

Plans d'affectation Les Saviez & La Mouniaz

Commune de Noville

Rapport de synthèse de l'atelier I

23 septembre 2021, 18h00-21h00

Noville, Salle du Battoire



Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Qu'est-ce qu'une démarche participative ?	4
3. Méthodologie	4
3.1 Périmètre concerné.....	4
3.2 Calendrier	5
3.3 Public-cible	5
3.4 Communication et information	6
3.5 Déroulement de l'atelier	6
4. Résultats de l'atelier participatif	8
4.1 Questionnaire individuel.....	8
4.2 Priorisation en groupe du questionnaire	10
4.3 Evaluation des variantes proposées par les mandataires	12
5. Synthèse et implications pour la suite du projet	13
Annexes	14

Le présent document a été produit par le bureau d'aménagement du territoire Repetti sàrl à Montreux, bureau d'étude en urbanisme.

Pour traiter :

Repetti sàrl
Rue industrielle 16
1820 Montreux
021 961 1356

info@repetti.ch

1. Introduction

La Commune de Noville a, depuis quelques années, engagé une planification pour le secteur des Saviez et de la Mouniaz, dans le périmètre des Fourches. Ce dernier est un vaste secteur régi depuis 2006 par une planification intercommunale entre les communes de Noville, Villeneuve et Rennaz (PPA Les Fourches, 01.03.2006). Concrétisant les objectifs du plan directeur intercommunal « Les Fourches » (1993), ce plan partiel d'affectation affecte l'entier du périmètre des Saviez à de la zone d'activités (tertiaires, artisanales, surfaces commerciales n'excédant pas les 1'000 m² de vente, industries de pointe et toute activité compatible) et celui de la Mouniaz à une zone d'équipements d'utilité publique destinée à un manège et à de l'aire forestière.

En tant que porte d'entrée sud du bassin lémanique, le périmètre des Fourches présente de nombreux enjeux. Conscient de ces enjeux, le Canton de Vaud avait interpellé en 2014 les communes concernées pour redéfinir les destinations de ce secteur. Les trois communes territoriales concernées avaient alors décidé d'établir un document de planification et de coordination intercommunal, *le concept de développement URB 8*. Celui-ci proposait de réorienter le développement urbain du Haut-Lac sur la base d'un plan général d'organisation de l'urbanisation et du paysage ainsi que d'un plan concernant les questions de mobilité. Les principes d'urbanisation de ce document allouaient une vocation d'habitations mixtes pour les Saviez, proposant d'implanter les activités artisanales et tertiaires sur le front de rue, le long de la route cantonale. Le secteur de la Mouniaz était pensé de manière à accueillir des activités artisanales et tertiaires. Pour ce faire, un concept de déboisement-reboisement était proposé dans le but de rassembler les activités (limitation des nuisances) et d'augmenter la largeur du corridor à faune afin d'en assurer la fonctionnalité.

En 2018, la Municipalité de Noville a décidé de se saisir de l'avenir des secteurs des Saviez et de la Mouniaz et a déposé une demande d'examen préliminaire demandant d'affecter, conformément au schéma directeur URB 8, le secteur des Saviez à de la zone mixte, dévolue à de l'habitation et des activités sur la majeure partie de la surface en privilégiant les activités en front de rue, et celui de la Mouniaz à de la zone industrielle et forestière. Les objectifs poursuivis par ce plan d'affectation visent à permettre d'améliorer la qualification de l'entrée de Villeneuve et de l'agglomération, mais également une augmentation de la densité de ce périmètre, très bien desservi par les transports publics.

En parallèle, les communes vaudoises ont l'obligation de réaliser une stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA). Le projet étant en cours pour la région de la Riviera, la première phase de diagnostic a mis en évidence un manque certain en zones d'activités, notamment pour les activités secondaires. Le secteur des Saviez étant pour l'heure affecté uniquement en zone d'activités, le Canton de Vaud est entré en matière sur la reconversion proposée, pour autant que le besoin soit prouvé et que le potentiel d'accueil d'activités, notamment secondaires, soit maintenu. Le plan d'affectation en projet aux Saviez et à la Mouniaz doit donc également se conformer à cette planification régionale supérieure.

La Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) du 1^{er} septembre 2018 stipule que les autorités sont tenues d'informer la population lors d'une mesure d'affectation ainsi que de prévoir une démarche participative lorsque cette dernière à des incidences importantes (art. 2 LATC). Sur cette base, la Commune a organisé une démarche participative en lien avec ce projet de planification en invitant la population environnante à deux ateliers participatifs et une séance d'information publique.

Le premier atelier participatif a été organisé le jeudi 23 septembre 2021. Il avait pour objectif de présenter les démarches et d'exposer les premières réflexions en cours, le projet étant alors encore au stade d'avant-projet. Pour ce faire, plusieurs temps d'échange ont été prévus avec les participants, permettant de traiter le développement de ce nouveau secteur sous plusieurs angles.

Le présent rapport a pour objectif de retranscrire l'organisation du processus de démarche participative, d'explicitier le déroulement du premier atelier participatif ainsi que de synthétiser les principaux résultats obtenus sur la base des discussions et des données récoltées.

L'organisation et l'animation de l'atelier a été assurée par le bureau Repetti sàrl.

2. Qu'est-ce qu'une démarche participative ?

La démarche participative mobilise la population dans un processus d'élaboration d'un projet de développement urbain dans le but cerner ses attentes, pratiques, usages et idées d'aménagement en lien avec le secteur concerné pour les traduire au mieux dans le cadre de la planification, et ce pour autant qu'ils concernent l'intérêt public.

La finalité de la démarche est de fournir aux urbanistes et décideurs un maximum d'informations en provenance des habitants, usagers du site et associations de la société civile, leurs permettant alors de réaliser le projet le plus adéquat à son contexte, tout en gardant à l'esprit que le projet final sera réalisé par des professionnels.

La démarche participative ne consiste ainsi pas en une prise de décision définitive en elle-même ou une remise en question du pouvoir décisionnel traditionnel. En effet, une démarche participative consiste à prendre connaissance des problématiques et spécificités du site concerné et entendre les attentes de chacune des personnes concernées. De plus, bien que la démarche participative permette de traiter des thématiques diverses, toutes ne sont cependant pas abordables, beaucoup étant régies par des outils réglementaires ou légaux relevant de décision de la part de l'autorité communale ou du maître d'ouvrage.

La démarche participative vise également à sensibiliser la population aux enjeux en lien avec l'aménagement du territoire ainsi qu'à l'informer sur la réglementation en vigueur et les procédures liées.

Dans la mesure du possible, les résultats de la présente démarche participative sont intégrés dans la planification en cours.

3. Méthodologie

3.1 Périmètre concerné

Le périmètre du futur quartier est situé le long de la route cantonale, en transition entre le bourg de Villeneuve et la zone industrielle des Fourches. Il ne comprend pour l'heure que deux bâtiments destinés à être démolis, avec au sud le manège de la Mouniaz et au nord une station-service.

