

La séance était préparée et conduite par l'Association écoquartier (<http://ecoquartier.ch/>) représentée par :
M. Joël Rochat, président, et M. Philippe Solms, coordinateur.

Les demandes de relais vers des participant-es du GT, ainsi que les questions et informations concernant nos thématiques peuvent en tout temps être adressées au coordinateur à l'adresse bureau@ecoquartier.ch ou par téléphone au 078 793 97 31.

Présences : 21 personnes ont participé en totalité ou en partie à la séance.

La Ville était notamment représentée par :

Mme Daphné Dethier Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics / MAP

Mme Joëlle Rast Bureau de développement et projet Métamorphose / BDM

Mme Irina Alvarez Bureau de développement et projet Métamorphose / BDM

SOMMAIRE

- 1. Transports publics** / Planification M3 et pôle d'échange Tuilière-Sud / Offre des TL.
- 2. Mobilité douce** / Pédibus / Micro-électromobilité, personnes âgées et personnes à mobilité réduite / Usage partagé des voies et cheminements à l'intérieur de l'écoquartier + exclusion du trafic motorisé / Accès cyclable à l'écoquartier en remontant la rte des PdL + pistes cyclables vers le centre-ville et autres lieux.
- 3. Autopartage** / Les deux offres et les deux points de stationnement / Les abonnements 'mobility' offerts par les maîtres d'ouvrage de l'écoquartier.
- 4. Trafic motorisé, stationnement, voies de circulation** / Les places de stationnement 'dépose-minute' côté chemin des Bossons et côté route des PdL / Les livraisons motorisées à l'intérieur de l'écoquartier / Les parkings voitures et deux-roues motorisés : parking du Vélodrome et parking du Loup / Le report de véhicules vers les zones bleues coté Bossons et côté Bois Gentil + question macaron / La contre-allée au pied des nouveaux immeubles donnant sur la route des PdL / La route des PdL : requalification et vitesse de circulation.
- 5. Divers + date de la prochaine séance** / La communication : un enjeu majeur / Quelles thématiques serait-il plus efficace ou pertinent de traiter dans des séances ou GT spécifiques ? / Date de la prochaine séance.
- 6. Annexes**

1. TRANSPORTS PUBLICS

1.1 Planification M3 et pôle d'échange Tuilière-Sud

INFO 1 (Mme Dethier, MAP) : l'horizon temporel officiel pour le métro M3 demeure 2031-32.

INFO 2 (Mme Dethier, MAP) : Une interface multimodale est planifiée au pôle 'Tuilière-Sud' regroupant en outre la station terminus du M3, des lignes bus urbaines et régionales, une offre P+R et du stationnement vélo. Potentiellement une nouvelle ligne de bus tangentielle (en cours de réflexion) desservirait ce pôle, le reliant à Malley et à Vennes.

1.2 Offre des TL

Questionnements multiples sur l'offre actuelle et son adaptation au gré de l'arrivée des habitant-es de l'écoquartier. Notamment : desserte au-delà des besoins des travailleurs pendulaires et au profit de tout le plateau de la Blécherette ; cadences ; efficacité de la liaison avec la gare dans l'attente du M3 ; au-delà

des lignes 20 et 1, la problématique demande à considérer aussi les lignes 21, 2 et 3 ; développement des voies en site propre pour réduire l'impact des encombrements du trafic routier.

→ **Voir annexes 6.2 et 6.3 : courriels d'habitant-es reçus avant la séance.**

→ **La participation des TL au GT mobilitéS serait nécessaire, ne serait-ce qu'une fois, pour nous informer et nous permettre de leur faire connaître nos questions, besoins non couverts et attentes. Le pilotage du GT essayera de faire venir un-e représentant-e des TL lors d'une prochaine séance.**

2. MOBILITÉ DOUCE

2.1 Pédibus

INFO (transmise avant la séance par Mme Champion, Le Bled) : des parents d'enfants scolarisés aux Bergières se réuniront mardi 4 juillet, de 18h à 20h au Café du Loup. Mme Rolle, responsable pédibus Lausanne, sera présente et indiquera comment créer une ligne.

