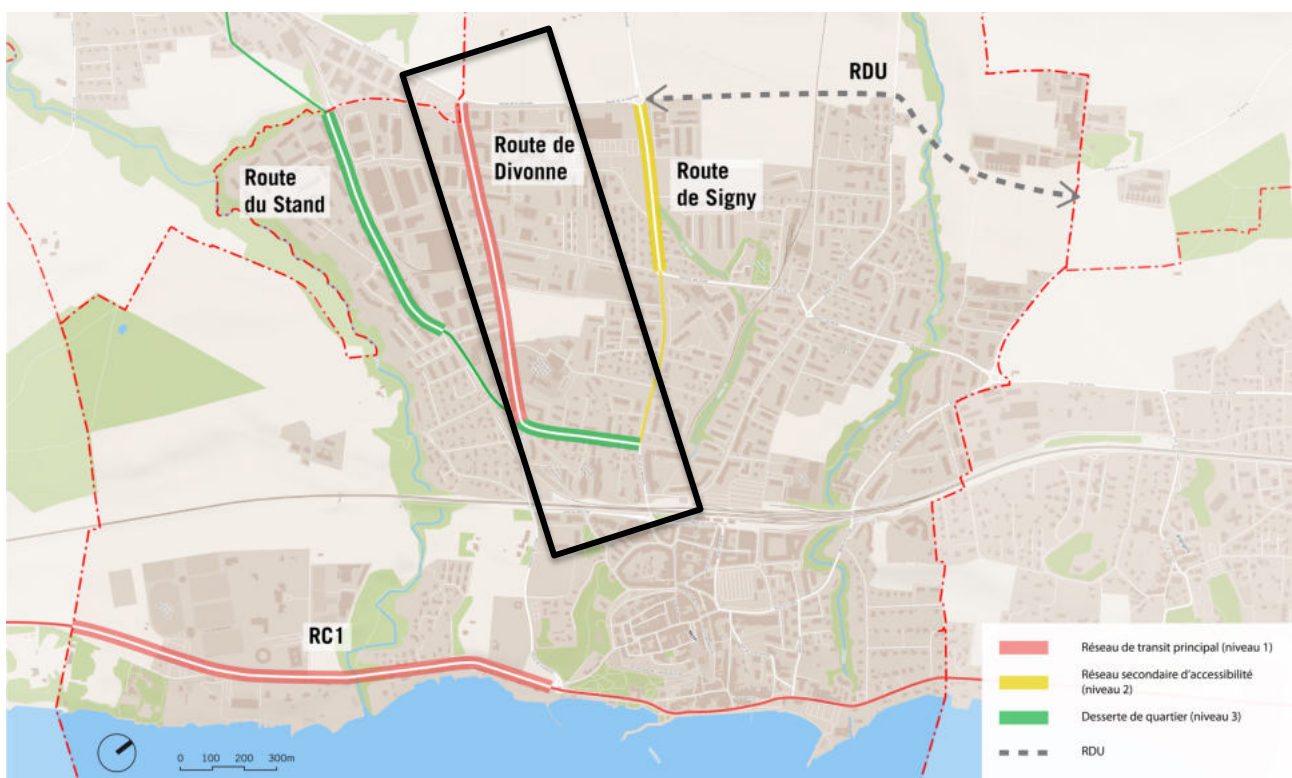


Mesures d'agglomération

REAMENAGEMENT DE LA ROUTE DE DIVONNE



Synthèse des ateliers

Pour traiter: Igor Andersen / Bruno Maréchal
urbaplan lausanne

17128-SYNTHESE-DIVONNE-180907.docx-BMA

lausanne
av. de montchoisi 21
1006 lausanne
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99
lausanne@urbaplan.ch

fribourg
bd de pérolles 31
1700 fribourg
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88
fribourg@urbaplan.ch

genève
rue abraham-gevray 6
cp 1722 - 1211 genève 1
t 022 716 33 66
geneve@urbaplan.ch

neuchâtel
rue du seyon 10
cp 3211 - 2001 neuchâtel
t 032 729 89 89 f 032 729 89 80
neuchatel@urbaplan.ch

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| 1. OBJECTIF ET ORGANISATION DES ATELIERS | 5 |
| 1.1 Objectif | 5 |
| 1.2 Méthode | 5 |
| 1.3 Acteurs présents | 6 |
| 2. SYNTHESE | 9 |
| 2.1 Constats généraux et enjeux principaux | 9 |
| 2.2 Objectifs et principes d'aménagement | 9 |
| 2.2.1 Avenue de Divonne | 9 |
| 2.2.2 Rue de Divonne | 12 |
| ANNEXE | |

