

La séance a été préparée et conduite par l'Association écoquartier (AE) <http://ecoquartier.ch/> représentée par :

M. Joël Rochat, président, et Mme Ada Bernier, coordinatrice.

Les questions et informations concernant nos thématiques peuvent en tout temps être adressées à la coordination AE à l'adresse bureau@ecoquartier.ch.

Présences : 23 personnes ont participé en totalité ou en partie à la séance.

La Ville était notamment représentée par :

M. Christopher Tchervenkov	Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics / MAP
M. Pierre Corajoud	Délégué piéton au service de la mobilité / MAP
Mme Joëlle Rast	Bureau de développement et projet Métamorphose / BDM
Mme Irina Alvarez	Bureau de développement et projet Métamorphose / BDM
M. Enrique Marti	Représentant Office de la circulation et du stationnement /OFC
Mme Marion Vanlauwe	Service des parcs et domaines / SPADOM
Major Stéphane Dumoulin	Remplaçant du commandant et chef des opérations / Police
M. Daniel Menzi	Responsable plans spécifiques transports lausannois / TL
M. Miguel Roel	Transports lausannois / TL

SOMMAIRE

- 1. Transports publics** / Ligne 20, Signalétique pôle gare, Ligne transversale, Pétition, Gestion des supporters
- 2. Mobilité douce** / Retour balade piéton, passages piéton, horaires de livraison et école, circulation
- 3. Trafic motorisé, stationnement, voies de circulation** / Parking du Loup et parking du Vélodrome, Contre-allée donnant sur la route des PdL, Places de dépose minute
- 4. Divers + date de la prochaine séance** / Le GT mobilitéS sur la plateforme Lausanne-participe / Date de la prochaine séance.

1. TRANSPORTS PUBLICS

1. Ligne 20

Les représentants des TL expliquent que les évolutions de l'offre doivent être validées par les organes dirigeants avant de pouvoir les communiquer. Ces informations seront vraisemblablement disponibles en été.

2. Signalétique pôle gare

Des discussions sont en cours de discussion avec le pôle gare.

3. Nouvelle ligne transversale

La mesure est inscrite au projet d'agglomération 2025 et la mise en service est prévue à l'horizon 2030.

4. Pétition pour une desserte en transports publics les jours de match sans interruption dans le nord de la Ville

Mme Blanc (Bled) présente la pétition qui a été lancée en vue de demander à la Municipalité d'agir pour améliorer la situation des habitant-es du nord de la Ville qui sont lésés par l'interruption des transports publics les jours de match.

PÉTITION
adressée à la Municipalité de Lausanne

Pour une desserte en transports publics sans interruption les jours de match de football dans le nord de la Ville.

Les quartiers du Nord de la ville (Plateau de la Blécherette, Pontaise, Ancien Stand et Bois-Gentil) sont largement impactés par la fréquence des matchs : d'une part, la nuisance due aux cortèges des supporters, et d'autre part l'interruption des transports publics.

Cette pétition porte sur le problème posé par l'interruption régulière et fréquente des transports publics dans ces quartiers.

10'000 habitants coupés de leur Ville pour 700 supporters visiteurs¹

À chaque match, une interruption ou une déviation du réseau des transports publics lausannois paralyse les plus de 10'000 habitant-es et travailleur-ses des quartiers du Plateau de la Blécherette et Pontaise, soit les secteurs suivants : Pontaise (2'720 hab.), Ancien Stand (941 hab.), Bois Mermet (77 hab.), Bois-Gentil (4'274 hab.) et Blécherette (187 hab.) selon les statistiques 2022. À ceux-ci s'ajoutent 1'100 logements habités d'ici mi-2024 pour la première étape de l'écoquartier des Plaines-du-Loup².

Jusqu'à une fois par semaine

Chaque match s'accompagne d'une coupure des lignes de bus n° 1, 3, 20 et 21 en moyenne 2h avant le début du match et 2h à la fin³. Exemple : Pour un match à 18h, coupure de 16h à 17h30 puis de 19h30 à 21h les samedis. La nuisance correspond à la fréquence suivante des matchs : 10 février - 17 février - 25 février - 17 mars - 4 avril - 13 avril, soit un weekend sur deux pour les 3 mois de février à avril 2024.

