



Mouvement pour la défense de Lausanne

MDL - Case postale 6929 - 1002 Lausanne

Téléphone et fax: 021 617 37 67

www.mdl-lausanne.ch

RECOMMANDEE

Service de l'urbanisme
Office des permis de construire
Rue du Port-Franc 18
Case postale 5354
1002 Lausanne

Lausanne, le 19 décembre 2024

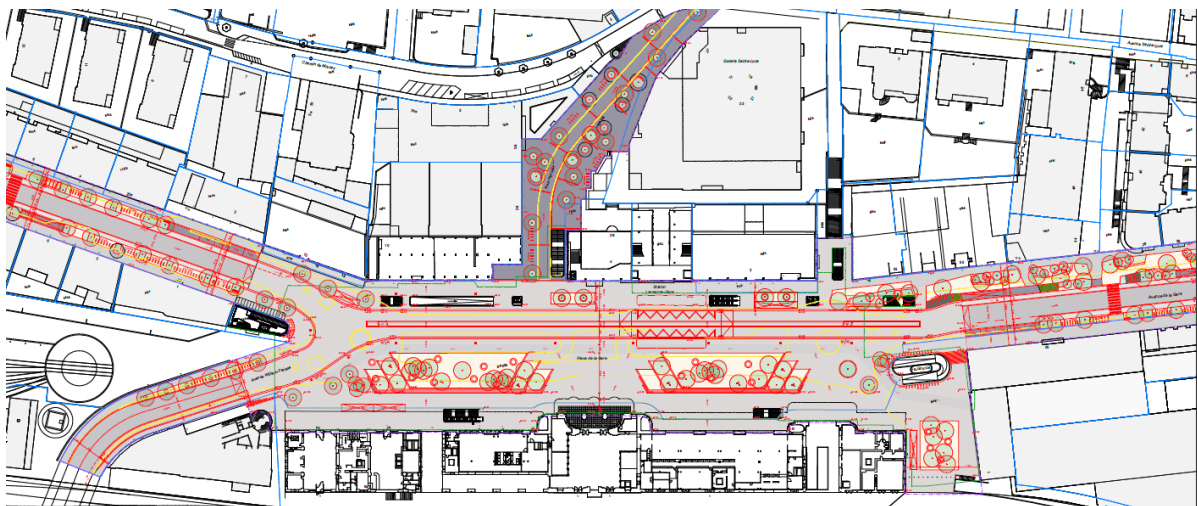
Enquête publique CAMAC 237527 - Av. Louis-Ruchonnet, Av. de la Gare, Ch. de Mornex - Aménagements des espaces publics de la place de la Gare et rues connexes.

Mesdames, Messieurs

Après examen des plans mis à l'enquête, le Mouvement pour la Défense de Lausanne désire faire opposition au projet susnommé pour les raisons suivantes :

En lien avec les travaux prévus par les CFF sur la gare et le bâtiment voyageurs (BV), la Ville de Lausanne a décidé de réaménager cet espace central et stratégique qui constitue aussi l'un des principaux axes et porte d'entrée de la ville.

Nous avons donc parcouru toute la généreuse documentation fournie sur ce gros projet découlant d'une longue liste d'expertises diverses (trafic, densification, population bruit, plan climat et volonté de la ville etc...).



Avenue Ruchonnet

« La notion d'activation des rez-de-chaussée, de rendre vivant les seuils de bâtiments, qui est présentée comme fondamentale dans le concept d'aménagement des avenues, le principe d'appropriation et de réversibilité des bandes multiusages... ».

On voit ce qui se passe dans les rues marchandes de Lausanne comme la rue de Bourg ou tous les magasins ferment, c'est très intéressant comme concept de vouloir créer plus

d'activités commerciales alors que l'on créera une unique place de livraison pour tous ces commerces en devenir.