1. OBJECTIF ET ORGANISATION DES ATELIERS

1.1 Objectif

Le service Travaux, Environnement et Mobilité de la commune de Nyon, représenté par M. Alain Miquel (secteur Travaux), ainsi que le service d'urbanisme, représenté par M. Thierry Bruttin, ont confié à urbaplan l'organisation et la conduite d'ateliers d'experts afin de **formaliser les principes d'aménagement de quatre mesures d'agglomération**, à savoir la requalification de certains tronçons des routes de Signy, du Stand, de Divonne et de la route cantonale 1 (RC1). En effet, Nyon fait partie du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (aujourd'hui Grand Genève) et est inscrit dans le périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Genève-Rolle. Le projet d'agglomération de 2^{ème} génération (PA2), dont fait partie la présente mesure, a été adopté par tous les partenaires en 2015.

Le travail effectué pendant le mois de juin 2017 sur chacun des quatre axes routiers concernés a fait l'objet d'une synthèse composée :

- > du présent **rapport de synthèse, expliquant les objectifs de la requalification et les principes d'aménagement** ;
- > d'une **esquisse d'avant-projet au 1 :500, commentée et localisant les principes identifiés**.

1.2 Méthode

La démarche de travail a consisté en l'organisation d'ateliers collaboratifs (2 par axe routier), permettant de mobiliser une équipe d'experts présentés ci-après, dans un mode de **travail de co-production** concentré sur une série de périodes de réflexion courtes et intensives.

Un **comité de projet (COPRO)** composé des chefs de projet des Services communaux de la Ville est mobilisé pour intervenir en cours d'atelier ou faire une critique constructive des idées et solutions proposées.

La mise à niveau des experts s'est faite lors d'une **visite de site** et d'une **séance de cadrage** des ateliers, avec le COPRO et grâce à la lecture des **cahiers de charges** (première version) élaborés par la ville de Nyon pour chaque mesure d'agglomération. La lecture et présentation du **Guide des espaces publics de la Ville** (en cours d'élaboration) a permis également d'assurer une bonne coordination entre le travail d'atelier et cette étude.

Ensuite, une **première série d'ateliers** a été menée selon l'organisation suivante :

- > une phase de diagnostic, d'exploration et de génération de propositions, réunissant les experts et certains chefs de projets (5h);
- > une phase de critique des propositions par les membres du COPRO (1h).

Cette première série d'ateliers a permis d'explorer différents scénarii de requalification des axes routiers au 1 :1'000.

Une **seconde série d'ateliers**, organisée comme la précédente, avait comme objectif de faire converger les propositions sur un scénario consolidé au 1 :500 et d'illustrer les propositions avec des images de référence.

Dans le but de préciser les coûts des aménagements développés lors des ateliers créatifs, il fut ensuite décidé de lancer une **démarche axée essentiellement sur les aspects financiers : l'atelier coûts**. Cet atelier a également été organisé en 2 phases. Le 6 décembre 2017 a réuni mandataires et chefs de projets afin de prendre connaissance des prix des différents aménagements, de la méthode utilisée pour les estimations financières et de la marge d'imprécision. Lors de la seconde journée fixée le 19 décembre 2017, les travaux de l'atelier ont porté sur l'identification des leviers d'action permettant d'optimiser les montants de travaux. La présente synthèse fait état des principes esquissés lors des ateliers créatifs et adaptés selon les ateliers coûts.

1.3 Acteurs présents

Les experts ayant participé aux ateliers de travail sur la route de Divonne sont :

- > Igor Andersen, urbaplan – urbaniste ;
- > Elise Riedo, urbaplan – ingénieure paysagiste et urbaniste ;
- > Marie-Hélène Giraud, Triporteur architectes – architecte-paysagiste ;
- > Guy Fristché, Bovard & Nickl sa – ingénieur civil ;
- > Sylvain Guillaume-Gentil, Transitec - ingénieur en mobilités.

Les membres du COPRO présents sont :

- > Naïma Mameri Khiat, déléguée à la mobilité, service Travaux, environnement et mobilité, Nyon ;
- > Thierry Bruttin, service Urbanisme, Nyon ;
- > Alain Miquel, service Travaux, Nyon ;
- > Jean-Marc Favre, service Travaux, environnement et mobilité, Nyon ;

- > François Perret, service Espaces verts et forêts, Nyon ;
- > Veronica Tracchia, service de la culture.

1.4 Mesures liées et mesures indépendantes

En termes de phasage, les requalifications de la route du Stand et de la RC1 sont indépendantes des autres tronçons. Par contre, un échelonnement dans le temps est nécessaire pour les projets de requalification des routes de Divonne et Signy : préalablement, la RDU (hors PA2) doit être réalisée afin de permettre le délestage du trafic lors des travaux sur la route de Divonne, puis sur la route de Signy.