2km à pied, ça use ... avec 90m de dénivelé

Le dénivelé entre le centre-ville et le plateau de la Blécherette est de 90m (arrêt Valentin à l'altitude 516m et altitude maximum de 606m à l'arrêt Bois-Gentil 606m). La distance est de 2,1 km entre l'arrêt Valentin et l'arrêt Blécherette.

Cela représente 35 min de marche pour une personne valide et adulte (3,6km/h) à la montée et en 1 heure pour un jeune enfant ou une personne âgée (2km/h), contre 7 min en bus.

Ainsi, les habitant-es de ces quartiers doivent organiser leurs déplacements en tenant compte d'un planning sportif impactant leur quotidien. Il est important de rappeler que les objectifs politiques de l'écoquartier des Plaines-du-Loup invitent les habitants à renoncer à la mobilité individuelle en faveur des transports publics, faut-il encore que cela soit possible et non discriminant pour les personnes qui ne peuvent effectuer 90m de dénivelé en 1h un weekend sur deux.

Dès lors nous demandons que des mesures soient mise en place pour assurer la desserte en transports publics de ces quartiers lors des jours de match.

Avec nos remerciements,

Février 2024

¹ Nombre de places maximum réservées dans le secteur visiteurs de la Tuilière. Source 20min. <https://www.20min.ch/fr/story/une-affluence-record-est-attendue-ce-dimanche-a-la-tuiliere-629647496745>

² <https://www.lausanne.ch/officiel/statistique/quartiers/tableaux-donnees.html>

³ Les bus suivants sont impactés (soit interrompus, soit déviés) : le 1, le 3, le 20 et le 21.

Le 1, arrêts non desservis : Druey, Druey-College, Oiseaux, Casernes, Stade Olympique, Parc vélodromevélodrome, Bois-Gentil
Le 3, dévié et effectue son terminus à Riponne, Tronçon Motte - Lausanne-Gare non desservi.

Le 20, service interrompu

Le 21, Arrêts non desservis : Mirabeau, Lausanne-Gare, Villard, Cécil, Chauderon, Pont Chauderon St-Roch. Déviation entre Alpes et Beaulieu-Jomini dans les deux sens, via Riponne,

contact : Lya Blanc, habitante du quartier des Plaines-du-Loup, lyablanc86@gmail.com

5. Gestion des supporters

Selon MM. Menzi et Roel (TL), le sujet est en cours de discussion entre la Ville et les acteurs concernés. Actuellement, le passage des supporters nécessite la déviation de six lignes de bus et la retenue momentanée de huit lignes. La police souhaite éviter au maximum la présence de véhicules sur le tracé. La déviation se fait en deux phases selon le mouvement du cortège et tous les bus qui montent à Blécherette sont déviés sur

l'avenue du Grey (tracé ligne 21). Comme le tracé est identique au trajet de la ligne 20, celle-ci est toutefois entièrement supprimée. L'avenue du Grey est déjà très surchargée, puisque la route des Plaines-du-Loup y est également déviée au niveau du giratoire des Bossons. La suppression de la ligne 20 répond aussi à l'objectif de ne pas surcharger l'avenue du Grey, déjà très sollicitée. Néanmoins, dès que les supporters sont arrivés au stade, les trois bus de la ligne 20 sont réinsérés. L'objectif pendant le déplacement du cortège est aussi de garantir la desserte du terminus le plus longtemps possible. Concrètement, il y a toujours du personnel qui suit le cortège pour minimiser la durée des déviations et à ce titre, la collaboration avec la police est très bonne. Bien que la communication sur la déviation soit faite dans les bus et sur le site des TL, il est clair que cela n'est pas très visuel. **MM. Menzi et Roel** sont en contact avec le service de l'information voyageur et ils réfléchissent à des solutions pour améliorer la communication ; par exemple, ils envisagent de créer un visuel dans le document en ligne et à apposer aux arrêts.

