

Cahier d'intentions citoyennes

« Qualité des
déplacements »

Mai 2023

les
fmr



Sommaire

Chapitre 1 : Préambule	3
Mise en contexte	3
Approche méthodologique	4
Chapitre 2 : Qualité des déplacements	5
Déplacements en images	5
Perceptions globales	6
Chapitre 3 : Diagnostic et souhaits citoyens	7
Thèmes	7
Zooms sur les tronçons	8
Tronçon sud	9
Tronçon centre	10
Tronçon nord	11
Chapitre 4 : Synthèse	12
Récapitulatif par secteur	12
Conclusion	15

Mise en contexte

L'élaboration de ce cahier des intentions citoyennes s'inscrit dans le cadre du processus participatif s'étendant de fin 2022 à mi-2023 et qui accompagne la phase d'élaboration du Masterplan et d'avant-projet du réaménagement de la route de Divonne.

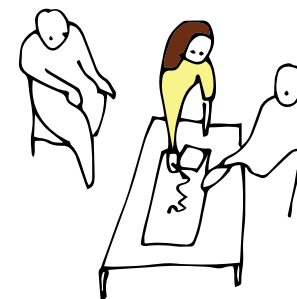
Faisant suite à l'événement d'ouverture de la démarche du 1er avril 2023, le premier atelier participatif a porté sur les qualités globales de l'espace en matière de déplacements. Les habitant.e.s et usager.e.s de la route de Divonne ont été invité.e.s à partager leur regard et expériences sur les enjeux actuels de l'axe ainsi que sur leurs besoins et attentes concernant l'organisation des déplacements le long de la future avenue.

Les résultats de ce cahier présenté dans ce cahier sont issus de l'atelier participatif organisé le 2 mai 2023 au restaurant de l'école secondaire Nyon-Marens entre 18h et 21h.

Cet événement a réuni un groupe de 18 participant.e.s composé de membres de la société civile s'étant inscrit.e.s en ligne, de représentant.e.s des services communaux de la Ville de Nyon ainsi que des mandataires du projet.



Approche méthodologique



Les objectifs de ce premier atelier participatif étaient les suivants :

- Exposer aux participant.e.s les premières orientations quant à l'organisation des mobilités le long de la future avenue de Divonne ;
- Solliciter l'expertise d'usage des participant.e.s sur les enjeux actuels de l'axe en matière de déplacements ainsi que leur regard critique sur les premières grandes propositions d'aménagement ;
- Inviter les participants à identifier et partager leurs besoins et recommandations concernant les différents modes de déplacement afin d'alimenter le projet.

L'atelier participatif s'est déroulé en deux phases principales.

Présentation et discussions

Cette première phase a permis d'exposer aux participant.e.s le cadre de la concertation, notamment les objectifs souhaités par la Ville pour la future avenue de Divonne et les contraintes à intégrer dans le cadre du projet. Les premières grandes orientations du Masterplan en matière de mobilité ont été exposées. Un temps d'échange en plénière a été consacré à la perception globale de l'axe par la population et de ses enjeux en termes de déplacements. Enfin, les participant.e.s ont pu faire part de leurs premières réactions relatives aux orientations présentées.

Atelier World-café

La deuxième phase a pris la forme d'un atelier «World Café» pour définir plus spécifiquement les besoins et attentes des participant.e.s relatifs à six thèmes relatant de la qualité des déplacements. Ces derniers sont décrits à la page 7 du présent document.

Les participant.e.s ont été répartis en trois tables. A chacune d'elle, un tronçon en particulier était approfondi. Grâce à la rotation des groupes de tables en tables, tous les tronçons ont pu être analysés et discutés par les participant.e.s. A l'issue de cette concertation, une restitution en plénière a permis de mettre en commun les points noirs, les points remarquables et les propositions de mesures des participant.e.s.



Déplacements en images



Perceptions globales



Vitalité commerciale



Bus en site propre



Publibike



Vie de quartier



Végétation

Mauvais partage de l'espace-rue



Feux de circulation pas synchronisés



Vitesses élevées des automobilistes



Trafic et bruit routier



Manque d'aménagements et d'équipements pour la mobilité douce



Mixité piétons, cyclistes et trottinettes



Thèmes

Thème 1

Partage de l'espace et cohabitation

Évaluer la répartition de l'espace dédiés aux différents modes de transports.



