

Préavis N° 1299 / 2021
au Conseil Communal concernant :

l'adoption du projet routier de réaménagement complet de la RC 780 entre Pully (arrêt Moulins) et Lutry (arrêt Lutry Corniche), en lien avec la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) – Projet partiel PP7



TABLE DES MATIÈRES

Liste des abréviations utilisées	4
1. Introduction.....	5
2. Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM).....	6
3. Projet d'axes forts de transports publics urbains (AFTPU).....	8
4. Projet de BHNS Lutry – Crissier / Bussigny	10
4.1 La ligne de BHNS.....	10
4.2 Le réseau tl à la mise en service du BHNS	11
4.3 Les véhicules du BHNS	12
4.4 Le projet partiel n° 7 (PP7).....	12
4.4.1 Généralités	12
4.4.2 Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	14
4.4.3 Concept paysager	14
4.4.4 Environnement	15
4.4.5 Trafic individuel motorisé	16
4.4.6 Mesures d'accompagnement	17
4.4.7 Aménagements pour les piétons	17
4.4.8 Aménagements vélos	18
4.4.9 Eclairage public	19
4.4.10 Gestion des eaux de surface	20
5. Aspects fonciers.....	20
6. Aspects financiers (à titre indicatif).....	21
7. Aspects de communication.....	22
8. Procédure	22
8.1 Examen préalable (art. 3 et 10 LRou)	22
8.2 Commission consultative de Lavaux (art. 5a LLavaux)	23
8.3 Enquête publique (art. 13 LRou + lois et ordonnances connexes)	23
8.4 Conciliation (art. 40 LATC)	23
8.5 Adoption par le Conseil communal, approbation par le Département compétent (DIRH), mise en vigueur (art. 42 et 43 LATC).....	23
9. Oppositions et propositions de réponses	24
9.1 Oppositions n ^{os} 1 à 11 de l'administrateur et de copropriétaires de la PPE « Résidence Talleyrand ».....	25
9.2 Opposition n° 12 de Mme Christine Vanderhoven, copropriétaire de la PPE « Résidence Talleyrand ».....	27
9.3 Opposition n° 13 de l'administrateur et d'un copropriétaire de la PPE « Résidence Paraggi C et D »	28
9.4 Opposition collective n° 14, groupant 22 signatures	30
9.5 Opposition n° 15 de M. Olivier Matter, route de la Conversion 180, 1095 Lutry	32
9.6 Opposition n° 16 de M. Jean Micol, route de Lausanne 203, 1096 Villette	35

9.7	Opposition n° 17 de M. Pierre-David Blanc, route de la Conversion 89, 1095 Lutry	36
9.8	Opposition n° 18 de l'hoirie Marcel (Mmes Claire Huguenin, Suzanne Debluë et Françoise Marcel Bovay)	37
9.9	Opposition n° 19 de l'administrateur et de copropriétaires de la PPE « Résidence du Nouveau Port »	38
9.10	Opposition n° 20 de Mme Rekha Musale, route de Lavaux 140, 1095 Lutry	39
9.11	Opposition n° 22 de Me Jean Cavalli, avocat, agissant au nom de Mme Francine Biderbost	40
9.12	Opposition n° 23 de Me Benoît Bovay, avocat, agissant au nom de M. Daniel Buche (représenté par son curateur, M. Philippe Bless)	41
9.13	Opposition n° 24 de Me Olivier Klunge, avocat, agissant au nom de la société Autocorner J.-C. & C. Oberson SA	43
9.14	Opposition n° 25 de Me Laurent Fischer, avocat, agissant au nom de l'Association Sauver Lavaux.....	47
9.15	Opposition n° 26 de l'Association Transports et Environnement (ATE), section Vaud	47
9.16	Opposition n° 27 de l'Association PRO VELO Région Lausanne	49
9.17	Remarque de M. Yves Mantel, route de Lavaux 19, 1095 Lutry	50
10.	Conclusions	51

Annexes

Principales abréviations utilisées :