Mme Egli (Bled) regrette en effet qu'il n'y ait pas de visuel situé à l'arrêt Bois-Gentil, afin que les personnes puissent savoir où se situe l'arrêt desservi le plus proche. Elle regrette également qu'il soit impossible de savoir quant le trafic sera rétabli, s'il s'agit de cinq minutes ou d'une heure. Elle se demande si l'information du petit écran pourrait contenir davantage d'informations que d'habitude.

M. Menzi (TL) répond par la négative : l'écran d'affichage ne peut informer que de l'existence de déviations et le système ne permet pas d'indiquer en temps réel la durée de l'attente avant rétablissement. Les panneaux doivent aussi rester lisibles par tous et donc l'information doit être la plus simple possible. Il rappelle aussi que pendant le cortège, 14 lignes sur 38 (soit 35% du réseau) est affecté par ce cortège, ce qui rend la mise à jour en temps réel non applicable en pratique.

M. Guidetti (Bled) demande aux représentants des TL si les TL ont des besoins particuliers vis-à-vis des habitant-es et ce qu'on pourrait faire pour eux. Il se demande aussi si, en tant que contribuable, ils sont tenu-es d'accepter cette situation et, concrètement, qui paye les coûts supplémentaires de tout cela.

M. Roel (TL) rappelle que, comme chaque manifestation, du personnel sur le terrain est prévu. Il est vrai qu'il n'y a pas pour celles-ci de compensations par les clubs de foot. Idéalement, leurs besoins seraient comblés si les supporters venaient en car. De leur côté, ils sont les cibles de toute la frustration et des retours négatifs, alors qu'ils sont pris en otage. Les TL souhaiteraient que les clubs fassent venir leurs supporters en car et que ceux qui veulent venir au stade par les transports publics puissent le faire normalement.

Le **Major Dumoulin (Police)** prend la parole pour faire l'historique du stade de la Tullière. Ce stade a été conçu pour accueillir une vingtaine de cars. Mais aujourd'hui, les CFF affrètent des trains spéciaux gratuits ou à des prix défiant toute concurrence pour les supporters. Ceci s'explique par le fait que les CFF ne souhaitent pas que des ultras dérangent leurs autres voyageurs dans les trains normaux. Ces trains peuvent transporter simultanément jusqu'à 800-1000 personnes, et au-delà, deux trains sont prévus (par exemple, venant de Zurich). Leur arrivée en gare conditionne un cortège vu que les TL ne souhaitent pas les transporter et que la coutume veut que les ultras défilent dans la ville de l'adversaire. Cette situation n'est pas expressément autorisée mais elle est tolérée, car il ne serait pas envisageable de stopper ou contenir le cortège dès leur sortie à la Gare. De ce fait, avec l'accord du politique, l'objectif pour la police est donc de faciliter leur itinéraire et de faire au mieux pour encadrer ce cortège. Elle fait en sorte de faire respecter l'itinéraire qui a été fixé depuis quelques années, et que l'itinéraire soit libre de tout danger ou risque de confrontation. Un autre itinéraire avait été envisagé, mais pour diverses raisons, cela n'était pas été réalisable car trop contraignant pour les TL. L'opportunité s'est pourtant présentée de procéder au transport des supporters depuis la gare via Car postal. Divers essais ont été tentés, mais ces derniers ont subi des déprédations et comme il ne s'agissait pas de matériel de réserve, le réseau Car postal a dû assumer les effets directs sur la cadence des bus et le temps des réparations. Par la suite, les clubs ont été mis face à leurs responsabilités pour trouver des solutions à leurs frais, mais à cause du montant des factures, sans compter qu'aucun prestataire ne souhaitait se charger de ce mandat, fait que le tout a été avorté.

