

Etudes tests

Commune du Mont-sur-Lausanne

LE MONT
sur Lausanne

Requalification du centre de la commune

28 novembre 2018

Document n° 2.20 – Synthèse de l'atelier participatif du 31 octobre
et du 1^{er} novembre 2018

Table des matières

1. Contexte	3
2. Buts de la démarche participative des études tests.....	3
3. Déroulement de la démarche participative des études tests	4
3.1 Ateliers participatifs et communication.....	4
3.2 Déroulement des ateliers participatifs.....	4
3.3 Suite de la démarche participative	4
4. Synthèse de l'atelier participatif du 31 octobre et du 1 ^{er} novembre.....	5
4.1 Forme de l'analyse proposée aux participants.....	5
4.2 Remarques générales	6
4.3 Analyse de l'équipe GEA, Belandscape et Transitec	7
4.4 Analyse de l'équipe Wetering – bonnemaïson - mrs	9
4.5 Analyse de l'équipe VWA + AF TOSCANO	11
5. Conclusion	13
6. Annexes – documents de travail complétés lors de l'atelier participatif II	14

1. Contexte

La commune du Mont-sur-Lausanne a décidé de lancer, sur l'année 2018 et début 2019, une procédure d'études tests demandant à trois équipes spécialisées dans le développement urbain, d'élaborer un concept de requalification du centre, lui offrant une identité forte. Afin d'assurer sa pertinence, elle y a associé la population et les acteurs locaux, dans le cadre d'une démarche participative.

A ce titre, la commune a mis en place dès le printemps 2018 différents événements publics invitant les personnes intéressées à participer au développement et à la requalification du centre de la commune.

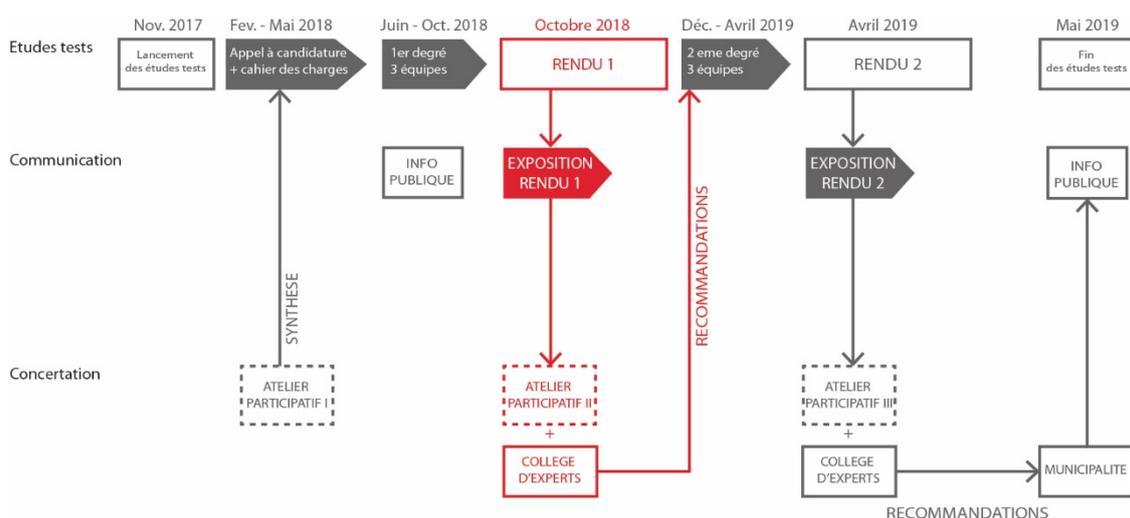


Figure 1 : Organigramme de la procédure des études tests

Le présent document est la synthèse de l'atelier participatif II qui s'est déroulé sur deux soirs à savoir le mercredi 31 octobre et le jeudi 1^{er} novembre 2018. La procédure a déjà été ponctuée par un premier atelier participatif qui s'est déroulé en mars 2018 dernier et sera ponctuée d'un troisième atelier participatif, lors du rendu final des études tests au printemps 2019. Chaque atelier fait l'objet de synthèses et de recommandations qui alimentent le processus afin d'aboutir à une image directrice correspondant aux attentes des acteurs locaux mais aussi aux besoins du site et des planifications prévues dans le secteur.