→ **Les intéressé-es non disponibles le 04.07 peuvent se signaler au 077 474 21 20 (M. Etienne Doyen).**

2.2 Micro-électromobilité, personnes âgées et personnes à mobilité réduite

Parcourir quelques centaines de mètres pour profiter de ce qu'offre le voisinage peut constituer un vrai problème. Pour une telle situation, Mme Gafner (EMS de l'Orme) indique que des solutions misant sur de petits véhicules électriques existent (par ex. à Sion). Pourrait-on avoir quelque-chose d'équivalent ?

INFO (Mme Rast, BDM) : l'idée d'une offre en micro-électromobilité avait été discutée mais abandonnée par les investisseurs.

INFO (M. Martinella, Codha & atelier vélo la Rustine) : il existe un service de vélo cargo aménagé pour véhiculer des personnes à mobilité réduite du côté de Genève.

→ **Voir annexe 6.4 : message reçu avant la séance avec, notamment, ce lien vers [l'initiative caravelo](#).**

→ **Le GT reprendra la question micro-électromobilité. But : préciser les besoins, les acteurs à réunir pour rouvrir les possibles et les solutions envisageables.**

→ **Personnes à mobilité réduite avec voiture : voir plus bas le point 4.3**

2.3 Usage partagé des voies et cheminements à l'intérieur de l'écoquartier + exclusion du trafic motorisé

INFO (Mme Rast, BDM) : attention, il n'y aura aucune piste cyclable en site propre dans l'écoquartier. Les piétons, PMR, cyclistes, chaises roulantes, personnes en trottinette partagent les voies de déplacement. L'interdiction de circulation et de stationnement s'applique aux deux-roues motorisés (dont les scooters) ainsi qu'aux voitures. Comme les voitures, les motos et scooters des habitant-es et des visiteur-euses doivent être stationnées dans le parking centralisé.

M. Guidetti (Le Bled) : on observe des livreurs qui empruntent en scooter l'allée longeant le parc du Loup au front des immeubles. Une situation de ce type, sans doute explicable par une information encore peu partagée, plaide pour un accompagnement de la population du quartier et des visiteurs. Chacun-e doit être incité à intégrer les comportements permettant d'éviter autant que possible les conflits d'usage.

→ **Stationnement des véhicules motorisés, dont les deux-roues : voir points 4.1 et 4.3.**

→ **Accompagnement, communication : voir plus bas le point 5.1**

2.4 Accès cyclable à l'écoquartier en remontant la rte des PdL + pistes cyclables vers le centre-ville et autres lieux

Mme Bégué (Oak) : pour les cyclistes remontant depuis Lausanne, la traversée de la route des PdL pour accéder à l'écoquartier pose un problème de sécurité.

M. Martinella (Codha & atelier vélo la Rustine) : l'accessibilité constitue aussi un enjeu pour l'attractivité d'un atelier-commerce vélos & mobilité douce qui voudrait s'installer dans l'écoquartier. Le porteur d'un projet de ce type hésite encore à s'installer faute de garantie quant à une accessibilité de qualité.

M. Cater (La Meute) : les itinéraires partant de l'écoquartier vers le centre-ville ou ailleurs à Lausanne souffrent de manques ou d'interruptions de pistes cyclables. Les carences d'aménagements pour se rendre en vélo jusqu'au quartier de Sévelin, notamment, rendent le trajet particulièrement dangereux.

INFO (Mme Dethier, MAP) : Pour information, l'administration a récemment renforcé ses effectifs en mobilité active, avec la création d'une équipe. Un fonctionnaire est en charge de l'élaboration d'une stratégie de mobilité active. Une nouvelle hiérarchie cyclable a déjà été élaborée. La route des Plaines-du-loup et l'avenue du Grey font toutes deux parties du réseau principal cyclable. Cependant, seule la requalification de la route des Plaines-du-Loup est planifiée à ce stade.