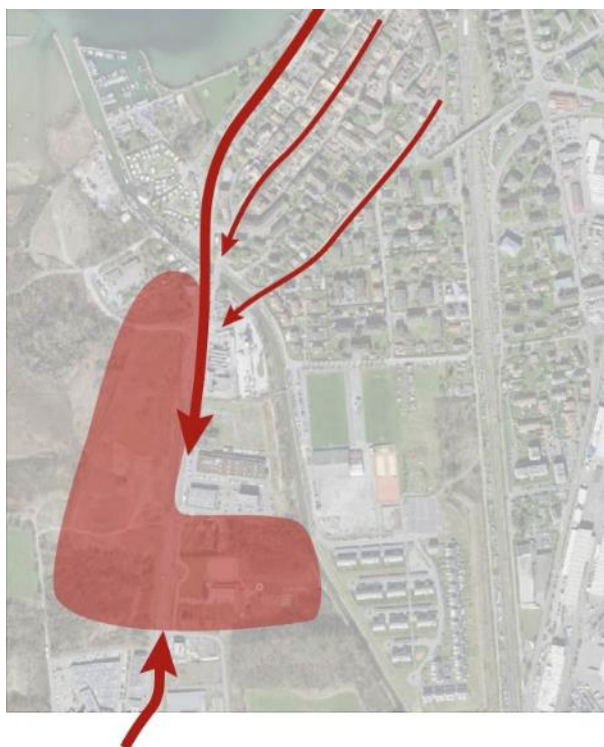


Figure 1 : périmètre d'étude

La surface du projet est d'environ 9 ha, répartie sur plusieurs parcelles privées et quelques secteurs de domaine public (également modifiés). Le périmètre sera affecté à la zone mixte, à de la zone d'activités artisano-industrielles, à la zone de verdure, à l'aire forestière et au domaine public.

3.2 Calendrier

La démarche participative a été pensée sur l'ensemble du processus de planification des secteurs des Saviez et de la Mouniaz. Pour ce faire, deux ateliers participatifs ont été prévus, ainsi qu'une séance d'information publique.

Les deux premiers ateliers sont organisés en amont du projet, au stade de l'avant-projet. L'objectif est de pouvoir prendre en considération le plus rapidement possible les éléments pouvant émerger de cette démarche participative. Pour ce faire, le premier atelier consiste en la présentation des démarches et procédures en cours ainsi qu'en une discussion à propos des premières réflexions menées. Il a explicitement été choisi de proposer des premières lignes de conduites dans le but de pouvoir cadrer la planification à venir en fonction des exigences supérieures imposées, notamment au niveau de la répartition entre habitations et activités.

Le deuxième atelier vise à présenter l'avancement du projet du plan d'affectation avant l'envoi pour examen préalable au Canton et à discuter des résultats de l'atelier participatif I.

Enfin, le troisième atelier consiste en une séance de restitution publique des deux ateliers participatifs et est couplée à une séance d'information publique en lien avec la mise à l'enquête publique du projet.

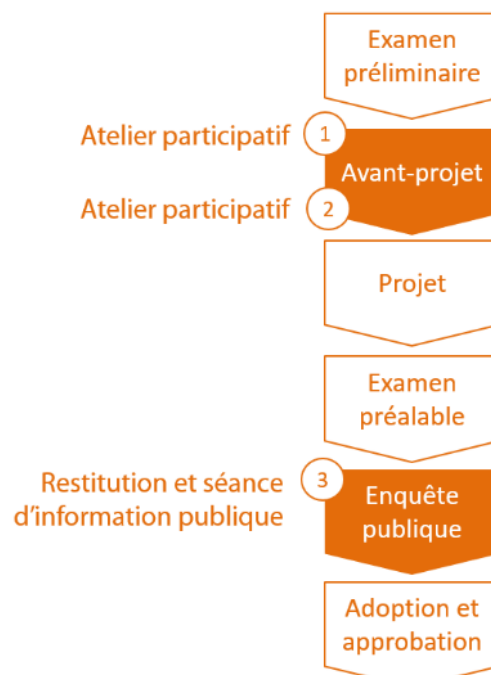


Figure 2 : Calendrier de la démarche participative dans le projet de plan d'affectation

3.3 Public-cible

Les acteurs invités à ces ateliers étaient les suivants :

- Population locale et voisine : habitants de Noville, habitants du quartier des Maillez et habitants de Villeneuve
- Représentants des activités et des entreprises du secteur
- Représentants des associations susceptibles d'être concernées par une telle démarche, à savoir l'Association Transport Environnement (ATE), Pro Natura, Pro Vélo, la Fondation des Grangettes, L'Economie Région Haut-Lac (ERHL), Agglomération Rivelac et Chablais Région
- Représentants politiques des communes de Noville et Villeneuve
- Propriétaires des terrains concernés par la future affectation

Une inscription était demandée pour participer à cette démarche participative, permettant par la suite aux organisateurs de répartir les participants dans des groupes afin de garantir la meilleure représentativité possible au sein de l'échantillon de la population présent. En effet, la représentativité des profils (diversité des profils, équilibre générationnel, équilibre homme-femme, etc.) est un élément important dans une démarche participative, permettant d'offrir une représentativité des discours et des points de vue.

Au final, le premier atelier a réuni 27 participants. Ces derniers ont été répartis en six groupes de travail.

Les représentants de la Commune ainsi que le bureau Repetti sàrl, assurant l'animation de ces rencontres, étaient également présents.

3.4 Communication et information

L'information concernant le premier atelier participatif a fait l'objet d'une campagne de communication au pilier communal, sur le site internet et auprès des Conseils communaux des communes de Noville et de Villeneuve, mais aussi sur le site internet des Fourches, sur le compte Twitter de la commune de Noville, sur le compte Facebook de la commune de Villeneuve et par le biais d'un tout-ménage auprès des habitants de la commune de Noville, et notamment de ceux du quartier des Maillez (situés à proximité directe du futur quartier). Enfin, des invitations ont été directement adressées par lettre aux associations susmentionnées.

L'objectif de cette communication multi-canaux était de pouvoir convier une population diversifiée et représentative.

Pour accompagner ces actions de communication, une page internet a été créée sur le site de la commune de Noville. Spécifique à ce projet, elle contient l'ensemble des informations relatives à la démarche participative.

3.5 Déroulement de l'atelier

La première soirée participative a proposé d'alterner entre des moments de présentations du projet par les mandataires et des moments participatifs, individuels ou en groupe.

a. Présentation du contexte du projet, de la démarche participative et des variantes d'implantation

Une première prise de parole des mandataires a permis de présenter le contexte et l'historique de la planification en cours sur le secteur des Saviez et de la Mouniaz. Par la suite, une introduction aux buts et principes d'une démarche participative a été apportée, précisant notamment son déroulé au regard du calendrier du projet, le public-cible convié ou encore les règles encadrant le processus.

Une seconde prise de parole par les mandataires a permis de présenter trois variantes d'implantation proposées pour les Saviez, offrant des ambiances urbaines bien différentes :

1. La ville en ilots : une armature urbaine en ilots pour des cœurs de villes (ou)verts

On y retrouve un système classique où des bâtiments encadrent de grands espaces publics au centre des habitations, principalement destinés aux habitants du secteur.