Une largeur de 6,20 m est retenue pour la chaussée, qui est un minimum pour le croisement des bus (ils ont une largeur de 2.55m) et des camions. Sur une ligne droite, la norme VSS 40 201 demande 3,1 m par voie pour garantir le croisement de deux bus à 20 km/h. De nouveau on va faire le minimum possible ce qui va prêter tout convoi spécial, créer un danger pour les gros véhicules qui se croiseront et que se passera t'il lors du passage d'un véhicule d'intervention (Police, Ambulance, Pompier ou si un gros véhicule tombe en panne ?

A notre sens, une erreur de dimension fondamentale basé sur des expertises pour une vitesse de 20 km/h alors que l'on sera à 30 km/h. La réalité dépasse souvent les rapports des experts qui ne vont souvent pas sur place !

Plus loin on peut lire aussi : « Avec une vitesse de 30 km/h et des bordures basses, le cas de croisement minimal entre deux bus est garanti pour une largeur d'au moins 6,00 m. Afin de faciliter la circulation des bus et tenir compte des dimensions plus importantes des bus tl (2,55 m). Par ailleurs, aucun marquage central de séparation des voies de circulation n'est prévu afin de diminuer l'aspect routier de la chaussée et être en cohérence avec la modération des vitesses... »

Comme toutes les présélections disparaîtront, il semble être un autre point limite créateur de colonne selon l'étude.

On peut lire qu'une voie privative pour les bus est abandonnée, ce qui nous interpelle car les bus sont les moyens de transport urbain qui draine le plus de monde ! Ce devrait être en priorité 1 à notre sens !

Avenue de la gare

« Le formidable potentiel de valorisation de l'espace public sur ce trottoir nord, favorisé par un orientation plein sud et un dégagement généreux, s'apparente à une extension de la place... »

Un nouveau square sera créé pour remplacer toutes les places de parcs au nord ce qui va demander dans un espace dédié au commerce un choix des essences qui ne doivent pas cacher la route et potentiellement causé un problème sécuritaire. Ce projet vert va bloquer tous les véhicules d'intervention (Police Ambulance, Pompier ou si un gros véhicule tombe en panne en cas de sinistre vu sa densité. Comment les échelles seront déployées à travers les arbres ? Quel en sera l'entretien nécessaire ?

Alors c'est très joli de planter des arbres partout mais pas en bloquant une avenue principale de la ville de Lausanne. On se demande aussi comment les habitants vont s'approprier tous ces espaces. Sans parler le gros risque de devenir de lieu dangereux de deal ou de campement sauvage à côté de la gare bien protégé sous les arbres.

De nouveau une place de livraison unique pour tous les commerces, l'entretien des parcs, livraisons...comment tout cela va t'il fonctionner ?

Même remarque que sur l'avenue Ruchonnet sur la largeur de la route, une largeur de 6,20 m est retenue pour la chaussée, qui est un minimum pour le croisement des bus (2.55m) et des camions. On rappelle que sur une ligne droite, la norme VSS 40 201 demande un minimum de 3,1 m par voie pour garantir le croisement de deux bus à 20 km/h.

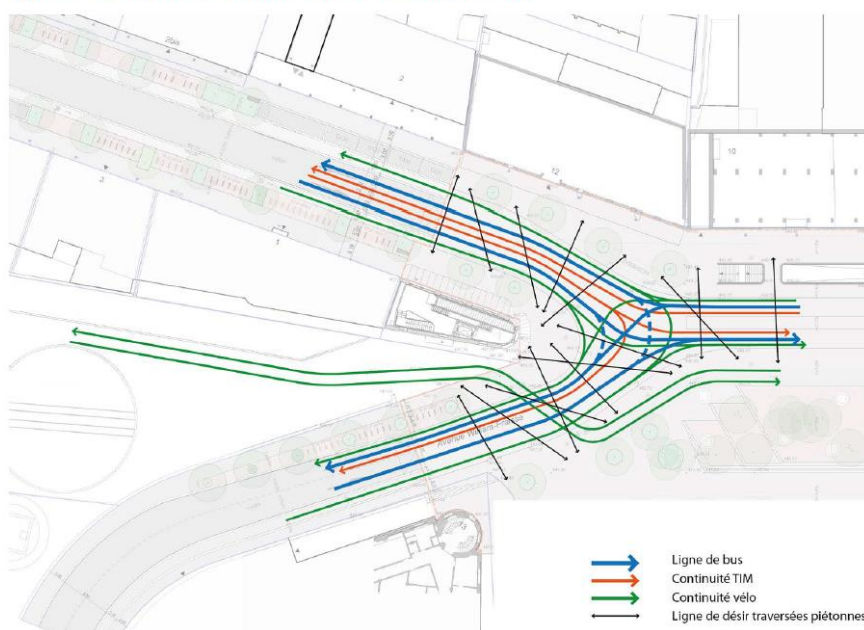
Les présélections qui disparaîtront semble aussi être un point limite créateur de colonne selon l'étude