→ **Mme Dethier (MAP) pourra faire remonter les points signalés.**

→ **Infos à solliciter : une amélioration priorisée de certains itinéraires vers le centre serait-elle possible ; une communication régulière sur l'optimisation et l'extension du réseau pourrait-elle être proposée ?**

→ **Voir annexe 6.5 : courriel d'habitant reçu avant la séance.**

3. AUTOPARTAGE

3.1 Les deux offres et les deux points de stationnement

INFO (M. Roachat, Codha) : Mobility proposera deux véhicules garés au parking nord-ouest de l'écoquartier, ainsi que deux véhicules garés au ch. du Marronnier (qui débouche sur la rte des PdL en vis-à-vis du parc du Loup).

Au parking nord-ouest de l'écoquartier, une offre de véhicules sera par ailleurs assurée par Codhality à destination des habitant-es de la coopérative Codha.

→ **Voir annexe 6.1 : Plan mobilité du flyer en cours de finalisation pour les nouveaux-velles habitant-es.**

3.2 Les abonnements 'mobility' offerts par les maîtres d'ouvrage de l'écoquartier

INFO (reçue en mai de Mme Alvarez BDM) : afin d'encourager l'autopartage, chaque habitant-e de l'écoquartier pourra, entre juillet 2023 et juin 2026, demander via sa gérance un abonnement gratuit « mobility pour tous » – l'abonnement permettant de réserver un véhicule aux tarifs habituels.

4. TRAFIC MOTORISÉ, STATIONNEMENT, VOIES DE CIRCULATION

4.1 Les places de stationnement 'dépose-minute' côté chemin des Bossons et côté route des PdL

INFO (Mme Rast, BDM) : des places de dépose-minute sont prévues aux extrémités de chaque rue transversale de l'écoquartier. Sur le plan mobilité : 2 places par panneau du côté rte des PdL et 1 (ou 2 ?) par panneau du côté ch. des Bossons.

→ **Voir annexe 6.1 : Plan mobilité du flyer en cours de finalisation pour les nouveaux-velles habitant-es.**

4.2 Les livraisons motorisées à l'intérieur de l'écoquartier

On observe que les livraisons se font souvent sans grand souci de la vocation piétonne de l'écoquartier.

→ **Mme Rast (BDM) : les livraisons ne sont possibles que durant la tranche horaire dédiée.**

→ **Question : faudrait-il aller au-devant des principaux acteurs 'livraison' pour mieux les informer ?**

4.3 Les parkings voitures + deux-roues motorisés : parking du Vélodrome et parking du Loup

INFOS (reçues en mai de Mme Alvarez BDM) :

> Le stationnement des véhicules motorisés est centralisé dans le parking du Loup au nord-ouest du quartier. Le parking comprend 710 places. L'entrée se fait par l'av. du Grey et la sortie par la rue Elisabeth-Jeanne-de-Cerjat. Les accès piétons se font depuis la rue Elisabeth-Jeanne-de-Cerjat. Le parking comporte des places visiteurs et un service d'autopartage.

> Les demandes de location d'une place dans le parking doivent être adressées aux bailleurs des logements ou des surfaces administratives/commerciales.

> Habitant-es PMR : Les personnes à mobilité réduite habitant le quartier et en possession d'une carte de stationnement pour personnes handicapées ont la possibilité, dans la limite des places disponibles,

de louer une place de stationnement PMR couverte proche de leur logement, dans le parking centralisé ou dans les rues du quartier. Les demandes de location sont à adresser aux bailleurs des logements.

> Visiteur-euses PMR : les visiteur-euses à mobilité réduite peuvent se parquer dans le parking du Loup ou, pour une durée maximum de deux heures, dans les axes piétons en dehors des aires de stationnement pour autant que le stationnement n'entrave pas l'utilisation des axes.