Thème 2

Confort tous modes

Identifier l'efficacité des aménagements (revêtement, entretien continuité, etc.)



Thème 3

Sécurité le long de l'axe

Percevoir les difficultés pouvant causer une insécurité réelle ou perçue (visibilité, éclairages, cohabitation modales, etc.)



Thème 6

Identité, effet de seuil

Etre réceptif aux éléments urbains «identitaires», générateurs de lisibilité territoriale



Thème 5

Lisibilité et signalétique

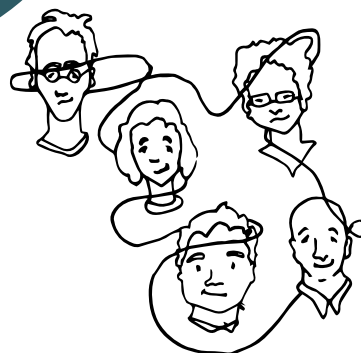
Observer la lisibilité des trajets (qualité de la signalétique) et indication des itinéraires MD



Thème 4

Équipements MD

Évaluer la présence et la qualité des équipements dédiés à la mobilité douce (stationnement, systèmes d'accroche, assises)



Zoom sur les tronçons

Légende



Partage de l'espace



Confort tous modes



Sécurité



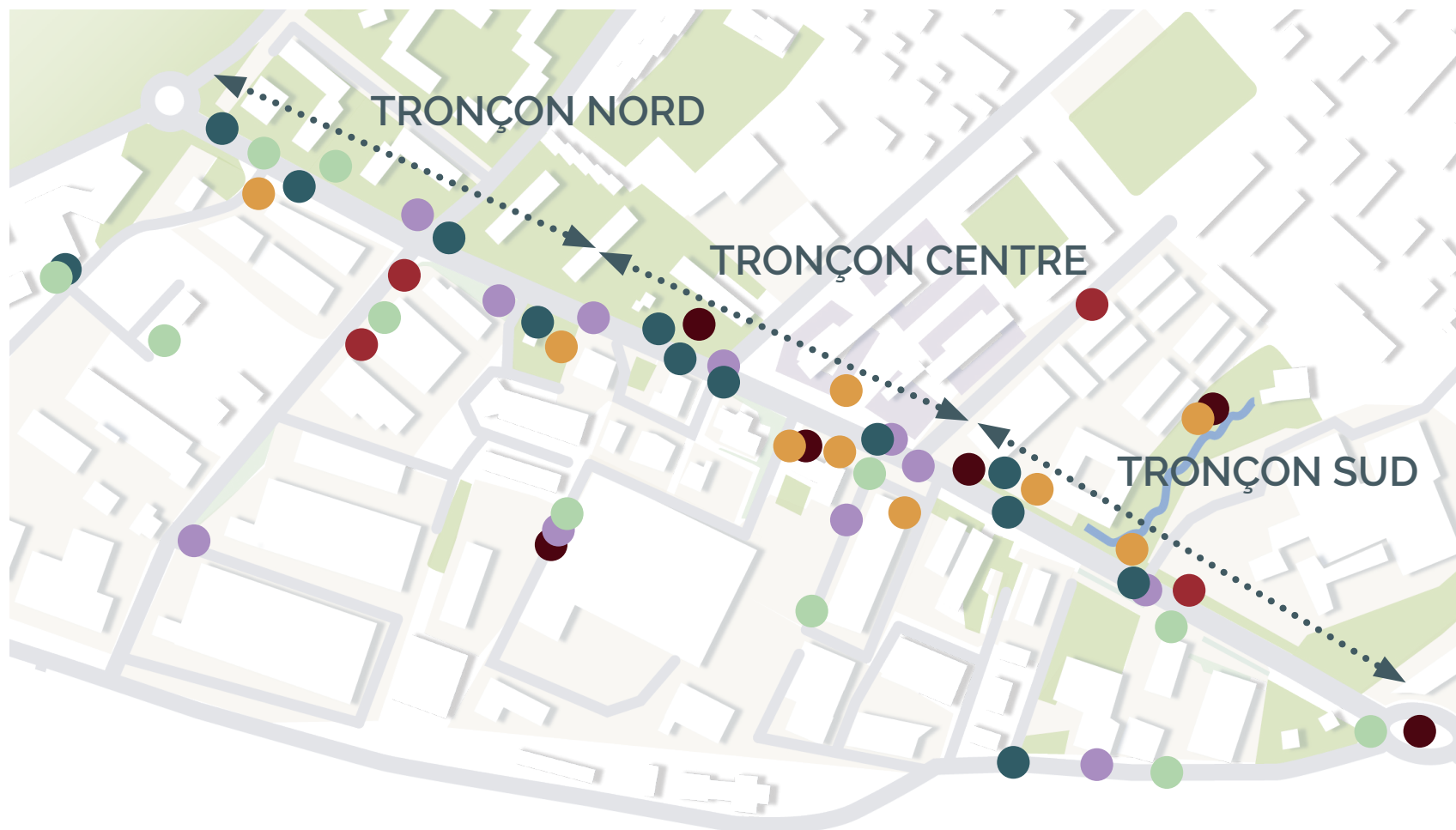
Équipements MD



Lisibilité et signalétique



Identité



Tronçon sud

La concentration et la diversité des attracteurs font de cette portion le lieu dynamique et fréquenté de la route de Divonne. L'enjeu du partage de l'espace entre les différents modes de transport y est important, le caractère routier de ce secteur étant perçu par les participant.e.s comme peu compatible avec les usages actuels.

