

Communiqué à l'attention du Conseil Communal et de la Municipalité de Lausanne

Droit de Cité, Lausanne

Association Transports et Environnement (ATE), Vaud

Lausanne, le 19 janvier 2003

Concernant le Préavis no 2003/54 : "Réaménagement et réfection de la partie nord de la place sise au Pont de Chailly, aménagement provisoire de la partie sud de la place sise au Pont de Chailly, réaménagement et réfection de l'avenue de la Vallonnette."

Réaménagement du Pont de Chailly : Les associations Droit de Cité et la section vaudoise de l'ATE recommandent au Conseil Communal de refuser en bloc ce préavis, et de demander à la Municipalité de Lausanne qu'elle revoie complètement sa copie.

Ce projet néglige complètement une recherche de qualité urbanistique. Les bons exemples commencent pourtant à se multiplier, en Suisse romande et ailleurs. L'occasion est excellente pour créer une place conviviale – pourquoi pas en organisant un concours d'architecture – et de procéder éventuellement à un essai avec une "zone de rencontre". Il n'y a aucune urgence et aucune raison de décider d'un aménagement définitif, alors que la place et l'avenue de Chailly seront en chantier pour très longtemps.

Un projet à caractère très "routier"

Le projet est un pur "dispositif technique", négligeant complètement une recherche de qualité urbanistique. Un grand giratoire occupe une grande partie de la place et les piétons sont rejetés très loin, au-delà du chemin du Devin. L'aménagement au sud de la place, avec une barrière (sic !), empêchant les piétons de traverser, fait penser aux pires aménagements des années 60-70.

Le Pont de Chailly mérite mieux

Or ce qui serait formidable à cet endroit, c'est un espace urbain ! Un espace franchissable et appropriable par tous ; un espace de mixité. Et des solutions pour cela existent; Il suffit de s'inspirer des nombreux bons exemples réalisés en Suisse et en Europe : près de chez nous, à Bienne la place du Centre ; à Sion la place du Midi ; à la Chaux-de-Fonds le projet pour l'avenue Léopold-Robert. Il faut donc reprendre le projet — pourquoi pas — en lançant un concours y associant aussi des architectes.



Chambéry, rue de la République: sur cette route principale (environ 13'000 véh./jour), de nombreux piétons traversent pour se rendre du centre historique (à gauche) au nouveau complexe culturel (à droite). Les voies de circulation et les espaces piétonniers sont traités de façon unitaire faisant apparaître le tout comme un espace unique. Un tronçon d'environ 350 m est placé sous le régime de "l'Aire piétonne" (équivalent de notre "Zone de rencontre"); les piétons traversent partout, y compris au milieu du giratoire.



Sion, place du Midi: Cette zone de rencontre, traversée par une route cantonale (qui devrait devenir communale) a été inaugurée le 1^{er} décembre 2003 et les premiers échos sont largement positifs.

Un essai avec une « zone de rencontre » ?

Le signal « Zone de rencontre » limite la vitesse autorisée à 20 km/h et accorde la priorité aux piétons. Cette disposition a été créée notamment pour des centres de quartier tels que le Pont de Chailly, où beaucoup de piétons devraient pouvoir traverser un peu partout et qui devraient avoir une image d'espace convivial.

Actuellement, l'OSR interdit de placer des routes principales comme l'avenue Béthusy et l'avenue de Chailly en zone de rencontre, mais la ville pourrait demander à l'OFROU (Office fédéral des routes) la permission de procéder à un essai avec une zone de rencontre. Les avancées en matière de modération du trafic commencent souvent par des essais. Cela a été le cas, il y a 25 ans (!) à Chambéry. Et l'article OSR sur les zones de rencontre, a été rendu possible grâce au fameux essai à Berthoud, pour lequel la ville avait dû se battre.

Ne rien faire de définitif pendant la durée des travaux

Les travaux souterrains du Service des eaux sont la véritable raison d'être du projet d'aménagement. Ils sont notamment "indispensables" à TRIDEL dont le chantier est bien avancé. Ces travaux souterrains se poursuivront ensuite le long de l'avenue de Chailly, jusqu'à la limite communale de Pully. Or, selon le préavis, les "convois trop encombrants" ne pourront plus emprunter l'avenue de Chailly et devront rebrousser chemin au Pont de Chailly déjà. Ce principe d'une interruption de la ligne de bus no 7 détermine dans une large mesure l'aménagement prévu. Il est évident que, sans cette contrainte, on arriverait à une bien meilleure solution pour l'aménagement de ces lieux. Or, il est prévu de faire « en définitif » l'aménagement au nord de la place. Il faut au contraire procéder à un aménagement provisoire minimum pour la durée des travaux et profiter du temps ainsi gagné pour élaborer un bon projet définitif.

A noter que l'aménagement prévu au sud de la place, sur l'avenue de Béthusy, aurait un caractère provisoire. Mais, même provisoire, il doit être revu (voir nos critiques plus loin).

Une interruption de la ligne 7 s'impose-t-elle vraiment?