INFOS complémentaires (Mme Rast, BDM) :

> Comme les voitures, les deux-roues motorisés des habitant-es de l'écoquartier doivent être garés dans le parking. Aucunes autres places ne seront prévues.

> Des prises pour la charge des véhicules électriques seront disponibles dans le parking.

> L'ouverture du parking du Loup est prévue pour début juillet 2023.

> Le parking du Vélodrome devrait rester ouvert jusqu'au début des chantiers du PA2 en 2025.

> Occupant actuellement une partie du parking du Vélodrome, la gare routière sera déplacée sur un autre site. L'emplacement de ce nouveau site est identifié, mais ne peut pas encore être communiqué.

INFOS (Mme Muller, Retraites Populaires, cheffe de projet parking du Loup) :

> Étant donné que la location des places dans le parking du Loup passe par les bailleurs des immeubles de l'écoquartier, il peut y avoir des variations de prix entre l'un ou l'autre de ces bailleurs.

> À noter : le coût définitif de revient par place ne pouvant pas encore être calculé pour l'instant, les prix devaient être provisoires dans un premier temps. Les choses pourront être précisées à l'automne 2023 et être définitivement arrêtées en été 2024.

M. Cornuz (Cité Derrière) : à titre indicatif, la location mensuelle d'une place moto se montera à 40.- pour les habitant-es de notre immeuble.

M. Rochat (Codha) : pour la période allant de l'ouverture du parking du Loup (07.2023) à la fermeture du parking du Vélodrome (à l'horizon 2025), il y aura deux possibilités de location de places offertes aux habitant-es de l'écoquartier. Cela induira une situation de concurrence problématique puisque le prix de la place au parking du Vélodrome sera plus de deux fois inférieur au prix de la place au parking du Loup. D'où la question : les habitant-es de l'écoquartier qui loueront une place au Vélodrome jusqu'en 2025 trouveront-ils-elles encore une place au parking du Loup quand celui du Vélodrome sera supprimé ?

4.4 Le report de véhicules vers les zones bleues coté Bossons et côté Bois Gentil + question macaron

L'arrivée des habitant-es de l'écoquartier se traduit par un report de véhicules vers les zones bleues situées du côté Bois Gentil et du côté Bossons. Particulièrement en fin de journée, il s'en suit que les détenteurs de macaron ont de plus en plus de peine à se garer.

→ **Mme Rast (BDM) : les habitant-es de l'écoquartier n'auront pas droit au macaron. La politique de stationnement deviendra par ailleurs plus contraignante côté Bois Gentil et côté Bossons. Par conséquent, la situation devrait en principe se détendre pour les détenteurs de macaron.**

4.5 La contre-allée au pied des nouveaux immeubles donnant sur la route des PdL

Lya Blanc (Le Bled) : directement située à la sortie des immeubles, la contre-allée est utilisée par des véhicules motorisés pour du stationnement sauvage et constitue un espace particulièrement dangereux pour les enfants. La police semble ne pas intervenir, peut-être en fonction du statut de domaine privé communal de la contre-allée. Comment améliorer la situation ?

→ **Mme Rast (BDM) : la police à autorité pour intervenir. Seul est autorisé l'accès aux places de 'dépose-minute' clairement définies, aux places PMR pour les ayants droit, aux places de livraison pour les ayants droit durant l'horaire dédié. La règle limitant le trafic motorisé est la même que celle qui vaut pour les rues intérieures de l'écoquartier (à l'exception du tronçon ouest de la rue Elisabeth-Jeanne-de-Cerjat, qui doit permettre la circulation entrante et sortante du parking du Loup).**

4.6 La route des PdL : requalification et vitesse de circulation

INFO (Mme Dethier, MAP) : la requalification de la rte des PdL n'interviendra qu'après des travaux du M3, lequel suit le tracé de la route.