1.5 Projet d'agglomération

Les conditions de cofinancement de la Confédération pour les mesures du PA2 imposent la livraison des objets avant fin 2025.

Les mesures de requalification des routes de Divonne, Signy et Stand sont inscrites dans la mesure # 31-9 du PA, qui comprend également la rue de la Morâche. A l'intérieur de cette mesure, la répartition proposée allouait une somme de (source : service Travaux, environnement et mobilité (TEM), lors de l'atelier du 6.12.2017) :

- > **7.5 mios CHF pour la route de Divonne ;**
- > 1.4 mios CHF pour la route de Signy ;
- > 1.4 mios CHF pour la route du Stand.

La RC1 fait l'objet d'une autre mesure.

2. SYNTHESE

2.1 Constats généraux et enjeux principaux

La route de Divonne se compose de deux tronçons aux hiérarchies routières différentes. Le tronçon entre le giratoire avec les routes de Crassier et de Gravette et celui avec les routes du Stand et de Clémenty fait partie du **réseau routier primaire**. Quant au second tronçon, soit entre le giratoire Stand-Clémenty et celui avec l'avenue Cortot et la rue de la Morâche, il appartient au **réseau tertiaire de desserte de quartier**. Un des enjeux majeurs de la requalification de l'axe est de **marquer la différence entre l'« avenue » et la « rue » de Divonne**. Pour la première, l'enjeu principal est d'**assurer la fluidité du trafic tout en le rééquilibrant en faveur des TP et MD**. Pour la seconde, il s'agit d'**apaiser le trafic en faisant la part belle aux déplacements MD** et de **répondre aux attentes en termes d'usages pour les écoles, les commerces et les riverains**, notamment en termes de sécurisation des déplacements, accès aux bâtiments et parcelles.

Les fronts nord et sud de l'avenue de Divonne présentent une grande hétérogénéité. Le front sud se caractérise par une grande étanchéité générale pour les MD, qui sont limitées au trottoir existant. Le front nord est en revanche beaucoup plus lâche et perméable, avec un caractère végétal affirmé en raison de la présence de grands parcs en pied d'immeubles privés, mais parfois ouverts au public.

2.2 Objectifs et principes d'aménagement

Ce chapitre présente les objectifs et principes d'aménagement issus des ateliers. Il s'accompagne d'un plan où les différents principes d'aménagement sont situés et décrits avec plus de détails et sont mis en relation avec des images de références.

2.2.1 Avenue de Divonne

Objectif 1

Marquer et valoriser l'entrée de la ville

- > **Se défaire de l'image routière de l'entrée de l'avenue de Divonne** en lui donnant le caractère d'une avenue urbaine avec un aménagement simple et cohérent.
- > **Mettre l'accent sur la sécurité et le confort des parcours de mobilités douces**, avec la séparation des flux TIM, vélos et piétons (en site propre) et ce sur l'entier de l'axe (cf. objectif 2)
- > **Faire coïncider fonctions** (fluidité du trafic) **et usages** (accès aux commerces et aux équipements publics).
- > **Prévoir un éclairage adéquat.**

Objectif 2

Assurer la fluidité du trafic en cohérence avec le niveau hiérarchique d'axe de transit principal. En tant qu'axe d'entrée dans la ville, la fluidité des TIM doit être assurée tout en sécurisant les déplacements TP et MD.

- > **Rendre homogène l'aménagement du tronçon à l'instar d'une avenue urbaine**, avec une signature paysagère homogène sur toute la longueur.
- > **Assurer la sécurité des MD**, avec mise en site propre des cycles ; continuités des trottoirs au nord et au sud ;
- > **Gérer de manière non régulée les carrefours et les traversées piétonnes.** Il s'agit par exemple de :
 - remplacer le carrefour régulé avec la route de Champ-Colin et le chemin d'Eysins par un giratoire ;
 - favoriser les traversées MD transversales et homogénéiser leur traitement.
- > **Regrouper les TP et TIM sur chaussée**, afin de garantir à chacun une efficacité de progression.
- > **Utiliser de manière ciblée la bande mixte centrale** pour :
 - permettre le dépassement des bus à l'arrêt, (car arrêts sur chaussée) ;
 - prévoir des présélections afin d'assurer les mouvements en tourner en gauche sans toutefois menacer la fluidité générale de l'axe ;
 - accueillir une bande herbeuse sur un mélange terre-pierre (traitement paysager bas pour les convois exceptionnels) ou ponctuellement les îlots des traversées piétonnes.
- > **Assurer spécifiquement les sorties d'urgence** des véhicules du SDIS Nyon-Dôle et l'accès au poste de police.

