

Plan Directeur des mobilités douces

Rapport des démarches participatives

Vallée de Joux, 4 et 5 octobre 2024



Impressum

Mandants

Communes du Chenit, du Lieu et de L'Abbaye

Direction de projet

Sylvain Badan, M. Sc en développement territorial

Collaboration au projet

Mathilde Geiges, Ingénieure civile EPFL

Damian Seoane Gomez, M.Sc en Urbanisme durable et aménagement des territoires, CAS en
Planification et gestion de la mobilité multimodale

Tea Maffioli, MA en fondements et pratiques de la durabilité

Photo de titre

Büro für Mobilität AG – Bureau technique

Table des matières

1	Introduction	4
2	Méthodes	4
3	Ateliers participatifs	6
3.1	Déroulé	6
3.2	Ateliers - résultats	7
3.2.1	Le Sentier	7
3.2.2	Le Pont	12
3.2.3	Les Charbonnières	18
3.3	Balade à vélo et apports divers sur la thématique cyclable	23
3.4	Ailleurs à la Vallée de Joux	27
3.5	Idées marquantes des ateliers	28
4	Suite à donner	29
5	Annexes	30

1 Introduction

Dans l'optique de l'élaboration d'un Plan Directeur de mobilité douce, la participation de la population est essentielle afin de s'assurer que les solutions mises en place répondent réellement aux besoins et attentes des usagères et usagers. La mobilité douce, qui inclut la marche, le vélo et les autres modes de transport non motorisés, touche une grande diversité de personnes : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, parents avec poussettes, etc. Chacun de ces groupes vit des expériences différentes en matière de mobilité. Une démarche participative permet de prendre en compte ces perspectives variées, de récolter des informations précises sur le territoire vécu, et de co-définir les contours des solutions à apporter à chaque situation.

2 Méthodes

Partant de ce postulat, il a été choisi de mener une démarche participative en deux volets :

1. Le premier consiste à pouvoir récolter les « points faibles » du territoire. Étant donné la grandeur du territoire des trois communes combières, il a été choisi d'utiliser les plateformes *Walkable* et *Bikeable* pour recenser les observations de la population. Gratuitement, les citoyennes et citoyens peuvent géolocaliser une observation, insérer une photo ainsi qu'un commentaire. Il est toujours possible de renseigner de nouvelles observations. Celles-ci seront prise en compte lors du volet opérationnel au printemps 2025.
2. Le second volet consiste à co-définir les solutions possibles répondant au souhait de modérer le trafic dans les secteurs stratégiques comme relevé dans l'Étude de mobilité régionale (objectif C3). Pour ce faire, il a été décidé de réaliser trois ateliers :
 - Atelier 1 : Commune du Chenit
 - Atelier 2 : Commune du Lieu et de l'Abbaye
 - Atelier 3 : Balade à vélo autour du lac

Lors des ateliers 1 et 2, un diagnostic commun en groupe a été réalisé par la tenue d'une marche exploratoire. Aller sur le terrain, échanger ensemble sur les points faibles et partager sur les ressentis de chacune et chacun est essentielle à la proposition de solution réaliste et ciblée. Puis, un travail de groupe a été mené sur planche, avec du matériel à disposition (photos de références, images « avant/après » de divers projets etc.) dans le but de proposer des solutions aux points faibles préalablement identifiés.

L'atelier 3 a permis de récolter, à vélo, de nombreux ressentis et avis sur les déplacements cyclables à la Vallée de Joux.

La population combière a reçu un flyer tout ménage. Conjointement une communication sur les réseaux sociaux a été menée, une page web dédiée a été créée. S'en est suivi une publication dans la Feuille d'avis de la Vallée de Joux. Près de 80 personnes se sont inscrites via le formulaire en ligne ce qui a dépassé nos attentes.



Figure 1 : Flyer tout-ménage. Communication sur les balades participatives



3 Ateliers participatifs

3.1 Déroulé

Les ateliers participatifs ont débuté par une présentation en salle permettant d'apporter des éléments de cadrage, tel que le contexte de l'étude et de ses objectifs. Puis, les méthodes participatives ont été présentées, tout comme la manière dont sera utilisé les résultats de la démarche.

Les participant·es sont ensuite partis sur le terrain pour réaliser une balade participative. Les itinéraires ont été préalablement discuté avec le mandant et le GTSNR (groupe de travail sur la sécurité et les nuisances routières). Divers postes ont permis aux participant·es de relever divers aspects du territoire, sur les thématiques de la mobilité, de la modération du trafic et de l'espace public en général.

Après les balades, les participant·es ont été répartis en groupe de 8 personnes afin de travailler sur 2 planches de travail. Chaque groupe a dû remplir une planche « Enjeux » afin de définir ensemble, sur la base du terrain effectué précédemment, les problématiques principales des territoires parcourus, les divers usages de l'espace public (observés et voulus), et les lignes directrices des interventions souhaitées. Enfin, une planche « Projet » permettait de développer diverses idées répondant aux enjeux préalablement discutés. A l'aide de nombreuses images de référence et de matériel de bureau (stylos, feutres, crayons de couleurs, colle, ciseaux), chaque groupe a pu développer une image directrice de son aménagement idéal.

6 groupes ont été constitués au Sentier, 2 au Pont et 1 aux Charbonnières. Un·e modérateur·trice du Büro für Mobilität AG s'occupait de 2 groupes simultanément. Le rôle du Büro für Mobilität AG a été d'encourager les participant·es à noter et dessiner leurs idées et de répondre aux quelques questions techniques si elles émergeaient. Certains groupes se sont très bien apprivoisé le matériel à disposition. Pour d'autres, cela était plus compliqué : les planches ont été utilisées de manières diverses et variées.

Dans la partie résultats, nous réalisons une synthèse de l'ensemble des observations et des propositions (en particulier pour le Sentier au vu du nombre de participant·es). En annexe se trouve les rendus numérisés des travaux de groupe.

3.2 Ateliers - résultats

3.2.1 Le Sentier



Figure 2 : Relevés des échanges lors des trois marches exploratoires au Sentier. Les numéros sur la carte correspondent aux numéros listés ci-dessous.

1 - Stationnement Grand-Rue

- Le stationnement est problématique. Non seulement sa disposition (perpendiculaire, qui engendre des marches arrière, et qui empiète sur le trottoir), mais aussi son dimensionnement (trop de places de parc). La majorité des participant-es juge un stationnement parallèle souhaitable.
- La majorité des participant-es souhaite une zone 30 en traversée de localité.

2 - Place de l’Hôtel de Ville

- Place à valoriser, non seulement de par la réorganisation du stationnement, mais aussi par les aménagements (arborisation – assises).

3 – Place du Temple

- Place à valoriser : elle dispose d’un grand potentiel (vues – assises).
- Sa fonction actuelle (parking – manœuvre) peut persister mais pas sur l’ensemble de la Place comme c’est le cas aujourd’hui.
- Entretien des haies au sud du Temple : depuis les bancs, on ne peut pas apprécier la vue ce qui est dommage.

4 – Carrefour Grand-Rue / Route Neuve

- Carrefour ou place ? La question doit se poser.
- Manque de visibilité des véhicules en provenance de la route Neuve souhaitant s’engager sur la Grand-Rue.

- Passage piéton mal positionné : il est dangereux car les véhicules bifurquant depuis la Grand-Rue arrivent vite et ne voient pas.
- Impossibilité de traverser ce carrefour de manière sécurisée, et pour les piétons et les cycles.
- « Stop » sur la Route Neuve difficile pour les vélos. Au vu de la pente, de nombreuses personnes empruntent le trottoir à vélo.

5 – Sortie des parkings privés sur la Route Neuve

- Un exemple parmi tant d'autres à la Vallée de Joux : sorties de parkings privés sur le trottoir. Il est souhaitable de visibiliser le trottoir car « les voitures se croient sur la route ».

6 – Carrefour Route Neuve – Rue de la Gare

- Carrefour à réaménager. Pour beaucoup, ce type de carrefour amène des situations confuses et dangereuses.
- Pour les piétons, il représente une grande discontinuité.

7 – Place de la Gare

- Souhait d'un aménagement orienté modération / pacification des usages, en particulier lorsque les trains arrivent et que de nombreux flux piétons sillonnent l'espace.
- Idées de zone de rencontre, de marquages au sol.
- Mieux délimiter l'espace (gare – arrêt de bus – route (jugée surdimensionnée) – zone de chalandise).
- Améliorer le service multimodal de la gare (stationnement vélo, mobility)
- Réflexion sur la possibilité de mettre les arrêts de bus au sud de la gare (Rue de l'Orbe) pour que la partie nord soient plus orientée « zone de rencontre » et moins « flux ».
- Le parking souterrain de la Migros et son accès a particulièrement été critiqué.

8 – Parking Migros - Rue de la Gare sud

- Conscient du caractère privé du secteur, les participant-es ne comprennent pas l'utilité de ce parking qui rend particulièrement « triste » le secteur.
- Les trottoirs / bandes jaunes pourraient être élargis.

9 – Parc – Place de jeux derrière la Migros

- Le parc n'est pas mis en valeur et est très enclavé
- Il attire ainsi une certaine population (plutôt adolescent) pour son caractère « caché »
- Le parc pourrait être mis plus en valeur, et mieux connecté avec son milieu, notamment en élargissant le chemin et l'ouvrir aux cycles. En ce sens, le chemin traversant le parking de Bulgari pourrait aussi être aménagé pour offrir une alternative cyclable à la Grand-Rue.

10 – Grand-Rue entre la Rue de la Gare et la Route Neuve

- Il manque un vrai trottoir bien aménagé et déneigé.
- Un bon trottoir est préférable à deux trop petits.

- Caractère de la Grand-Rue direction carrefour avec la Route Neuve à améliorer (arborisation – assise)

11 – Escaliers Tranchée - Jolimont

- Escaliers en mauvais état et non-éclairé. Ne donne pas envie.

12 – Chemin de Jolimont

- Problème de trafic : report de charge lorsqu'il y a des travaux sur la Grand-Rue et vitesses élevées.
- Multiples solutions/souhaits envisagés : zone 30 – sens unique – riverain autorisé

13 – Rue de la Tranchée

- Trafic rapide. La sortie piétonne depuis le chemin de Jolimont est dangereuse.
- Chemin de l'école : zone 30-20 à réfléchir (tout comme trottoir – passage pour piéton)

14 – Accès Grand-Rue depuis la Rue de la Tranchée

- Escaliers en mauvais état et non déneigé
- Débouché sur la Grande-Rue dangereux : aucune infrastructure piétonne.
- Aux heures de pointes, presque impossible de traverser la Grande-Rue.