INFO (via la presse) : contrairement à ce qui était envisagé, la vitesse de circulation sur la rte des PdL ne sera pas limitée à 30 km/h mais sera maintenue à 50 km/h.

Mme Blanc (Le Bled) : le maintien des 50 km/h est à l'opposé de la durabilité voulue par l'écoquartier. Par rapport à cette décision, les habitant-es du Bled envisagent le lancement d'une pétition. Le GT mobilitéS serait-il le lieu au sein duquel préparer cette démarche sachant qu'elle viserait à intégrer aussi les autres personnes intéressées de l'écoquartier et des autres périmètres concernés par la rte des PdL ?
→ **Démarche 'pétition' : il est jugé plus pertinent de la mener hors du GT mobilitéS. Mme Lya Blanc (077 453 72 63, lyablanc86@gmail.com) fera office de personne de contact pour celles et ceux qui voudront participer à son élaboration et à la récolte de signatures.**

5. DIVERS + DATE DE LA PROCHAINE SÉANCE

5.1 La communication : un enjeu majeur

INFO (Mme Rast, BDM) : un guide d'information pour les habitant-es s'installant dans l'écoquartier sera tout bientôt achevé. Il comprend notamment un volet relatif à la mobilité (plan = annexe 6.1 ci-après). Des exemplaires seront adressés aux gérances qui les diffuseront.

INFO (M. Solms, Association écoquartier) : par l'intermédiaire de la Ville, les habitant-es du plateau de la Blécherette pourrait disposer d'un espace dédié à ce périmètre sur la plateforme participative 'Lausanne participe'. La plateforme offre des fonctionnalités variées et pourrait être très utile, ne serait-ce que pour rendre accessible en tout temps le matériel produit par le GT mobilitéS, ainsi que pour gérer d'éventuels sondages sur les questions que nous traitons. La création et l'alimentation d'un espace 'plateau de la Blécherette' doit toutefois passer par un groupe d'habitant-es prêt à le prendre en charge. Le premier défi pour aller en ce sens est donc de créer un premier noyau de personnes motivée.

→ **Du côté de la Ville : au-delà du flyer, aucune autre mesure de communication n'est actuellement prévue pour favoriser les comportements adéquats en matière de mobilité au sein de l'écoquartier.**

→ **[Lausanne participe](#) : toute personne intéressée à participer à la création et à l'alimentation d'un espace 'plateau de la Blécherette' sur la plateforme est invitée à se signaler à M. Solms (078 793 97 31, bureau@ecoquartier.ch). Nota bene : la prise en main de l'outil devra se faire en collaboration avec la personne responsable au sein de l'administration communale (Mme Sanchez Solorzano) et demandera un peu de temps de préparation.**

5.2 Quelles thématiques serait-il plus efficace ou pertinent de traiter dans des séances ou GT spécifiques ?

Comme vu au point 2.1, la démarche 'pédibus' se poursuivra indépendamment des séances du GT mobilitéS. Et comme vu au point 4.6, il en sera de même pour la démarche 'pétition'.

→ **En dehors des démarches pédibus et pétition : étant donné les nombreuses interdépendances liant les différentes thématiques, elles resteront traitées ensemble, en tous cas lors de la prochaine séance du GT mobilité.**

