proposé aux participants peut se présenter selon la matrice ci-dessous :

Zones	Aménagements (revêtement, immobilier)	Végétalisation	Mobilité Accessibilité Stationnement	Eclairage
Rue de la Gare				
Rue Collomb				
Rue du Collège				
Av. des Ormonts				
Carrefour				
Av. des Ormonts (2 ^{ème} Tronçon)				

Afin d'équiper les réflexions des participants, des cartes de la zone concernée, ainsi que plusieurs exemplaires d'un « cahier participatif » réalisé par l'atelier « Lüscher Architectes » ont été remis à chaque groupe de travail. Ce « cahier participatif » contenait des plans, des repérages photographiques de chaque zone, ainsi que des

¹ Atelier « Luscher Architectes SA »

kaléidoscopes photographiques d'exemples suisses et étrangers concernant les 4 thèmes. Ces références photographiques avaient pour but de stimuler l'imagination et les discussions des participants.

1.1. Buts de l'atelier participatif

Les buts de l'atelier étaient les suivants :

- Fournir un cahier des charges aux experts de l'aménagement urbain.
- Développer des solutions qui répondent aux attentes et aux besoins de la population.

Il a été précisé par l'animateur que les propositions seraient évaluées selon des critères essentiellement techniques, urbanistiques, financiers, juridiques et politiques.

1.2. Méthode

Les participants se sont vus assigner un groupe dès leur entrée. Il a été ensuite demandé à chaque groupe de désigner un rapporteur. Afin de lancer les réflexions, il a été proposé à tous de réfléchir à ce qu'ils désiraient faire dans les zones concernées (« quels usages désirés ? ») et ce qu'ils ne voulaient pas faire (« quels usages non désirés ? »). Afin d'accompagner les usages désirés, quels équipements souhaités ?

Enfin, il a été demandé aux groupes de tenter de trouver eux-mêmes un consensus avant de présenter les résultats des travaux en assemblée plénière.

Méthodologiquement, en demandant aux trois groupes de faire strictement le même travail, l'IMVT spéculait sur un effet de répétition de certaines propositions, ces répétitions signalant un consensus global entre tous les participants. La présentation des résultats ci-dessous permet de conclure à une réussite de la méthodologie utilisée.

Enfin, Messieurs R. Lüscher et Martin Gauthier ont ponctuellement prodigué expertise et informations techniques aux groupes lors de leurs travaux

1.3. Déroulement

Le déroulement de la soirée a été le suivant :

- Travaux de groupe: 1 heure
- Pause de 15 minutes
- Présentation des travaux en assemblée plénière.
- Débat.
- Verrée

2. Résultats

Suite à plusieurs commentaires des participants, nous notons qu'une heure était probablement trop courte pour traiter en profondeur l'ensemble des quatre thèmes proposés.

Néanmoins plusieurs propositions répétées – donc consensuelles – se sont dégagées.

2.1. Aménagements

Les groupes 1 et 3 ont clairement proposé de **supprimer les trottoirs**, les seuils de ces derniers étant considérés comme ergonomiquement gênants. Dans le même sens, pour résoudre les problèmes

d'accessibilité, le groupe deux a proposé de rendre les trottoirs plus accessibles aux handicapés. Il nous semble que la suppression desdits trottoirs peut représenter une solution radicale au problème d'accessibilité.

2.2. Mobilier urbain

L'ensemble des groupes réclame **des espaces de repos et de rencontre**. Que ces espaces soient publics (avec bancs publics) ou qu'ils se déclinent sous forme de terrasses de café. Ainsi, tous les participants qui se sont exprimés dans les groupes de travail ou en assemblée plénière accordent une grande importance au rôle de convivialité que le centre-ville doit jouer.

2.3. Végétalisation

Tous les groupes ont accordé une grande importance à la **végétalisation**. Que celle-ci joue le rôle de fil rouge « vert » entre les secteurs, qu'elle puisse même prendre place entre les voies de tram, sur les places de parc (par exemple des pavés filtrants), qu'elle favorise le développement de terrasses par leur ombrage, qu'elle renforce l'attractivité du centre-ville ; Qu'elle agisse comme élément de signalisation des espaces de circulation et des espaces de repos, qu'elle structure enfin – selon le groupe 2 – la circulation dans le secteur 3 : en mettant les arbres au milieu pour organiser une circulation dans les deux sens et abriter des places de parc en épi.