2. Buts de la démarche participative des études tests

La démarche participative intégrée à la procédure des études tests a pour but d'alimenter les discussions et de compléter les recommandations du collège d'experts, de définir les besoins des différents acteurs liés au site (notamment la population riveraine, les associations de quartier, les professionnels, etc.), de lancer le débat et de fédérer les acteurs autour de la vision finale du projet. Pour ce faire, tout au long de la procédure des études tests, des dialogues avec les différents acteurs sont intégrés.

Les enjeux pour ce deuxième atelier sont :

- Pour la commune :
 - Poursuivre la communication autour de cette procédure auprès des différents acteurs ;
 - Consulter les usagers du site pour mieux appréhender les qualités et les problématiques du Mont-Centre et ainsi affiner les objectifs de la procédure ;
 - Apprécier l'intérêt des acteurs pour les scénarios proposés, le site et la démarche.
- Pour les acteurs du site :
 - S'intégrer dans la réflexion de l'aménagement du secteur Mont-Centre ;
 - Engager un dialogue avec les autorités politiques ;
 - Comprendre et influencer sur les dynamiques de leur environnement direct ;
 - S'approprier, faire vivre et partager un projet coconstruit.

3. Déroulement de la démarche participative des études tests

3.1 Ateliers participatifs et communication

Cette démarche participative a été organisée par le biais de deux soirées d'ateliers d'analyse :

- Le mercredi 31 octobre
- Le jeudi 1^{er} novembre

L'ensemble des personnes intéressées à participer à ces soirées était invité à s'inscrire par courriel jusqu'au 12 octobre 2018. L'information de la procédure d'inscriptions a été diffusée via le tous-ménage « Les 4 coins du Mont » en plus des communications usuelles (site internet de la commune et pilier public) pour toucher le maximum d'usagers et de riverains.

3.2 Déroulement des ateliers participatifs

Chaque soirée a regroupé entre 25 et 30 participants qui ont été répartis en trois groupes. Ces derniers ont travaillé en trois étapes :

1. Un travail d'observation de l'ensemble des scénarios des trois équipes ;
2. Un travail d'analyse et de discussion autour des scénarios ;
3. Une notation pour identifier le scénario répondant le plus aux critères d'observation.

	Scénario 1	Scénario 2	Commentaires
Qualité urbanistique			
Intégration et mise en valeur de l'aménagement urbain et paysager	4	8	<i>La ville est pensée comme un immense parc qui offre de grands espaces verts flexibles et agréables.</i>
Densification et mixité des secteurs constructibles	6	6	<i>Le logement est implanté en retrait de la rue. Les activités sont proches des arrêts de transport public et des aires de stationnement.</i>
Identité du lieu	2	10	<i>Les identités sont multiples en fonction des espaces ce qui offrent une grande diversité d'ambiance.</i>

Figure 2 : Base de l'évaluation, exemple de notation et éléments positifs ressortis

Ces étapes ont été répétées trois fois (une fois pour chaque équipe).

A l'issue de chaque soirée, les animateurs de chaque équipe ont restitué les éléments les plus consensuels émanant des discussions. Le présent document est une synthèse de ces éléments.

3.3 Suite de la démarche participative

Les participants à cet atelier seront invités à participer au dernier atelier de la procédure des études tests pour analyser les projets finaux rendus par les équipes participantes afin de définir quels éléments répondent le mieux aux objectifs prédéfinis puis d'établir des recommandations pour la suite des travaux par la Commune.

4. Synthèse de l'atelier participatif du 31 octobre et du 1^{er} novembre

<u>Nombre de participants :</u>	Environ 65 personnes.
<u>Types de participants :</u>	Usagers du site, habitants de la commune, professionnels intéressés, associations de quartier.
<u>Objectifs de la soirée :</u>	Analyser les scénarios proposés par les équipes et retirer les éléments positifs de chacune des variantes traitant les trois critères suivants : qualité urbanistique, qualité des espaces publics et concept de mobilité partagée et intégrée au contexte.

4.1 Forme de l'analyse proposée aux participants

L'objectif du travail était d'analyser les 7 scénarios proposés par les équipes et d'en ressortir tous les éléments positifs pour l'aménagement du Mont-centre. L'analyse s'est basée sur 3 critères et 9 sous-critères qui sont les suivants :

Qualité urbanistique :

- Intégration et mise en valeur de l'aménagement urbain et paysager ;
- Densification et mixité des secteurs constructibles ;
- Identité du lieu.