AFTPU	axes forts de transports publics urbains
BHNS	bus à haut niveau de service
COPROJ Est	comité de projet chargé de piloter le PP7
DGMR	Direction générale cantonale de la mobilité et des routes
DIRH	Département cantonal des infrastructures et des ressources humaines
DP	domaine public
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale
LAC	ligne aérienne de contact
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions LATC du 4 décembre 1985 (révision de la partie « aménagement » entrée en vigueur le 1 ^{er} septembre 2018)
LEDP	Loi cantonale sur l'exercice des droits politiques du 16 mai 1989
LHand	Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés
LLavaux	Loi vaudoise sur le plan de protection de Lavaux du 12 février 1979 (modifiée le 1 ^{er} septembre 2014)
LRou	Loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991
PAB	projets d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales
PALM	projet d'agglomération Lausanne-Morges
PMR	personne à mobilité réduite
PP7	tronçon de la ligne BHNS Lutry-Bussigny, projet partiel n° 7 (Lutry, Paudex, Pully)
P+R	Park & Ride (infrastructures de stationnement permettant le rabattement des automobiles et des deux-roues motorisés)
RC 780	route cantonale de Lausanne à Saint-Maurice (Pully : av. de Lavaux, Paudex : rte du Simplon, Lutry : rte de Lavaux)
TIM	transports individuels motorisés
TP	transports publics

Au Conseil communal de Lutry,

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

1. Introduction

Depuis de nombreuses années, l'agglomération Lausanne - Morges connaît un développement sans précédent, qui est appelé à perdurer : **75'000 nouveaux habitants** et **45'000 emplois** supplémentaires sont ainsi attendus à l'horizon 2030. Afin d'accompagner cette croissance, l'agglomération s'est dotée d'un instrument de planification et de coordination : le Projet d'agglomération Lausanne - Morges (PALM).

Dès 2007, les acteurs du PALM (2 départements de l'Etat de Vaud, 26 Communes, 5 secteurs intercommunaux et 2 associations régionales) ont élaboré plus de 400 mesures dans le but de développer une agglomération plus dense, fluide et durable, offrant un haut niveau de qualité de vie à ses habitants et usagers. Il s'agit essentiellement de projets de nouveaux quartiers d'habitation et d'activités, de nouveaux axes de mobilité, de renaturations de cours d'eaux et d'aménagements d'espaces verts.

Un grand nombre de ces mesures, notamment infrastructurelles, doivent permettre d'assurer la mobilité à destination et au sein de l'agglomération. Un transfert modal significatif de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce est ainsi planifié, coordonné avec la construction d'une « ville des courtes distances » valorisant les infrastructures existantes.

Des axes de circulation prioritaires pour les transports publics (axes forts) ont été définis. Leur pertinence a été jugée positivement par la Confédération et le Canton de Vaud qui sont prêts à en cofinancer une partie. Ainsi, en première étape, une ligne de tramway et plusieurs tronçons de **bus à haut niveau de service (BHNS)** ont été planifiés.

Le projet de BHNS sur la RC 780, plus particulièrement le projet partiel n° 7 entre Pully et Lutry (PP7), s'inscrit dans cette stratégie générale et vise les objectifs suivants :

- augmenter l'attractivité des transports publics en offrant une desserte de qualité (cadence, vitesse et confort) ;
- améliorer les conditions de circulation des piétons et des cyclistes par l'aménagement de cheminements sûrs et agréables ;
- répondre aux normes de gestion des eaux de chaussée (micropolluant) et d'assainissement du bruit routier ;
- mettre en conformité et adapter les réseaux souterrains sur cet axe ;
- adapter et mettre aux normes l'éclairage public.

Le Canton de Vaud a pris en charge l'entier des études d'opportunité et les études pour la part dévolue aux BHNS.

Le 21 mars 2011, le Conseil communal a accepté une demande de crédit d'études de CHF 450'000.-- pour les projets d'ouvrages liés aux réaménagements nécessaires à la mise en œuvre d'un axe fort de transport public urbain (bus à haut niveau de service), par le biais du préavis municipal n° 1170 / 2011. A ce montant s'ajoute un crédit d'étude de CHF 500'000.-- déjà voté par le Conseil communal dans sa séance du 15 mars 2010, lors des discussions relatives au projet de réaménagement du carrefour du Grand-Pont (préavis municipal n° 1152 / 2009).

Le présent préavis a pour objet l'adoption du projet routier et l'approbation des réponses aux oppositions formulées lors de l'enquête publique dudit projet.

La demande de crédit de construction et les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage feront l'objet de préavis ultérieurs distincts.

Il convient de relever que les trois Communes de Pully, Paudex et Lutry sont étroitement solidaires pour mener cette phase du projet à son terme, soit jusqu'à l'obtention du permis de construire. Ce dernier ne pourra en effet être délivré que pour l'ensemble du projet routier PP7.