2. La ville des patios : un urbanisme en peigne, de l'intimité dans une structure industrielle

Cette variante propose des gabarits d'implantation d'inspiration industrielle, percés de petites cours intérieures (patio), dans une logique plus privative que la première variante.

3. La ville lente : une logique d'urbanisme industriel, d'inspiration ouvrière

Pouvant se rapprocher d'une logique de village contemporain, cette variante propose des gabarits plus petits, une légère variation des hauteurs avec des séquences régulières et des ruelles plus étroites pour favoriser une ambiance villageoise et le vivre ensemble.

En prémisses, quelques principes de base retenus pour l'élaboration de ces variantes ont été proposés et sont communs aux trois variantes :

- La planification vise à accueillir des activités tertiaires et artisano-industrielles, parfois en zone mixte (cohabitation avec les habitations) ou dans des secteurs qui leur sont intégralement dévolus.
- Le site a été divisé en 6 secteurs : un secteur au nord séparé par une route (Porte d'entrée des Saviez), un secteur au sud-ouest séparé par la route cantonale (Mouniaz) et quatre secteurs au centre (Saviez). Les échanges proposés dans l'atelier 1 portent plus spécifiquement sur le devenir des quatre secteurs des Saviez, les deux autres étant plus contraints par les exigences requises et la configuration du site.
- Les quatre secteurs des Saviez ont été préalablement délimités de manière à :
 - Offrir des dimensions similaires entre les secteurs, permettant des implantations de qualité et proportionnées envers le contexte environnant ;
 - Permettre, si souhaité, une diversité des développements entre les secteurs ;
 - Offrir un grand parc public au centre, pour offrir un espace de respiration ;
 - Prévoir des accès mutualisés, un accès desservant deux secteurs, pour limiter les nuisances, les emprises au sol et les coûts.

- Les activités sont regroupées sur un front bâti le long de la route cantonale et au sud du périmètre d'étude, tandis que les cours en arrière sont destinées aux habitants (socle surélevé). La complémentarité et la cohabitation entre les activités et les logements est pensée de manière à assurer une protection envers les nuisances environnantes.
- La desserte de ce futur quartier est prévue sur la base de contre-allées présentes de chaque côté le long de la route cantonale.

Les réflexions menées sur la porte d'entrée des Saviez (ilot 1, secteur au nord) et sur le devenir de la Mouniaz ont également été présentées. Ces éléments n'ont toutefois pas été discutés dans l'atelier participatif 1.

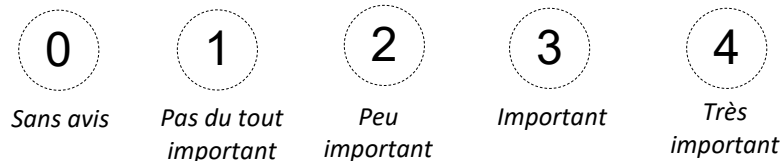
Les différentes variantes ainsi que les enjeux de chaque lot sont développés dans la présentation annexée au présent rapport de participation.

b. Temps d'échanges participatifs

Cet atelier a été organisé autour de trois temps d'échange : un questionnaire individuel, une priorisation en groupe du questionnaire et une évaluation en groupe de trois variantes d'implantation, proposées par les mandataires :

1) Questionnaire individuel

La première activité proposait aux participants de remplir de manière individuelle un questionnaire visant à définir un quartier idéal. Pour ce faire, neuf questions étaient proposées et traitaient des principales thématiques retrouvées en urbanisme dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau quartier : intégration du quartier dans ses alentours et son environnement, principes architecturaux et typologies de bâtiments, principes de densification, qualités et usages des espaces et parcs publics, activités tertiaires et secondaires, mobilité douce et mobilité individuelle motorisée. Chacune de ces questions comprenait un certain nombre de critères pour lesquels une évaluation était demandée, moyennant une échelle allant de 0 à 4 :



Cet exercice d'évaluation individuelle permettait alors de mettre en évidence quels étaient les critères importants dans chacune des thématiques susmentionnées, et de facto ceux qui l'étaient moins. Cette activité a été proposée à la fin de la première présentation des mandataires (présentation du contexte du projet et de la démarche participative) et a duré environ 15 minutes.

Le questionnaire est mis en annexe du présent rapport.

2) Priorisation en groupe du questionnaire

En deuxième lieu, il a été demandé aux participants de mettre en commun leurs réponses et de se mettre d'accord de manière collective pour retenir les deux critères prioritaires pour chacune des questions. Plus précisément, une priorisation était demandée aux participants, ces derniers devant indiquer respectivement leur proposition prioritaire (priorité 1) et leur proposition secondaire (priorité 2) dans chacune des thématiques. Ces dernières ont par la suite été réutilisées dans le troisième temps de cet atelier participatif et ont permis d'offrir un débat par petit groupe, croisant parfois des points de vue divergents.

Cette activité a été proposée directement à la suite du questionnaire individuel et a duré 30 minutes.

3) Évaluation des variantes proposées par les mandataires

Les participants ont par la suite été invités à évaluer en groupe les trois variantes d'implantation proposées par les mandataires. Pour ce faire, il leur a été demandé de focaliser leur attention sur les deux critères principaux retenus (priorité 1 et priorité 2) pour chacune des questions et de les noter selon une valeur d'appréciation, allant de I à III :



Cette troisième activité a permis au final d'offrir une grille d'analyse diversifiée et construite dans chaque groupe, offrant un angle d'analyse diversifié pour chacune des variantes d'implantation proposées.

Pour ce faire, un feuillet a été rempli par groupe et un plan A3 de chacune des variantes était à disposition de chaque groupe. Cette activité a été proposée à la suite du second temps de parole des mandataires présentant les trois variantes et a duré 45 minutes.

L'atelier a finalement été clos par une mise en commun en plénière des principaux éléments discutés et retenus dans chacun des groupes.

4. Résultats de l'atelier participatif

Cette partie a pour objectif de résumer les principaux éléments présentés et résultats ressortis de l'atelier participatif, sur la base des trois exercices proposés aux participants.

4.1 Questionnaire individuel

Informations générales

Le questionnaire a permis dans un premier temps de renseigner sur des éléments généraux des personnes ayant participé à cette démarche participative : sexe, âge et profils.

Au niveau du sexe, on remarque que les hommes (63%) étaient doublement représentés dans les participants, comparés aux femmes (33%). Concernant les âges, les classes de 30-50 ans et 50-70 ans étaient les plus représentées (41% chacune). Pour les statuts, on relève que le profil d'habitant était le plus retrouvé (38%), suivi par les représentants politiques (26%), les représentants d'associations (22%) et les propriétaires (15%).

Evaluation des critères

La présente section propose de présenter les principaux critères notés comme étant importants ou non dans l'élaboration d'un nouveau quartier (quartier idéal), au regard de la thématique questionnée dans chacune des neuf questions proposées. Le détail des réponses est proposé dans les tableaux en annexe.