Qualité des espaces publics :

- Dimensionnement et identité du réseau des espaces ouverts ;
- Atmosphère et qualité paysagère ;
- Durabilité des espaces publics.

Concept de mobilité partagée et intégrée au contexte :

- Requalification de la route cantonale et de ses abords ;
- Accessibilité pour tous ;
- Localisation des différents types de stationnement et leurs connexions.

Les participants étaient invités à s'exprimer sur les éléments positifs pour chaque sous-critère pour l'ensemble des scénarios de l'équipe. Une fois les débats terminés, ils étaient invités à voter pour leur scénario préféré (il était possible de choisir de ne pas s'exprimer). Ce processus s'est répété pour chacune des trois équipes.

Dans un deuxième temps, l'animateur a restitué les éléments les plus importants ressortis lors des discussions pour l'équipe qu'il a animée.

Dans le présent document est restituée et synthétisée l'analyse faite par les participants et la prise en compte dans les recommandations des éléments positifs ressortis. Le présent document sera transmis aux équipes qui pourront renforcer leur scénario en fonction des commentaires émis.

4.2 Remarques générales

Les participants ont salué la qualité de l'ensemble des travaux et les discussions intéressantes qui en sont ressorties. La diversité des modes de représentation et d'expression a parfois déstabilisé les participants mais ils ont tous souligné le côté enrichissant du contenu de l'ensemble des analyses et des scénarios proposés.

Il est précisé que le scénario « Avenue urbaine » de l'équipe Wetering – bonnemaïson- mrs où le périmètre de projet et le plan de quartier Praz-Prévôt n'étaient pas du tout pris en compte n'a quasiment pas fait l'objet d'analyse car trop loin du cadre fixé par la commune.

Certains des sous-thèmes, comme la durabilité des espaces publics et l'identité du lieu, ont été difficiles à traiter à ce niveau de détail de projet. Beaucoup de groupes ont donc décidé de ne pas s'exprimer sur ces thématiques.

La synthèse des analyses par équipe et par scénarios est le sujet des chapitres suivants.

4.3 Analyse de l'équipe GEA, Belandscape et Transitec

Présentation des scénarios de l'équipe :

L'équipe GEA, Belandscape et Transitec a proposé deux scénarios avec deux concepts d'aménagement différents.

Scénario 1 :

Le premier scénario propose trois espaces principaux avec convergence des cheminements, des espaces verts et des espaces de l'eau. Les connexions sont traitées de deux manières différentes : l'une en dallage ou revêtement béton, l'autre en terre concassée. Les espaces verts sont pensés sous forme de parc composé de prairies fleuries ou de jardins intermédiaires. Les nouvelles constructions se concentrent en trois points de connexion avec un programme à vocation mixte c'est-à-dire logement et activités compatibles. En termes de mobilité, l'aménagement de la route cantonale est pensé avec un gabarit de chaussée restreint pour tendre vers une vitesse de 30 km/h.



Scénario 2 :

Le second scénario propose un espace principal concentré au nord au niveau de l'église. Les connexions sont traitées de deux manières différentes : l'une en dallage ou revêtement béton, l'autre en terre concassée. Les espaces verts et le parc sont pensés sous forme de jardins en palier. Les nouvelles constructions sont implantées le long de la route cantonale avec un programme à vocation mixte c'est-à-dire logement et activités compatibles. Dans ce scénario il est proposé de réaffecter le rez-de-chaussée de l'administration communale. En termes de mobilité, l'aménagement de la route cantonale est pensé avec un gabarit de chaussée restreint pour tendre vers une vitesse de 30 km/h.

Analyse des participants :

	Scénario 1	Scénario 2	Vote Blanc	Commentaires
Qualité urbanistique				
	31% (52)	67% (114)	2% (3)	<p>Scénario 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantation nouveau bâti en front de rue avec déplacement de la place de jeu en retrait. • Centralité dispersée en trois points. <p>Scénario 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisation en une centralité forte avec espace de restauration. • Bâtiment en retrait de la route. <p>Commun aux deux scénarios :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Affectation d'activités aux rez et logements en étage. • Liaison avec le plateau des Châtaigniers.