De nouveau on va faire le minimum possible ce qui va prêter tout convoi spécial, créer un danger pour les gros véhicules qui se croiseront et de nouveau que se passera t'il lors du passage d'un véhicule d'intervention (Police, Ambulance, Pompier ou si un gros véhicule tombe en panne ?

Avenue de Fraisse

Une image peut tout raconter, celle-ci dessous annonce bien la catastrophe à venir...

Figure 20 – Flux multimodaux au niveau du carrefour Fraise-Ruchonnet-Gare



Des changements radicaux s'annoncent avec diverses restrictions de mouvements :

- Sens montant réservé aux bus et vélos
- Interdiction de tourner à gauche depuis la place vers l'avenue Fraise pour les TIM, mais aussi depuis l'avenue Fraise vers l'avenue Ruchonnet
- Carrefour en priorité de droite pour l'avenue Fraise pour respecter la hiérarchie du réseau routier

Tous ces changements vont donc entraîner des reports de trafic à plus large échelle sur les avenues de Cour (au sud), d'Ouchy (à l'est), de Marc-Dufour (à l'ouest) et de Jules-Gonin (au nord).

Déplacer le trafic sur d'autres axes n'est pas très intéressant en soi, car on ne fait que reporter un problème ailleurs tout en générant plus de pollution et de bruit. Sans oublier les projets parallèles comme la piétonnisation partielle du boulevard de Grancy qui péjoreront encore plus fortement les reports de trafic locaux, tous ces changements dans le but d'enlever le trafic de transit (pas si important sur la gare).

Même remarque que sur L'avenue Ruchonnet et de la Gare pour la largeur de de la route que nous jugeons dangereusement trop étroite. On peut encore ajouter la remarque suivante tirée du rapport sur la mobilité :

« les dimensions du carrefour Fraise / Ruchonnet ne permettent pas à un bus remontant l'avenue W.-Fraise et un camion tournant à droite depuis l'avenue Ruchonnet de se croiser »
Ce que dit l'étude nous promet une belle gabegie avec des accidents potentiels à la clé !

Place de la Gare

Une belle complication annoncée avec une difficulté de lecture pour les utilisateurs dû à une pléthore d'éléments constructifs sur la voirie avec la possibilité de passer partout sans marquage ou ils n'ont pas forcément la priorité.

=> « Le projet a pour objectif de garantir une parfaite lisibilité de la voirie et de l'asseoir dans l'espace, il est ainsi prévu de border la chaussée de part et d'autre par de larges bordures. Tout comme les blocs-marches des emmarchements, les bordures qui délimitent la voirie dessinent des grandes lignes qui tiennent la place et identifient les différents sous-espaces....

Diverses hauteurs de bordures assureront les différentes fonctionnalités :

§ Bordures abaissées de +3 cm en bord de chaussée pour permettre le franchissement en tout point de la place.

§ *Bordures biaisées de +0-3 cm au droit des accès cyclables.*

§ *Bordures hautes de +22 cm au droit de l'arrêt de bus (conformes à la loi LHand) »*

Il est prévu de faire deux voies de circulation de 3.5 m séparées par une bande médiane de 2,00 m pour sécuriser les traversées piétonnes de la place et qui vise surtout à empêcher tout risque de stationnement sauvage. Ce sera donc un gabarit total de 7.00 m pour tout le trafic qui vise à avantager le rôle de place piétonne et d'interface pour les modes doux. Plus de 80% de la surface totale de la place sera donc dédiée à la mobilité active. L'étude mentionne aussi que cela donnera une meilleure fluidité pour les véhicules motorisés, on en doute.