Le préavis ne précise pas les raisons pour lesquelles les bus de la ligne 7 ne pourront pas circuler sur l'avenue de Chailly durant les travaux. Or, sachant que les ruptures de charge sont l'un des éléments les plus mal ressentis par les usagers des transports publics, cette mesure serait très préjudiciable à la desserte TP de Chailly et des hauts de Pully. Elle risque d'amener des usagers réguliers de la ligne à revenir à la voiture et il sera ensuite très difficile de les « repêcher ». Il faudrait donc si possible l'éviter, quitte à accepter quelques désagréments pour la conduite des travaux ou pour les conducteurs des bus.

Dans ce cas, on procéderait à des dispositions provisoires uniquement pour mener les travaux sur la place du Pont de Chailly ; puis, à la fin des travaux, à l'aménagement définitif selon le nouveau projet.

L'aménagement de l'avenue de la Vallonnette peut être d'emblée définitif

L'aménagement prévu par le préavis paraît bon. Il n'est pas influencé par les travaux prévus et il est indépendant du reste. On pourrait donc l'aménager « en définitif » en profitant des travaux.

Une réserve toutefois: on aurait pu préférer un traitement différencié entre les places de stationnement et la chaussée proprement dite. Car, lorsque celle-ci est étroite, le stationnement négligent de véhicules qui empiètent sur la chaussée peut considérablement gêner la progression des bus (voir ci-dessous), comme on peut l'observer actuellement à l'avenue de France et à celle de la Harpe. Cette mesure ne doit cependant s'appliquer que d'un côté, car il faut prévoir un élargissement de la chaussée (par la suppression du stationnement sur un côté) pour une future liaison bus avec la Sallaz, qui s'avérera probablement nécessaire après la réalisation du M2. La largeur prévue de la chaussée de 5.20 m est en effet insuffisante pour les croisements bus-voiture et bus-bus (largeur nécessaire 7.00m, 6.40 m avec une limitation à 30 km/h).

Enfin, il serait souhaitable de limiter la vitesse à 30 km/h sur l'avenue de la Vallonnette.

Critique détaillée du projet

Puisque DDC et l'ATE sont d'avis qu'il faut revoir complètement le projet, les critiques ci-dessous n'ont pas comme but d'améliorer le projet, mais simplement de montrer que celui-ci n'est de loin pas satisfaisant, y compris les aménagements provisoires.

Le giratoire :

Si le nouveau projet comportait un giratoire, son diamètre devrait être inférieur aux 30 m prévus par le préavis. Des giratoires de 26 mètres (ou 24 m) occupent moins de place, ils sont optimaux notamment pour la sécurité des cyclistes et ils minimisent les détours imposés aux piétons. La largeur de l'embouchure de l'avenue de Chailly est infranchissable pour les piétons (qui doivent effectuer un détour de deux fois 35 à 40 m pour ce flux de piétons très important).

L'aménagement du sud de la place (tronçon nord de l'avenue Béthusy) :

- Le dégagement entre les places de stationnement en épi et la chaussée n'est pas indispensable ; on peut en profiter pour élargir le trottoir.
- Il n'y a aucun passage piéton sur plus de 50 m, alors qu'à l'Ouest on y place un important générateur de mouvements piétonniers avec le terminus du bus. De plus, on place une barrière au milieu de la chaussée "permettant aux piétons de se diriger vers l'un ou l'autre des deux passages piétons situés à chacune de ses extrémités". Il faut supprimer la barrière et permettre aux piétons de traverser partout, ou du moins prévoir un passage piéton supplémentaire.
- En outre, l'aménagement est influencé par un hypothétique futur parking sur terrain privé lié à un projet de centre commercial situé entre la partie nord de l'avenue Béthusy et le chemin des Fauconnières. En effet, l'emplacement d'une rampe d'accès placé au milieu de la chaussée lui est réservé. Cette disposition est un avatar de l'ancien projet de parking sous la place, dont l'accès se faisait, d'une manière assez naturelle, au moyen d'une trémie à cet endroit. Il faudra chercher une solution plus discrète à ce centre commercial (entre autres solutions possible, un accès depuis le chemin de la Vallonnette). Vu l'excellente desserte du

lieu par les transports publics et le caractère urbain de celui-ci, il ne saurait s'agir d'un très grand parking.

L'avenue de Chailly, tronçon jusqu'au chemin de la Fauvette :

Un passage piéton dangereux : le marquage de places de parc à 10 m du passage, sans bastion, est connu pour sa dangerosité : les piétons (les enfants) doivent avancer sur le passage (ce qui est interdit par la loi) pour vérifier si une voiture s'approche.

Dans le nouveau projet, ce tronçon devrait être traité comme « porte d'entrée » à la place, par exemple avec une bande centrale polyvalente, etc.

Le chemin de Rovéréaz :

La largeur du débouché du chemin de Rovéréaz sur le giratoire est excessive (8m50). Par ailleurs, cette partie du chemin de Rovéréaz devrait elle aussi être aménagée en « porte d'entrée » de la place.

Le traitement au nord de la place n'appelle pas de remarque particulière. Le traitement réservé au bas du chemin du Devin et à l'espace derrière l'édicule des tramways est bon. Mais il ne faut pas l'aménager en définitif, car les limites de l'aménagement côté place changeront probablement avec le nouveau projet.