Qualités des espaces publics				
	27% (34)	62% (78)	11% (14)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • Proportion importante de verdure. • Présence d'un point d'eau. • Fluidité des cheminements nord-sud. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Proportion équivalente entre minéral et verdure. • Disposition plus naturelle proche de la campagne environnante. • Composition en esplanade : une haute et une basse. • Transversalité dans le site. • Structure de l'arborisation.
Concept de mobilité partagée et intégrée au contexte				
TOTAL	73% (93)	23% (29)	4% (5)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • 3 passages sur la route cantonale. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • 1 passage principal et central. Commun aux deux scénarios : <ul style="list-style-type: none"> • Rétrécissement de la route (réduction de la vitesse), bande cyclable en montant et trottoirs de chaque côté de la route. • Emplacement du parking souterrain
Total des votes	42% (179)	52% (221)	5% (22)	

Prise en compte dans les recommandations :

Le Collège d'experts a demandé à cette équipe de développer le scénario 2 qui propose une centralité forte et unique au niveau de l'église. Ce choix répond également aux principaux avis émis lors de l'atelier participatif II qui a relevé plus d'éléments positifs pour ce deuxième scénario.

Certains éléments positifs exprimés lors de l'atelier participatif II ont été soulignés par le Collège d'experts comme l'organisation en une centralité forte et unique dont le fonctionnement et le concept de place centrale devront être mieux explicités notamment la traversée de la route cantonale et le traitement des liaisons entre les éléments de la place. Il a également été relevé comme positif l'affectation en activité des rez-de-chaussée et en logement les étages. Celles-ci devront être précisées notamment le type d'activités et le rapport à l'espace public. Les participants ont apprécié les proportions équivalentes de verdure et de minéral. Toutefois il était difficile d'appréhender les aménagements et les concepts des espaces publics. Le Collège d'experts a recommandé de développer le concept d'aménagement du parc et des espaces ouverts. En termes de mobilité, le scénario 1 a été plébiscité par les participants notamment les trois passages sur la route cantonale. Le Collège d'experts a demandé à l'équipe de préciser le régime de priorité notamment les traversées de la route cantonale. L'emplacement des parkings souterrains a été relevé comme positif. Le manque d'informations sur le dimensionnement de ceux-ci a également été relevé. Il a été demandé à l'équipe de préciser le fonctionnement des parkings souterrains et leurs emprises sur le réseau viaire. Une offre de parc de stationnement en surface devra être proposée.

4.4 Analyse de l'équipe Wetering – bonnemaïson - mrs

Présentation des scénarios de l'équipe :

L'équipe Wetering – bonnemaïson - mrs a proposé trois scénarios.

Avenue urbaine :

Le premier scénario « Avenue urbaine » propose une forte urbanité concentrée le long de la route de Lausanne, des zones adjacentes et de cœur d'îlots plus calmes. Le concept d'aménagement est une alternance de séquences de places et de jardins. En termes de mobilité, la variante dessine une coexistence des modes de transports sur la chaussée de la route cantonale.



Parc de ville :

Le deuxième scénario « Parc de ville » a comme concept d'aménagement un parc fédérateur et identitaire où l'ensemble des infrastructures se dilue dans un parc habité.

Les usages publics sont placés dans le parc aux endroits stratégiques accrochés aux bâtiments existants et aux bâtiments nouveaux. Pour la mobilité, la chaussée de la route cantonale est réduite au minimum avec en parallèle les mobilités douces en site propre dans le parc.



Séquences :

Le troisième scénario « Séquences » propose une organisation polycentrique du centre de la commune avec trois polarités principales au niveau de la COOP, de la place de l'église et du giratoire de Coppoz. L'aménagement paysager est pensé « tout en long ». En termes de mobilité, une modération des mobilités contextuelle et contrastée, par séquences vise un environnement varié incitant les automobilistes à adapter leur comportement.



Analyse des participants :

	Avenue urbaine	Parc de ville	Séquences	Vote Blanc	Commentaires
Qualité urbanistique					
TOTAL		42% (63)	52% (79)	6% (9)	<p>Parc de ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ouverture sur les éléments existants. • Emprise au sol réduite. • Identité villageoise. <p>Séquences :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les centralités permettent de marquer le centre. • Renforcement du secteur de l'église.