En cas d'approbation du présent préavis par le Conseil communal, la Municipalité propose de le soumettre à un référendum spontané, de manière à assurer vis-à-vis de la population lutrienne la plus parfaite transparence sur les tenants et aboutissants du projet.

2. Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM)

Projet phare de la politique fédérale des agglomérations dans le canton de Vaud, le PALM a été signé par les partenaires institutionnels en février 2007, puis a été révisé et consolidé en 2012 et 2016.

Le développement de l'agglomération se concentre dans un périmètre compact, espace déjà largement urbanisé où les partenaires entendent freiner, voire arrêter l'expansion de l'urbanisation sur les Communes voisines, dans les limites prescrites par le Plan directeur cantonal. Ce périmètre compact compte plus de 277'000 habitants (39% de la population cantonale) et 177'500 emplois (52% des emplois cantonaux).



Périmètre compact (en gris) du PALM 2016

A l'échelle cantonale, la place de l'agglomération Lausanne – Morges dans le réseau des villes, des agglomérations et des métropoles nationales et internationales doit être renforcée. Son poids dans le réseau de centres du Canton doit être maintenu, voire augmenté, en offrant les conditions-cadres pour l'accueil, dans le périmètre compact, de 75'000 nouveaux habitants et 45'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030.

Les objectifs prioritaires du projet de territoire du PALM sont :

- développer l'agglomération vers l'intérieur ;
- faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement ;
- intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité ;
- mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales ;
- développer une mobilité favorisant les modes de transports durables, en lien avec l'urbanisation ;
- aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération ;
- renforcer la performance environnementale de l'agglomération ;
- mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération.

Il importe de relever le rôle prépondérant dévolu au développement des transports publics dans l'atteinte des objectifs ci-dessus. La densification de l'agglomération entraîne en effet des besoins de mobilité accrus. Par opposition à un développement par étalement urbain, le développement au sein d'un périmètre compact et en particulier sur les centralités et sites stratégiques de l'agglomération permet la mise en œuvre d'offres de transport de mobilité douce (proximité) et de transports publics performants desservant des secteurs à fort potentiel de clientèle. Alliées aux mesures routières visant notamment à un usage accru de l'autoroute pour les besoins de l'agglomération, les nouvelles infrastructures de mobilité douce et de transports publics permettront d'absorber l'augmentation des besoins de mobilité, sans pour autant que la qualité de vie soit dégradée du fait d'une congestion automobile de l'agglomération. Le développement des transports publics permet en outre une amélioration de la qualité de l'air de l'agglomération Lausanne – Morges, en accord avec la mesure MO-7 (transports publics) du plan des mesures OPair 2018.

Sur la lancée des améliorations réalisées ces dernières décennies (m1, m2, LEB, RER), la desserte de l'agglomération sera optimisée aux différentes échelles du territoire :

- aux échelles nationale, cantonale et régionale, la desserte principale est ferroviaire. Assurée par le trafic "Grandes Lignes CFF" et par le RER Vaudois consolidé par la nouvelle halte construite à Prilly-Malley, elle est complétée par les lignes BAM et LEB, aux prestations augmentées. La convergence des lignes RER vers les gares de Lausanne, Prilly-Malley et Renens permet d'assurer des cadences élevées sur ce tronçon commun ;

- à l'échelle de l'agglomération, l'offre ferroviaire est complétée par le réseau des axes forts de transports publics urbains, qui relie les centralités et diffuse les flux de voyageurs vers et depuis les interfaces principales. Ce réseau est composé des lignes de métro m1, m2 et m3, du tramway et des BHNS, dont fait partie le projet partiel PP7 objet du présent rapport ;
- à l'échelle locale, le réseau optimisé des transports publics urbains routiers dessert finement les quartiers.