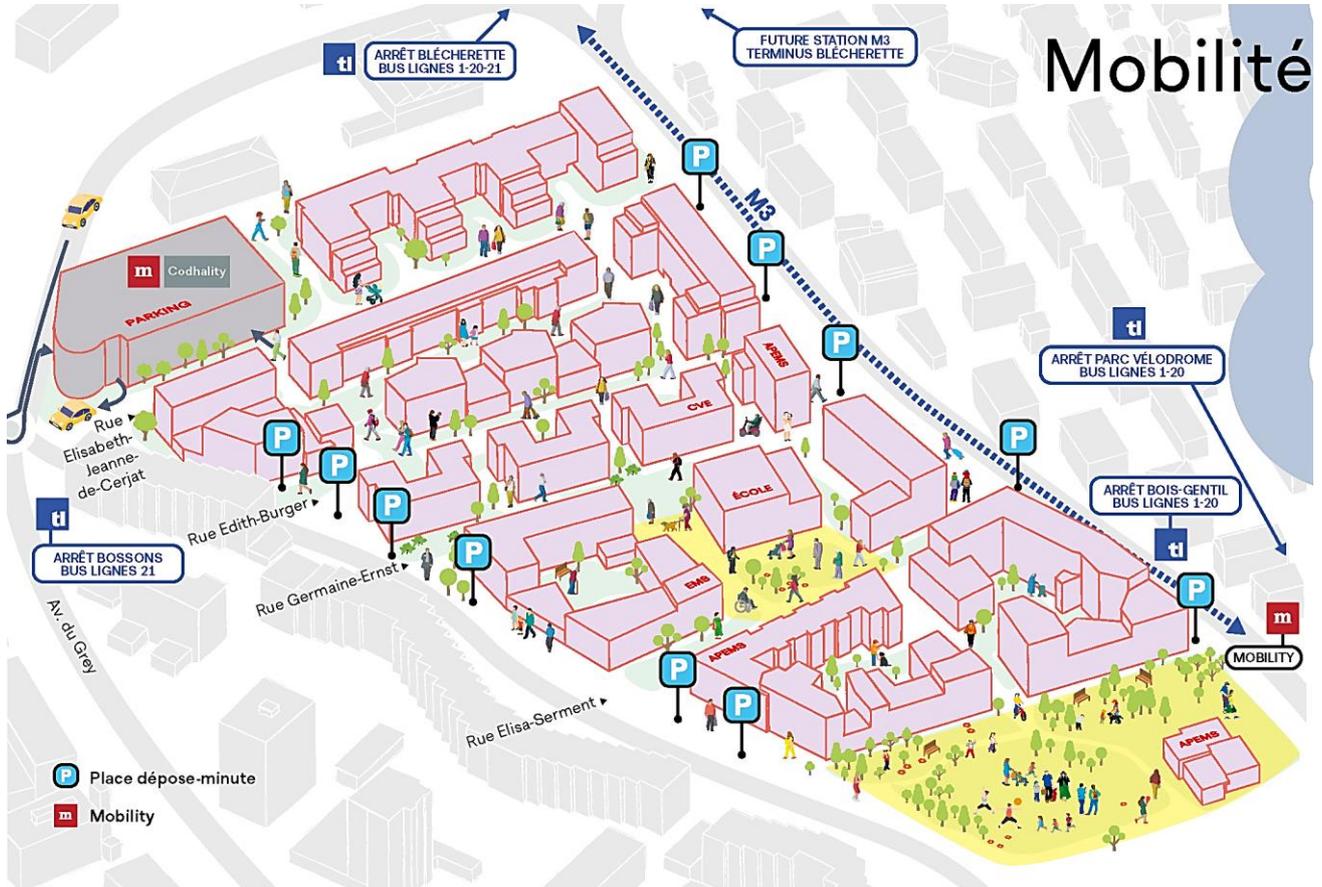
Prochain GT mobilitéS : le mardi 29 août 2023, 12h à 13h30 par zoom

La séance est levée à 13h30

Compte-rendu : Philippe Solms / Association écoquartier / v1 28.06.2023

6. ANNEXES

6.1 Plan mobilités du flyer en cours de finalisation pour les nouveaux-velles habitant-es



6.2 Transports publics / message de Mme Blanc et M. Gential à leur immeuble + à bureau@ecoquartier.ch

Bus 20. Cette nouvelle ligne permet de répondre à des besoins de mobilité importants pour les habitants du quartier notamment, mais au-delà bien entendu. Elle préfigure la ligne du métro m3 planifiée. Son affluence quotidienne nous semble prouver son utilité. La rapidité de connexion à la Gare offre au quartier des Plaines-du-Loup une connectivité très appréciable.