2.4. Eclairage

L'éclairage comme moyen de prévention des incivilités a été cité par deux groupes. Par exemple, il a été demandé d'éclairer la zone de l'école de manière plus conséquente. La valeur écologique de l'éclairage a été également proposée par deux groupes. Des objets luminescents ont été cités. Il a enfin été proposé de mettre en valeur le patrimoine² au moyen d'un plan lumière cohérent et sobre.

2.5. Mobilité

Contrairement aux thèmes ci-dessus, le thème de la mobilité n'a pas débouché sur des répétitions. Voici sous forme de liste les propositions principales qui ont été faites :

- Dans le groupe 1, aucun consensus n'a pu être trouvé au sujet de places de parc à maintenir ou à supprimer.
- Mettre en zone 20 l'artère descendant de l'av. des Ormonts plutôt que totalement piétonne.
- Tram urbain : mettre en évidence les zones d'arrêt, voire créer des zones d'arrêt sur demande.
- Zones d'arrêt : les mettre côté collège pour éviter de traverser les voies.
- Aménager des « places minute ».
- Autoriser les vélos en sens interdit pour tous les secteurs.
- Marquage au sol pour personnes malvoyantes.
- Jouer avec les revêtements et les couleurs, pour indiquer également des vitesses réduites.

2.6. Cohérence

Le terme de cohérence a été cité plusieurs fois, pour désigner le mobilier urbain (bancs, candélabres, poubelles...), la végétalisation et les essences d'arbre la composant, le plan lumière. La métaphore de « colonne vertébrale » a également été utilisée, que ce soit pour désigner le tram urbain ou encore les espaces verts.

² Notons que M. Lüscher a relevé la contradiction apparente qui peut exister entre le désir de végétaliser fortement les secteurs et le désir de mettre en valeur la patrimoine bâti.

2.7. Autre

Enfin, le groupe 3 a proposé d'intégrer la cour du collège au projet. En connectant physiquement l'espace de la cour par suppression du mur. Cette cour représente un potentiel intéressant en termes d'activités culturelles.

3. Conclusion

Hormis le temps probablement trop restreint pour traiter plus en profondeur les thématiques proposées, nous relevons l'excellente ambiance qui a caractérisé ces ateliers et la discussion plénière qui a suivi. Nous relevons également la grande qualité des propositions faites par les trois groupes.

A la manière d'un cahier des charges, ces propositions permettront sans doute d'alimenter les réflexions des experts chargés de l'aménagement des zones concernées.

Au delà des difficultés à trouver un consensus complet dans le domaine de la mobilité, l'ensemble des participants semble tirer à la même corde : construire ensemble un centre-ville capable de générer du lien social. C'est probablement avec cette clé qu'il faut interpréter l'importance que la végétalisation et le terme de cohérence ont pris lors de ces ateliers.

Compte rendu des présentations

Groupe1

Le rapporteur:

Difficile de parler de consensus, car clairement il n'y en a pas.

Le questionnement que l'on s'est posé par rapport au plan se trouve dans le secteur 2. Il y a pas mal de préoccupations liées à **l'absence de place de parc** et donc à la plainte d'une partie des commerçants de voir moins de clients venir. Donc une question s'est posée sur l'artère qui descend de l'avenue des Ormonts jusqu'à la gare, avec la **possibilité d'une zone 20 km/h plutôt qu'une zone complètement piétonne**. Du coup, de ne pas avoir le besoin de cet aller-retour avec de possibles perturbations. Il n'y a pas eu de vrai consensus là-dessus, mais une partie du groupe avait plutôt cette envie et l'autre partie disait: en même temps on a un périmètre piéton qui est tout à fait acceptable par rapport aux distances aux places de parcs éventuelles.