Remarques générales

- Il manque un vrai centre de village pour se rencontrer.
- Le centre du Sentier est trop encombré, particulièrement pour le piéton (bacs à fleurs – terrasses – stationnement – stationnement sauvage (spécifiquement devant la pharmacie))

Synthèse des enjeux relevés par les 6 groupes

- Groupe 1
- Groupe 2
- Groupe 3
- Groupe 4
- Groupe 5
- Groupe 6

Secteur : Sentier-Est

Les enjeux principaux du secteur

(Quelles problématiques observons-nous ? Quels défis voulons-nous relever?)



Quels seront les usages que l'on trouvera sur et aux abords du secteur ?

(Que font les personnes sur ce secteur ? Qui sont-elles ? Qui n'y a pas (suffisamment) accès ? Que voudrions-nous rendre possible ?)

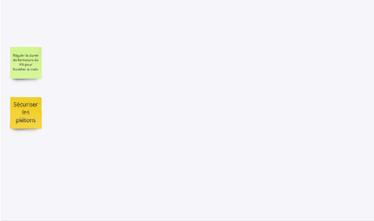


Notre souhait

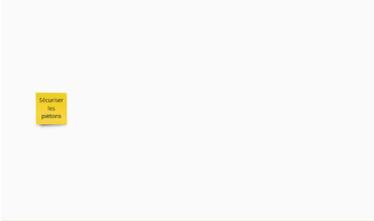
(En 1-2 phrases)



Secteur : îlot de la gare



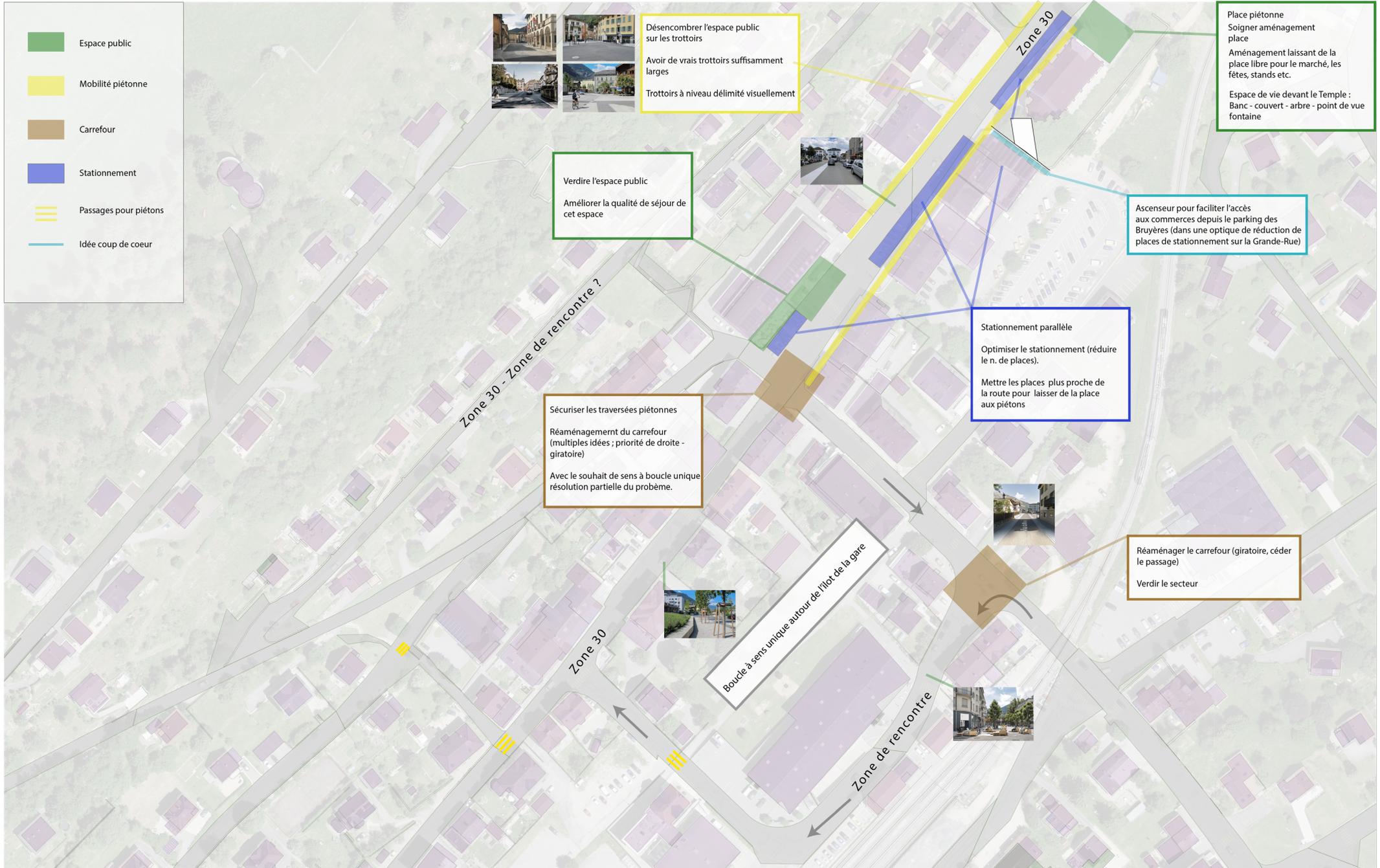
Secteur : Sentier-Ouest



Ailleurs à la Vallée de Joux

Traité sur une autre planche

Nommer le secteur :



- Espace public
- Mobilité piétonne
- Carrefour
- Stationnement
- Passages pour piétons
- Idée coup de coeur

Désencombrer l'espace public sur les trottoirs
 Avoir de vrais trottoirs suffisamment larges
 Trottoirs à niveau délimité visuellement

Verdire l'espace public
 Améliorer la qualité de séjour de cet espace

Sécuriser les traversées piétonnes
 Réaménagement du carrefour (multiples idées ; priorité de droite - giratoire)
 Avec le souhait de sens à boucle unique résolution partielle du problème.

Stationnement parallèle
 Optimiser le stationnement (réduire le n. de places).
 Mettre les places plus proche de la route pour laisser de la place aux piétons

Place piétonne
 Soigner aménagement place
 Aménagement laissant de la place libre pour le marché, les fêtes, stands etc.
 Espace de vie devant le Temple : Banc - couvert - arbre - point de vue fontaine

Ascenseur pour faciliter l'accès aux commerces depuis le parking des Bruyères (dans une optique de réduction de places de stationnement sur la Grande-Rue)

Réalimager le carrefour (giratoire, céder le passage)
 Verdier le secteur

Bouclé à sens unique autour de l'îlot de la gare

Domaine public communal

Echelle : 1:500 0 5 10 15 20 m

3.2.2 Le Pont

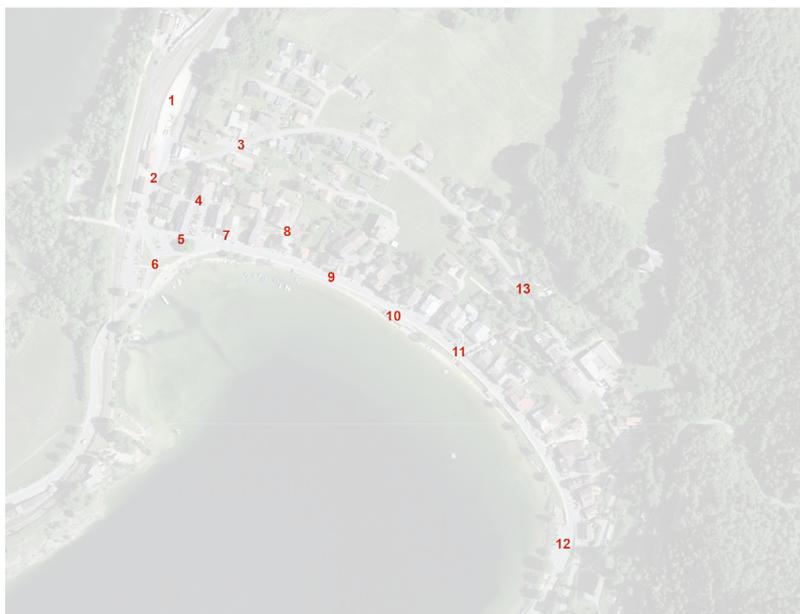


Figure 3 : Relevés des échanges lors des deux marches exploratoires au Pont. Les numéros sur la carte correspondent aux numéros listés ci-dessous.

1 - Stationnement à la gare

- Les participant·e·s de la balade se demandent si cet espace pourrait être utilisé comme park and ride.
- La question de la compatibilité avec la station d'épuration du pont (pollution du sol par les eaux) a été posée.

2 - Accès à la gare

- L'accès piéton à la gare depuis la Petite-Corniche est considéré trop dangereux. Il n'y a pas de passage piéton ni d'aide à la traversée.
- Le cheminement pour atteindre le passage piéton est étroit et dangereux.
- A cet endroit les voitures accélèrent pour sortir du village.

3 - Petite-Corniche

- La route est assez fréquentée étant, à la fois une alternative à la route « Sur-les-Quais » en cas de manifestations, et un moyen d'atteindre l'église, la gare, un cabinet médical et d'autres points de destinations.
- Selon les participant·e·s, des aménagements pour piétons se justifieraient pour les raisons citées ci-dessus.
- Une attention particulière devrait être accordée aux personnes à mobilité réduite. Elles sont nombreuses à emprunter ce chemin.
- Les participant·e·s proposent de mettre la route à 30 km/h
- Il y a une difficulté à freiner pour les voitures en direction de la gare quand la route n'est pas déneigée.

4 - Rue de la Poste

- Un des souhaits exprimés lors des balades est de mettre en zone de rencontre la rue de la Poste et de revaloriser cet espace.
- La revalorisation de la rue de la Poste devrait être accompagnée d'une amélioration de l'accès à la gare depuis cette dernière.