A nouveau nous demandons que se passera-t'il lors du passage d'un véhicule d'intervention (Police, Ambulance, Pompier ou si un gros véhicule tombe en panne ? En gros tout sera bloqué comme il devient quasi impossible de passer à côté.

=> *« Un fort flux piéton est attendu en traversée de la place de la Gare en surface (environ 3'000 piétons / heure en traversée de la place à l'heure de pointe du soir attendus à l'horizon 2031). Dans une stratégie de valorisation des modes actifs et de cohabitation entre les modes, la place est aménagée avec un régime de vitesse spécial, soit une zone 30 km/h, et une traversée libre sur toute la place. Les piétons peuvent ainsi traverser à leur gré en suivant leurs lignes de désir, sans régulation et sans attente, sans toutefois être prioritaire du point de vue légal. »*

Plus loin on peut lire que :

« Les traversées piétonnes sur la place de la Gare seront libres, c'est-à-dire qu'elles sont possibles sur toute la longueur de la place et sans régulation. Cela permet une très bonne perméabilité Nord-Sud et de diffuser les flux des piétons, tout en apportant un caractère très modéré et mixte de la place. Le fait d'avoir des passages pour piétons sur les avenues et pas sur la place sera lisible pour les automobilistes avec les seuils permettant d'accéder à la place, le revêtement uniforme sur la place et l'aspect plus ouvert sans bande plantée le long de la chaussée. »

On peut se poser la question sur l'incohérence ou la contradiction sur les zones 30 sans passage piétons, ou les piétons ne sont pas prioritaire mais qui le seront quand même en quelque sorte. Est-ce vraiment une méthode sûre pour les piétons ?

De nouveau on essaie de bloquer le trafic routier et en faisant une pseudo zone 20 qui n'est pas autorisée sur un axe majeur de la ville de Lausanne.

De quelle sécurité parlons-nous avec un espace sans marquage ou tous les utilisateurs seront perdus sans repères clairs ? La situation actuelle a l'avantage d'être absolument claire pourquoi tout changer, on n'est pas sur la place de la Riponne ou dans le parc de Mon Repos mais bien à la gare lieu de mobilité multimodal permettant tous les moyens de transport.

Une nouvelle catastrophe annoncée ou l'on voit bien que la seule raison derrière c'est bloqué tout trafic de voiture.

Rappelons qu'en termes de hiérarchie du réseau routier, les avenues de la Gare et Ruchonnet font partie du réseau principal urbain comme la place de la gare. On peut se poser la question quand on lit plus loin que :

=> *« Le réaménagement de la place de la Gare rend par ailleurs impossible les demi-tours sur la place, servant aujourd'hui notamment aux personnes faisant de la dépose-minute. Les usagers adapteront donc leur comportement pour faire la dépose dans les parkings voués à cela, au sud de la gare. Les principaux reports se feront sur la partie est du périmètre, avec des véhicules descendant l'avenue d'Ouchy. »*

On semble oublier que si un conducteur, un taxi, un véhicule d'intervention se trompe de chemin ou doit changer de direction, il devra donc faire tout le tour de la ville pour pouvoir reprendre la bonne route, est-ce bien raisonnable ? Pour nous cela n'engendrera que plus de trafics et de pollution. De nouveau la seule raison derrière c'est bloquer tout trafic de voiture sans penser à autre chose.