Traversée piétonne liant l'école à l'hôpital à sécuriser

Cette traversée a été identifiée par tous les groupes comme le principal point noir du secteur : feux piétons trop longs, marquage et signalisation peu visible ou encore vitesse trop élevée des véhicules à l'approche de la traversée. Les participant.e.s ont relevé le sentiment d'insécurité ressenti lors de son utilisation à plus large mesure pour les enfants l'utilisant quotidiennement pour se rendre à l'école. Parmi les pistes d'action proposée figurent :

- le marquage au sol plus évident de la traversée (couleur vive, élargissement de la traversée ou « zone de traversée », revêtement différencié, etc.) ;
- la pose de dispositifs permettant la réduction des vitesses des véhicules aux abords de l'école (dos d'âne, plateau ralentisseur, etc.)
- le feux priorisant les piétons (moins de temps d'attente) ;

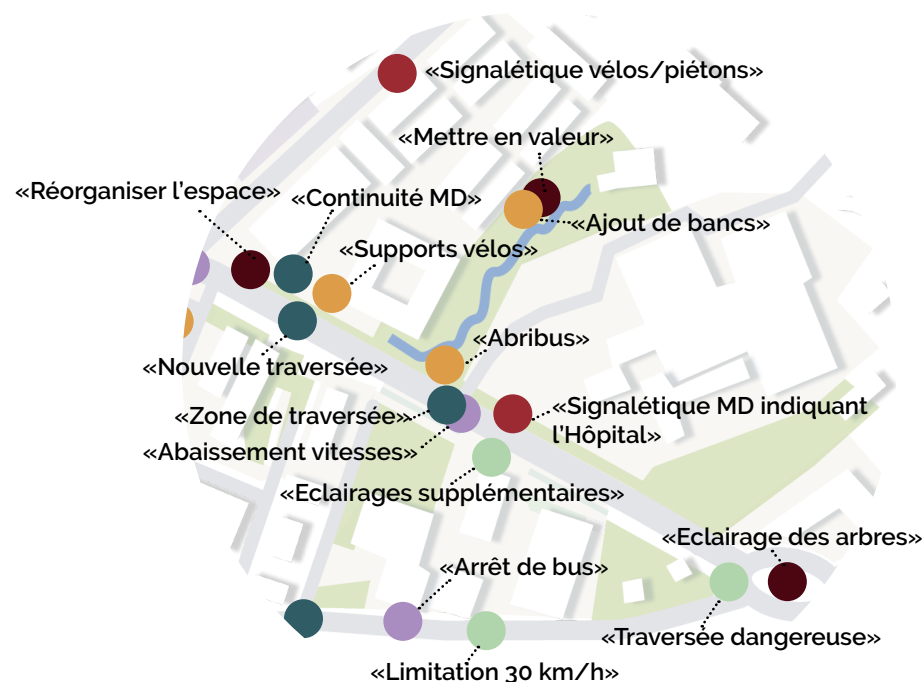
La compatibilité de ces besoins avec la circulation des véhicules de secours se présente alors comme un enjeu important.