Il y a parfois aussi des débordements (pyrotechnie, chants, pétards), mais ce n'est pas toujours le cas. Le match de Servette en décembre a posé de gros problèmes de sécurité publique et certains comportements ont conduit à des sanctions. Le problème est que, suite aux sanctions, les clubs perdent le contact avec les supporters. Mais aussi, en cas de conflit, les supporters, quel que soit le club, se solidarisent et entrent en *clash* avec la police (unité spécialement formée) et avec les clubs. Dans tous les cas, les supporters se déplaceront malgré les sanctions. Il y a donc une certaine frilosité à prononcer des sanctions puisque l'effet s'avère plus problématique que l'absence de sanction. Le transport en car aux frais des clubs serait évidemment la panacée. Malheureusement, le lobby des clubs en place est impressionnant. Il y aurait pourtant des mesures efficaces à prendre contre les supporters : exiger des billets nominatifs avec transport en car depuis leur lieu de départ. Toutefois, à l'heure actuelle, les supporters tiennent le couteau par le manche et, même en cas de dommages, la police évite l'interpellation. En effet, en cas d'interpellation, le cortège se stoppe et ne repart pas. Pour des raisons de proportionnalité et d'opportunité, il est plus important pour la police de privilégier les mesures d'enquête et de rétablir rapidement le trafic et la conduite du cortège jusqu'à la gare. Bien souvent, pour ce qui est des dommages matériels, il est difficile d'identifier les auteurs. Par contre, il est clair que si l'intégrité physique est en jeu ou que survient un événement grave, la police mènera des interpellations. Du reste, la police encourage à déposer plainte en cas de dégâts matériels sur des possessions.

Il précise aussi qu'il y a un drône qui vole au-dessus du cortège, mais que la reconnaissance faciale avec le drône n'est pas autorisée par la loi, en plus de poser un certain défi technologique. Parfois, les auteurs de trouble sont interdits de stade et cela semble bien fonctionner. La police tente aussi de garder le contact avec les clubs et la fédération. Il y a en effet lieu d'actionner les clubs ainsi que le politique pour faire changer les choses, notamment en Suisse allemande.

Il rappelle aussi qu'ils ne connaissent le calendrier que 2-3 mois à l'avance pour la Super League. La RTS attend de voir les résultats avant de savoir lesquels seront filmés. Il y aura aussi un nouveau championnat : les *playoffs* et les *playout*, où les six premiers et les six derniers jouent ensemble. On peut donc sûrement s'attendre à de moins grosses équipes et à moins de supporters. Ce dimanche par exemple, il n'y aura pas de cortège depuis la gare, mais uniquement des voitures privées jusqu'au Vélodrome et probablement un cortège spontané du Vélodrome à la Tullière. Ils sont en contact avec les clubs de foot pour améliorer l'information relative au calendrier.

Enfin, le **Major Dumoulin (Police)** souligne que la particularité de Lausanne est l'important éloignement entre la gare et le stade. Pour les CFF, il est exclu que les ultras cohabitent avec leurs voyageurs habituels sur les trains de ligne. Ils ne veulent pas causer de problème à leur clientèle habituelle. Par conséquent, c'est 500 jusqu'à 2000 supporters de foot qui débarquent en même temps à Lausanne et ceux-ci se sentent dans une certaine impunité de par leur nombre.

M. Laurent Guidetti (Bled) compatit. Sur le principe, il reconnaît le vrai souci et la nécessité d'apprendre à vivre avec. Il appuie aussi l'importance de renforcer la résilience et de faire le dos rond (*ndlr* laisser couler pour réagir d'autant plus vivement). Il souhaiterait que l'on continue le lobbying avec les autres cantons pour mettre la pression sur les clubs. C'est pourquoi il juge important de partager ces informations avec les habitant-es du quartier. Il craint qu'à force, des gens « pètent les plombs » et aillent à la confrontation. Il est donc d'autant plus important de bien communiquer, que la Ville ne nous abandonne pas, qu'elle montre les efforts qui sont déjà faits et présente une argumentation fine.

M. Rochat (AE) insiste également sur l'importance de communiquer et notamment par la diffusion large des informations données dans cette séance. Il remercie la présence et les interventions du Major Dumoulin (Police) ainsi que des MM. Roel et Menzi (TL) et clot le sujet de la gestion des supporters.