En ce qui concerne la **végétalisation**, on remarque qu'il y a une très belle et nombreuse, trop nombreuse pour certains, végétalisation, avec beaucoup d'arbres sur le haut de la rue des Ormonts de part et d'autre, mais dès que l'on arrive dans le cœur de la ville elle-même, on perd cet aspect de verdure. Là-dessus, il y avait un consensus, on regrettait cette absence de verdure. Et dans les exemples d'images proposées, par exemple Strasbourg, avec le métro et du gazon entre deux, il y avait la question, est-ce qu'il n'y a pas une possibilité d'avoir une ligne qui fasse un cordon vert sur l'axe.

Par rapport à la verdure, la question, non pas des essences, **mais de la hauteur des arbres** avec, pour certaines maisons qui sont placées en bordure, des arbres qui sont jugés trop gros.

Pour **les aménagements urbains**, sans aller trop dans les détails, il y avait deux pôles assez marqués, intéressants où les gens disaient: on a **besoin d'espace de repos**, que ce soit des bancs ou des chaises où les gens peuvent s'arrêter. Si on veut de la vie, il ne faut pas seulement que les gens fassent transiter et passer, il faut qu'ils puissent s'arrêter et se poser.

Dans les aménagements urbains, il faut également **des espaces de jeux**, on a évoqué la fontaine Zeller qui est hors espace, mais au bout de la rue de Bourg, mais en se disant, à Aigle, il y a des endroits où il y a des choses qui sont posées depuis longtemps et que finalement plus personne n'utilise et qui ne créent pas de l'animation.

Je reviens à **l'arborisation** avec le secteur 4, éventuellement **que d'un côté**.

En ce qui concerne **l'éclairage**, nous ne sommes pas allés dans les détails, mais par rapport aux éventuels problèmes qu'il y a, notamment **du côté de l'école**, il y a très peu d'éclairages et pas mal d'occupations indésirables, de déprédations. Il faudrait un **éclairage plus présent**, mais quand même beau, pas vieux.

NB³: Finalement, il y a pas mal de choses qui ont fait consensus, seul l'élément lié aux places de parc...

Le rapporteur: Clairement, il y a des gens qui veulent des places de parc partout devant les commerces et il y a des gens qui n'aimeraient pas trop de places de parc pour pouvoir avoir de la vie et aller à pied.

NB:... Donc ça c'est l'élément qui n'a pas fait consensus.

Le rapporteur: Un autre élément lié à **l'aménagement** encore est de se dire que tout ce secteur (elle montre le plan) allait devenir bord à bord sur un seul niveau avec ces trottoirs, et cela a fait consensus, qui gênent tout le monde. Et la question est de **proposer aux propriétaires** de profiter aussi d'avoir un aménagement pour que **les seuils soient aussi à niveau**.

³ Nicolas Babey

Une participante: Nous avons également proposé un marquage au sol pour les personnes malvoyantes.

Notes supplémentaires issues du cahier de travail:

Aménagements urbains: Harmonisation du mobilier urbain (une ligne pour les poubelles, les bancs, les barrières, les moloks), voir l'exemple de St-Maurice. Plus de pots de fleurs (dans tous les secteurs). Dans le secteur 2, proposition d'une zone à 20 km/h, soucis de ne pas tourner le dos aux usagers qui viennent du haut. Fermeture lors de manifestation.

Végétalisation: Plus de vert. Idée de gazon entre les voies. Les places de parc pourraient aussi être vertes (pavés filtrants ou herbe). Mettre des fleurs des champs (prairie).

Mobilité: Pas de double sens dans le secteur 1B si ouverture du secteur 2 à 20 h dans le sens descendant. Ce qui pourrait peut-être permettre des places supplémentaires dans le secteur 1B.

Groupe 2

Le rapporteur:

Pas mal de consensus, traité en général

Luminaire: Mettre en évidence le patrimoine architectural existant, après libre aux autorités de faire le bon choix. Candélabres sobres et écologiques (tout secteur). Une sorte de plan-lumière cohérent.