Aménagements du quartier Marans-Couchant à repenser

Un besoin d'offrir davantage d'aménagements en faveur des piétons et cyclistes a été exprimé par les participant.e.s. Plusieurs groupes ont relevé que le quartier de Marans-Couchant dispose d'un potentiel sous-exploité en termes de confort pour les usager.e.re.s des modes doux. Le front de rue minéral utilisé comme contre-allée par les véhicules pourrait être réorganisé afin d'accroître sa lisibilité et son attractivité, notamment par :

- l'aménagement d'un espace public végétalisé (étirant le Corjon) ;

- l'accueil de cheminements de mobilité douce avec flux séparés ;
- l'ajout d'une traversée piétonne à la hauteur du quartier ;
- la pose d'équipements, notamment des supports à vélos vers les commerces, d'assises aux abords du Corjon et d'abribus à l'arrêt Hôpital (dans les deux sens).



Légende

		
Partage de l'espace	Sécurité	Lisibilité et signalétique
		
Confort tous modes	Équipements MD	Identité

Tronçon centre

Le tronçon demeure un lieu de passage important pour les habitant.e.s souhaitant rejoindre la Poste, les écoles des Tattes d'Oie et de Nyon-Marens, la centralité de Marans-Couchant ou le centre-ville. Les enjeux de partage de l'espace, de confort et de sécurité se renforcent avec l'entrée de la zone industrielle de Champ-Colin.

Secteur Poste/Articom à rendre plus attractif pour les modes doux

Situé en entrée sud de la zone industrielle de Champ-Colin, les participant.e.s ont déploré le manque d'aménagements et d'équipements en faveur des mobilités douces dans le secteur Poste/Articom, alors même que les usages actuels les nécessiteraient. Parmi les recommandations figurent :

- la formalisation de cheminements dédiés aux piétons et cyclistes le long de l'Articom. Beaucoup d'enfants longent l'Articom depuis la route du Stand pour rejoindre l'école des Tattes d'Oie dans un environnement peu sécuritaire, marqué par la circulation de camions et de véhicules ;
- la mutualisation des accès entrée/sortie ce qui éviterait leur multiplication imposant des ruptures dangereuses sur les trottoirs ;
- la mise en place d'un feu clignotant sur la traversée à la place du feu de circulation actuel ;
- le pose de supports à vélos.

Carrefour des Tattes d'Oie à apaiser

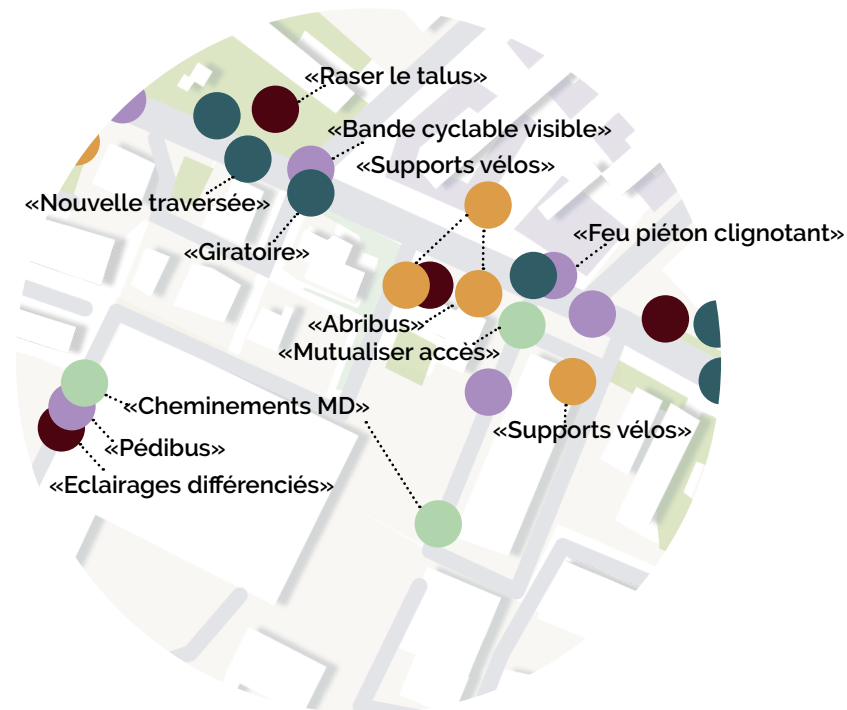
L'intersection est apparue comme peu sécuritaire et contraignante pour les piétons et cyclistes. Les aménagements entrepris sur la route des Tattes d'Oie ont été désignés comme positifs par plusieurs participant.e.s souhaitant une meilleure répartition de l'espace au carrefour, notamment en faveur des modes doux et des itinéraires continus dans tout le secteur. Les pistes avancées sont :

- la mise en place d'un giratoire ;
- la visibilité des bandes cyclables au carrefour (couleur et revêtement ;

- l'aménagement d'une liaison MD longeant au nord la parcelle 1094.