=> *« Le positionnement de la chaussée sur la Place de la Gare (avec un axe au 1/3 de la largeur globale de la place) est le fruit d'un juste équilibre entre le confort du quotidien et la capacité d'accueillir certains événements au sein d'un même espace, avec un réel parvis pour la Gare de Lausanne qui est un lieu emblématique de l'agglomération. »*

Si nous comprenons bien, on va encore faire un lieu de spectacle et de fête à la gare ? Comme si on en manquait à Lausanne. Nous rappelons que la gare n'est pas un centre commercial ni un lieu de spectacle mais un lieu de transit et de transport il faut arrêter ce mouvement général de tout transformer en espace de convivialité générale et détourner tous les endroits spécifiques de leur vraie raison d'être pour fourrer tous les concepts du moment dans le même sac.

=> « *La voie verte d'agglomération (VVA) doit passer par la place de la Gare, reliant de manière lisible et continue le quartier de la Rasude au pôle muséal. Les vélos ne circuleront cependant bien entendu pas uniquement le long de cette voie verte, mais aussi sur les avenues d'accroches déjà équipés en aménagements cyclables (avenue Ruchonnet, Fraisse, Gare) et il est nécessaire de pouvoir gérer et sécuriser l'ensemble des flux possibles, soit environ 200 vélos/h en HPS à l'horizon 2030 selon l'étude d'Emch+Berger. Afin de permettre à chaque personne, quel que soit son âge et sa considération physique, de se déplacer à vélo, plusieurs cheminements sont créés :*

- *sur la chaussée en mixité avec les véhicules motorisés, sécurisés partiellement grâce à des régimes de vitesse favorisant cette mixité et avec une largeur de 3,5 m permettant à un vélo de doubler une voiture à l'arrêt en cas de situation de congestion*
- *en dehors du trafic motorisé sur la place, notamment pour les cyclistes les plus vulnérables, mais aussi pour éviter d'éventuelles congestion sur la chaussée.*

En raison de l'obligation de circulation sur une piste cyclable pour l'ensemble des vélos, y compris les vélos rapides de plus de 25 km/h, avec donc un risque de conflits accru entre piétons et vélos, il est conseillé de retenir le chemin pour les piétons avec cycles autorisés.

Dès lors, les vélos rapides de plus de 25 km/h ont le droit de circuler sur le "trottoir" avec assistance électrique éteinte, alors que les autres devront seulement adopter une allure adaptée. Sur le "trottoir", ils ne sont pas prioritaires sur les piétons et doivent assurer une bonne cohabitation. Il ne s'agit en rien d'un axe spécifique pour les vélos et aucune bordure ou différence de niveau n'est ainsi recommandée, au risque d'avoir une perception de piste cyclable et d'être problématique pour le cheminement des PMR.

Au niveau de la place, le tracé de la VVA ne doit pas être en pied du Bâtiment Voyageurs. Les risques de conflits sont trop importants dans cette zone où se situent plusieurs émergences et de forts flux concentrés de piétons. Pour cela, du mobilier doit "protéger" l'accès au Bâtiment Voyageurs et une signalétique et des matériaux spécifiques conduit les cyclistes au nord des terrasses. Il n'est pas recommandé de subdiviser la partie sud piétonne de la place. Pour la zone centrale, il s'agit d'attirer l'attention des cyclistes sur cette zone particulièrement fréquentée et les inciter à ralentir ou à circuler sur la chaussée, notamment grâce à la matérialité. »

Ce passage résume bien l'annonce du conflit incessants qui nous sera réservé sur la place de la gare que ce soit entre vélos, piétons et personnes handicapées !

Le vélo, moyen de transport qui pour le moment bat tous les records, pas de taxe, prise de terre agricole pour faire des pistes cyclable, place de parc surdimensionnées, non-respect de règle de la route, danger public (aussi pour eux même), du jamais vu en terme de respect du code de la route, non sans rappeler qu'ils ont souvent plus rapides que les voitures en descente et dépasse les vitesses réglementaires, et donc on va créer plusieurs voies de vélo sur la place de la gare rapide et lente et demander à tous de faire attention...

Ce phénomène du tout vélo, et non sans rappeler la même démarche reprochée aujourd'hui à la période du tout bagnole, en quelque sorte on passe d'un extrême à un autre, c'est la vie.