5 - Centralité du village

- Un des éléments principaux ressortis lors des balades est l'absence d'une centralité de village, d'un endroit convivial où se rencontrer. Les participant·e·s se sont interrogés si le parking voitures ne pourrait pas être déplacé ailleurs afin de le transformer en un endroit pour se rencontrer. La fontaine et le tilleul montrent déjà le potentiel pour un usage plus convivial du lieu.
- Une place de jeux a été proposée comme alternative au parking.
- A côté, la zone entourée par le gazon est fortement utilisée : les assises, l'accès au bateau et le marchand de glaces. En ajoutant des arbres afin de créer des zones ombragées, cette zone pourrait être reliée et englobée dans cette nouvelle centralité de village.
- Concernant l'accès au lac, il n'est pas accessible pour les personnes à mobilité réduite. Les exemples du Lac Noir et de Vevey ont été cités.

6 - Aménagement piétons

- Une bande blanche indique un chemin piéton entre le parking et les rives du lac. Cependant, cette dernière est coupée par la route sans passage piéton. Le cheminement manque donc de clarté et de visibilité et ne donne pas un sentiment de sécurité.

7 - Stationnement vélo et moto

- Les places de stationnement motos sont considérées comme insuffisantes, en particulier en été car l'endroit est fréquenté par des nombreux motocyclistes. Des places de stationnement supplémentaires pourraient être destinées à d'autres usages lors des périodes creuses. L'absence de places de stationnement pousse les conducteur·trice·s de moto à stationner sur le trottoir occupant ainsi l'espace destiné aux piéton·ne·s et entravant leur trajet en direction de la gare.
- Le stationnement vélo est jugé insuffisant.

8 - Rue de la Cornaz

- Le chemin est de manière générale peu emprunté.
- Certains habitants l'on découvert lors de la balade.
- Il est peu visible et semble mener nulle part.

9 - Trottoirs et passages piétons sur-les-Quais

- Un trottoir plus large au nord est souhaité. Les bacs à fleurs ainsi que les places de stationnement voitures diminuent l'espace destiné aux piétons.
- Un cheminement piéton sans interruptions qui permet d'arriver à la gare est également souhaité du côté nord.

- Les places de parc le long de la route pourraient être mis en parallèle constituant une séparation entre route et trottoir.
- Les barrières direction lac sont considérées comme dangereuses, en particulier pour les enfants.
- Une piste ou bande cyclable est également souhaitée.
- De manière générale, il manque des passages piétons Sur-les-Quais.
- Les passages piétons existant ne sont pas toujours empruntables par des personnes à mobilité réduite (p.ex. : bordure qui rend plus difficile de traverser avec une chaise roulante).
- Le trottoir en biais, pendant l'hiver, risque d'être glissant. Plusieurs piétons ne-s préfèrent marcher sur la route quand le trottoir n'est pas bien déneigé.

10 - Terrasse

- La terrasse est particulièrement appréciée pour les événements.
- Les participant-e-s aimeraient la transformer davantage en lieu de vie.
- Le trottoir est rabaissé à la hauteur de la terrasse, permettant ainsi aux motos et aux vélos de se parquer, ce qui n'est pas souhaitable.

11 - Vitesse et modération du trafic sur-les-Quais

- Il y a une volonté générale de diminuer la vitesse à 30 km/h sur la route principale. Des aménagements (chicanes, décrochements verticaux) qui permettent de baisser la vitesse (jusqu'à 20 km/h) ont été proposés.

12 - Place de jeux et places de parc

- Mettre des toilettes pour l'arrêt des bus
- Place de jeu très utilisée, en lien avec l'utilisation du camping

Les deux planches « projets » des groupes ayant travaillé sur le Pont sont présentées ci-dessous.

Synthèse des enjeux relevés par les 2 groupes

PLANCHE ENJEUX

Secteur : Gare - Poste

Les enjeux principaux du secteur
(Quelles problématiques observons-nous ? Quels défis voulons-nous relever?)

- Sécuriser passages piétons
- Modération trafic

Quels seront les usages que l'on trouvera sur et aux abords du secteur ?
(Que font les personnes sur ce secteur ? Qui sont-elles ? Qui n'y a pas (suffisamment) accès ? Que voudrions-nous rendre possible ?)

Notre souhait
(En 1-2 phrases)

- Créer un centre du village autour du lieu devant la Fratrie.
- Zone de rencontre office du tourisme
- Zone de rencontre office du tourisme
- Réaménagement rapide en attendant plus "gros"



Secteur : Centre du Pont

- Maîtriser le stationnement côté maison
- Modération trafic
- Sécurité des piétons de part et d'autres de la route

Touristes

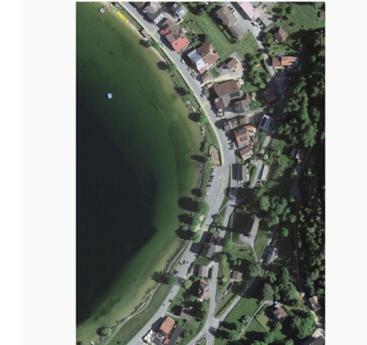
- PPP aménagé pour les PMR
- Meilleur accès au lac pour les PMR
- Radar sympathique



Secteur : Est du Pont

- Sécurité des piétons
- Stationnement sauvage des motos

- WC places de camping car
- bordure trottoirs surélevées
- Plateforme baignade



Ailleurs à la Vallée de Joux

Nommer le secteur :



Domaine public communal



Echelle : 1:600 0 6 12m



Domaine public communal



Echelle : 1:600 0 6 12m



3.2.3 Les Charbonnières

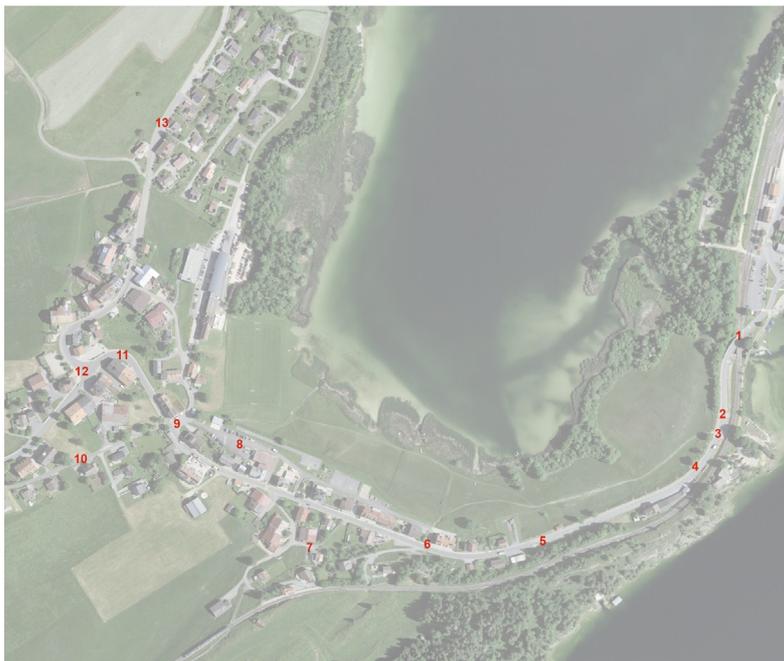


Figure 4 : Relevés des échanges lors de la marche exploratoire aux Charbonnières. Les numéros sur la carte correspondent aux numéros listés ci-dessous.

1 - Passage à niveau

- Secteur du passage à niveau : améliorer la sécurité des piétons.
- Zone herbeuse : proposer du stationnement vélo (en aménagement le revêtement) ?

2 - Tronçon hors localité

- Mettre le tronçon entre le Pont et Les Charbonnières à 60km/h.
- La faible longueur du tracé engendre des accélérations et freinages rapprochés.

3 - Liaison Le Pont – Les Charbonnières

- Les cyclistes affirment fréquemment emprunter le trottoir. Ils s’y sentent plus en sécurité.
- Le cheminement le long du lac est qualitatif, mais n’est pas aménagé pour les PMR (accès passerelle).
- Le sentier est également très étroit et croiser est très difficile.

4 - Passerelle piétonne Lac Brenet¹

- A pied, il serait plus agréable de rejoindre les Charbonnières par le chemin à travers le champ.
- Selon la météo, ce dernier est difficilement praticable. Faire une passerelle comme aux Bioux serait une possibilité.
- Liaison dangereuse avec le sentier au bord du Lac de Joux : pas de passage piéton.
- Le tunnel sous la ligne de chemin de fer est également peu qualitatif les jours de fortes

¹ Réflexions à intégrer dans la procédure d'aménagement des rives du lac.

affluences (conflits avec les véhicules)².

5 - Entrée de localité

- Il faudrait quelque chose en « dur » (chicanes, rétrécissements).

6 - Aménagements cyclables – contre-allée

- Les cycles pourraient être invité à emprunter la contre-allée plutôt que la traversée de localité. Il faudrait songer aux réinsertions des cycles.

7 - Accès gare des Charbonnières

- Les chemins d'accès à la gare sont très pentus, et difficile d'accès pour les PMR.
- Songer à des assises, main-courante, et au déneigement.
- Une participante a déjà manqué des trains pour cause d'accès non-déneigé.

8 - Zone de dépôt – Future salle des Fêtes – Lac Brenet

- Cette zone dispose d'un très grand potentiel réaménagement de par sa situation géographique exceptionnelle.
- La plupart des participant-es se rejoignent sur le fait qu'une salle des fêtes n'est pas nécessaire vu la quantité de salles à disposition sur le territoire des 3 communes³.

9 - Carrefour – Rue des Chappes

- Le carrefour est surdimensionné. Il représente une véritable discontinuité piétonne.
- Il faudrait réduire les angles de giration et penser à l'intégration des cycles allant en direction du Crêt-du-Puits.
- Mettre des miroirs pour sécuriser la réinsertion des véhicules sur la route cantonale.

10 - Crêt-du-Puits

- Même s'il s'agit des riverains, les participant-es ont de nombreuses expériences de véhicules roulant vite sur le chemin.
- Penser à des mesures de modération (chicanes, décrochements verticaux).

11 - Vitesse à l'angle du Musée du Vacherin Mont-d'Or

- Les véhicules circulent vites dans le virage⁴

12 - Carrefour avec la Route de Mouthe

- Les participant-es affichent la même volonté de vouloir faire de ce carrefour une Place.
- Pour ce faire, réduire le vaste angle de giration sur la route de Mouthe qui permet des vitesses très élevées des véhicules et constitue une importante discontinuité.