Végétalisation: Cohérence entre les différentes essences d'arbres, entre les nouvelles et les existantes. Au sujet du **tram urbain**, mettre en évidence les zones où il s'arrête, comment et faire des zones d'arrêt sur demande pour les tpc.

Mobilier urbain: banc pour les zones piétonnes, comme mentionné dans le groupe 1, si on veut que les gens se baladent et s'arrêtent.

Grande idée pour le **secteur 3, mettre des arbres au milieu**, continuer de rouler dans les deux sens, et parking en épi sous les arbres, pratique, car les arbres pour l'instant font trop chargés, ils sont gênants dans l'idée de garder la vue sur l'architecture existante, notamment le collège. Également pour les arbres du **secteur 4**, il y en a trop du côté maison.

Signalétique: Clair pour les zones de parking. Parking bien indiqué.
Trottoirs accessibles pour les handicapés. Train avec bande herbeuse et arrosage automatique.

Mobilité douce: Penser à la signalétique, bien indiquer les pistes cyclables pour éviter les conflits dans les zones entre usagers, piétons, vélos.

Zone de dépose, les mettre côté collège pour éviter de traverser les voies.

Notes supplémentaires issues du cahier de travail:

Aménagements urbains: Où seront les terrasses à l'avenue de la gare? Et à la rue Colomb?

Mobilité: Secteur 1 et 2, heures de livraison à définir. Secteur 2, comment est-ce que les camions accèdent depuis le point B à l'UBS?

Secteur 3, maintenir la servitude vers la parcelle 405 (entre Clin d'œil et laiterie), réhabilitation circulation vélos-élèves. Secteur 5, signalisation claire pour les parkings.

Éclairage: Tous les secteurs, attention à la pollution lumineuse et garder une certaine sobriété. Secteur 2, pas de lumière au sol. Secteur 3, lumière aux places de parc.

Groupe 3

Le rapporteur:

Idée générale, au lieu de distinguer par secteurs, on voulait axer sur **l'homogénéité au niveau centre-ville**, d'une manière globale.

Dans l'ensemble, **beaucoup plus végétal**, sur deux allées sur toute la continuité des secteurs. Des fleurs, des arbres, de la glycine, quelque chose d'ombragé.

Là où il y a le train, **du gazon**, avec pourquoi pas une tondeuse automatique. Plus couteux, mais on le retrouve avec le tourisme et avec les gens de dessous la gare qui vont venir dessus la gare.

NB: Pourriez préciser les fonctions de ce verdissement généralisé?

Le rapporteur:

Des zones ombragées, **favoriser les terrasses sur la rue**, amener les gens dans la ville, en faire une ville piétonne, favoriser la promenade, le tourisme, accroître la dimension culturelle, faire que les vitrines soient des vitrines d'exposition, par exemple de peinture, pour que les gens aient envie d'y venir, d'y sortir, d'y manger.

Évidemment les terrasses seront privées, il y en a qui en auront et d'autres pas, selon les commerces, mais l'idée **c'est que les commerçants aient envie de s'y installer, car cela sera végétalisé, bien éclairé, joli.**

Éclairage chaleureux et qui vient du sol, chaud (elle montre une photo), car d'en haut, ça fait mal aux yeux.

Aménagement: Faire ressortir le cachet historique de la ville, pas forcément moderne (comme à la gare), en mettant en évidence le vieux bourg, le cloître, le château, garder et faire ressortir les murets avec les pierres apparentes en enlevant le plâtre.

Plutôt que le goudron, mettre des carreaux et pavés.

Faire en sorte que la commune puisse encourager plus de commerces.

Mobilité: Favoriser les piétons, les handicapés, les vélos et les voitures en dernier. C'est elles qui doivent faire attention. Quitte à faire des **zones à 20 km/h**, faire des **marquages blancs** comme à la rue Saint-Martin à Lausanne, qui amènent un rétrécissement visuel et les voitures ralentissent automatiquement.

Également une **signalétique plus claire**, pour indiquer les parkings et les commerces.

Un participant: D'intégrer la cour du collège au projet, en tout cas visuellement, soit pour en faire partie, soit comme une prolongation, en enlevant le mur, en mettant des pots de fleurs, pour former une continuité, pour la connecter physiquement, l'intégrer et l'utiliser comme une place culturelle (par ex.: festival de musique).