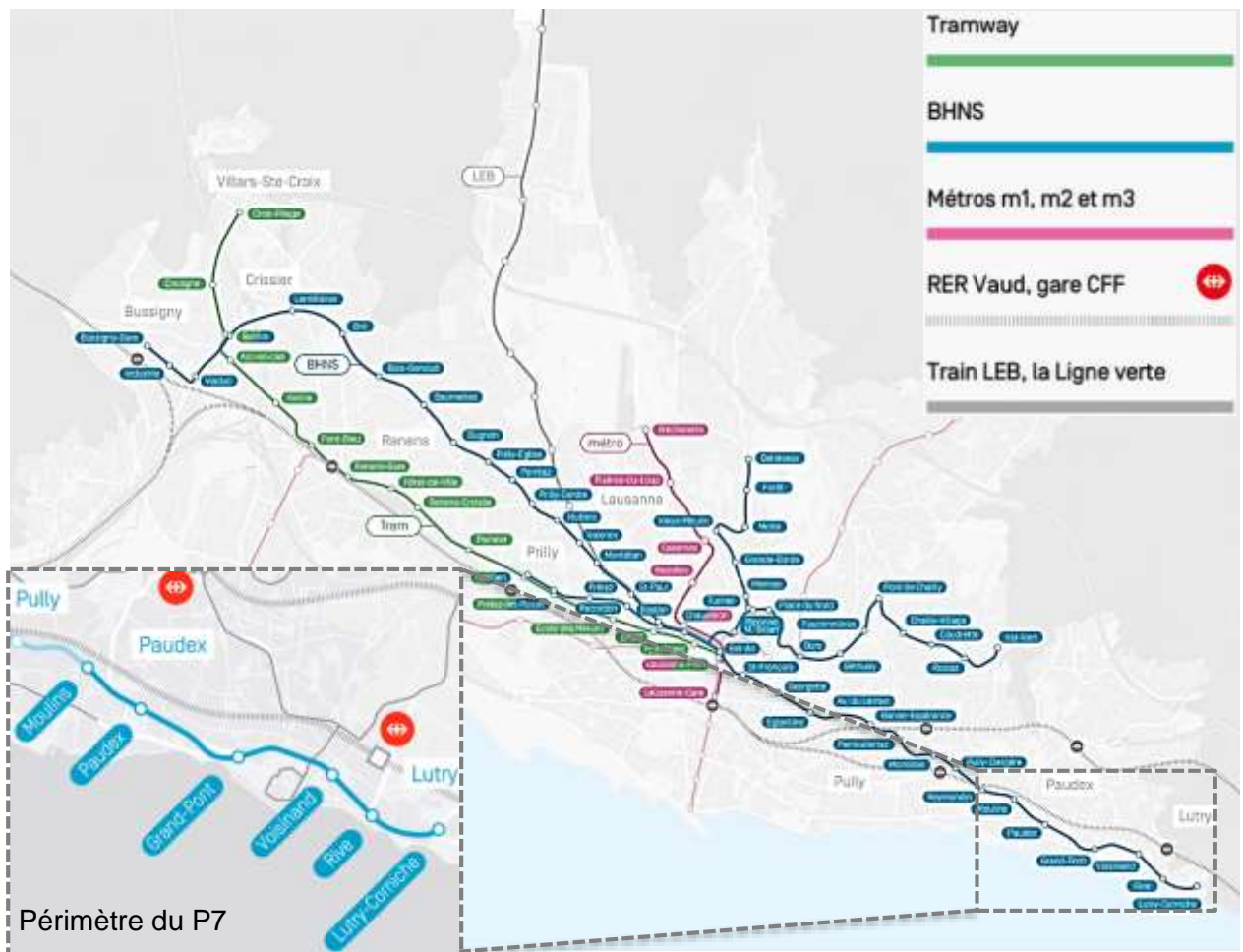
3. Projet d'axes forts de transports publics urbains (AFTPU)

A l'échelle de l'agglomération, la création d'un réseau d'AFTPU représente le moyen choisi par le PALM pour concrétiser l'objectif d'une desserte de transports publics attractive et performante, alliant capacités de transport, cadences élevées, vitesse commerciale optimisée, régularité et fiabilité des horaires.

Le besoin de renforcer les lignes principales des transports publics urbains a très vite été identifié. De nombreuses lignes de trolleybus, actuellement très chargées, arriveront à saturation avec le développement urbain attendu et subissent quotidiennement les aléas de la circulation routière. Le réseau des AFTPU permettra d'améliorer globalement et de manière significative le niveau de performance et d'attractivité du système des transports publics, afin de le rendre plus concurrentiel par rapport aux autres modes motorisés et plus confortable pour ses usagers, en favorisant une circulation en site propre et importante capacité d'accueil.

À terme (horizon 2030), ce réseau sera composé des lignes de métro m1, m2 et m3, d'une ligne de tramway qui reliera Lausanne-Flon et les hauts de Crisser et de trois lignes de BHNS :

- ligne Lutry – Crissier – Bussigny ;
- ligne Prilly, Galicien – Pully, Val-Vert ;
- ligne Bellevaux – Flon (Lausanne).