Nous ne sommes pas contre les vélos mais sur le fait d'opposer le vélo aux autres moyens de transport comme moyen de modération du trafic avec finalement aucun des acteurs qui ne sortent satisfait avec dans certain cas un danger pour les vélos aussi.

=>Le projet ambitionne d'atteindre une canopée de près de 25% sur la place et 40% pour les accroches comme Ruchonnet.

« Les deux plateaux réalisés au centre de la PDG, sont imaginés comme deux poumons verts au cœur du grand espace minéral. De surface généreuse, elles se déclinent aussi à leurs extrémités sous forme de petites terrasses en cascade qui créent une liaison douce des grands plateaux au pied de la gare. »

On va donc être la première gare à remplacer une place de transport multimodal en forêt dense, est ce que la cueillette de champignon sera possible ? Tout cela construit sur un espace souterrain dédiés à 2 mètres.

N'oublions pas que dans le futur la plus grande partie des piétons passera dessous. Comme on réduit les espaces de livraisons, nous nous demandons comment le Spadom va pouvoir parquer ses véhicules d'entretien pour maintenir ces nouveaux parcs à la gare et sur l'avenue de la Gare ? Quel arrosage sera implémenté sans parler de l'étanchéité des dalles et que tout cela demandera une quantité additionnelle de béton pour soutenir le tout ? C'est joli en tout cas.

=> Stationnement et livraisons la aussi c'est bien compliqué « *Le principe développé par les CFF dans le concept de l'interface multimodale de la future Gare est de réussir à capter les voyageurs en sous-sol au plus tôt pour mieux pouvoir les orienter entre les trois passages souterrains donnant accès aux quais, d'où le positionnement des accès en périphérie, en bas des avenues et rues menant à la place ...Des espaces de prise en charge taxis sont aménagés aux abords du système gare, dans les quatre cadrans, à une distance raisonnable et visibles depuis les émergences (100 – 150 mètres des émergences) ...*

Au nord du pôle gare, aucun stationnement pour voitures privées à cause du Plan Climat pour réduire la part modale de la voiture à l'horizon 2030. Les emplacements d'arrêt minute sont répartis entre les ouvrages (parkings Rasude et Epinettes) et la voirie (au sud du pôle). Le parking Rasude offre de plus un accès très efficace à la gare avec potentiellement un accès direct au passage inférieur Est. Il est proposé de laisser sur les avenues de la Gare et Ruchonnet des espaces permettant occasionnellement d'anticiper des besoins spécifiques (PMR, déménagement...), sans toutefois servir pour la dépose-minute et donc non signalé et sans accès direct sur la chaussée. »

Avec le service des cars se sera compliqué pour les voyageurs de bien comprendre où ils seront et en plus on enlève la possibilité des cars d'excursions, ce qui en soit est une offre qui devrait logiquement être maintenue sur une place de la gare.

« *Toutes les livraisons sont prévues à la rue du Simplon avec un point complémentaire de livraisons pour des Cityliners (~15 par jour) et camions de 11 mètres (~15 par jour) qui a été positionné sur la place de la Gare du côté ouest du Bâtiment-Voyageur pour assurer des compléments de livraison côté nord. L'accès au point de logistique ouest (au droit du Buffet de la Gare) se fait par l'avenue William-Fraisse. »*

« *Un accès livraison est possible à l'est du Bâtiment-Voyageur, pour l'accès à la déchetterie, pour des Cityliners (~15 par jour) et camions de 11 mètres (~15 par jour). Il est par ailleurs à noter que l'accès à cette place nécessite une manœuvre en marche arrière dans un secteur avec des piétons. Les livraisons devront par conséquent se faire idéalement de nuit, en soirée ou aux heures creuses. »*



=> Pour les véhicules de service l'étude passe par de nombreuses solutions compliquées nécessitant des marches arrières avec un blocage potentiel des véhicules sur ces emplacements et sur les rues. L'étude fini par dire que l'on verra plus tard mais on fait le minimum de place pour éviter toute utilisation non voulue...