² Sous réserve de consultation auprès de Travys et CFF.

³ Considéré dans l'élaboration du futur projet d'aménagement des carrefours de Cygne et des Chappes.

⁴ Considéré dans l'élaboration du futur projet d'aménagement des carrefours de Cygne et des Chappes.

- Réfléchir à des traversées sécurisées dans ce secteur. Pour le moment, il n'en existe aucune.
- Visibiliser le chemin en amont de l'Auberge du Cygne.
- Aménager la place de la station-service : en premier lieu, offrir des assises et un toit pour les personnes qui attendent le bus scolaire.
- Mettre de la verdure (ou des arbres – un tilleul est même explicitement énoncé)
- Prendre en considération les besoins de la Fête du Vacherin pour réaménager cet espace.

13 - Route de Mouthe

- Aménager un trottoir du même côté et ne pas alterner comme c'est le cas aujourd'hui (ou alors aménager des passages piétons)
- Modérer le trafic en entrée et sortie de localité : véhicules rapides.

PLANCHE ENJEUX

Secteur : Charb. - est

Les enjeux principaux du secteur

(Quelles problématiques observons-nous ?
Quels défis voulons-nous relever?)

- Sécurité piétonne
- Moderation trafic entre Le Pont et Les Charbonnières
- Sécurité des cycles
- Place sur le trottoir

Quels seront les usages que l'on trouvera sur et aux abords du secteur ?

(Que font les personnes sur ce secteur ? Qui sont-elles ? Qui n'y a pas (suffisamment) accès ? Que voudrions-nous rendre possible ?)

- Tous les usagers et usagers de la route, résident et de passage.

Notre souhait

(En 1-2 phrases)

- Harmoniser les différents modes de transport
- Piste cyclable séparée du trafic
- Moderation du trafic dans le village
- Chemin piéton sur passerelle dans le champ



Secteur : Charb. - centre

- Vitesse des véhicules au carrefour du centre
- Moderation trafic au sein du village
- Sécuriser le centre du village
- Verdure

- Population du village
- Divers services (boulangerie - restaurant)
- Fondeurs
- Piétons

- Agrandissement de la piste à vélo en piste zone verte
- Planter un arbre
- Passage piéton entre église + arrêts de bus.
- Aide à la traversée devant les appartements protégés



Secteur : Charb. - nord

- Continuité piétonne (route de Mouthé)
- Moderation trafic

- Radar sympathique permanent



Ailleurs à la Vallée de Joux

Route cantonale 84-C-P entre le panneau d'entrée de localité et le chemin des Esserts-de Rive

Pétition pour le 60km/h.

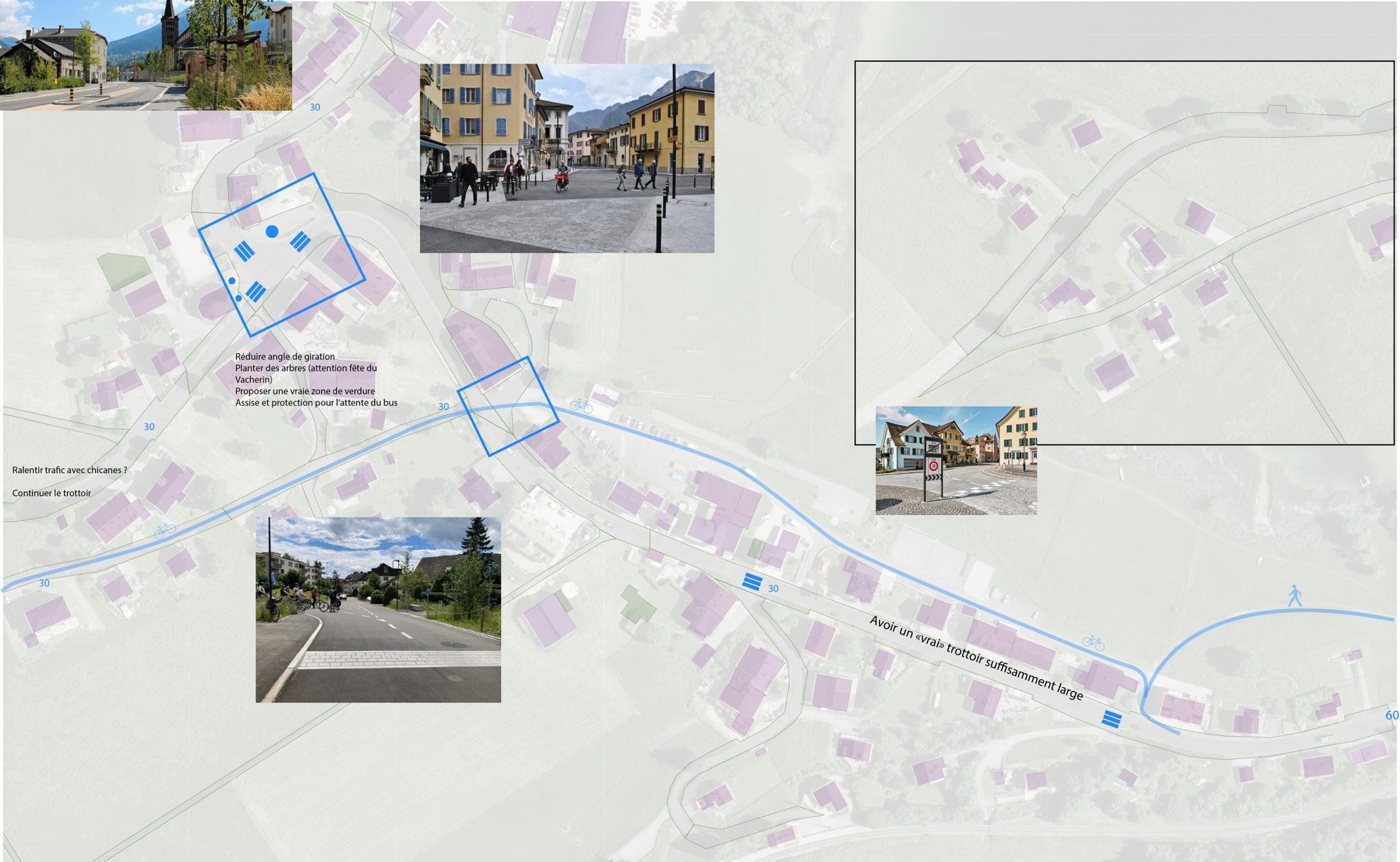
RC-84-C-P Le Lieu

Nommer le secteur :

PLANCHE PROJET



Ralentir trafic avec chicanes ?



Domaine public communal

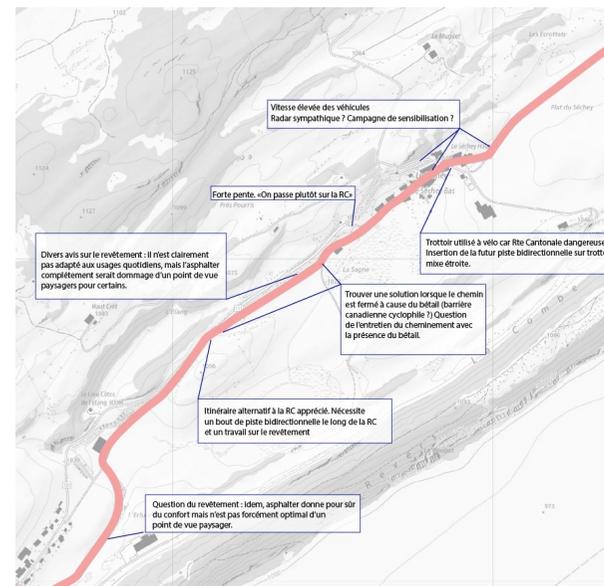
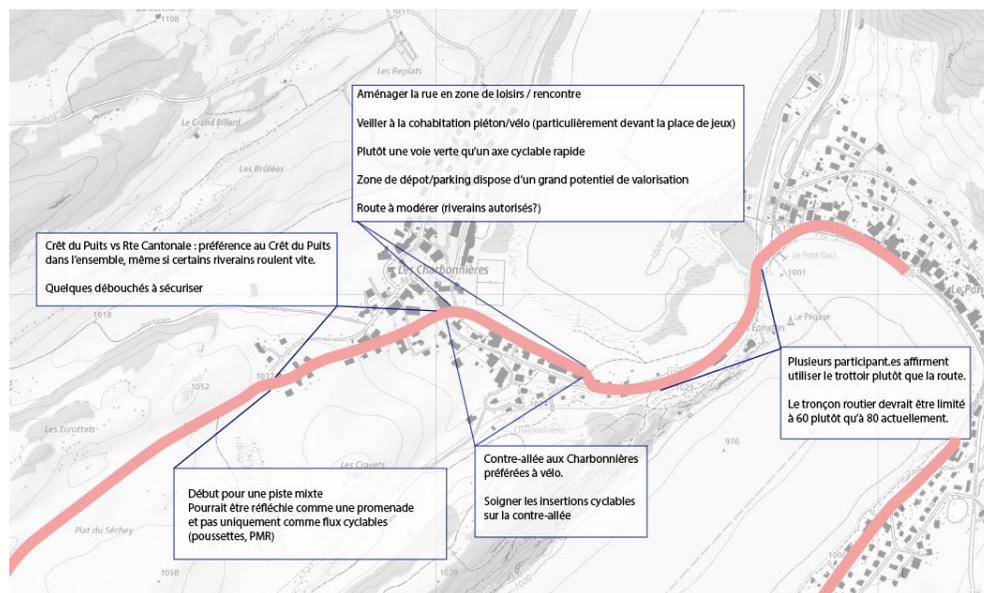