Néanmoins, la ligne souffre d'horaires finalement restreints, indiquant qu'elle est pensée principalement pour les déplacements pendulaires, s'arrêtant à 20.50 et commençant à 7.58 le samedi contrairement à 6.22 en semaine. De plus, aucun bus de la ligne 20 ne circule les dimanches et jours fériés.

Même si la ligne 1 est une alternative dans ces situations, son parcours est très nettement moins efficace pour rejoindre notamment la gare.

Il nous semblerait donc à la fois logique et pertinent que les horaires de la ligne 20 soit étendus les soirs, dimanches et jours fériés, et que ça cadence soit également augmentée pour répondre aux besoins des habitants actuels et futurs de l'écoquartier et des quartiers avoisinants.

Nous pourrions écrire un courrier aux TL et au service de la mobilité de la Ville de Lausanne en ce sens, dans l'idéal au nom de [notre immeuble].

6.3 Transports publics / message du 19.06 de M. Cater à bureau@ecoquartier.ch

Métro M3. Ce n'est pas notre faute, mais c'est notre problème. Nous devrions œuvrer (comment?) pour convaincre la Ville/TL de mettre en place une ligne de bus rapide Tuilière ↔ Gare en attendant le M3, avec une voie réservée au bus sur tout le trajet.

*J'ai entendu "à la table d'à côté" sur une terrasse: "Le nouveau quartier PdL à l'air chouette, mais avec ce m**** de M3 ça ne donne pas envie d'y habiter, quel échec."*

Autant dans la perception que dans la pratique, une réponse active et utile face à la situation des transports à Lausanne serait nécessaire pour garantir la réussite de notre quartier. Le démarrage de ce quartier, dans les premières années, va marquer sa trajectoire et colorer sa perception (nouveau centre dynamique ou cité dortoir ou banlieue mort-née) pour le futur.

Il est nécessaire que la Ville et les TL deviennent proactifs et agressifs en assurant un transport rapide et utile à notre quartier. Cette responsabilité découle donc aussi à nous d'y mettre une pression pour exiger des résultats! Mon opinion personnelle est qu'une augmentation de la fréquence des lignes 1 / 20 / 21 ne ressoudé que la moitié du problème; l'autre étant le temps du trajet. Aux heures de pointe, les bus en mettent facilement le double de temps de ce qu'on espéra avec le M3.

Une solution saurait un "Metrobus" express Tuilière <-> Gare, en attendant le M3. (comme c'est fait 'à moitié' lors des travaux du M2 mais sur un trajet direct et rapide – le Metrobus M2 mettait facilement 40 minutes pour aller de la Gare au CHUV...)

*Essentielle à celle-ci serait une **voie de bus réservé** sur tout le trajet pour assurer un parcours rapide. Certes, certaines souhaiteraient assurer la priorité absolue aux voitures individuelles partout dans la ville, et seraient opposées à celle-ci dans la mesure que ça gênerait la circulation des 4x4 en solo-occupation surtout vers l'entonnoir de l'Av. de Beaulieu vers Chauderon. Nous ne pourrions que répondre que ce serait une mesure *temporaire*, provisoire, en attendant la nouvelle infrastructure du m3.*

La gratuité d'une telle ligne de bus pourrait également être discutée, dans une volonté de promouvoir la mobilité douce et assurer la réussite d'un nouveau quartier (je vous laisse faire le calcul mental de la somme totale des rentes DDP sur le quartier encaissé par la Ville, et qu'elle serait le coût pour le TL en manque de gains des billets sur une ligne...) mais à mon avis un 'nice to have' et peut-être un autre combat pour un autre jour...

6.4 Micro-électromobilité / message du 19.06 de M. Cater à bureau@ecoquartier.ch

Micromobilité. Dans notre quartier: soyons ouvertes, proactives, à faciliter l'accueil des nouveaux modes de transport électriques légers dans notre quartier!