On voit bien que le sujet sur les véhicules de service comme les pompiers on n'est pas vraiment assuré et on espère que tout se passera bien mais on espère que oui et qu'il n'a ai aucun situation critique

Encore une fois que tout ce qui est demandé c'est d'empêcher que toute personnes s'arrête ce qui en soi dans une certaine proportion est louable mais dans notre cas cela va beaucoup trop loin et va bloquer des services cruciaux au bon fonctionnement d'une gare.

=> Bus ce passage sur la gestion des bus est tout aussi révélatrice d'un jeu de pari « 5 à 7.5 min un bus s'arrêtera. Le transbordement entre les lignes est faible à moyen, mais il s'agit toutefois de la seule possibilité de correspondance entre ces lignes sur le parcours. Avec des quais de 25 mètres, il est impossible d'accueillir les deux lignes simultanément

Avec les cadences prévues des lignes 1 et 21, il y aurait théoriquement un bus toutes les 2'30" dans chaque sens sur la place (une ligne puis l'autre), avec un temps d'arrêt non négligeable (aujourd'hui jusqu'à 3'20" pour la ligne selon les mesures tl, environ 1' selon des relevés récents). Cette situation laisse de base très peu de marge de manœuvre à disposition pour que le quai de 25 mètres soit libre quand l'autre bus arrive.

Par ailleurs, en pratique, il est nécessaire de tenir compte d'une incertitude horaire de +/- 3 minutes. Avec des cadences de 5 minutes et des temps d'arrêt relativement longs, la probabilité d'avoir deux bus simultanément est donc significative. Il est donc probable qu'un bus doit attendre derrière avant de faire descendre/monter ses passagers pour un quai de 25 mètres. Il serait donc possible de pencher en faveur d'un arrêt de 45 m.

Toutefois, dans le cas d'un arrêt bloquant, une file d'attente de véhicules se forme naturellement derrière le bus à l'arrêt et la probabilité d'avoir les deux bus parfaitement l'un derrière l'autre est quasiment nulle. Ainsi, un quai de 45 m serait inutile car la deuxième moitié du quai serait occupée par des véhicules (non bus) à l'arrêt. Le quai de 45 m aurait une utilité uniquement dans le cas d'un arrêt non bloquant, car les voitures pourraient dès lors doubler le premier bus à l'arrêt. L'arrêt de 25 mètres est donc privilégié pour les raisons suivantes :

Les conséquences d'un bus à l'arrêt, par exemple en panne, sont considérées dans le cadre de l'aménagement de la place (franchissement possible de la bande médiane piétonne notamment), de manière à ne pas bloquer entièrement le système. »

En résumé cela devrait fonctionner sans trop de blocage, cela prouve encore une fois que les routes sont trop étroite et qu'un quai non bloquant aurait été une bien meilleure solution.