Rejoint la fluidité évoquée par les autres groupes.

Un participant: La circulation bidirectionnelle dans une partie de l'avenue de la gare nous pose un gros problème, d'un point de vue de sécurité, de place, en fait cela rend tout le projet un peu bizarre, car un bout cela va dans une direction et d'un coup les voitures se croisent. Tout cela parce qu'il y a un parking au bout de la rue, juste avant la rue Colomb, qui doit être accessible, mais on se demande si on ne pourrait pas avoir un autre accès que par la rue de la Gare, par la rue sous le Bourg ou par la rue du Midi pour que la rue de la gare soit unidirectionnelle sur toute sa longueur.

Notes supplémentaires issues du cahier de travail:

Les aménagements urbains doivent être uniformisés sur les six secteurs, convivialité, homogénéité pour donner une cohérence visuelle.

Végétalisation: mettre des légumes aux pieds des arbres. Des fleurs (par ex dans la rue de Jérusalem).

Mobilité: secteur 2, pas d'anarchie, plus de cadre que sur la place de la gare.

Groupe 4

Le rapporteur:

Discussion assez consensuelle.

Les principaux éléments qui sont ressortis sont les suivants:

Pour les aménagements urbains, ne pas avoir de différence de niveau (moins possible de trottoirs), pour qu'il y ait le moins possible de barrières architecturales, mais plutôt **jouer sur les revêtements et les couleurs** pour régler les différentes circulations. L'idée étant d'éviter d'avoir trop de lignes droites aussi. Comme mentionné par le groupe précédent, faire des zones avec des rétrécissements, car automatiquement cela réduit la vitesse. Du coup cela n'est même pas nécessaire d'annoncer une zone de vitesse réduite.

Pour les bancs, qu'ils soient **arrondis et chauds**, pour que le revêtement soit chaud (bois ou plastique) avec l'idée que ces bancs puissent être dans certains endroits où on est autour des arbres, plutôt à hauteur, avec la végétation derrière (pas de petites barrières) pour éviter que les chiens puissent aller dedans.

Qu'il y est **des sculptures et des œuvres** qui soient disséminées sur le tracé.

Que **l'office du tourisme soit mieux placé** (tout le monde sait où il est, sauf les touristes).

Végétalisation:

Zones végétalisées autour des bancs et arbres.

Zones pas forcément linéaires d'arbre, car lorsque l'on a une allée avec des arbres, cela nous attire à un endroit. Mais il ne faut pas que, quand on arrive à cet endroit, l'allée suivante nous attire à l'extérieur. L'idée c'est d'avoir **une vraie cassure de la végétation** qui signale que l'on a envie de rester sur cette place. Faire une sorte de signalétique avec la végétation et le revêtement.

Mobilité: le propriétaire d'un hôtel (secteur 2) désire avoir accès pour ses livraisons et **d'aménager quelques places de place dépose-minute** en bout du secteur 3 pour permettre d'aller et venir de façon assez simple (valable aussi pour le magasin de fleurs).

Pas forcément autoriser les taxis dans le secteur piéton, car on autorise les livreurs, les taxis et que cela redevienne une circulation trop importante, de vraiment privilégier la partie piéton.

Autoriser les vélos en sens interdit pour tous les secteurs. L'idée c'est que les vélos n'aient pas à s'inquiéter du sens qu'ils doivent aller et sans faire des détours.

Éclairages au sol, jouer avec l'éclairage, du haut et du bas, même avec des objets, comme cela se fait à l'intérieur, des objets lumineux. Un éclairage sécurisant pour pas que l'on ait de trous dans certains secteurs où l'on sait que c'est un peu délicat.

Une participante: On avait aussi dit le contre-courant des vélos contre les voitures.

Discussion générale

M. Luscher: Il ne faut pas trop s'exprimer, car il faudrait regrouper les choses et les regarder tranquillement. J'ai entendu certaines choses étonnantes. Par exemple, de mettre des arbres au milieu d'une route pour séparer les voitures et pour dégager les façades. C'est un regard vers la qualité architecturale. On en (des arbres) met d'un côté, un peu de l'autre, mais pas partout.