Assurer la fluidité du trafic TIM

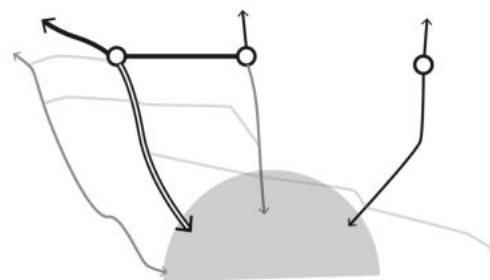
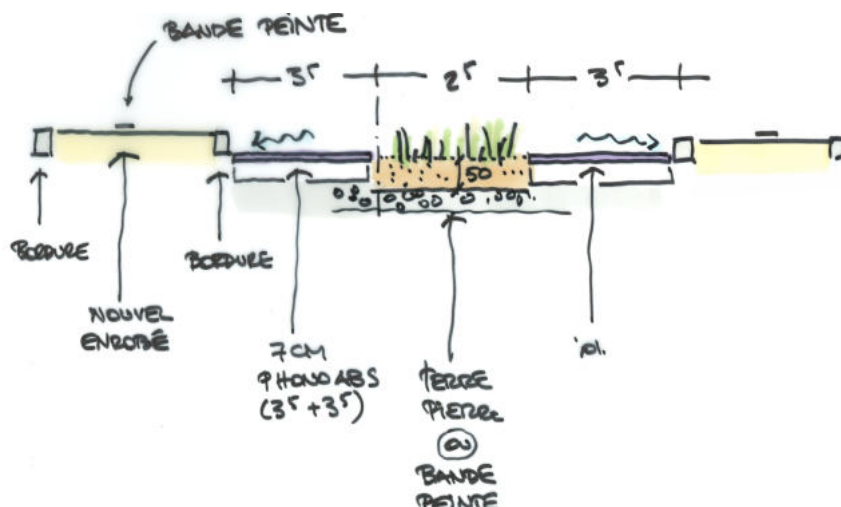


Figure 1 : Esquisse de la coupe proposée



Objectif 3

Rythmer l'avenue par des traversées piétonnes et trois espaces publics à l'échelle des quartiers.

- > **Formaliser un espace public au débouché de la route des Tattes d'oies**, valorisant le front commercial existant.
- > **Construire une relation au quartier de la Suetta**, à la croisée des chemins de mobilités douces en relation avec la ZI Champ Colin, les écoles et les quartiers alentours.
- > **Intégrer le projet d'En Marans-Couchant**.
- > **Créer un nouvel espace public sur l'espace libéré par la réduction de l'emprise du giratoire Stand - Clémenty**. Un aménagement de type square ou placette peut prendre place à la croisée des cheminements de mobilités douces, signifiant la rupture hiérarchique entre l'« avenue » et la « rue » de Divonne.

Figure 2 : Réduction de l'emprise du giratoire au profit d'un nouvel espace public.



- > **Améliorer les accès aux équipements publics**, tel que école, hôpital, poste, police et au théâtre.
- > **Gérer la transition entre domaine public et parcelles privées**, par un traitement spécifique des limites et des contre-allées existantes.

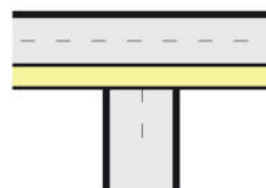
2.2.2 Rue de Divonne

Objectif 1

Formaliser le statut de la rue en la réaménageant en zone 30 km/h et rééquilibrer le partage modal en faveur des MD.

- > **Marquer l'entrée en zone 30 km/h** depuis l'avenue de Divonne par **un trottoir traversant** (vérifier la compatibilité avec le statut de route cantonale auprès de la DGMR).
- > **Réduire l'emprise de la chaussée au profit des trottoirs.** Le stationnement public est intégré hors chaussée pour limiter l'emprise visuelle de la route.
- > **Prévoir des arrêts de bus sur chaussée** pour favoriser la fluidité des transports publics.
- > **Dévier l'axe de la chaussée** par l'alternance de chicanes favorisant la modération des vitesses.

*Marquer l'entrée en zone 30
par un trottoir traversant*



Objectif 2

Valoriser les opportunités du site pour proposer des espaces publics à l'échelle de la rue sur les surépaisseurs créées par le rétrécissement de la chaussée.

- > **Créer des squares et placettes sur les surépaisseurs** face aux commerces, également un square au droit de l'épaississement du DP, ainsi qu'un espace plus généreux en face du gymnase. Prévoir ailleurs des trottoirs larges, de la végétation et du mobilier urbain et implanter des programmes favorisant les usages du quotidien (bancs, bacs à journaux,...).

Esquisses des ateliers – 21 juin 2017

Route de Divonne

Tronçons « avenue de Divonne »

(pas d'échelle commune) (cf. plan annexé)



Tronçons « rue de Divonne »

[illegible]