1. Quels sont les éléments à prendre en compte selon vous pour l'intégration d'un quartier dans ses alentours ?

Les principaux critères relevés comme étant importants / très importants pour cette question sont les suivants :

- Préservation des vues sur le paysage
100% des participants l'ayant jugé comme étant très important (63%) ou important (37%)
- Mise en relation du quartier avec son environnement naturel (cheminement, vues, etc.)
96% des participants l'ayant jugé comme étant très important (78%) ou important (19%)
- Connexion du quartier avec les réseaux de transports en commun
89% des participants l'ayant jugé comme étant très important (67%) ou important (22%)
- Connexion du quartier avec les réseaux existants de mobilité douce (67% très important)
89% des participants l'ayant jugé comme étant très important (67%) ou important (22%)
- Harmonisation avec les bâtiments avoisinants (hauteur, volume, principe architecture, etc.)
74% des participants l'ayant jugé comme étant très important (37%) ou important (37%)

2. Quels sont selon vous les principaux éléments architecturaux à prendre en compte dans le développement d'un nouveau quartier en matière de typologie de bâtiments ?

Les résultats concernant la préférence de participants pour les critères de cette question sont plus nuancés que pour la première. La majorité des critères proposés obtiennent une équivalence entre les personnes en leur faveur et défaveur. On relève cependant que 67% des participants ont jugé comme très important (30%) et important (37%) le critère *Des bâtiments de formes et volumes différenciés entre eux*.

A contrario, 70% des participants ont jugé comme pas du tout important (30%) et peu important (41%) le critère en lien avec une *architecture traditionnelle et historique*.

3. Quels sont selon vous les principaux éléments architecturaux à prendre en compte dans le développement d'un nouveau quartier en matière de densification ?

Le principal critère relevé comme étant important / très important pour cette question concerne le critère *Des hauteurs de gabarits moyens et les espaces verts et publics moyens*, 78% des participants l'ayant jugé comme étant très important (48%) ou important (30%).

A contrario, 70% des participants ont jugé comme pas du tout important (33%) et peu important (37%) le critère *Des hauteurs de gabarits faibles et de petits espaces verts et publics*.

4. Quelles sont les propriétés et usages attendus selon vous pour garantir la qualité d'un espace public de quartier ?

Les principaux critères relevés comme étant importants / très importants pour cette question sont les suivants :

- Des espaces de jeux destinés aux loisirs (places de jeux, etc.)
96% des participants l'ayant jugé comme étant très important (52%) ou important (44%)
- Des espaces à prédominance végétale
96% des participants l'ayant jugé comme étant très important (59%) ou important (37%)
- Des espaces destinés au délasserment (espaces verts, parc urbain, etc.)
89% des participants l'ayant jugé comme étant très important (52%) ou important (37%)
- Des espaces destinés aux rencontres (place publique, coins de rue aménagés avec bancs, etc.)
85% des participants l'ayant jugé comme étant très important (56%) ou important (30%)
- Des espaces flexibles, polyvalents et multifonctionnels
82% des participants l'ayant jugé comme étant très important (41%) ou important (41%)
- Des espaces sécurisés et éloignés des nuisances
77% des participants l'ayant jugé comme étant très important (44%) ou important (33%)
- Des espaces diversifiés
67% des participants l'ayant jugé comme étant très important (37%) ou important (30%)

5. Quels sont les usages attendus pour un parc public selon vous ?

Les principaux critères relevés comme étant importants / très importants pour cette question sont les suivants :

- Des espaces à usage de loisirs
88% des participants l'ayant jugé comme étant très important (44%) ou important (44%)
- Des espaces à usage collectif (ex. lieux de rencontre, jardins collectifs, etc.)
85% des participants l'ayant jugé comme étant très important (59%) ou important (26%)
- Des espaces à usage de délasserment
78% des participants l'ayant jugé comme étant très important (48%) ou important (30%)
- Des espaces flexibles, polyvalents et multifonctionnels
78% des participants l'ayant jugé comme étant très important (33%) ou important (45%)

A contrario, 66% des participants ont jugé comme pas du tout important (22%) et peu important (44%) le critère *Des espaces sans destination et usage spécifique défini (ex. grand parc urbain à pelouse)*.

6. Quels sont selon vous les principes attendus pour les activités tertiaires (services et commerces) ?

Les principaux critères relevés comme étant importants / très importants pour cette question sont les suivants :

- Des activités principalement accessibles par transports publics et mobilité douce
86% des participants l'ayant jugé comme étant très important (56%) ou important (30%)
- Des activités de proximité destinées aux quartiers
85% des participants l'ayant jugé comme étant très important (48%) ou important (37%)
- Des activités principalement en rez-de-chaussée
82% des participants l'ayant jugé comme étant très important (41%) ou important (41%)

7. Quels sont selon vous les principes attendus pour assurer une bonne cohabitation entre les activités secondaires et les habitations dans un quartier ?

Les principaux critères relevés comme étant importants / très importants pour cette question sont les suivants :

- Des mesures de limitation du trafic et sécurisation, y compris véhicules poids-lourds
96% des participants l'ayant jugé comme étant très important (85%) ou important (11%)
- Une protection sonore envers les nuisances produites par les activités secondaires (taille des fenêtres, façades, ouvertures, etc. réduites au détriment du dégagement visuel)
89% des participants l'ayant jugé comme étant très important (70%) ou important (19%)
- Une intégration architecturale des bâtiments d'activités avec les bâtiments destinés aux habitations
81% des participants l'ayant jugé comme étant très important (44%) ou important (37%)

A contrario, 81% des participants ont jugé comme pas du tout important (41%) et peu important (41%) le critère de proposer une distinction architecturale des bâtiments d'activités avec les bâtiments destinés aux habitations.

8. Quels sont selon vous les principes attendus en matière de mobilité douce ?

Les principaux critères relevés comme étant importants / très importants pour cette question sont les suivants :

- Du stationnement vélo pour chaque bâtiment
81% des participants l'ayant jugé comme étant très important (56%) ou important (26%)
- Des cheminements sécurisés et prioritaires sur le trafic motorisé
78% des participants l'ayant jugé comme étant très important (56%) ou important (22%)
- Des cheminements différenciés entre les piétons et les vélos
78% des participants l'ayant jugé comme étant très important (52%) ou important (26%)
- Des cheminements assurant la cohabitation entre les piétons et les vélos
70% des participants l'ayant jugé comme étant très important (48%) ou important (22%)

9. Quels sont selon vous les principes attendus en matière de transports individuels motorisés ?

Les principaux critères relevés comme étant importants / très importants pour cette question sont les suivants :

- Des mesures de limitation du trafic et de sécurisation
96% des participants l'ayant jugé comme étant très important (78%) ou important (19%)
- Un parking commun par quartiers limitant les infrastructures, les coûts et les nuisances
93% des participants l'ayant jugé comme étant très important (59%) ou important (33%)

A contrario, 78% des participants ont jugé comme pas du tout important (33%) et peu important (43%) le critère Des accès directs à chaque bâtiment multipliant les infrastructures, les coûts et les nuisances.

4.2 Priorisation en groupe du questionnaire

La présente section relève les principaux critères retenus pour chacun des groupes dans la priorisation demandée avec la logique suivante :

 Nombre de priorité 1 attribuée

 Nombre de priorité 2 attribuée

1. Quels sont les éléments à prendre en compte selon vous pour l'intégration d'un quartier dans ses alentours ?

Les principaux critères relevés comme prioritaires par les groupes pour ce domaine sont :

-     Mise en relation du quartier avec son environnement naturel (cheminement, vues, etc.)
Trois groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1 et un groupe de priorité 2
-     Préservation des vues sur le paysage
Un groupe l'a relevé comme étant de priorité 1 et trois de priorité 2

Les critères retenus au sein des groupes sont en accord avec les résultats du questionnaire individuel.