Ensuite ce qui est intéressant c'est cette ouverture de la place de l'école, de façon à ce que cela devienne vraiment une scène, car c'est un peu plus haut. Il y a un muret, où j'ai déjà vu des gens assis à cet endroit, s'il y avait des arbres, cela serait plus agréable.

Ce qui m'a encore beaucoup étonné, c'est dans la rue de la Gare, que l'on aimerait élargir pour que l'on puisse librement marcher, déambuler, on met du gazon au milieu, sur le rail. Parce que vous savez, quand il pleut et qu'il faut traverser après, et avec les femmes qui ont des talons. Là vous canalisez comme le trottoir, on marche dans un sens d'un côté et dans un autre sens de l'autre côté, mais personne ne marche sur le gazon, c'est évident. Alors c'est un peu en contradiction avec ce que vous cherchez, de donner un espace et cela devient une urbanité.

Un participant: Je crois qu'il y a une confusion, le gazon était vu comme un élément visuel entre les rails plus que comme un endroit sur lequel on marche.

M Luscher: C'est difficile de soigner un gazon. Regardez le stade de Suisse, à Berne, ils ont remplacé le gazon naturel par du gazon artificiel. Est-ce que l'on ne pourrait pas remplacer le gazon par de la couleur verte? (rire) Ce sont de bonnes idées et on travaille avec la différenciation du sol, avec deux sortes de pavés, différents revêtements de sol, comme décor et aussi comme éléments sécurisants (voitures). Ce sont des choses intéressantes, à regrouper.

Une participante: C'est vrai que notre groupe, on avait trouvé l'idée du gazon comme étant chaleureux et c'était aussi pour donner une ligne conductrice du secteur de 1 à 6, comme on avait cette position sur les images, c'est intéressant de creuser cette piste pour montrer cette continuité. Donc dans cette idée, cela peut être autre chose (un autre revêtement que le gazon) pour garder une même ambiance, un même état d'esprit dans tout l'ensemble qui pourrait se traduire par d'autres éléments.

Un participant: On a juste touché au point de la colonne vertébrale du haut jusqu'en bas. Mais ça veut dire qu'on n'a pas une homogénéité du haut jusqu'en bas. Car tout d'un coup on gère les secteurs tout à fait différemment. Cela veut dire qu'aujourd'hui, l'homogénéité au niveau de la colonne vertébrale n'est plus. Car dans une zone on va dans un sens, celle d'après on est plus que des piétons, celle d'après on va dans deux sens, puis après on reva dans l'autre sens. Quelle était l'idée (de l'architecte) de donner le terme de colonne vertébrale, dans cette intention?

NB: C'est une question qui reste ouverte. On pourrait supposer, mais j'ai peut-être tort, j'ai probablement tort, que l'homogénéité peut être plutôt visuel. En tout cas, vous relevez une absence d'homogénéité dans des moyens de mobilité.

Le participant précédent: C'est une généralité, tout ce dont on parle maintenant, qu'en haut on a ça, que quand on descend on en a plus. Tout le monde est en train de parler d'homogénéité, de colonne vertébrale, mais on voit qu'au final on a vraiment pensé par secteur, par zone.

Un participant: j'aimerais parler des éclairages, nous, notre groupe, on était complètement opposé à l'éclairage au sol. En faisant référence au boulevard d'Yverne, c'est très joli quand on circule en voiture, l'éclairage indirect sur les arbres, mais c'est complètement désagréable quand on marche la nuit dans ce boulevard.

NB: Mais vous pourriez entrer en matière sur un éclairage qui valorise, par exemple, l'architecture.

Le participant précédent: Oui bien sûr.

Une participante: mais Yvorne nous a vraiment semblé être un exemple à ne pas suivre.