2. MOBILITÉ DOUCE

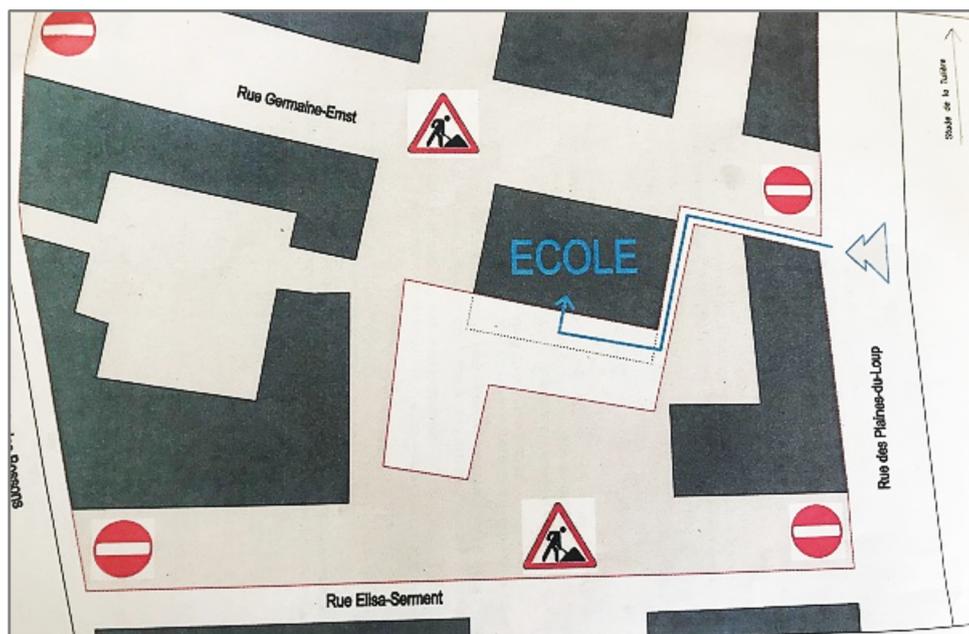
1. Retour de la balade exploratoire pour les piétons

Mme Blanc (Bled) prend la parole pour revenir sur la balade piéton organisée en février. Cette balade a permis de mettre en évidence plusieurs problèmes de sécurité et de transit des enfants dans le quartier avec M. Pierre Corajoud (MAP) et ses collègues. Il était aussi question de la situation du chantier et de la signalétique. Un document récapitulatif a été envoyé à BDM avec différents points, sur lesquels elle n'a pas encore eu de retour.

M. Corajoud (MAP) prend la parole pour confirmer qu'il était présent pour représenter le service MAP, et M. Pollen était là pour la police et la sécurité routière. Il rappelle en préambule que les questions relatives aux passages piétons sont du ressort du service MAP, mais que les questions relatives au chantier doivent être adressées à BDM.

2. Passages piétons

M. Corajoud (MAP) rappelle que le passage piéton au niveau de la rue Germaine-Ernst sur la route des Plaines-du-Loup devait originellement se faire en 2025 pour des raisons organisationnelles. Cependant, il annonce qu'ils ont pu réviser cette date et que désormais, l'objectif est de réaliser ce passage piéton en cours d'année. Ils sont en train de mettre en place toutes les normes nécessaires aux passages piétons sur une route cantonale (visibilité, éclairage). Ils ont donc pu contacter les partenaires et ont mis en route les procédures internes afin que le passage piéton soit réalisé cette année.



M. Guidetti (Bled) rappelle qu'avant la construction, il y avait eu des négociations pour la réduction du bruit et le passage de la route des Plaines-du-Loup à 30km/h. La Direction générale de l'environnement (DGE) avait promis une modération du trafic pour toute la journée et il observe désormais un revirement cantonal, et c'est contesté au niveau fédéral. L'ordonnance sur la protection sur le bruit devrait être appliquée depuis 2018, mais les émissions de bruit ne seront pas garanties de façon durable. Le Bled a investi en tenant compte de cela et il se demande où est la part des collectivités publiques pour protéger les riverains du bruit du trafic. Par ailleurs, il voudrait savoir s'il est possible de faire un passage piéton dans le prolongement du chemin des Maronniers.

