

Réaménagement de la rue Centrale/ préavis n°253

INTRODUCTION

Une rapide analyse du projet nous permet de faire part de quelques critiques et propositions.

De manière générale, le projet des trottoirs, zones piétonnes et de parcage est tout à fait intéressant. Mais les dimensions et le traitement de surface de la chaussée lui donnent encore le caractère d'une route de transit rappelant l'époque révolue des pénétrantes routières en ville.

L'aménagement prévu n'incitera pas à ralentir. Des mesures de diminution de la vitesse sont pourtant essentielles pour réduire le bruit, la pollution (ce fond de vallée est le lieu de pics de pollutions records à Lausanne), pour garantir la fluidité du trafic et permettre la cohabitation du trafic routier avec les autres usagers de l'espace public : piétons, cyclistes, nouvelles formes de mobilité, personnes à mobilité réduite. A ce sujet, il faut rappeler qu'une vitesse limitée à 30 km/h permet de faire passer plus de voiture qu'à 50 km/h !

NOUS PROPOSONS DONC DE CORRIGER LE PROJET COMME SUIT :

- sur tout le tronçon entre la gare du Flon et le pont Bessières, la vitesse doit être limitée à 30 km/h. Ainsi , on peut renoncer aux passages marqués (qui interdisent la traversée sur 50m de part et d'autre, alors qu'il est nécessaire de pouvoir traverser sur tout le tronçon afin d'assumer la grande fréquentation piétonne de cette zone).
- les feux ne sont plus nécessaires et sont même nuisibles au bon partage de l'espace public (il y a aujourd'hui de nombreux « embouteillages » de piétons aux feux rue du Pont-rue St-François). Et la suppression des feux permettrait d'économiser un important poste du budget.
- la largeur des voies de circulation doit permettre la circulation d'une éventuelle ligne bus (la relation avec l'interface de transport du Flon est précieuse !). Mais les voies proposées (3.70m de large) semblent largement surdimensionnées (A Wabern/Berne, des voies de 3.20m permettent la circulation de 20'000 véhicules/jour tout en partageant l'espace avec une ligne de tram !). Nous proposons donc le profil en travers suivant : 2 voies de 3,20m et une bande centrale de 1,80m. Une telle bande centrale facilite la traversée en offrant un refuge et permet aux véhicules du feu de dépasser les voitures. Le traitement de cette bande centrale doit être conçu de manière à ralentir la vitesse des voitures (avec des pavés ou des bords pavés, par exemple) et non comme une voie de présélection. D'autre part, pour couper l'effet « ruban » de cette bande centrale, il serait souhaitable d'aménager par endroits des « places traversantes » (où le même revêtement va de façade à façade).

CONCLUSION

En conclusion, le traitement de la chaussée doit être amélioré en amendant le préavis n°253 comme suit :

- **limitation à 30 km/h** sur tout le tronçon
- **suppression des feux**
- **suppression des passages piétons**

De plus, nous proposons de présenter les vœux suivants:

- suppression des îlots centraux
- bande centrale pavée
- création de « places traversantes »

Pour le comité de Droit de Cité,
Laurent Guidetti, Christophe Gnaegi, Alain Faucherre, Lydia Bonanomi