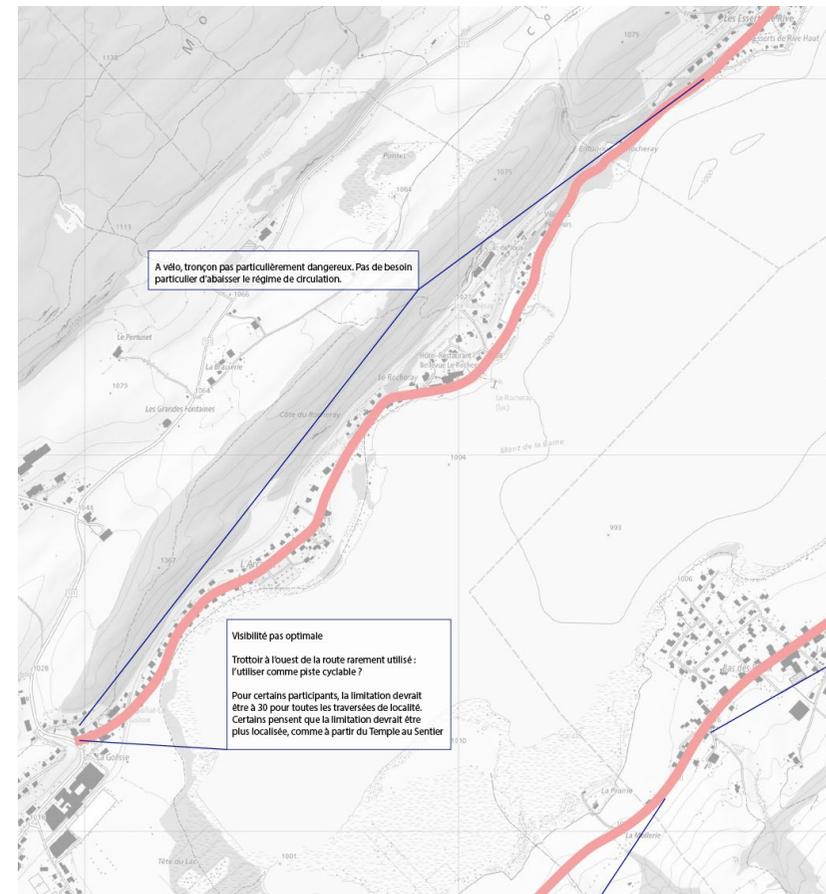
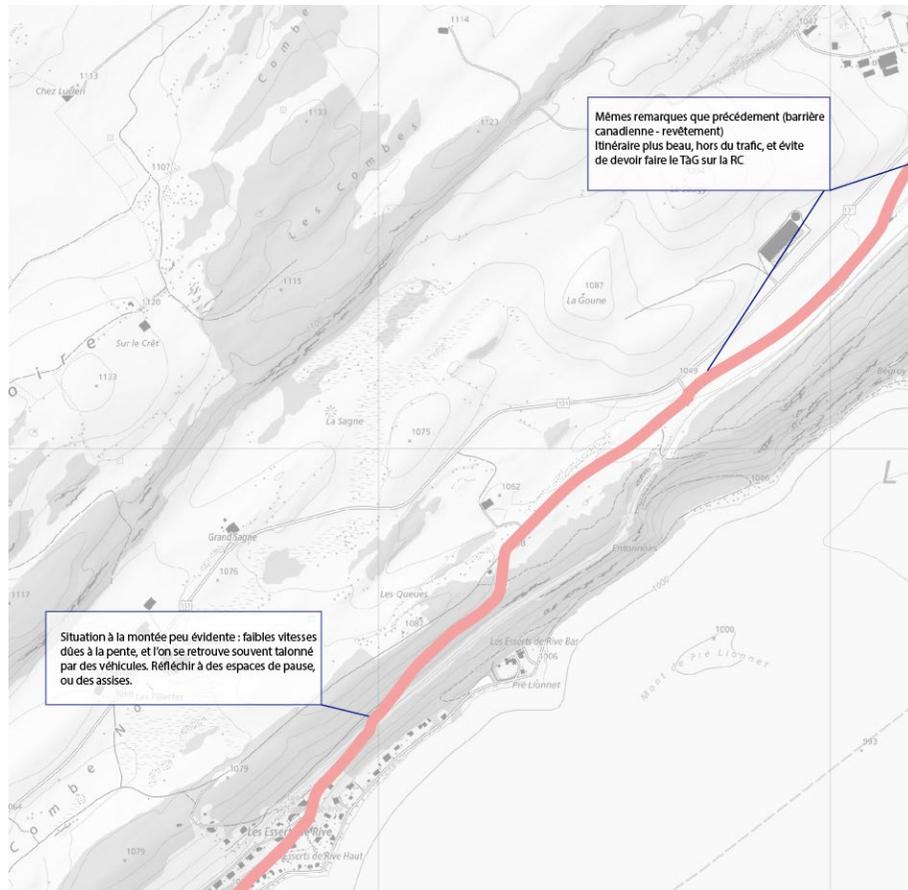
Echelle : 1:600 0 6 12m

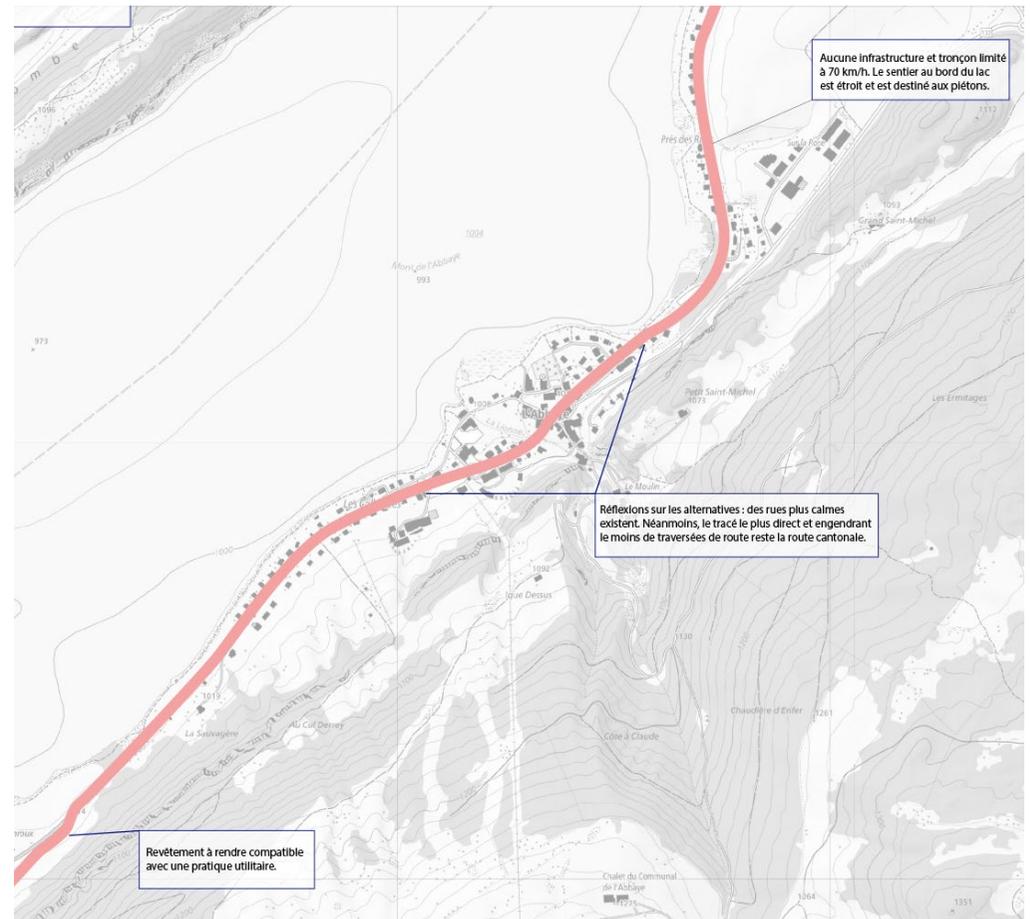
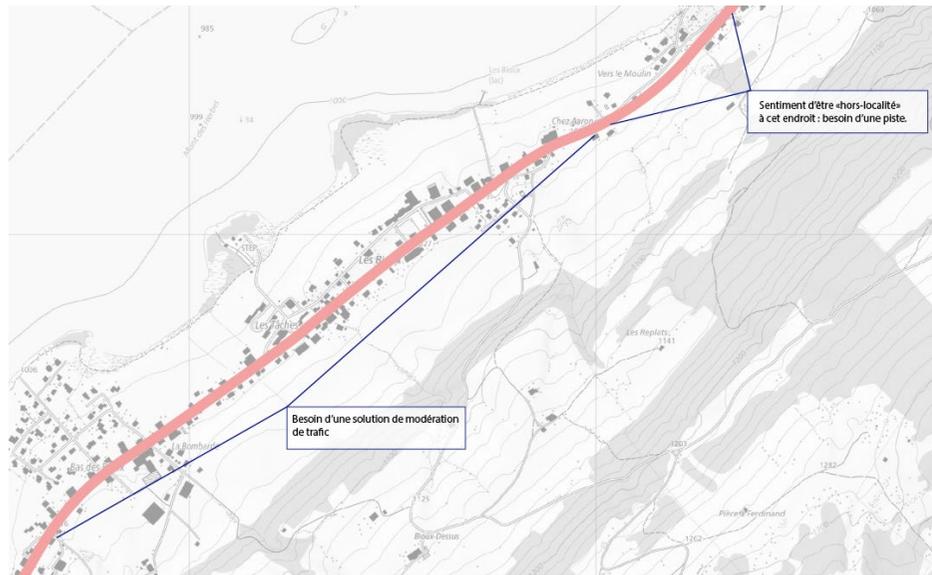
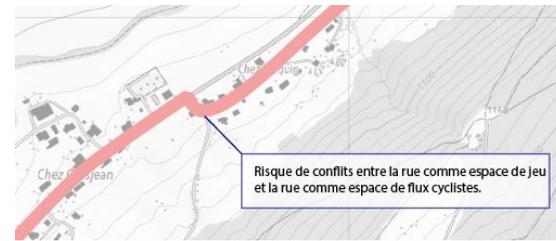
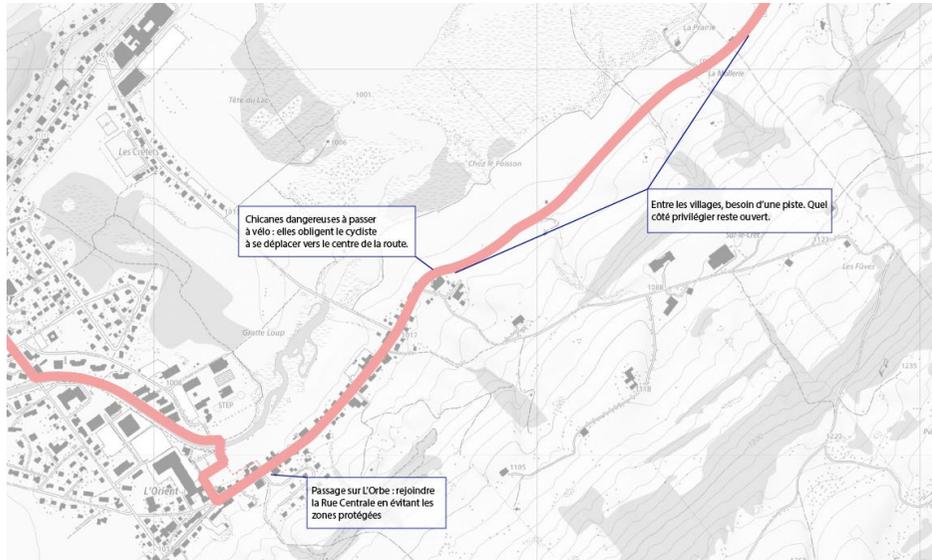