Qualités des espaces publics					
TOTAL	4% (7)	60% (91)	26% (39)	10% (15)	Avenue urbaine : <ul style="list-style-type: none"> • Travail en colline. Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> • Grand parc homogène et généreux. • Espace unique multifonctionnel. • Formes naturelles. Séquences : <ul style="list-style-type: none"> • Mise en réseau des places. • Structure moderne. Commun à tous les scénarios : <ul style="list-style-type: none"> • Présence d'un point d'eau
Concept de mobilité partagée et intégrée au contexte					
TOTAL		52% (102)	40% (79)	8% (17)	Avenue urbaine : <ul style="list-style-type: none"> • Route marquée par les plantations. • Limitation des stationnements en surface. Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> • Réduction de l'emprise de la route cantonale. • Sécurisation des vélos. • Stationnement à proximité des commerces. Séquences : <ul style="list-style-type: none"> • Séquence d'entrée dans le site. • Sécurisation des piétons.
Total des votes	1% (7)	51% (256)	39% (197)	8% (41)	

Prise en compte dans les recommandations :

Le Collège d'experts a demandé à cette équipe de développer le scénario « Parc de ville » qui propose de traiter le périmètre comme un grand parc habité. Ce choix répond également aux principaux avis émis lors de l'atelier participatif II qui a relevé plus d'éléments positifs pour ce scénario.

Certains éléments positifs exprimés lors de l'atelier participatif II ont été soulignés par le Collège d'experts comme l'ouverture sur les éléments existants, l'emprise au sol réduite (peu interventionniste) à travers un grand parc homogène. Le Collège d'experts a recommandé de développer le concept d'aménagement notamment dans ses caractéristiques spatiales et son fonctionnement ainsi que dans les accroches sur les bâtiments existants et nouveaux. Le concept d'un espace unique multifonctionnel a été très apprécié par les participants. Il s'agira néanmoins pour l'équipe de préciser la densification, les affectations et les mixités des bâtiments. La composition du parc avec des formes naturelles proches de la structure paysagère environnante a été particulièrement appréciée. Toutefois la lecture du parc devra être approfondie notamment ses espaces, son cheminement et son traitement. En termes de mobilité, la réduction de l'emprise de la route cantonale, la sécurisation des vélos et la possibilité de stationner à proximité des commerces a été relevée très positivement. Le concept de mobilité devra être précisé et approfondi selon les recommandations du Collège d'experts.

4.5 Analyse de l'équipe VWA + AF TOSCANO

Présentation des scénarios de l'équipe :

L'équipe VWA + AF TOSCANO a proposé deux scénarios.

Traverses :

Le premier scénario « Traverses » propose de décaler l'axe de la route vers l'est et de contenir la largeur de celle-ci. Le concept d'aménagement prévoit d'insérer le bâti en front de rue, de planter les seuils densément et de créer des îlots. Pour le développement du parc le scénario propose de créer une plaine en pente douce et légèrement surélevée.



Coulisses :

Le deuxième scénario « Coulisses » prévoit de conserver le tracé existant de la route cantonale et de prolonger le rythme du bâti existant avec un jeu de décalage et de dilatation du trottoir pour accrocher le bâti et penser les séquences d'approche aux bâtiments. En termes de réflexion paysagère la topographie est modelée en ondulation avec un structure arborisée plantée longitudinalement.

Analyse des participants :

	Traverses	Coulisses	Vote Blanc	Commentaires
Qualité urbanistique				
TOTAL	61% (115)	28% (52)	12% (22)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Concentration des bâtiments. • Absence de bâtiments au centre offre du dégagement. • Séparation des commerces et des logements ainsi que mixité. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Conserve la logique de continuité avec les bâtiments existants. • Bâtiments en retrait de la route. • Organisation en pôle avec au sud les institutions et au nord les activités commerciales.

Qualités des espaces publics				
TOTAL	39% (74)	24% (46)	37% (69)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Grande place verte. • Les liaisons transversales renforcent les échanges dans le site. • Renforcement de l'identité de centre. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Réseaux des espaces ouverts sécurisés et aérés. • Liaison entre l'église et le nouveau quartier d'habitation. • Composition en vergers.
Concept de mobilité partagée et intégrée au contexte				
TOTAL	30% (57)	33% (62)	37% (70)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Conservation de la place du Marché. • Pente légère permet accessibilité pour tous. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Suppression stationnement permet la végétalisation de la place devant l'église. • Cheminements sécurisés. Commun aux deux scénarios : <ul style="list-style-type: none"> • Présence de la bande polyvalente.
Total des votes	43% (246)	28% (160)	28% (161)	

Prise en compte dans les recommandations :

Le Collège d'experts a demandé à cette équipe de développer le scénario « Coulisses » qui propose deux typologies d'espaces urbains séparés : un tissu bâti en bande côté ouest et un parc en bande du côté est, séparés par la route cantonale. Ce choix ne répond pas aux principaux avis émis lors de l'atelier participatif II qui a relevé plus d'éléments positifs pour le scénario « Traverses ». 28% des participants n'ont pas souhaité s'exprimer sur leur préférence entre les deux scénarios.