M. Corajoud (MAP) précise que la configuration du chemin des Maronniers, avec un léger virage, rend la possibilité d'installer un passage piéton difficile par manque de visibilité. C'est pourquoi les passages piétons sont un peu décalés par rapport au chemin des Maronniers. D'autre part, comme on est à moins de 50 mètres d'un passage

piéton, on est tenu de traverser au passage piéton. M. Corajoud rappelle que ce n'est pas un cas unique à Lausanne, mais que cela constitue une raison suffisante pour ne pas installer un nouveau passage piéton.

3. Horaires de livraison et école

Mme Blanc (Bled) souhaite évoquer l'autre problématique abordée lors de la balade exploratoire, qui est celle des horaires de livraison et de la compatibilité avec les horaires de l'école.

M. Tchervenkov (MAP) souligne que les horaires de livraison sont harmonisés à l'échelle de la Ville et que ces horaires sont calés sur les nouveaux horaires de livraison qui sont d'environ 5h-10h30 et durant les soirées. La zone reste quoiqu'il en soit piétonne et donc le trafic doit être vraiment lent. Pour **Mme Blanc (Bled)**, cela est pire que tout, puisque les enfants manquent de se faire renverser car ils se sentent en sécurité et les voitures vont très vite. Elle se demande si cette ambiguïté peut être levée grâce à des contraventions. **M. Tchervenkov (MAP)** s'engage à demander à la police s'il est possible d'effectuer un contrôle plus strict et demande quelle est la plage concernée par la présence des enfants. **Mme Blanc (Bled)** répond en précisant qu'il s'agit des plages 7h30-8h30, puis qu'il y a du transit entre 11h30 et 14h. **M. Tchervenkov (MAP)** rappelle que la police applique une tolérance d'environ 30 minutes autour des horaires de livraison. En l'occurrence, il y a un trou de 1h pour l'arrivée des enfants à l'école (7h30-8h30) au milieu des horaires de livraison, cela entraîne un flou qui n'est pas propice à la pose de contraventions. Il n'y a pas non plus la volonté de créer plusieurs variantes d'horaires de livraison à Lausanne.

Mme Vanlauwe (SPADOM) prend la parole pour rappeler qu'actuellement, le chantier des espaces publics est en cours et que cela explique une grande partie des véhicules présents. Les rues de l'école et les aménagements ne sont pas finis, et la SILL est en phase d'emménagement. Tous ces éléments créent une situation de goulet d'étranglement, mais cela va évoluer favorablement. À mesure que le chantier avance, que l'entrée de la rue s'aménage, cela va s'améliorer.

Pour **M. Zeller (Bled)**, le problème vient aussi de la vitesse trop élevée des véhicules en zones piétonnes. Il souhaiterait une présence policière plus régulière afin que les véhicules comprennent que ce n'est pas un endroit pour rouler à 30km/h.

Mme Bernier (AE) se fait le relais d'une proposition de **M. Dupasquier (Oak)**, qui se demande s'il est possible de poser des poteaux, ou bien de prévoir des faux trottoirs. **Mme Vanlauwe (SPADOM)** souligne que des faux trottoirs ont été marqués au sol pour améliorer la sécurité du passage au niveau du chantier. **M. Dupasquier (Oak)** demande s'il est possible d'élargir ces faux trottoirs pour forcer les véhicules à ralentir. **Mme Vanlauwe (SPADOM)** rappelle que l'espacement est de 3.50m et qu'il n'y a pas de possibilité d'assurer une présence policière plus marquée qu'actuellement. En cas de circulation importante, il faut le faire savoir à la police qui viendra amender. D'expérience, il faut trois semaines de pose de contraventions pour que la stratégie devienne efficace et que les gens comprennent. La pose de bornes amovibles est contraignante car elle exige que le conducteur-trice descende du véhicule. En outre, en termes d'aménagement, le SPADOM préfère éviter une forêt de potelets, surtout en présence d'une contre-allée. Les bornes amovibles ont aussi un certain coût, lequel n'a pas été budgété. La stratégie est donc d'essayer la dissuasion en premier lieu ; les potelets viendront en dernier recours.