Abribus à installer à l'arrêt Poste

A l'instar de l'arrêt de bus Hôpital, la pose d'abribus à l'arrêt Poste répondrait à un besoin exprimé par tous les groupes, compte tenu du nombre de montées important.



Légende

		
Partage de l'espace	Sécurité	Lisibilité et signalétique
		
Confort tous modes	Équipements MD	Identité

Tronçon nord

La partie nord de l'axe a été désignée comme étant la plus routière, bruyante, hostile aux piétons et cyclistes. Elle est donc globalement moins fréquentée par ceux-ci. Bien que plusieurs quartiers d'habitation soient situés aux abords directs de l'axe, les participant.e.s ont souligné l'existence de cheminements entre les quartiers d'habitation, leur permettant d'éviter la route de Divonne. Le manque d'attracteurs, la zone industrielle, le caractère routier en font un lieu globalement peu apprécié.

Carrefour de Champ-Colin à apaiser pour tous les modes

Le carrefour de Champ-Colin a été désigné comme étant problématique, compte tenu du manque de confort et de sécurité pour les cyclistes. Les participant.e.s ont suggéré entre autres :

- la mise en place d'un giratoire à la place du carrefour à feux, avec une bande cyclable visible ;
- une signalétique adaptée rendant clair et lisible les cheminements pour cyclistes, et indiquant aux automobilistes de faire attention à ces derniers.

Réduction des vitesses de circulation automobile à encourager

Les groupes ont insisté sur le bruit, le trafic et les vitesses importantes de circulation sur l'entier de ce tronçon au nord et sud du carrefour de Champ-Colin. Sur ces portions, aucune traversée piétonne n'impose aux automobilistes de s'arrêter et laisse le champ libre à des accélérations génératrices de nuisances sonores importantes. Pour contribuer à amoindrir cette problématique, les participant.e.s ont proposé :

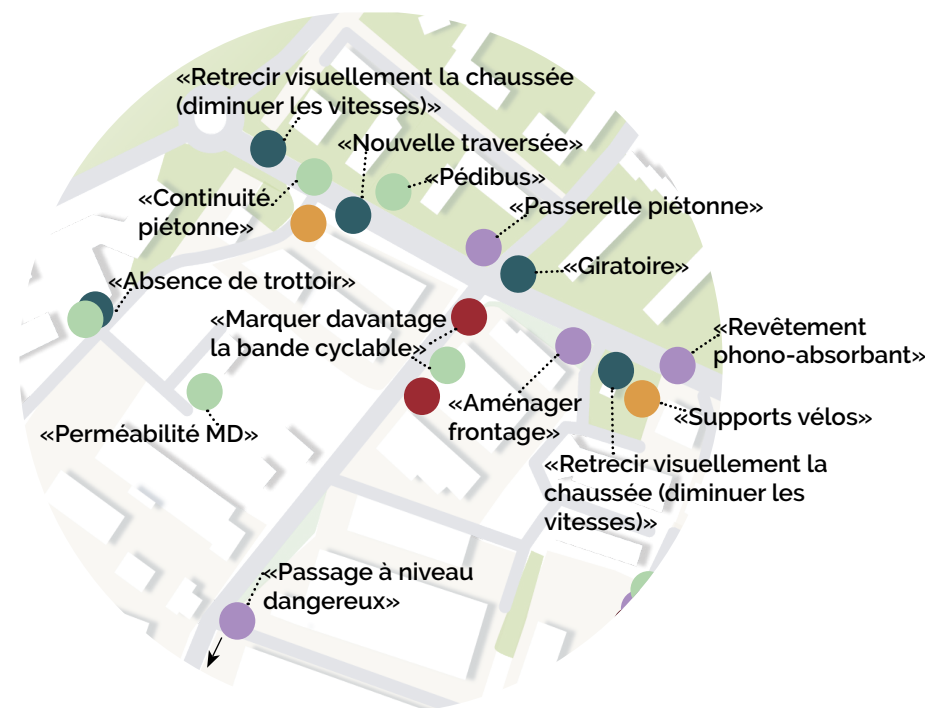
- l'aménagement de dispositifs de rétrécissement de la chaussée ;
- la pose d'un revêtement au sol ou un marquage au sol différent.