Certains éléments positifs exprimés lors de l'atelier participatif II ont été soulignés par le Collège d'experts comme la conservation de la logique d'implantation des bâtiments existants, les bâtiments en retrait de la route et l'organisation en pôle avec au sud les institutions et au nord les activités commerciales. Le Collège d'experts demande une réflexion plus poussée sur la logique d'une bande de tissu bâti côté ouest notamment sur les emprises au sol, la densité et le rapport à la rue. Les participants ont relevé les réseaux d'espaces ouverts sécurisés et aérés qui proposent une alternative de mobilité douce, la suppression du stationnement pour permettre la végétalisation de la place devant l'église et la composition en vergers. Toutefois le concept de parc proposé doit être détaillé et précisé notamment la gestion et le traitement des cheminements piétons et cyclistes, le concept d'aménagement du parc et la réflexion sur les petites constructions proposées. En termes de mobilité, la liaison entre l'église et le nouveau quartier d'habitation, les parcours de mobilités sécurisés côté est et la présence de la bande polyvalente ont été perçus très positivement par les participants de l'atelier. Le Collège d'experts recommande de préciser les concepts de mobilité proposés notamment dans le maillage est-ouest et les alternatives de parcours pour les cyclistes pendulaires et non pendulaires.

5. Conclusion

L'atelier participatif II a permis de faire une première analyse des propositions rendues par les équipes pour le 1^{er} degré. Le Collège d'experts a par la suite confirmé ou infirmé certains éléments positifs pour la population. Les éléments positifs relevés et l'analyse qui en découle, sujet du présent document, serviront de base sur laquelle les équipes pourront s'appuyer pour la suite des travaux comme base complémentaire avec une approche plus fine et plus sensible du site, notamment avec les résultats non modifiés de l'atelier participatif II dans les annexes de ce présent document.

Il est par ailleurs intéressant de noter que la majorité des éléments relevés par les participants aux ateliers sont partagés par le Collège d'experts. Certains éléments, détaillés lors des ateliers, permettront de renforcer les recommandations du Collège d'experts. Ce sera donc aux équipes participantes de proposer les meilleures solutions et la meilleure optimisation de leur concept d'aménagement pour répondre au mieux aux recommandations. Les équipes auront la possibilité d'intégrer des éléments positifs de leurs autres scénarios et/ ou des scénarios des autres équipes.

Les scénarios qui seront développés lors du 2^d tour sont :

- Scénario 2 pour l'équipe GEA, Belandscape et Transitec ;
- Scénario « Couloirs » pour l'équipe VWA + AF TOSCANO ;
- Scénario « Parc de ville » pour l'équipe Wetering – bonnemaïson – mrs.



Figure 3 : Scénarios à développer par les équipes pour le 2nd degré (de gauche à droite : GEA, Belandscape et Transitec ; VWA+AF TOSCANO ; et Wetering – bonnemaïson – mrs)