M. Corajoud (MAP) apporte des précisions sur la circulation dans une zone piétonne : le piéton y est prioritaire, donc les véhicules doivent y rouler au pas (8km/h). L'avantage dans ce quartier, c'est qu'il y a aussi des habitant-es dans la rue pour montrer que ce n'est pas un chemin de transit. Autrement, il faut compter sur les interventions de la police. **M. Vanlauwe (SPADOM)** note aussi que ce sont principalement des camionnettes et des ouvriers qui circulent. D'après les interventions effectuées, il n'y a pas de transit par les rues. 40% des véhicules sont là pour le chantier. Cette situation est amenée à évoluer rapidement dans le bon sens. Il y a par ailleurs un totem à l'entrée qui indique que c'est une zone piétonne.

M. Rochat (AE) demande si la zone piétonne correspond à une zone 10km/h. **M. Corajoud (MAP)** précise que dans les zones piétonnes, il n'y a pas de panneau de vitesse, la règle c'est vitesse au pas. **Mme Blanc (Bled)**

souligne toutefois que les éducateurs de l'APEMS sont désespérés et qu'ils lui ont relaté des altercations violentes avec les entreprises et les habitant-es. Quelle solution proposent-ils à ce problème ?

M. Marti (circulation) note que maintenant que la signalisation de zone piétonne est en place, l'information est claire, la priorité est aux piétons, autrement dit : interdiction de stationner et rouler au pas. La difficulté reste toutefois d'intervenir par rapport au respect de cette signalisation. Par exemple, les appareils de mesure de vitesses ne peuvent pas mesurer aussi bas (en dessous de 15km/h). La police opère des contrôles du stationnement et des voitures qui circulent. La période de chantier est également particulière. La police intervient de manière régulière mais ne peut être sur place en permanence. Des amendes ont déjà été posées, notamment pour le stationnement le soir et pour les véhicules qui ne respectent pas les horaires de livraison. La zone comprend plusieurs activités commerciales et cela suscite aussi des réactions vives de leur côté : ils trouvent inadmissible que l'on ne leur permette pas de travailler convenablement.

M. Rochat (AE) demande si des policiers pourraient passer de temps en temps dans les zones où il n'y a pas encore de signalisation. **M. Marti (circulation)** précise que l'office de prévention peut venir, mais que c'est difficile de faire respecter des règles en absence de signalisation. **Mme Vanlauwe (SPADOM)** souligne que désormais la signalisation est posée et que la police est apte à intervenir.

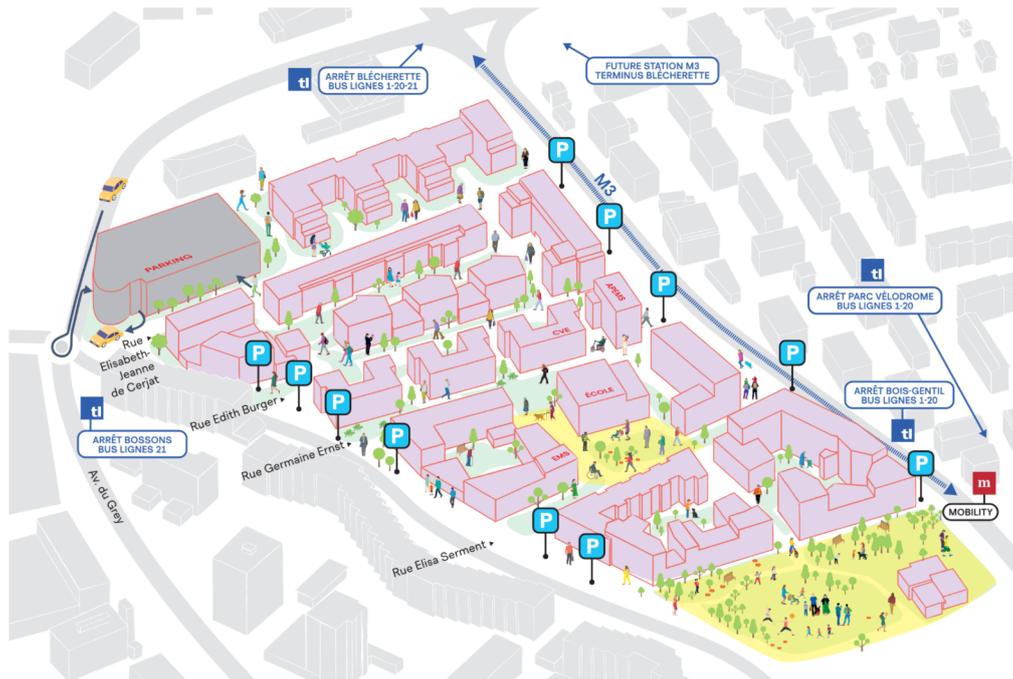
Mme Blanc (Bled) demande ce qu'il adviendra des containers provisoires et de la situation de chantier. **Mme Rast (BDM)** informe que les containers provisoires seront enlevés en fin mars-début avril et que certains ont déjà été retirés. Pour **Mme Vanlauwe (SPADOM)**, cela présentera une problématique de moins en termes de visibilité. Il y aura également des nouvelles indications pour la sortie de chantier.