Aménagements en faveur des piétons et cyclistes à mettre en place

Sur l'entier du tronçon, tous les groupes se sont positionnés en faveur d'une meilleure répartition de l'espace et un plus grand confort pour les usager.ère.s des modes doux. Le réaménagement et la végétalisation des frontages côté Champ-Colin ont été relevés comme mesures permettant

d'améliorer l'expérience piétonne. Parmi les recommandations figurent :

- l'élargissement et la mise en évidence de la bande cyclable ;
- l'installation d'une traversée piétonne à la hauteur du quartier du Joran ;
- la mise en place de liaison mobilité douce à travers Champ-Colin ;
- l'amélioration de la continuité piétonne à l'intersection de Terre-Bonne ;
- la mise en place de plus de pédibus depuis le quartier Joran/Fontaines.



Légende

Partage de l'espace	Sécurité	Lisibilité et signalétique
Confort tous modes	Équipements MD	Identité

Récapitulatif par secteur

Par secteurs, les constats suivants peuvent être mis en évidence :

Secteurs	Points noirs	Points remarquables	Mesures proposées
Rond-point Clémenty	• Vitesse élevée des véhicules en sortie de rond-point = risques d'accident pour les piétons sur les traversées environnantes	• Configuration du rond-point permettant le ralentissement des TIM	• Valorisation du centre du rond-point (éclairage public)
Route du Stand	• Vitesse non adaptée aux abords de l'école • Trafic important • Cohabitation cyclistes-piétons difficile		• Séparation des trottoirs et bandes cyclables • Abaissement de la vitesse à 30 km/h
Hôpital - école Nyon-Marens	• Traversée piétonne peu sécuritaire • Accès au théâtre peu clair • Manque d'assises • Zone naturelle du Corjon peu mise en valeur, aspect négligé • Signalétique insuffisante pour les cyclistes et piétons	• Station Publibike • Vue sur le Corjon renaturé	• Mise en évidence de la traversée piétonne (marquage au sol), établissement d'une large zone de traversées, en renforçant l'éclairage • Dispositif de ralentissement (dos d'âne, rétrécissement de la chaussée) • Priorisation piétons pour la traversée (passage du feu au vert plus rapide) • Installation d'abribus arrêt Hôpital • Mise en place de bancs et places à pique-nique aux abords du Corjon
Quartier Marans-Couchant	• Manque de lisibilité de l'entrée du quartier • Îlots de chaleur important, ambiance minérale	•	• Réorganisation de l'entrée du quartier : bancs, jeux pour enfants, végétation, etc. • Cheminements MD sur le frontage et chemin des Saules • Traversée piétonne devant le quartier

	Points noirs	Points remarquables	Mesures proposées
Articom	• Absence de cheminements MD reliant la route du Stand • Accès entrée/sortie TIM dangereux pour les piétons • Manque d'assises et supports à vélo • Ambiance minérale (îlots de chaleur) et hostile • Espace dédié aux automobilistes • Stationnement sauvage		• Repartage de l'espace, suppression des places de stationnement et végétalisation du frontage • Liaison MD le long de l'Articom
Poste	• Traversée piétonne avec feux suivant de près celui au débouchée du chemin des Saules (bouchons) • Accès entrée/sortie TIM créant une rupture piétonne • Manque d'assises et supports à vélo • Places de stationnement sur le frontage	• Arbres plantés le long du trottoir	• Décloisonner l'Articom et la Poste pour mutualiser et diminuer les accès • Pose d'un abribus à l'arrêt • Changement de sens des places de stationnement (contre le bâtiment) • Priorisation piétons pour la traversée par un feu clignotant
Intersection Tattes-d'Oies-Divonne	• Carrefour peu sécuritaire pour les cyclistes et piétons (particulièrement les enfants) • Traversées sauvages par les piétons • Contraintes des trois traversées piétonnes • Cloisement et imperméabilisation de Champ-Colin, absence de continuité MD • Trottoir côté talus peu utilisé (sensation d'oppression entre le talus et la circulation automobile)	• Réaménagement de la route des Tattes d'Oie pour la MD	• Mise en évidence de la bande cyclable (revêtement, marquage au sol ou niveau différenciés) dans la continuité de la route des Tattes d'Oie • Perméabilité MD à travers Champ-Colin avec éclairage différencié • Mise en place d'un pédibus ou vélobus pour l'accompagnement des enfants • Création d'une traversée piétonne au nord de l'intersection (lien direct sur l'axe) • Aménagement d'un giratoire • Raser le talus pour créer une respiration • Dispositif de rétrécissement visuel de la chaussée