6. Annexes – documents de travail complétés lors de l'atelier participatif II

Equipe GEA, Belandscape et Transitec				
	Scénario 1	Scénario 2	Vote Blanc	Commentaires
Qualité urbanistique				
Intégration et mise en valeur de l'aménagement urbain et paysager	29% (19)	68% (44)	3% (2)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • Implantation nouveau bâti en front de rue avec déplacement de la place de jeu en retrait. • Proportion de verdure importante. • Centralité dispersée en trois points. • Conservation de la pente du terrain naturel. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Organisation en une centralité forte avec espace de restauration. • Proportion équivalente entre minéral et espaces verts. • Bâtiment en retrait de la route.
Densification et mixité des secteurs constructibles	41% (16)	59% (23)	0% (0)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • Affectation d'activités en rez-de-chaussée et logements en étage. • Implantation pertinente. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Affectation d'activités en rez-de-chaussée et logements en étage.
Identité du lieu	26% (17)	72% (47)	2% (1)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • Liaison avec l'esplanade du Châtaignier. • Présence de verdure au niveau communal. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Liaison avec l'esplanade du Châtaignier. • Présence de verdure au niveau communal. • Place centrale avec restauration pour convivialité.
TOTAL	31% (52)	67% (114)	2% (3)	
Qualités des espaces publics				
Dimensionnement et identité du réseau des espaces ouverts	26% (17)	55% (36)	18% (12)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • Présence d'un point d'eau. • Fluidité des cheminements nord-sud. • Disposition de la place de jeu. • Verdure autour de l'administration. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Disposition plus naturelle proche de la campagne environnante. • Composition en esplanade : une haute et une basse. • Transversalité dans le site. • Structure de l'arborisation. • Emplacement de la place de jeu
Atmosphère et qualité paysagère	25% (13)	72% (38)	4% (2)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • Forte proportion d'éléments verts. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Arborisation offre des espaces de délasserment et d'ombre. • Espace de restauration. • Espace adapté à la pratique d'activités en plein air.
Durabilité des espaces publics	50% (4)	50% (4)	0% (0)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • Éléments structurés. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Développement de la biodiversité avec des espèces endémiques (prairie sauvage).
TOTAL	27% (34)	62% (78)	11% (14)	

Concept de mobilité partagée et intégrée au contexte				
Requalification de la route cantonale et de ses abords	88% (57)	6% (4)	6% (4)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • 3 passages sur la route cantonale. • Rétrécissement de la route (réduction de la vitesse), bande cyclable en montant et trottoirs de chaque côté de la route. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Rétrécissement de la route (réduction de la vitesse), bande cyclable en montant et trottoirs de chaque côté de la route. • 1 passage principal et central.
Accessibilité pour tous	71% (12)	24% (4)	6% (1)	
Localisation des différents types de stationnement et leurs connexions	53% (24)	47% (21)	0% (0)	Scénario 1 : <ul style="list-style-type: none"> • Emplacement au centre du site étudié. • Parking souterrain. Scénario 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Emplacement au centre du site étudié. • Parking souterrain.
TOTAL	73% (93)	23% (29)	4% (5)	

Total des votes	42% (179)	52% (221)	5% (22)	
------------------------	---------------------	------------------	----------------	--

Equipe VWA + AF TOSCANO

	Traverses	Coulisses	Vote Blanc	Commentaires
Qualité urbanistique				
Intégration et mise en valeur de l'aménagement urbain et paysager	48% (30)	37% (23)	16% (10)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Concentration des bâtiments permettant de libérer de l'espace pour la place. • Vide des bâtiments au centre laissant plus de place, donnant une impression d'ouverture. • Administration sacralisée. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Conservation de la logique de continuité avec les bâtiments existants. • Ensemble plus aéré, notamment avec des bâtiments plus écartés de la route. • Développement projeté plus cohérent.
Densification et mixité des secteurs constructibles	71% (45)	21% (13)	8% (5)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Séparation commerces-logements. • Mixité envisagée au nord. • Retrait des écoles par rapport à la route. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Unité des « pôles » avec au sud les écoles et l'administration et au nord les activités commerciales. • Plus concentré et plus cohérent dans la structure actuelle.
Identité du lieu	63% (40)	25% (16)	11% (7)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Intéressant de proposer deux pôles. • Relie les deux côtés de la route. • Projet plus aérien. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Différenciation des espaces est-ouest valorisée.
TOTAL	61% (115)	28% (52)	12% (22)	
Qualités des espaces publics				
Dimensionnement et identité du réseau des espaces ouverts	63% (40)	24% (15)	13% (8)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Casse la barrière psychologique et physique de la route. • Change de la disposition actuelle avec la grande place verte. • Permet de lier la commune et les habitants en général (pas qu'un seul quartier). • Transversales renforçant la communication et les échanges entre la commune de toute part. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Plus aéré. • Réseaux des espaces ouverts mieux pensés et plus sécurisés.
Atmosphère et qualité paysagère	54% (34)	24% (38)	8% (5)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Permet plus d'ouverture et marque la continuité avec l'administration. • Semble plus large, ce qui contraste bien avec l'impression de « couloir » actuelle. • Permet de renforcer l'identité du centre. • Parc plus dégagé. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Apprécie plus la rangée de vergers plutôt que les potagers. • Relie le nouveau quartier d'habitation à l'Eglise.
Durabilité des espaces publics	0% (0)	11% (7)	89% (56)	-