Pour finir

1. On peut déjà estimer que la majeure partie des passants utiliseront le passage piéton sous voie ce qui permettra de prendre le M2 et le M3 ce qui en soit devrait plutôt abaisser le nombre de piéton passant sur la place de la gare.
2. Permettre le passage des piétons partout sans restriction sera générateur d'un danger majeur et conduira à un blocage constant du trafic, bus, voiture etc... La situation actuelle avec des passages piétons bien indiqués est idéale car elle a le mérite d'être simple et claire pour tous les usagers.
3. Blocage des bus, des véhicules d'interventions (Ambulance, Pompier...) sera un réel problème que ce soit à cause des routes trop étroite sans aucun espace d'évitement avec des chicanes partout, des panneaux partout ou encore avec tous les arbres prévus sur la partie nord de l'avenue de la gare ou on se pose toujours la question de comment les échelles de pompier passeront. En tout cas il est clair que tout blocage ou panne de bus voire un incendie, neige abondante bloquera totalement la gare, un quai de bus non bloquant aurait été une bien meilleure solution.
4. Fermeture des passages sous gare (Simplon, Grancy), fermeture de la rue Fraisse en montée, interdiction de tourne-à-gauche de la gare vers l'avenue Fraisse, fermeture du Grand Pont ainsi que la suppression des giratoires rendant tous rebroussements impossibles. Tout cela causera un report de trafic sur tous les autres axes et donc un déplacement avec dans certains cas une augmentation de la pollution et du bruit. A noter encore le danger pour les camions, bus ainsi que tout véhicule lourd de ne pas pouvoir se croiser au carrefour Fraisse / Ruchonnet à cause des dimensions réduites de la route.
5. En général la largeur de toutes les routes sont réduites au minimum sans plus aucune présélection possible ce qui est sécuritairement dangereux et facteur de blocage en cas d'un accident ou autres situations (pannes).
6. Place de livraison très limitées sur les 2 avenues et dangereuses sur la place devant la gare (marche arrière etc...). Tout le trafic sera reporté au Sud sous gare vu le nombre de magasins à venir ce n'est pas vraiment annonciateur d'une réduction de trafic qui s'annonce. On enlève le trafic d'un côté et on l'augmente de l'autre à la demande des CFF.
7. De manière générale on regrette que les bus n'aient pas eu une voie favorisée et des quais non bloquants sur la place de la gare.
8. Dépose sur les coté de la gare pose des problèmes de trafic reporté quand on regarde le parking des épinettes et la petite rue qui nous y amène difficile de ne pas voir un autre blocage du trafic.
9. La gare un lieu de spectacle ? Nous rappelons que la gare n'est pas un centre commercial ni un lieu de spectacle mais un lieu de transit et de transport, il faut arrêter ce mouvement général de tout transformer en espace de convivialité générale et détourner tous les endroits dévoués à une utilisation spécifique de leur vraie raison pour y développer tous les concepts du moment. La réponse n'en sera que moyenne voir mauvaise.
10. La création de tous ces lieux de rencontre, placette, mini parc rafraichissant caché, c'est très joli mais si cela devient un lieu de deal, mendiant et de camping, cela péjorera la situation des habitants et leur pseudo tranquillité voulue sera pas vraiment garantie et les passants fuiront ces endroits.
11. Nous nous demandons comment la ville arrivera à placer une signalétique cohérente avec la panoplie d'exceptions, restrictions, interdiction, passage piéton, pistes vélo diverses, service de livraison, square, place de recyclage etc... Peut-être l'intelligence artificielle permettra de s'y repérer ?

Comme nous avons déjà dit il y a des années aux anciens Municipaux lors de la révision du plan directeur communal, que ce n'est pas cohérent de réduire la 4^{ème} ville de Suisse alors qu'il faudrait travailler avec la confédération sur la solution de bloquer le trafic aux entrées de Lausanne. On a bien vu aussi que quand on offre un service de transport commun valable comme le M2 les changements se font tout seul. Il est illusoire de donner la possibilité de rentrer dans Lausanne pour bloquer les gens une fois dedans ce qui génère trafic, pollution, bruits sans parler des couts que cela engendre depuis des années en des transformations incessantes de toutes les rue de la ville.

Vouloir un grand Lausanne avec des petits chemins de desserve c'est un peu contradictoire surtout encore avec la densification maximale voulue.

Finalement aucune raison nous empêche de maintenir la place de la gare en l'état actuel avec juste quelques changements, ce serait un bon choix découlant d'un simple bon sens vu le poids de la dette lausannoise. Il permettrait d'éviter de transformer la gare en une place de spectacle, une zone forestière ou un centre commercial (la raison principale de ce changement est la volonté des CFF de faire de sa gare un centre commercial (qui génèrera un grand trafic de livraison et un blocage pour les habitants de la gare pour un but de rentabilité ajoutée de son bien). Ce qui est certain c'est que cela fera la gare de Lausanne, la première gare a inventé le concept de la Gare-Foret entourée de mini routes tout autour.

Pour ces différentes raisons, nous invitons la ville à ne pas délivrer le permis de construire afin que des changements soient apportées pour améliorer ce projet.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Mouvement pour la Défense de Lausanne

François Mercanton
Président