	Points noirs	Points remarquables	Mesures proposées
Hôtel de police	• Appréhension de l'insertion des véhicules d'urgence dans le trafic		• Aménagement d'une bande propre pour la police pour les accès entrée/sortie • Installation de supports à vélo
Tronçon entre les routes des Tattes d'Oie et de Champ-Colin	• Bruit important • Accélération des TIM en direction nord, une fois le carrefour Divonne-Tattes-d'Oie passé (bruit et sentiment d'insécurité pour les cyclistes et piétons) • Frontages aseptisés, minéraux et peu attractifs côté Champ-Colin	• Arbres plantés le long de la parcelle 763 (habitats collectifs côté Lausanne) qui apportent de la fraîcheur et place de jeux	• Pose d'un revêtement phono-absorbant • Installation de dispositif permettant la réduction des vitesses • Récupération des frontages par la Ville ou accords propriétaires-Ville pour végétalisation et aménagements des espaces résiduels en front de rue, côté Champ-Colin
Intersection Champ-Colin-Divonne	• Feux de circulation longs • Peu d'aménagement et de signalétique en faveur des cyclistes • Carrefour très routier, peu sécurisant • Secteur peu vivant • Passage à niveau au bout de Champ-Colin (vers le Boiron) dangereux, pas de visibilité		• Suppression des feux de circulation et mise en place d'un giratoire adapté aux cyclistes pour leur donner plus de visibilité (bande rouge) • Installation d'une passerelle piétonne au débouché du chemin d'Eysins • Mise en évidence de la bande cyclable (revêtement, marquage au sol de couleur ou niveau différenciés) • Priorisation piétons pour la traversée par un feu clignotant
Tronçon entre les routes de Champ-Colin et de Crassier	• Frontages peu attractif devant le garage (exposition de véhicules) • Trottoirs peu utilisés, des deux côtés • Peu d'aménagement et de signalétique en faveur des cyclistes • Pas de traversées piétonnes • Vitesses trop élevées des automobilistes • Secteur Terre-Bonne peu attractif pour MD	• Place de jeux sur parcelle 1940 (quartier Joran)	• Cheminements perméables MD à travers Champ-Colin • Amélioration de la continuité piétonne au niveau route de Divonne/chemin de Terre-Bonne • Mise en place de plus de pédibus pour les enfants depuis le quartier Joran/Fontaines • Dispositif de rétrécissement visuel de la chaussée • Aménagement d'une traversée piétonne • Mise en évidence de la bande cyclable

Conclusion

De manière générale, ce premier atelier a fait émerger des grands souhaits de la part des participant.e.s en matière de déplacements:

Une avenue apaisée et un meilleur partage de l'espace-rue

- Des vitesses de circulation réduites par l'installation de dispositifs de ralentissement et de rétrécissement de la chaussée, notamment proches des écoles et en entrée nord de l'axe
- Des nuisances sonores amoindries par la pose d'un revêtement phono-absorbant
- La diminution, voire suppression des feux de circulation le long de l'axe
- Un traitement des carrefours repensé, avec une préférence pour les giratoires au croisement des Tattes d'Oie et Champ-Colin
- Des traversées piétonnes ajoutées aux abords des quartiers
- Une plus grande visibilité des bandes cyclables et des traversées piétonnes
- La création de cheminements pour piétons et cyclistes à travers Champ-Colin pour perméabiliser le secteur
- Une mutualisation des accès entrée/sortie pour diminuer les impacts pour tous les usager.ère.s de l'axe

Plus d'équipements dédiés aux usager.ère.s des TP et MD

- Les supports à vélos à déployer vers les attracteurs
- Un besoin affirmé en abribus aux arrêts le long de l'axe
- Des solutions d'assises à installer sur les frontages aménagés





les
fmr

Florence Vuille
Eileen Kandji
Axelle Valance

27.05.2023