TOTAL	39% (74)	24% (46)	37% (69)	
Concept de mobilité partagée et intégrée au contexte				
Requalification de la route cantonale et de ses abords	30% (19)	37% (23)	33% (21)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Plus facile d'avoir une bande polyvalente d'une largeur similaire tout le long. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Bande polyvalente dont la largeur fluctue permet de renforcer l'attention.
Accessibilité pour tous	43% (27)	38% (24)	19% (12)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Plus plat et donc plus accessible pour tous. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Plus sécurisé pour tous.
Localisation des différents types de stationnement et leurs connexions	17% (11)	24% (15)	59% (37)	Traverses : <ul style="list-style-type: none"> • Permet de conserver le marché. Coulisses : <ul style="list-style-type: none"> • Végétalisation de la place devant l'Eglise.
TOTAL	30% (57)	33% (62)	37% (70)	

Total des votes	43% (246)	28% (160)	28% (161)	
------------------------	---------------------	------------------	------------------	--

Equipe Wetering – bonnemaïson - mrs

	Avenue urbaine	Parc de ville	Séquences	Vote Blanc	Commentaires
Qualité urbanistique					
Intégration et mise en valeur de l'aménagement urbain et paysager		55% (36)	44% (29)	1% (1)	Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> Ouverture sur les éléments existants. Aéré et léger. Séquences : <ul style="list-style-type: none"> Les centralités permettent de mieux marquer le centre. Définition de places différenciées.
Densification et mixité des secteurs constructibles		27% (18)	62% (41)	11% (7)	Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> Emprise au sol réduite. Séquences : <ul style="list-style-type: none"> Emprise et localisation marquant les centralités. Renforce le secteur de l'église.
Identité du lieu		47% (9)	47% (9)	6% (1)	Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> Villageois. Séquences : <ul style="list-style-type: none"> Marque le centre, se distingue du reste de la commune.
TOTAL		42% (63)	52% (79)	6% (9)	
Qualités des espaces publics					
Dimensionnement et réseau des espaces ouverts		50% (33)	35% (23)	15% (10)	Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> Un grand parc homogène et généreux. Espace unique mais multifonctionnel. Séquences : <ul style="list-style-type: none"> Mise en réseau des places. Éléments variés plus perceptibles.
Atmosphère et qualité paysagère, identité	11% (7)	59% (39)	24% (16)	6% (4)	<ul style="list-style-type: none"> Présence d'eau dans tous les scénarios. Avenue urbaine : <ul style="list-style-type: none"> Collines travaillées et cassant l'effet rectiligne. Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> Formes naturelles. Identité villageoise agricole, communautaire. Séquences : <ul style="list-style-type: none"> Structures modernes, tournées vers l'avenir.
Durabilité des espaces publics		95% (19)		5% (1)	<ul style="list-style-type: none"> Présence d'eau dans tous les scénarios. Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> Diversité des plantations.
TOTAL	4% (7)	60% (91)	26% (39)	10% (15)	
Concept de mobilité partagée et intégrée au contexte					
Requalification de la route cantonale et de ses abords		59% (39)	32% (21)	9% (6)	Avenue urbaine : <ul style="list-style-type: none"> Route marquée par les plantations. Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> Réduction de l'emprise et de la perception de la RC. Séquences : <ul style="list-style-type: none"> Séquences marquant l'entrée dans le centre.
Accessibilité pour tous		73% (48)	20% (13)	7% (5)	Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> Sécurisation des vélos. Itinéraires plus qualifiés et transitions multiples de la RC.

					Séquences : <ul style="list-style-type: none"> • Sécurisation des piétons face aux vélos électriques.
Localisation des différents types de stationnement et leurs connexions		23% (15)	68% (45)	9% (6)	Avenue urbaine : <ul style="list-style-type: none"> • Limitation au maximum de la voiture en surface. Parc de ville : <ul style="list-style-type: none"> • Stationnement à proximité des services de proximité.
TOTAL		52% (102)	40% (79)	8% (17)	

Total des votes	1% (7)	51% (256)	39% (197)	8% (41)	
------------------------	---------------	------------------	------------------	----------------	--