Réseau des AFTPU du PALM 2020

Ces AFTPU ont pour objectifs :

- de jouer un rôle structurant au niveau supérieur de la hiérarchie du réseau de transports publics urbains, en particulier dans les secteurs de développement ;
- d'offrir une capacité capable de répondre à une forte demande tout en assurant le confort des clients ;
- d'augmenter le niveau de performance et l'attrait : vitesse commerciale, régularité et fiabilité ;
- de promouvoir l'image des transports publics dans l'agglomération ;
- de permettre des économies d'exploitation du réseau ;
- d'offrir un potentiel de requalification et de dynamisation urbaines.

Pour mémoire, l'objectif de l'agglomération Lausanne-Morges est d'accroître la fréquentation des transports publics de 45%. Ceci signifie que le concept de déplacement doit aboutir à une offre en transports publics compétitive avec les transports individuels. Le réseau des AFTPU est la concrétisation de cette ambition.

4. Projet de BHNS Lutry – Crissier / Bussigny

4.1 La ligne de BHNS

Cette ligne traversera le cœur de l'agglomération et reliera huit Communes : Lutry, Paudex, Pully, Lausanne, Prilly, Renens, Crissier et Bussigny. Elle desservira des sites stratégiques, les centralités principales de Lausanne et Pully, ainsi que les centralités secondaires de Lutry, Prilly, Crissier et Bussigny. La mise en service de la ligne BHNS sera faite dans une première étape entre Lutry et Crissier en remplacement de l'actuelle ligne de bus 9 (Lutry-Corniche – Prilly-Église). Le prolongement en direction de Bussigny est planifié dans un second temps.

La mise œuvre de cette ligne de BHNS est divisée en six projets partiels (PP), dont l'état d'avancement est le suivant :

- PP7 : tronçon Est entre Lutry (Corniche) et Pully (Damataire)

Ce tronçon fait l'objet du présent préavis.

- PP8 : secteur « traversée de Pully »

Un double site propre pour le BHNS est prévu sur la route de Lavaux en traversée de Pully. La Commune planifie le réaménagement complet de la place de la Clergère, centre de Pully et point de correspondance avec le BHNS (lien avec la gare CFF de Pully). Le projet est en cours d'élaboration pour être mis à l'enquête en 2021.

- PP8 : secteur « Est de Lausanne »

Entre la limite communale de Pully et la place St François (avenues Léman-Rumine-Théâtre), des voies bus sont prévues ainsi qu'une priorité des BHNS aux carrefours. Les études sont en cours pour une mise à l'enquête en 2022.

- PP6 : tronçon « central » (St François – Bel-Air – Chauderon)

Le centre de Lausanne sera entièrement réaménagé et l'espace public sera valorisé. La traversée Grand-Pont – Bel-Air – Terreaux – Chauderon sera réservée aux transports publics, dont le BHNS, aux modes doux et aux livraisons. La traversée du carrefour de Chauderon, très saturé, sera effectuée par la trémie réaménagée. Ces aménagements permettent d'augmenter la vitesse commerciale et la régularité du BHNS.

A ce jour, ce projet est lié à la procédure du tramway dont le traitement a été effectué par le Tribunal Fédéral. Le projet a donc été approuvé par l'Office fédéral des transports et les crédits ont été votés par la Commune de Lausanne en 2016. Les travaux pourraient commencer dès 2022.

- PP9 : tronçon « Ouest de Lausanne » (avenue d'Echallens)

Deux temporalités sont prévues. La première est liée à la mise en service du tunnel du LEB qui libérera de l'espace pour la circulation des BHNS en 2021. Dans un second temps, un projet de réaménagement sera proposé en maintenant l'objectif de performance des BHNS.

➤ PP5 : tronçon Prilly-Renens-Crissier (route de Cossonay)

Le BHNS circulera en site propre dans les deux sens sur plus de la moitié du tracé et sera prioritaire aux intersections. Parallèlement, la mobilité douce sera améliorée grâce à l'augmentation du nombre de pistes cyclables et à l'élargissement des trottoirs. Les Communes ont approuvé le projet et son financement début 2020. Les travaux sont prévus pour début 2021.

➤ PP10 : tronçon prolongement vers Bussigny

Dès la mise en service des nouvelles jonctions autoroutières autour du goulet d'étranglement de Crissier, le BHNS pourra être prolongé de Crissier-Bré vers la gare de Bussigny en offrant une correspondance avec le futur tramway. Les études sont en cours et ont permis de montrer que les aménagements de la place centrale de Crissier (Bré) sont compatibles avec le prolongement.