Une participante: c'est par rapport à l'homogénéité, moi ça me fait peur quand j'entends ça. Ce que je trouve intéressant dans cette ville, c'est que tout d'un coup on trouve une ruelle comme celle de Jérusalem, que l'on voit un château du Moyen-Age, qu'il y ait des constructions du 19^e siècle. Si on homogénéise tout, je ne trouve pas ça très intéressant. Je ne saurais pas où je suis exactement. Donc que l'on ait une vue d'ensemble, oui, mais de là à tout homogénéiser, non.

Un participant: J'aimerais revenir sur ce qui oppose en ce moment les Aiglons, c'est-à-dire l'utilisation à la fois commerçante et l'utilisation d'une personne qui déambule. Et j'aimerais exprimer mon avis d'acheteur pour dire que pour moi cela ne peut pas être un litige, je suis persuadé que si le centre est agréable, on aura plus de clients. Moi, si je dois prendre aujourd'hui ma voiture pour aller en ville, je ne vais pas essayer de trouver un stationnement en ville, je vais directement dans les grands magasins, car ils sont aménagés pour la voiture. Je suis persuadé que l'on est prêt à dépenser un peu plus en centre-ville pour être dans une ambiance agréable, avec un conseil agréable et être dans un endroit qui est aménagé pour des clients piétons ou des clients en mobilité douce. Je pense que, c'est clair, il y a un risque et surtout une crainte, je dis ça, mais ce n'est pas mon porte-monnaie qui risque de s'amoinrir, mais moi je pense que l'on doit miser là-dessus.

NB : Vous évoquez certainement quelque chose de central. Je vais peut-être indiquer aussi que la haute école de gestion, on travaille avec trois villes actuellement, sur la valorisation de leurs centres-ville commerciaux. On fait des ateliers de travail, souvent uniquement avec les commerçants pour développer des stratégies de développement commercial de ces centres-ville et cela se fait en collaboration très étroite avec les autorités. Peut-être, il y aurait-il besoin, là aussi, de se coordonner sur des enjeux qui n'opposent plus seulement les petits commerces avec les supermarchés, mais avec un troisième concurrent qui est en train de tout rafler, le commerce en ligne. Avec une crise annoncée de tous les supermarchés. Peut-être que, là-dedans, celui qui pourrait survivre, paradoxalement, c'est à la fois le petit commerce de détail et puis surtout le commerce de livraison en ligne.

Le participant précédent: On ne va pas faire le débat ici.

NB : Oui, mais il faut le relever.

Le participant précédent: Mais il ne faut surtout ne pas lier commerce et voiture.

Un participant: Juste que, on a bien pris 20 pour cent du temps pour se remémorer les lieux, pour se mettre d'accord sur ce sur quoi on pouvait parler, des PDF préalables auraient été très utiles, pour nous aider à nous situer.

M. Luscher : J'ai juste une remarque concernant la voiture et les commerces. Je viens de découvrir, en faisant les photos il y a deux semaines, que vous avez un chocolatier, un tout petit magasin, en face de l'Hôtel du Nord, que je n'avais jamais vu avant, car je viens de la municipalité. Je ne connais pas la ville, car quand je travaille sur une ville je travaille avec les photos et je regarde autrement. Pourquoi je vous dis ça ? D'abord, c'est tout petit, une seule porte d'entrée et le magasin était plein de monde. Certainement parce qu'il est très bon, car vous avez un deuxième chocolatier. Mais imaginez-vous, si tout le monde voulait venir en voiture pour acheter du chocolat. Ils sont tous venus à pied, parce que le premier a une place, le deuxième n'a pas de place et il doit admirer la voiture. Donc il y a une échelle de proximité à trouver ou je ne sais pas, d'aller faire un achat en vieille ville