Je soulève que nous devrions être attentive à l'arrivée et besoin, voir proactive à la promotion de ce qu'on appelle la micromobilité – engins (électriques) de toutes sortes inférieures à 500kg. En exemple, le Smargo de Carvelo qui mette à disposition des Goupil G4. <https://www.carvelo2go.ch/fr/smarqo/>

Notre quartier vaut une position éveillée et ouverte aux nouvelles formes de transportation. Niet absolu aux moteurs thermiques et grands véhicules individuels (!) oui – mais en échange une bienvenue aux bras ouverts à toutes autres sortes de solutions. L'accueil avec stationnement et recharge facile (voir gratuit!) des scooters électriques, et autres engins légers, silencieux, et écologiques. On peut être prêt à accepter un peu de "joyeux bordel" et mobilité mixte dans nos environs pour encourager de nouvelles formes de transport. Personnellement, ma position serait de privilégier l'arrivée d'une flottille de véhicules divers et variés électriques légers, même stationnés n'importe et n'importe comment, pour toutes sortes de raisons et utilités; ... mais beaucoup moins tolérante aux moteurs thermiques dans notre quartier (surtout les scooters "tunées", etc.)

6.5 Pistes cyclables au-delà de l'écoquartier / message du 19.06 de M. Cater à bureau@ecoquartier.ch

Pistes cyclables. Pistes cyclables vers le centre: la Ville doit mettre encore un effort sur les axes entre PdL et le reste de Lausanne. La liaison vers le centre-ouest est particulièrement mal desservie pour la sécurité des vélos.

[Dans notre immeuble], un grand nombre de personnes se rendent vers le quartier de Sévelin et la rue de Genève. Le trajet le plus direct vers cette zone – Grey/Bergières/Montétan/Recordon – est extrêmement mal desservie en piste vélo (quelques dizaines de mètres, pas plus) et sur un trajet très dense de

circulation et en pente particulièrement raide. En une année j'ai déjà eu des frayeurs importantes qui me font douter que je doive aussi m'équiper d'un 4x4 si je veux vivre assez longtemps pour faire le trajet dans le M3.

De manière générale, la Ville doit mieux assurer la sécurité des vélos sur les axes liant PdL et le centre ouest de la ville. C'est certainement le cas pour d'autres axes importants, je raconte celle que je connais.

6.6 Vitesse sur la rte des PdL / message de Mme Blanc et M. Gential à leur immeuble + à bureau@ecoquartier.ch

Route des Plaines du Loup à 30km/h. Cette semaine, la municipalité de Lausanne a passé un accord avec le PLR et les commerçants qui définit 20 axes routiers lausannois dont le régime de circulation restera finalement le même, c'est-à-dire à 50km/h maximum, alors qu'il devait être réduit à 30km/h la journée, en plus de la nuit comme c'est déjà le cas aujourd'hui. Ceci pour éviter des oppositions à chaque procédure, et pour répondre aux inquiétudes infondées d'accessibilité au centre-ville et à la vitalité commerciale de Lausanne...

La route des Plaines du Loup fait partie de ces 20 axes qui sera maintenu à 50km/h.

Au-delà même d'être contraire aux promesses de la Municipalité lors de la dernière campagne, cette décision acte une forme de favoritisme envers les automobilistes plutôt que les habitants le long de ces axes, contre leur confort, leur tranquillité, leur bien-être — les méfaits sur la santé des pollutions sonores et de l'air sont bien connues. C'est aussi un message particulièrement incohérent pour les Plaines du Loup, écoquartier sans voiture qui est censé représenter une façon plus écologique et apaisée de vivre en ville.

Nous proposons de rédiger une pétition à l'adresse du Conseil Communal, en espérant que chaque quartier fasse de même pour les axes qui les concernent. En ce sens, il nous semblerait important que la section [de notre immeuble] porte ce message, et agisse comme un relais auprès des autres acteurs du quartier, les coopératives notamment.