2. Quels sont selon vous les principaux éléments architecturaux à prendre en compte dans le développement d'un nouveau quartier en matière de typologie de bâtiments ?

Le principal critère relevé comme prioritaire par les groupes pour ce domaine est le suivant :

-  Des bâtiments de formes et volumes différenciés entre eux
Trois groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1 et deux groupes de priorité 2.

Les autres critères ont pour leur part reçu une ou deux priorités, sauf le critère en lien avec une *architecture traditionnelle et historique* qui n'en a reçu aucune.

Les critères retenus au sein des groupes sont en accord avec les résultats du questionnaire individuel.

3. Quels sont selon vous les principaux éléments architecturaux à prendre en compte dans le développement d'un nouveau quartier en matière de densification ?

Le principal critère relevé comme prioritaire par les groupes pour ce domaine est le suivant :

-  Des hauteurs de gabarits moyens et des espaces verts et publics moyens
Cinq groupes sur 6 l'ont relevé comme étant de priorité 1

Ce résultat est une fois de plus en accord avec ceux du questionnaire individuel.

4. Quelles sont les propriétés et usages attendus selon vous pour garantir la qualité d'un espace public de quartier ?

Les principaux critères relevés comme prioritaires par les groupes pour ce domaine sont :

-  Des espaces destinés aux loisirs (places de jeux, etc.)
Trois groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1 et un groupe de priorité 2
-  Des espaces sécurisés et éloignés des nuisances
Trois groupes l'ont relevé comme étant de priorité 2

Les autres critères également reçu des bonnes notations dans le questionnaire individuel ont pour leur part reçu une ou deux priorités, sauf le critère en lien avec des *espaces destinés aux rencontres (place publique, coins de rue aménagés par des bancs, etc.)*, qui n'en a reçu aucune.

On peut alors relever le fait que les avis des groupes ont été un peu plus partagés pour prioriser les critères attendus envers un espace public de qualité.

5. Quels sont les usages attendus pour un parc public selon vous ?

Le principal critère relevé comme prioritaire par les groupes pour ce domaine concerne :

-  Les espaces à usage collectif (ex. lieux de rencontre, jardins collectifs, etc.)
Trois groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1 et deux groupes de priorité 2

Les autres critères ont également reçu une ou deux priorités, sauf le critère *Des espaces sans destination et usage spécifique défini (ex. grand parc urbain à pelouse)* qui n'en a pas reçu. Ces résultats vont dans le sens de ceux observés dans la partie du questionnaire individuel.

6. Quels sont selon vous les principes attendus pour les activités tertiaires (services et commerces) ?

Les principaux critères relevés comme prioritaires par les groupes pour ce domaine sont :

-  Des activités principalement en rez-de-chaussée
Trois groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1 et un groupe de priorité 2
-  Des activités de proximité destinées aux quartiers
Un groupe l'a relevé comme étant de priorité 1 et deux de priorité 2

Les autres critères ont également reçu une ou deux priorités, sauf les critères *Des activités principalement accessibles par transports motorisés* et *Des activités destinées à la région*.

7. Quels sont selon vous les principes attendus pour assurer une bonne cohabitation entre les activités secondaires et les habitations dans un quartier ?

Les principaux critères relevés comme prioritaires par les groupes pour ce domaine sont :

-  Des mesures de limitation du trafic et sécurisation, y compris véhicules poids-lourds
Trois groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1 et un groupe de priorité 2
-  Une protection sonore envers les nuisances produites par les activités secondaires (taille des fenêtres, façades, ouvertures, etc. réduites au détriment du dégagement visuel)
Un groupe l'a relevé comme étant de priorité 1 et quatre groupes de priorité 2

- ☑☑☑ Une intégration architecturale des bâtiments d'activités avec ceux destinés aux habitations
Deux groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1 et un groupe de priorité 2

Ce résultat est une fois de plus en accord avec ceux du questionnaire individuel.

8. Quels sont selon vous les principes attendus en matière de mobilité douce ?

Les principaux critères relevés comme prioritaires par les groupes pour ce domaine sont :

- ☑☑☑☑ Des cheminements différenciés entre les piétons et les vélos
Trois groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1 et un groupe de priorité 2
- ☑☑☑ Des cheminements sécurisés et prioritaires sur le trafic motorisé
Trois groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1
- ☑☑☑☑☑ Du stationnement vélo pour chaque bâtiment
Cinq groupes l'ont relevé comme étant de priorité 2

Les critères retenus au sein des groupes sont donc similaires aux résultats du questionnaire individuel, hormis pour le critère concernant des cheminements assurant la cohabitation entre les piétons et les vélos qui avait été estimé comme important dans le questionnaire individuel, mais qui n'a été retenu par aucun groupe dans cet exercice de priorisation.

9. Quels sont selon vous les principes attendus en matière de transports individuels motorisés ?

Les principaux critères relevés comme prioritaires par les groupes pour ce domaine sont :

- ☑☑☑☑ Des mesures de limitation du trafic et de sécurisation
Deux groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1 et deux groupes de priorité 2
- ☑☑☑☑ Un parking commun par quartiers limitant les infrastructures, les coûts et les nuisances
Un groupe l'a relevé comme étant de priorité 1 et trois groupes de priorité 2
- ☑☑ Des accès directs à chaque bâtiment multipliant les infrastructures, les coûts et les nuisances
Deux groupes l'ont relevé comme étant de priorité 1

Les critères retenus au sein des groupes sont donc similaires aux résultats du questionnaire individuel, hormis pour le critère concernant le parking commun par quartier qui n'avait pas été plébiscité dans le questionnaire individuel comme étant un critère important (au contraire), mais qui a malgré tout été retenu par deux groupes dans cet exercice de priorisation. On peut alors relever le fait que la problématique du stationnement individuel motorisé divise les groupes.

4.3 Evaluation des variantes proposées par les mandataires

Cette dernière partie reprend les critères définis dans la partie 2 par chacun des groupes et les applique dans une évaluation des trois variantes d'implantations proposées par les mandataires. Elle vise à mettre en évidence, en fonction de la grille spécifique construite par chacun des groupes, les variantes proposant le plus de critères retenus dans la priorisation en groupe (échange participatif 2).