3.3 Balade à vélo et apports divers sur la thématique cyclable

Une balade à vélo a été organisée au départ du Pont en direction du Sentier, en passant par Le Lieu. L'objectif étant de réaliser un demi-tour du lac, voir plus selon météo, motivation et énergie des participant-es. Les échanges ont été riches : après 3h de temps, il a été décidé de mettre un terme à la balade au carrefour de la Golisse vu l'heure tardive. Environ une douzaine de participant-es ont répondu présent. Une seconde balade a été organisée par le bureau technique du Chenit pour réaliser la seconde partie de l'itinéraire fin octobre. Une carte du réseau cyclable provisoire était mise à disposition des participant-es lors des ateliers, qui l'ont annotées de plusieurs observations (p.26). Ci-dessous, les divers remarques relevées lors de la balade à vélo :



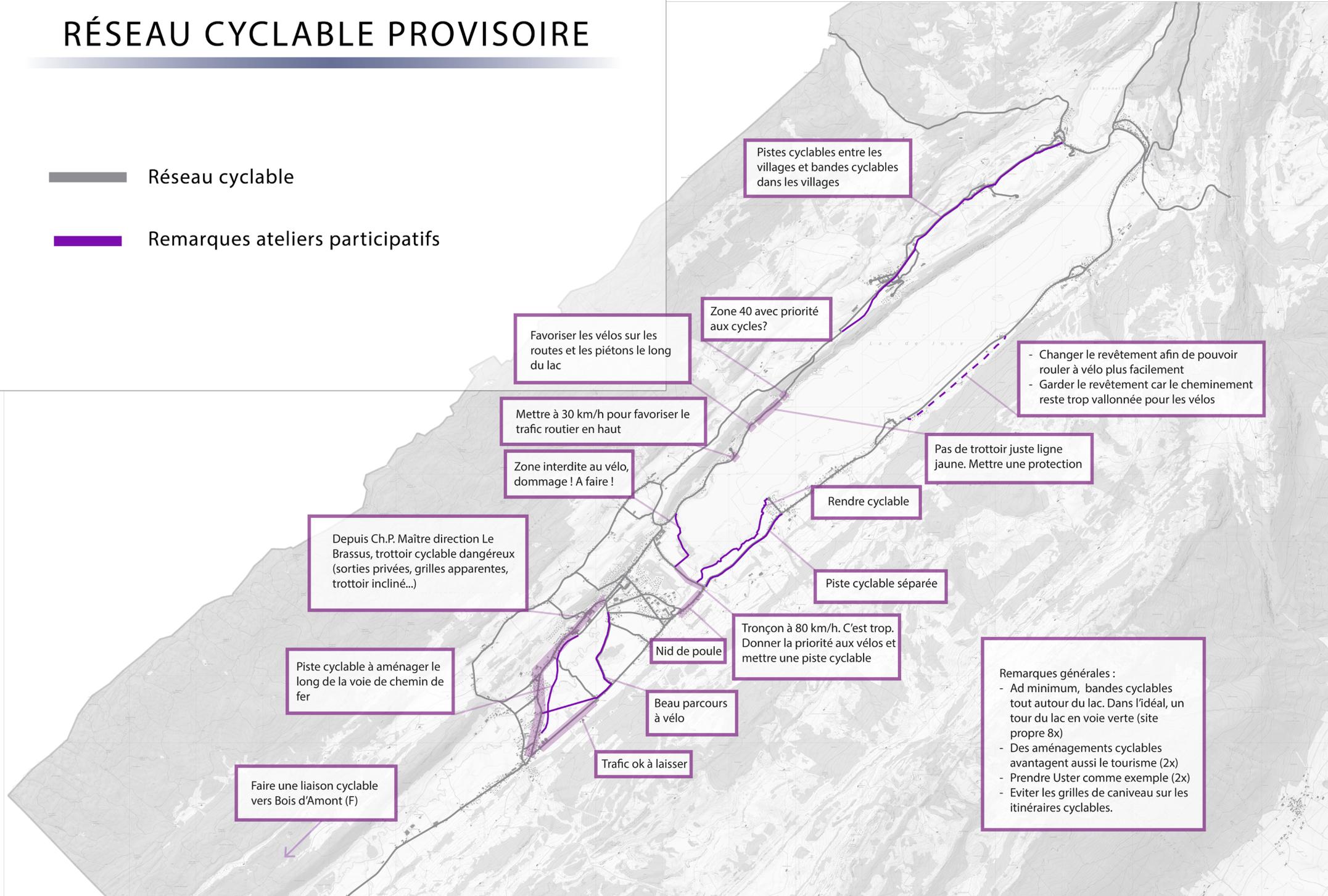




RÉSEAU CYCLABLE PROVISOIRE

— Réseau cyclable

— Remarques ateliers participatifs



Pistes cyclables entre les villages et bandes cyclables dans les villages

Favoriser les vélos sur les routes et les piétons le long du lac

Zone 40 avec priorité aux cycles?

- Changer le revêtement afin de pouvoir rouler à vélo plus facilement
- Garder le revêtement car le cheminement reste trop vallonné pour les vélos

Mettre à 30 km/h pour favoriser le trafic routier en haut

Pas de trottoir juste ligne jaune. Mettre une protection

Zone interdite au vélo, dommage ! A faire !

Rendre cyclable

Depuis Ch.P. Maître direction Le Brassus, trottoir cyclable dangereux (sorties privées, grilles apparentes, trottoir incliné...)

Piste cyclable séparée

Tronçon à 80 km/h. C'est trop. Donner la priorité aux vélos et mettre une piste cyclable

Piste cyclable à aménager le long de la voie de chemin de fer

Nid de poule

Beau parcours à vélo

Trafic ok à laisser

Faire une liaison cyclable vers Bois d'Amont (F)

Remarques générales :
- Ad minimum, bandes cyclables tout autour du lac. Dans l'idéal, un tour du lac en voie verte (site propre 8x)
- Des aménagements cyclables avantagent aussi le tourisme (2x)
- Prendre Uster comme exemple (2x)
- Eviter les grilles de caniveau sur les itinéraires cyclables.

3.4 Ailleurs à la Vallée de Joux

Lors des ateliers, les diverses planches de travail laissaient la possibilité aux participant-es de renseigner n'importe quelle portion du territoire. Ci-dessous, les remarques récoltées par regroupement géographique.

Général

Villages à 30 !	Mieux définir les changements de zones (80 - 50 - 30)	Séparer tant que possible les modes	Rétrécissement et marquages	Bruit excessif aux entrées sorties de localité	Feu rouge incitatif en fonction des vitesses
Tour du lac sur piste cyclable - 4x	+ de contrôle de vitesse	Passages piétons avec abaissement trottoirs PMR	Modération avec panneaux lumineux	Vitesse change en fonction de la journée	

Passage pour piéton 3x

Modération de la traversée

Ralentisseur

Rue des Artisans à modérer

Modération route de Mouthe

Le Lieu - réduire vitesse en sortie de localité pour sécuriser le tourné à gauche vers direction Eperts de Rive

Le Lieu à 30km/h

Modérer la vitesse

Améliorer le carrefour centre Abbaye - résoudre conflit arrêt bus passage piéton

Déplacer arrêt de bus vers l'Hôtel de ville

Supprimer sortie rue du Moulin

Ch. d'accès à la gare des Forges à aménager (éclairage + entretien hivernal)

Trottoir - Solliat -> Brasserie

Rond-point + passage pour piéton à la Golisse

Zone conviviale sur la Grand-Rue

Faire + qu'un p.piéton

Places de stationnement 30min au centre du Sentier

rive droite de l'Orbe : aménager le chemin pour les Cycles

Passage piéton au niveau du Pont sur l'Orbe à aménager

Vitesses non-respectées

Beaucoup de trafic

Faire respecter le 50

Marquages vitesses au sol

Arboriser

Radar

rétrécissements

Revêtement phonosorbant

Zone 30

Au centre (vers école - épicerie)