Une chose encore, par rapport à cette continuité, cette unité, la colonne vertébrale. Juste pour dire la colonne vertébrale n'a pas la même dimension en haut et en bas, il y a des morceaux qui font mal, d'autres moins, cela dépend de l'âge. Si je regarde le plan, il y a un côté vieille ville, qui est la rue urbaine, côté rue de la Gare, et de l'autre côté, il y a une rue dans les champs, dans les vignes. Donc cela ne peut pas être la même chose, ni au niveau de l'éclairage, ni au niveau des matériaux. Je remplacerais la colonne vertébrale par un fil rouge. Et

le fil rouge c'est le train et ce n'est pas seulement le rail c'est un tapis roulant sur rail. Vous êtes déjà allés à Strasbourg ? C'est génial, car les vitres vont presque jusqu'au sol. On a l'impression que les gens qui sont dedans avancent sur un tapis roulant. Et ils sont à la fois vitrines comme ils sont observateurs de vitrines qui traversent de gauche à droite la ville. Eux même sont aussi le décor qui passe. Il faut chercher cette réciprocité entre quelque chose qui bouge et quelque chose qui ne bouge pas. Et ces transparences qui se créent entre le mouvement et quelque chose qui est statique comme les vitrines. Alors peut-être qu'il faut changer le wagon du tram.

ANNEXE

1. Existence et maintien de la porte d'entrée principale de la ville pour nos hôtes (de marque et les autres...)

Je vous résume mon propos, partant de l'idée que le secteur numéro 2, pour des raisons (**?autres/hautes commerciales?**) , devrait être une zone de rencontre de toutes les mobilités et ne pas exclure, de manière clivante, les voitures. Ces dernières, non-prioritaires, pourraient y passer à 20 km/h.

La raison principale que j'évoque est pour les gens des vallées (Les Ormonts et Leysin) qui viennent à Aigle et ont chaque fois eu, **depuis des centaines d'années**, cette porte d'entrée. L'Avenue des Ormonts n'existait pas encore et les gens descendaient la rive gauche de la Grande-Eau, passaient devant le château et l'Eglise du Cloître, et poursuivaient jusqu'à cette **porte d'entrée** du bourg donnant sur la place du Centre. Cela n'a été que conforté et respecté par la création de l'avenue des Ormonts. : l'aboutissement à la même porte d'entrée. Ne plus permettre à ces gens d'entrer par la porte d'entrée principale et leur demander de passer par la porte de service sur les bas-côtés de la ville, c'est un peu comme si on leur montrait notre c... et considérerions ces hôtes de la ville comme de seconde zone, voire nos laquais.

Cela me paraît inconvenant de la part de la ville d'Aigle et ne reflète pas sa tradition d'accueil, tant le symbole est fort.

Le prolongement de cette réflexion et l'ébauche d'une élégante solution possible serait la suivante : Certaines personnes se sont inquiétées pour la portion de la Rue de la Gare à double sens. Celle-ci a été rendue obligatoire précisément en excluant le 20 km/h dans le secteur 2. En le réintroduisant, vous pouvez maintenir un sens unique descendant sur dite Rue de la Gare, avec à chaque croisement, des échappatoires.

Cela maintiendrait cette colonne vertébrale du haut en bas de la ville, qui resterait une zone de rencontre avec toutes les modalités de transports possibles et qui, sur une surface unie, reste compatible avec maintien de cette porte d'entrée principale.

2. Rue ou Avenue de la Gare ?

Le deuxième point que je me permets d'évoquer est sur la différence entre une rue et une avenue. La connaissez-vous ?

Selon les définitions usuelles (Larousse, Littré., etc.), une avenue est une rue bordée d'arbres, quelle que soit sa largeur. Nous le connaissons bien à Aigle, puisque la rue des Marronniers est beaucoup moins large que la rue de la Gare.

Par ailleurs la rue de la Gare est pourtant bordée d'arbres tout le long de la Poste, le long du parc « Mon Séjour », partie de la propriété Waldvogel, enfin propriété du Dr. Richard et du « Victoria », sur de larges secteurs et donc idéalement bordé d'arbres. Un accroissement de cette arborisation intelligente pourrait donner définitivement à cette voie le caractère d'Avenue, nom qu'elle devrait prendre au moment de la fin des travaux du centre-ville et leur inauguration festive. En complément des réalisations urbanistiques et d'aménagements, nous aurions simultanément là une contribution historique et intellectuelle de bon aloi.

Je vous laisse à ces réflexions et reste naturellement à votre disposition pour tout complément éventuel.