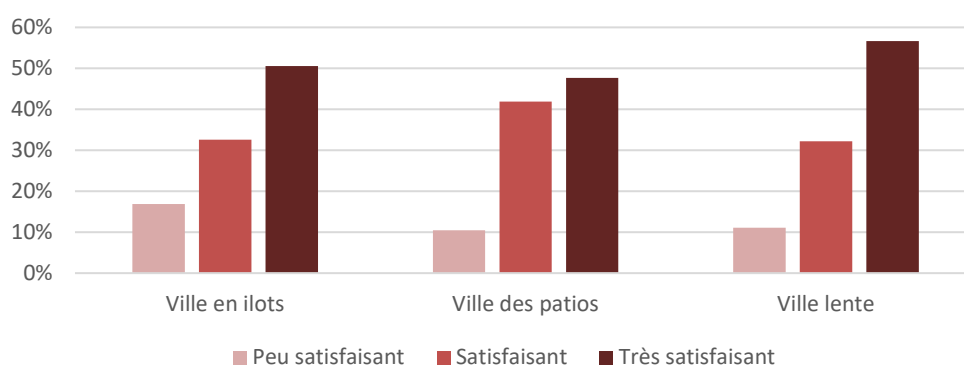


Figure 3 : résultat du troisième échange participatif

On remarque tout d'abord que la variante ayant obtenu les plus de critères jugés comme « très satisfaisants » est la Ville lente. En effet, 57% des critères de première priorité (priorité 1) retenus attribués à cette variante ont été estimés comme étant très satisfaisants, contre 51% pour la Ville en ilots et 48% pour la Ville des patios. A contrario, seulement 11% des critères retenus ont été estimés comme étant non satisfaisants pour la Ville lente, contre 17% pour la Ville en ilots et 10% pour la Ville des patios.

La Ville des patios, bien que dernière en tête de classement des critères jugés comme très satisfaisants, possède cependant le plus faible taux de critères peu satisfaisants (10%) et le plus haut taux de critères satisfaisants (42%), contre 32% pour la Ville lente et 33% pour la Ville en ilots. En ce sens, on peut conclure que la Ville des patios arrive en seconde position, devant la Ville en ilots qui semble être celle ayant le moins convaincu les groupes, notamment avec le nombre le plus important de critères peu satisfaisants.

Ce résultat correspond également aux différents avis émis lors de l'échange en plénière par les différents groupes. En effet, sur les six groupes constitués pour l'occasion, trois se sont prononcés en faveur de la variante « Ville lente », tandis qu'un groupe relevait une préférence égale entre les deux variantes « Ville des patios » et « Ville lente », qu'un groupe relevait une préférence pour la variante « Ville des patios » et qu'un dernier préférait la « Ville en ilots », notamment pour la conception des espaces publics.

5. Synthèse et implications pour la suite du projet

Ce premier atelier a permis de mettre en évidence les principaux critères attendus par la population dans un quartier idéal. Cet élément est important, notamment à l'amont d'un projet de planification, car il permet aux décideurs, propriétaires et aménagistes de proposer un projet accompagné d'une grille évaluative qualitative, utile lors des réflexions d'aménagement et prises de décision.

Dans un second temps, il a permis de présenter plusieurs ambiances urbaines possibles pour ce secteur, au regard des contraintes et exigences qui le caractérisent. Une variante d'implantation a été plébiscitée par la majorité, à savoir la « Ville lente ». La « Ville des patios » n'est cependant pas en reste aux yeux de la population et mérite d'être approfondie. Pour la suite, il est proposé que la Municipalité affine les orientations proposées par ces variantes, tout en se nourrissant des différents aspects appréciés dans les autres variantes, permettant alors de faire émerger une synergie constructive entre les trois variantes.

Sur cette base, le plan d'affectation tâchera de tenir compte au mieux des critères relevés dans le cadre de cet atelier participatif. Parmi ces derniers, on peut notamment relever l'importance apportée à :

- La prise en compte du futur quartier dans son environnement avec notamment la préservation des vues sur le paysage, notamment dans les gabarits proposés, mais également dans les points de vue offerts dans les espaces publics, la mise en relation du quartier avec son environnement naturel (cheminement, vues, etc.), l'harmonisation avec les bâtiments avoisinants (hauteur, volume, principe architecture, etc.) ainsi que l'intégration architecturale des bâtiments d'activités avec les bâtiments destinés aux habitations.
- La place prépondérante à accorder aux modes doux et aux transports en commun, avec notamment la connexion du quartier avec les réseaux de transports en commun et les réseaux existants de mobilité douce, mais également des cheminements différenciés entre les piétons et les vélos, sécurisés et prioritaires sur le trafic motorisé.
- Une réflexion fine quant à la typologie de bâtiments pouvant prendre place selon les règles et principes définis dans le plan d'affectation, visant à favoriser des bâtiments de formes et volumes différenciés entre eux, des hauteurs de gabarits moyens et des espaces verts et publics moyens, ainsi qu'une architecture adaptée au site, s'éloignant d'un caractère traditionnel et historique, sans pour autant tendre vers un style purement contemporain.
- Une implantation judicieuse des activités, principalement en rez-de-chaussée, et leur typologie, de manière à proposer majoritairement des activités de proximité destinées aux quartiers du site.
- Des espaces publics diversifiés, permettant de répondre aux multiples usages souhaités : espaces à usage collectif (ex. lieux de rencontre, jardins collectifs, etc.), espaces destinés aux loisirs (places de jeux, etc.), tout en assurant des espaces sécurisés et éloignés des nuisances.
- La cohabitation des habitations et activités, avec des mesures de limitation du trafic et sécurisation, y compris véhicules poids-lourds, mais également des mesures de protection sonore envers les nuisances produites par les activités secondaires (taille des fenêtres, façades, ouvertures, etc. réduites au détriment du dégagement visuel).

Il est toutefois primordial de rappeler que tous les critères discutés et évalués dans le cadre de ce premier atelier participatif ne pourront pas nécessairement être tous retenus, dépendamment notamment de leur faisabilité technique et légale en la matière. Ce sera donc à la Commune, accompagnée par des spécialistes, de prévoir une planification d'ensemble visant à offrir la meilleure qualité possible pour le développement de ce nouveau site, considérant tout au mieux les thématiques largement partagées entre la population et les autorités politiques.

Annexes

Atelier I : Tableaux de synthèse des résultats du questionnaire

Thème	Catégorie	Nombre de réponses	Pourcentage
Sexe	Homme	17	63%
	Femme	9	33%
	Non-prononcé	1	4%
Age	0-20	0	0%
	20-30	2	7%
	30-50	11	41%
	50-70	11	41%
	70 et +	3	11%
	non-prononcé	0	0%
Type d'usagers	Habitant de Noville	5	19%
	Habitant des Maillez	4	15%
	Habitant de Villeneuve	1	4%
	Employé ou employeur des Fourches	0	0%
	Membre du Conseil communal de Noville	4	15%
	Membre du Conseil communal de Villeneuve	3	11%
	Propriétaire	4	15%
	Représentant d'associations	6	22%