Mme Blanc (Bled) demande ce qu'il va se passer avec la contre-allée sur la route des Plaines-du-Loup. **Mme Vanlauwe (SPADOM)** informe que les chaufferies mobiles seront bientôt démontées (1er avril) et que cela permettra de retrouver les places dépose-minutes. Avant la fin de chantier, des panneaux bleus indiquant une allée piétonne seront posés et les voitures stationnées pourront être amendées. Elle espère que moins de gens s'inséreront dès que la place dépose-minute sera indiquée et que des contraventions seront posées.

3. TRAFIC MOTORISÉ, STATIONNEMENT, VOIES DE CIRCULATION

Mme Rast (BDM) rappelle que le parking du Loup est désormais le parking centralisé pour le quartier. Les places de parking supprimées au Vélodrome sont renvoyées vers le parking du Loup exclusivement. **M. Rochat (AE)** indique que la location d'une place de parking se monte à 190CHF et que les places visiteurs sont payantes. **Mme Vanlauwe (SPADOM)** informe que durant la prochaine année, il y aura encore de nombreux chantiers, dont les chantiers des espaces publics et de la Maison de Quartier. Le parking du Vélodrome disparaîtra ensuite courant 2025.

Mme Egli (Bled) se demande ce qu'il en est de la place dépose-minute au croisement entre Elisa-Serment et Plaines-du-Loup. Pour le Bled, c'est contraignant de ne pas avoir de place dépose-minute qui permettrait de ne pas avoir à porter ses courses pendant longtemps. **Mme Rast (BDM)** et **Mme Vanlauwe (SPADOM)** confirment qu'il y aura des places dépose-minutes côté Plaines-du-Loup et également côté Bossons, dès début 2025. Trois autres places sont prévues au sud de la PUE, et il y a déjà une place devant la CIEPP.



4. DIVERS + DATE DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme Bernier (AE) présente la plateforme Lausanne-participe, sur laquelle se trouve désormais une page dédiée au GT Mobilités, où les derniers PVs et les informations essentielles (prochaine séance) se retrouvent. Cela se trouve dans l'onglet Groupes de travail, puis en cliquant sur GT Mobilités. <https://participer.lausanne.ch/assemblees/blecherette>. Elle invite également chacune et chacun à consulter la plateforme en vue des événements du printemps "Le plateau de la Blécherette en fête".

M. Rochat (AE) note encore que la fin de chantier approche et que les espaces publics avancent, ce qui laisse présager une amélioration de la situation sur les différentes questions de mobilité.

Prochain GT mobilités : le mardi 4 juin 2024, 12h à 13h30 par zoom

La séance est levée à 13h30

Compte-rendu : Ada Bernier / Association écoquartier / 26.05.2024