Radar sympathiques

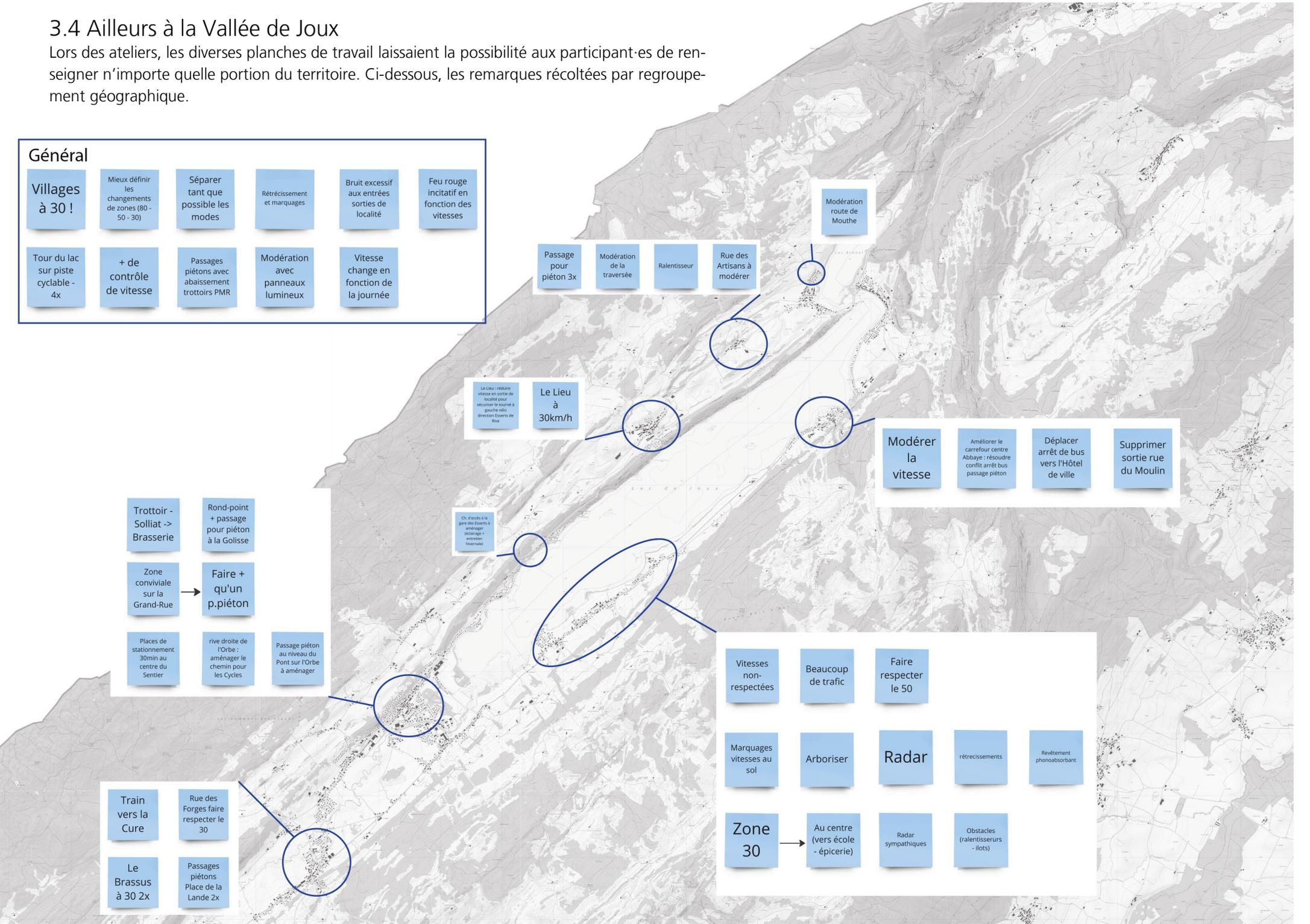
Obstacles (ralentisseurs - ilots)

Train vers la Cure

Rue des Forges faire respecter le 30

Le Brassier à 30 2x

Passages piétons Place de la Lande 2x



3.5 Idées marquantes des ateliers

À la fin de chaque atelier, il a été demandé aux participant·es de noter les 3 idées marquantes évoquées lors des présentations des travaux de groupe.

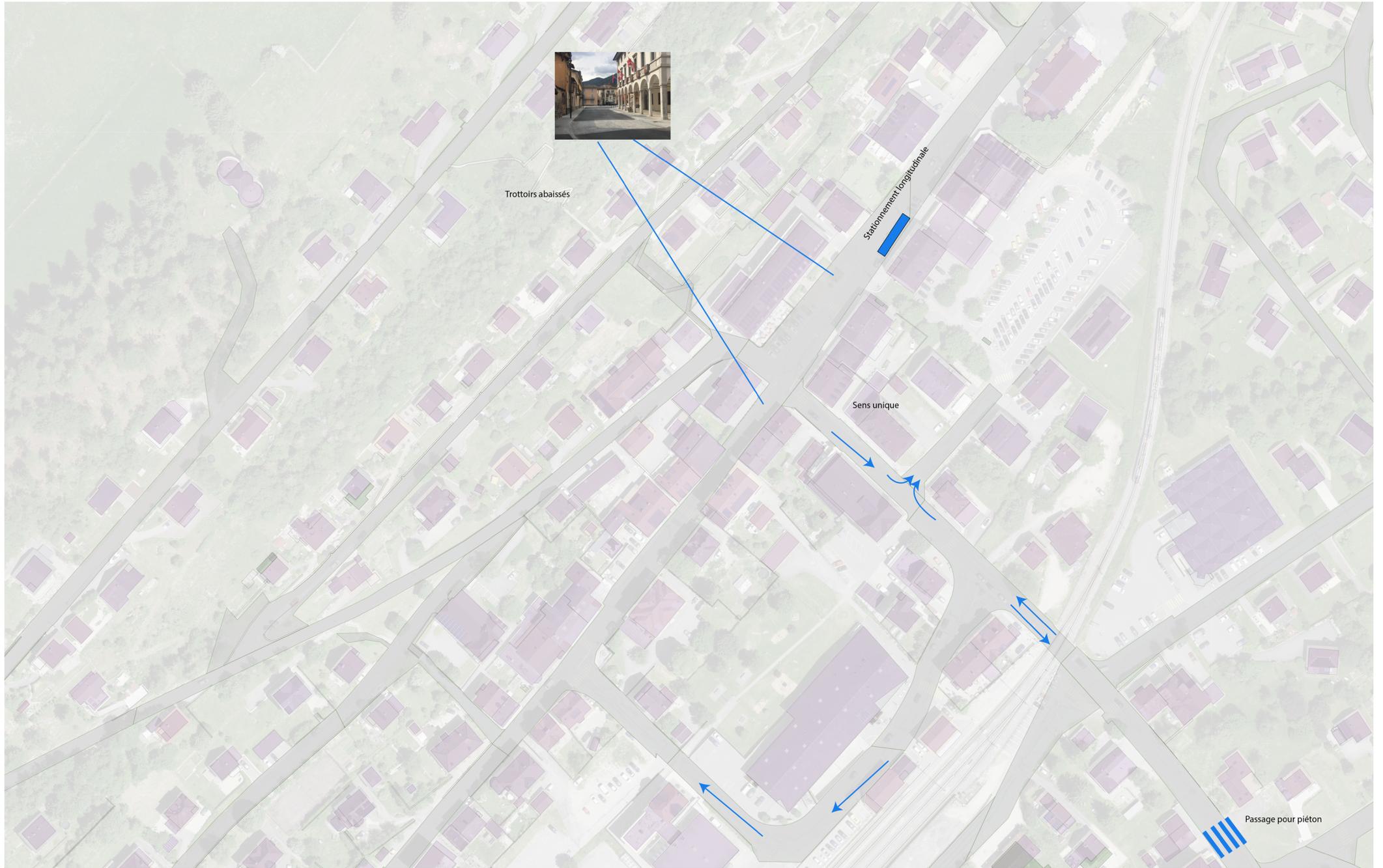
Idée	N répétitions
Limitation / modération de vitesses (zone 30 – zones de rencontres)	31
Création d'une piste cyclable qui fait le tour du lac	13
Valoriser les espaces publics des villages (arborisation, banc, eau)	12
Moment de partage citoyen constructif et agréable (remerciements)	9
Plus d'espaces / sécurité pour les piétons	7
Sens unique Route Neuve et Gare (Sentier)	7
Réduire les places de stationnement	5
Mobilité pensée pour toutes et tous	4
Convivialité	4
Balades participatives sur le terrain	4
Plus d'espaces / sécurité pour les cyclistes	3
Chicane entrées/sorties de village/marquage/ décrochements verticaux	3
Radar fixe	1
Plus de lieux de rencontres	1
Sécurisation des abords des places de jeux	1
Inclure les vélos-cargos dans les réflexions cyclables	1
Gratuité des TP sur la Vallée de Joux pour limiter l'utilisation des TIM	1
Déneigement des trottoirs	1
Repenser les carrefours surdimensionnés	1
Barrières le long des quais (Pont)	1
Accès à la gare avec un large chemin (Pont)	1
Barrières le long des quais (Pont)	1
Passerelle piétonne (Charbonnières)	1
Interdire aux chats de traverser aux Charbonnières pour leur sécurité (Charbonnières)	1

4 Suite à donner

Les ateliers menés ont permis de récolter de très nombreuses informations, souhaits et demandes de la part de la population concernant la modération du trafic et les infrastructures de mobilité douce. La volonté de restituer l'ensemble des échanges sous forme cartographique a pour but de retrouver facilement et rapidement les contenus et de pouvoir ainsi tisser des liens avec les documents de planification.

Dans le cadre de l'étude de mobilité douce en cours, les mesures qui seront rédigées intégreront les contenus des ateliers participatifs dans la forme jugée appropriée. En effet, la variété des niveaux de détail récoltés implique une intégration au cas par cas.