Tableau 1 : résumé des informations générales

Question	Proposition de réponse	Sans avis	Pas du tout important	Peu important	Important	Très important	Abstention
1. Quels sont les éléments à prendre en compte selon vous pour l'intégration d'un quartier dans ses alentours et son environnement ?	Harmonisation avec les bâtiments avoisinants (hauteurs, volumes, principes architecturaux, etc.)	7%	7%	7%	37%	37%	4%
	Distinction avec les bâtiments avoisinants (hauteurs, volumes, principes architecturaux, etc.)	11%	22%	33%	15%	19%	0%
	Préservation des vues sur le paysage	0%	0%	0%	37%	63%	0%
	Mise en relation du quartier avec son environnement naturel (cheminement, vues, ouvertures, nature, etc.)	0%	0%	4%	19%	78%	0%
	Connexion du quartier avec les réseaux de transports en commun existants	0%	0%	11%	22%	67%	0%
	Connexion du quartier avec les réseaux existants de mobilité douce	0%	0%	11%	22%	67%	0%
2. Quels sont selon vous les principaux éléments architecturaux à prendre en compte dans le développement d'un nouveau quartier en matière de typologie de bâtiments ?	Des bâtiments de formes, hauteurs et volumes similaires entre eux	0%	19%	33%	26%	19%	4%
	Des bâtiments de formes, hauteurs et volumes différenciés entre eux	4%	15%	11%	37%	30%	4%
	Une architecture contemporaine	4%	11%	33%	22%	22%	7%
	Une architecture traditionnelle et historique	0%	30%	41%	26%	4%	0%
	Une identité similaire entre les quartiers	4%	11%	33%	26%	19%	7%
	Une identité propre et diversifiée entre les quartiers	0%	15%	33%	26%	22%	4%

3. Quels sont selon vous les principaux éléments architecturaux à prendre en compte dans le développement d'un nouveau quartier en matière de densification ?	Des hauteurs de gabarits importantes et de grands espaces verts et publics	0%	30%	26%	19%	11%	15%
	Des hauteurs de gabarits faibles et de petits espaces verts et publics	4%	33%	37%	7%	0%	19%
	Des hauteurs de gabarits moyens et des espaces verts et publics moyens	0%	0%	22%	30%	48%	0%
4. Quelles sont les propriétés et usages attendus selon vous pour garantir la qualité d'un espace public de quartier ?	Des espaces diversifiés	0%	4%	22%	30%	37%	7%
	Des espaces flexibles, polyvalents et multifonctionnels	0%	4%	11%	41%	41%	4%
	Des espaces généreux en taille	4%	0%	41%	41%	7%	7%
	Des espaces intimistes	4%	4%	48%	30%	4%	11%
	Des espaces à prédominance minérale	0%	37%	37%	15%	4%	7%
	Des espaces à prédominance végétale	0%	4%	0%	37%	59%	0%
	Des espaces destinés au délasserment (espaces verts, parc urbain, etc.)	0%	0%	7%	37%	52%	4%
	Des espaces destinés aux rencontres (place publique, coins de rue aménagés par bancs, etc.)	0%	4%	7%	30%	56%	4%
	Des espaces destinés aux loisirs (places de jeux, etc.)	0%	0%	4%	44%	52%	0%
	Des espaces sécurisés et éloignés des nuisances	0%	4%	19%	33%	44%	0%
5. Quels sont les usages attendus pour un parc public selon vous ?	Des espaces à usage collectif (ex. lieux de rencontre, jardins collectifs, etc.)	0%	0%	15%	26%	59%	0%
	Des espaces à usage de loisirs	0%	0%	11%	44%	44%	0%
	Des espaces à usage de délasserment	0%	0%	19%	30%	48%	4%
	Des espaces sans destination et usage spécifique défini (ex. grand parc urbain à pelouse)	0%	22%	44%	15%	11%	7%
	Des espaces flexible, polyvalent et multifonctionnel	0%	0%	22%	44%	33%	0%
	Des espaces à forte biodiversité et végétalisation, limitant l'usages des habitants	0%	19%	33%	30%	19%	0%
	Des espaces importants et structurants pour le quartier	0%	11%	33%	26%	26%	4%
6. Quels sont selon vous les principes attendus pour les activités tertiaires (services et commerces) ?	Des activités regroupées en un ou deux secteurs spécifiques	0%	22%	22%	37%	11%	7%
	Des activités dispersées dans les quartiers	11%	7%	19%	26%	26%	11%
	Des activités de proximité destinées aux quartiers	0%	0%	11%	37%	48%	4%
	Des activités destinées à la région	4%	11%	37%	26%	19%	4%
	Des activités principalement en rez-de-chaussée	4%	7%	4%	41%	41%	4%
	Des activités principalement accessibles par transports publics et mobilité douce	4%	0%	11%	30%	56%	0%
	Des activités principalement accessibles par transports motorisés	7%	30%	26%	19%	15%	4%

7. Quels sont selon vous les principes attendus pour assurer une bonne cohabitation entre les activités secondaires et les habitations dans un quartier ?	Une intégration architecturale des bâtiments d'activités avec les bâtiments destinés aux habitations	4%	4%	7%	37%	44%	4%
	Une distinction architecturale des bâtiments d'activités avec les bâtiments destinés aux habitations	4%	41%	41%	11%	4%	0%
	Une protection visuelle au regard des activités secondaires (végétalisation, bâtiment, etc. au détriment du dégagement visuel)	0%	7%	30%	30%	26%	7%
	Une protection sonore envers les nuisances produites par les activités secondaires (taille des fenêtres, façades, ouvertures, etc. réduites au détriment du dégagement visuel)	0%	4%	7%	19%	70%	0%
	Des mesures de limitation du trafic et sécurisation, y compris véhicules poids-lourds	0%	0%	4%	11%	85%	0%
8. Quels sont selon vous les principes attendus en matière de mobilité douce ?	Des cheminements sécurisés et prioritaires sur le trafic motorisé	0%	0%	19%	22%	56%	4%
	Des cheminements différenciés entre les piétons et les vélos	0%	7%	11%	26%	52%	4%
	Des cheminements assurant la cohabitation entre les piétons et les vélos	0%	4%	26%	22%	48%	0%
	Du stationnement vélo regroupé au sein du quartier	0%	19%	30%	22%	26%	4%
	Du stationnement vélo pour chaque bâtiment	0%	15%	4%	26%	56%	0%
9. Quels sont selon vous les principes attendus en matière de transports individuels motorisés ?	Des cheminements, directs et prioritaires sur la mobilité douce	4%	37%	22%	15%	19%	4%
	Des mesures de limitation du trafic et de sécurisation	0%	0%	4%	19%	78%	0%
	Des accès directs à chaque bâtiment multipliant les infrastructures, les coûts et les nuisances	7%	33%	44%	7%	4%	4%
	Un parking commun par quartiers limitant les infrastructures, les coûts et les nuisances	0%	4%	4%	33%	59%	0%

Tableau 2 : synthèse des résultats obtenus dans le questionnaire individuel

Question	Proposition de réponse	Priorité 1	Priorité 2
1. Quels sont les éléments à prendre en compte selon vous pour l'intégration d'un quartier dans ses alentours et son environnement ?	Harmonisation avec les bâtiments avoisinants (hauteurs, volumes, principes architecturaux, etc.)		
	Distinction avec les bâtiments avoisinants (hauteurs, volumes, principes architecturaux, etc.)		
	Préservation des vues sur le paysage	D	ACE
	Mise en relation du quartier avec son environnement naturel (cheminement, vues, ouvertures, nature, etc.)	BCE	F
	Connexion du quartier avec les réseaux de transports en commun existants	F	BD
	Connexion du quartier avec les réseaux existants de mobilité douce	A	
2. Quels sont selon vous les principaux éléments architecturaux à prendre en compte dans le développement d'un nouveau quartier en matière de typologie de bâtiments ?	Des bâtiments de formes, hauteurs et volumes similaires entre eux	F	
	Des bâtiments de formes, hauteurs et volumes différenciés entre eux	ACE	BD
	Une architecture contemporaine		AE
	Une architecture traditionnelle et historique		
	Une identité similaire entre les quartiers	D	C
	Une identité propre et diversifiée entre les quartiers	B	

3. Quels sont selon vous les principaux éléments architecturaux à prendre en compte dans le développement d'un nouveau quartier en matière de densification ?	Des hauteurs de gabarits importantes et de grands espaces verts et publics		
	Des hauteurs de gabarits faibles et de petits espaces verts et publics	A	
	Des hauteurs de gabarits moyens et des espaces verts et publics moyens	BCDEF	
4. Quelles sont les propriétés et usages attendus selon vous pour garantir la qualité d'un espace public de quartier ?	Des espaces diversifiés		C
	Des espaces flexibles, polyvalents et multifonctionnels	C	F
	Des espaces généreux en taille		
	Des espaces intimistes		
	Des espaces à prédominance minérale		
	Des espaces à prédominance végétale	B	E
	Des espaces destinés au délasserment (espaces verts, parc urbain, etc.)	F	
	Des espaces destinés aux rencontres (place publique, coins de rue aménagés par bancs, etc.)		
	Des espaces destinés aux loisirs (places de jeux, etc.)	ADE	
	Des espaces sécurisés et éloignés des nuisances		ABD
5. Quels sont les usages attendus pour un parc public selon vous ?	Des espaces à usage collectif (ex. lieux de rencontre, jardins collectifs)	ADF	BE
	Des espaces à usage de loisirs	E	D
	Des espaces à usage de délasserment		C
	Des espaces sans destination et usage spécifique défini (ex. grand parc urbain à pelouse)		
	Des espaces flexible, polyvalent et multifonctionnel	C	F
	Des espaces à forte biodiversité et végétalisation, limitant l'usages des habitants	B	
	Des espaces importants et structurants pour le quartier		A
6. Quels sont selon vous les principes attendus pour les activités tertiaires (services et commerces) ?	Des activités regroupées en un ou deux secteurs spécifiques		A
	Des activités dispersées dans les quartiers	C	E
	Des activités de proximité destinées aux quartiers	E	DF
	Des activités destinées à la région		
	Des activités principalement en rez-de-chaussée	ABF	C
	Des activités principalement accessibles par transports publics et mobilité douce	D	B
	Des activités principalement accessibles par transports motorisés		
7. Quels sont selon vous les principes attendus pour assurer une bonne cohabitation entre les activités secondaires et les habitations dans un quartier ?	Une intégration architecturale des bâtiments d'activités avec les bâtiments destinés aux habitations	EF	D
	Une distinction architecturale des bâtiments d'activités avec les bâtiments destinés aux habitations		
	Une protection visuelle au regard des activités secondaires (végétalisation, bâtiment, etc. au détriment du dégagement visuel)		
	Une protection sonore envers les nuisances produites par les activités secondaires (taille des fenêtres, façades, ouvertures, etc. réduites)	D	ABCE
	Des mesures de limitation du trafic et sécurisation, y compris véhicules poids-lourds	ABC	F
8. Quels sont selon vous les principes attendus en matière de mobilité douce ?	Des cheminements sécurisés et prioritaires sur le trafic motorisé	ADE	
	Des cheminements différenciés entre les piétons et les vélos	BCF	E
	Des cheminements assurant la cohabitation entre les piétons et vélos		
	Du stationnement vélo regroupé au sein du quartier		
	Du stationnement vélo pour chaque bâtiment		ABCDF
9. Quels sont selon vous les principes attendus en matière de transports individuels motorisés ?	Des cheminements, directs et prioritaires sur la mobilité douce		
	Des mesures de limitation du trafic et de sécurisation	AD	BE
	Des accès directs à chaque bâtiment multipliant les infrastructures, les coûts et les nuisances	CE	
	Un parking commun par quartiers limitant les infrastructures, les coûts et les nuisances	B	ADF

Tableau 3 : synthèse des résultats obtenus dans la priorisation par groupe

N°question et priorité	La Ville en ilot						La Ville des patios						La Ville des patios					
	Non satisfaisant		Non satisfaisant		Très satisfaisant		Non satisfaisant		Satisfaisant		Très satisfaisant		Non satisfaisant		Satisfaisant		Très satisfaisant	
	Groupe	Nombre de groupe	Groupe	Nombre de groupe	Groupe	Nombre de groupe	Groupe	Nombre de groupe	Groupe	Nombre de groupe	Groupe	Nombre de groupe	Groupe	Nombre de groupe	Groupe	Nombre de groupe	Groupe	Nombre de groupe
1. Priorité 1	CE	2	B	1	ADF	3	DE	2	B	1	ACF	3	B	1	CD	2	AEF	3
1. Priorité 2	CE	2	A	1	BDF	3	AE	2		0	BCD	3		0	AC	2	BDE	3
2. Priorité 1	C	1	ABDE	4	F	1	A	1	CDE	3	B	1	B	1	DE	2	ACF	3
2. Priorité 2	C	1	BD	2	AE	2		0	BCDE	4	A	1		0	BD	2	ACE	3
3. Priorité 1	C	1	AB	2	DE	2	D	1	AB	2	CE	2	D	1	BC	2	AEF	3
4. Priorité 1		0	B	1	ACDEF	5	E	1	BCD	3	A	1	CD	2	BE	2	A	1
4. Priorité 2	C	1	BE	2	ADF	3		0	BC	2	ADE	3	D	1	B	1	ACE	3
5. Priorité 1	C	1	B	1	ADE	3	E	1	ABCD	4		0	D	1	BE	2	ACF	3
5. Priorité 2	C	1	BE	2	AD	2		0	ABD	3	CEF	3	D	1	ABC	3	E	1
6. Priorité 1	C	1	B	1	ADE	3		0		0	ABCDE	5		0	C	1	ABDEF	5
6. Priorité 2		0	B	1	ACDE	4		0	B	1	ACDE	4		0	B	1	ACDE F	5
7. Priorité 1	BC	2	D	1	AEF	3		0	BC	2	ADEF	4	D	1	BC	2	AEF	3
7. Priorité 2	C	1	BDEF	4	A	1	A	1	BCDF	4	E	1	E	1	ABD	3	CF	2
8. Priorité 1		0	A	1	DEF	3		0	A	1	DEF	3		0		0	ADEF	4
8. Priorité 2		0	D	1	AEF	3		0	D	1	AEF	3		0	D	1	AEF	3
9. Priorité 1	C	1	ABD	3	EF	2		0	ABCD	4	EF	2		0	BD	2	ACEF	4
9. Priorité 2		0	D	1	AE	2		0	D	1	AE	2		0	D	1	AE	2
Total priorité 1		9		15		25		6		20		21		7		15		29
Total priorité 2		6		14		20		3		16		20		3		14		22
Total		15		29		45		9		36		41		10		29		51

Tableau 5 : synthèse des résultats obtenus dans l'évaluation de variantes