5 Annexes



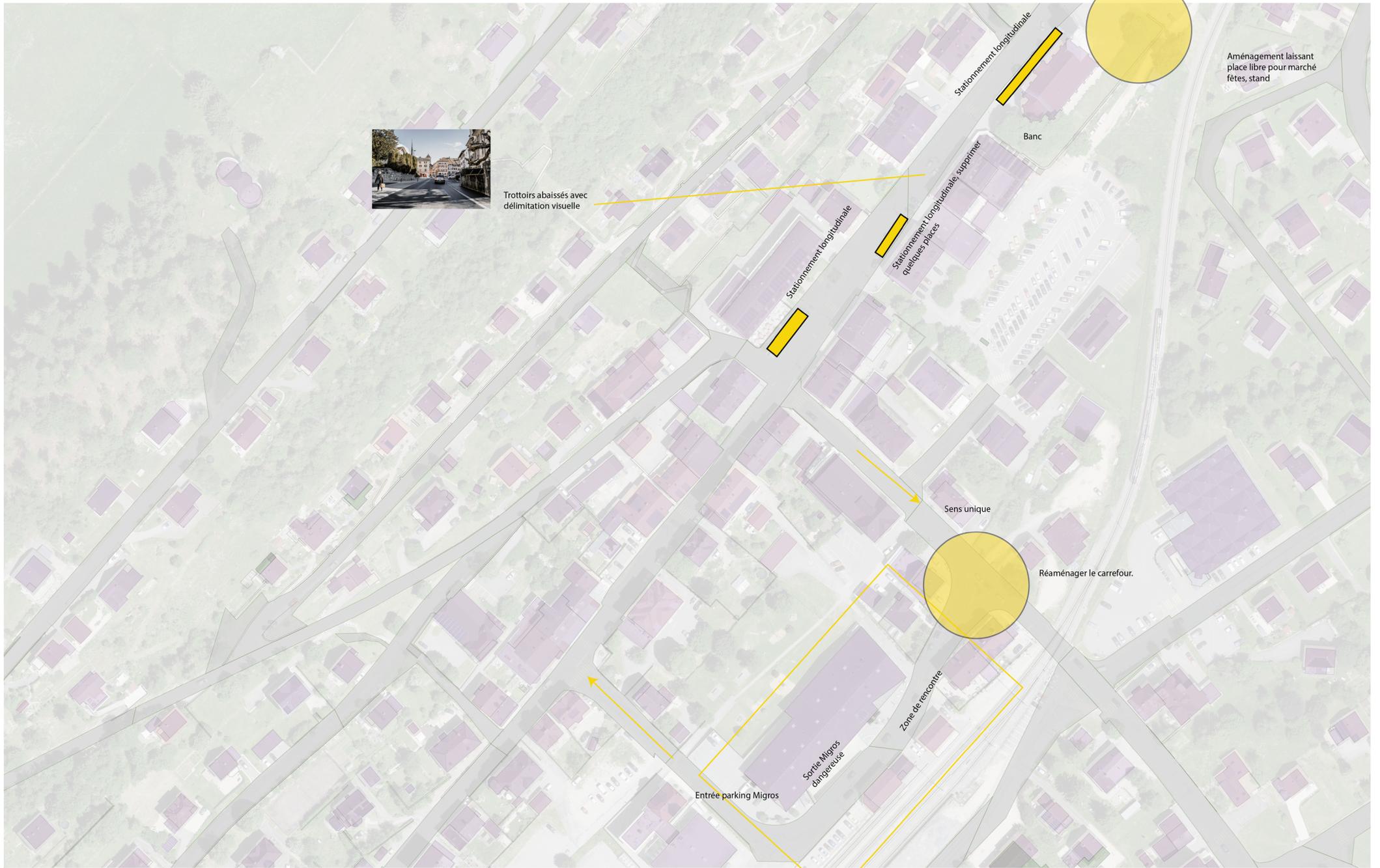
Domaine public communal



Echelle : 1:500 0 5 10 15 20 m







Domaine public communal



Echelle : 1:500 0 5 10 15 20 m



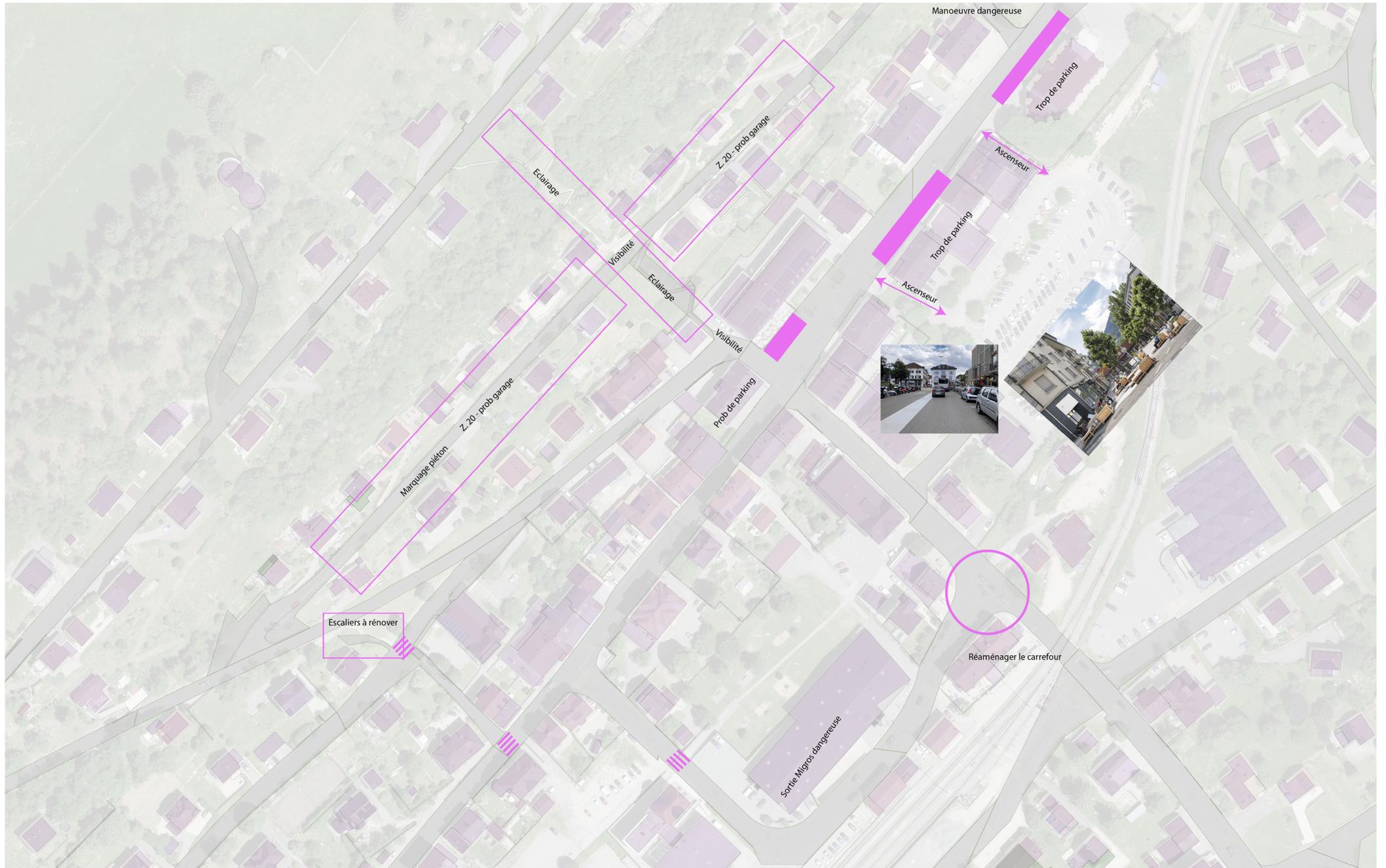


Domaine public communal



Échelle : 1:500 0 5 10 15 20 m



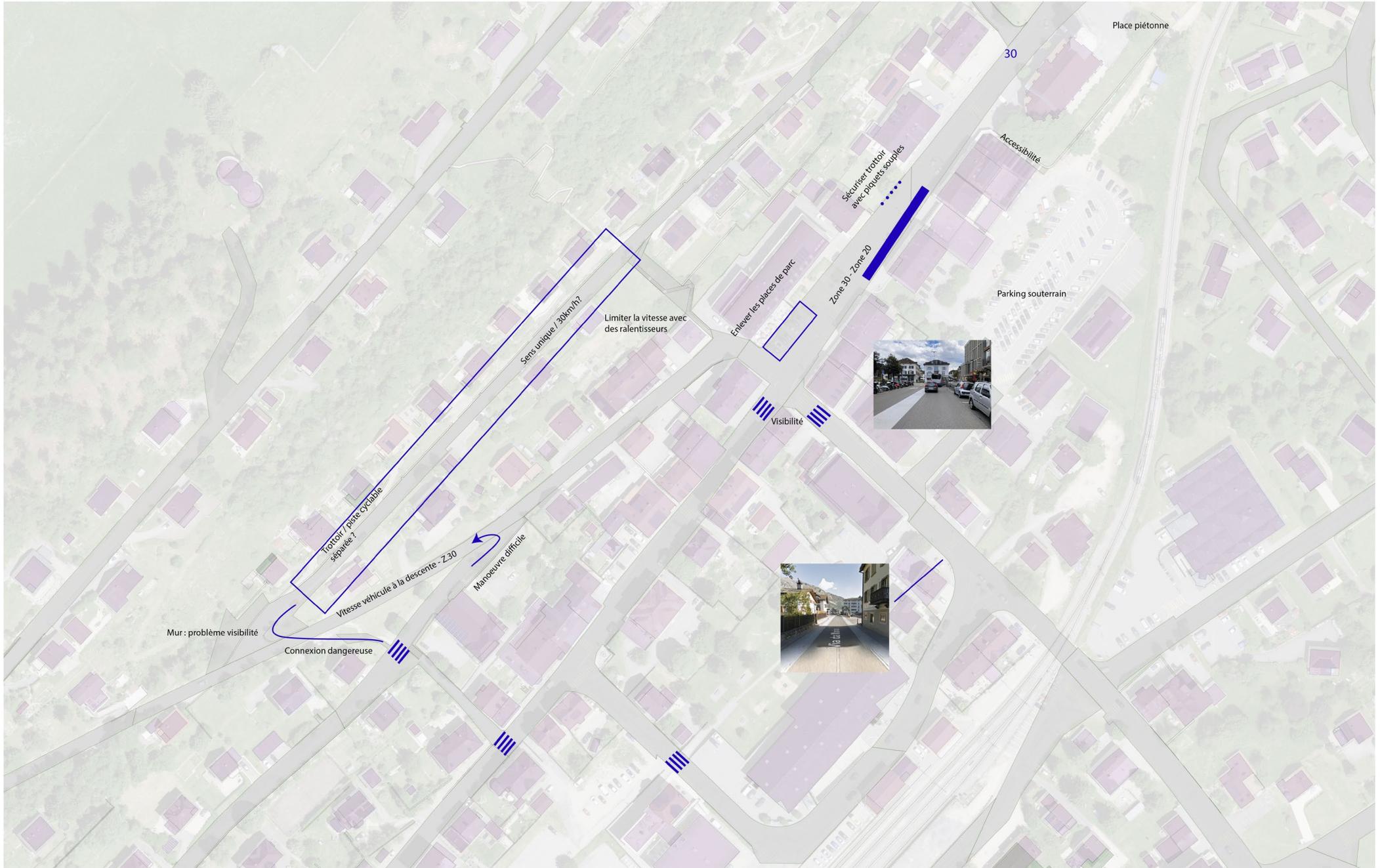


Domaine public communal



Echelle : 1:500 0 5 10 15 20m





Domaine public communal



Echelle : 1:500 0 5 10 15 20 m