4.2 Le réseau tl à la mise en service du BHNS

La seule ligne de transports publics circulant sur la RC 780, la ligne 9, sera supprimée et remplacée par une ligne de BHNS qui permettra d'accéder rapidement au cœur de l'agglomération et à l'Ouest, avec des correspondances vers les autres axes forts et les lignes urbaines et régionales.

Cette ligne de BHNS permettra une simplification considérable des déplacements pour les voyageurs et une nouvelle façon d'utiliser les transports en commun. Cela sera rendu possible par :

- La maîtrise des horaires : la régularité de la ligne simplifiera la planification des déplacements. De même, en heure creuse l'augmentation des fréquences de passage limitera le risque de temps d'attente longs aux arrêts.
- Une baisse du temps passé dans les transports : les gains de temps de parcours sur l'ensemble de la ligne de BHNS sont évalués à 7 minutes par rapport aux horaires théoriques actuels. Entre Lutry et St-François, le temps de déplacement passera de 22 à 19 minutes. Entre Paudex et St-François, il diminuera de 17 à 14 minutes. Le gain de temps sera substantiel aux heures de pointe, en particulier du matin, où le temps de parcours entre Lutry et St-François pourra, dans le cas extrême, être réduit de moitié environ par rapport à la situation actuelle.
- Une meilleure lisibilité de l'offre : avec 1 bus toutes les 7.5 minutes toute la journée, les usagers comme les clients occasionnels des transports publics pourront compter sur une offre constante que ce soit pour leurs déplacements professionnels ou autres.

Les lignes situées à proximité du futur PP7 seront maintenues. Il s'agit des lignes suivantes :

- ligne 8 : Grand-Mont – Paudex, Verrière ;
- ligne 68 : Lutry, gare – Lutry, Croix/Lutry ;
- ligne 69 : Lutry, port – Lutry, Landar.

4.3 Les véhicules du BHNS

Longs de 25 mètres, d'une capacité de 150 places et dotés d'un plancher bas intégral, les trolleybus à double articulation qui circuleront sur la ligne de BHNS offrent plus de confort et un accès facilité. Ces véhicules ont été progressivement intégrés au réseau des transports publics lausannois depuis le mois d'août 2020 (actuelle ligne 9), alors qu'ils circulaient déjà sur les réseaux des villes de Genève, Berne, Lucerne et Zurich. Ils sont fabriqués par la carrosserie Hess à Soleure.



Véhicule type BHNS

Il convient ici de préciser que l'acquisition de nouveaux véhicules et leur mise en service anticipée répondent uniquement aux objectifs d'amélioration du confort et de la capacité de transport. Aucune amélioration des performances de circulation en termes de régularité et de temps de parcours ne pourra être apportée sans la réalisation des aménagements indispensables faisant l'objet du présent préavis.

4.4 Le projet partiel n° 7 (PP7)

4.4.1 Généralités¹

Le tronçon de BHNS situé entre le carrefour de la Damataire à Pully et le terminus de Lutry Corniche est l'un des premiers tronçons de la future ligne Bussigny – Lutry Corniche. Long de 2,2 km, il se situe sur les Communes de Pully, Paudex et Lutry, le long de la RC 780 (avenue de Lavaux à Pully, route du Simplon à Paudex, route de Lavaux à Lutry). Il est desservi par six arrêts, éloignés les uns des autres en moyenne d'un peu moins de 400 mètres. L'essentiel de l'axe est en site propre et un système d'accord de priorité pour les transports publics sera mis en place aux carrefours à feux afin de permettre la fluidité du passage des bus.

¹ Voir plans de situation annexés

La qualité de vie des riverains se trouvera également améliorée grâce aux différents aménagements prévus : plantation d'arbres le long de la rue, aménagement de trottoirs confortables et de pistes cyclables.



Périmètre de projet

Le tracé de la ligne de BHNS de Pully à Lutry comporte les éléments suivants :

- site propre latéral entre Taillepied et Damataire Nord direction Lausanne, site mixte direction Est ;
- site propre central entre Taillepied et Grand-Pont direction Est, site mixte direction Lausanne ;
- sites propres centraux dans les deux sens dans le secteur du Grand-Pont jusqu'au Chemin de la Combe ;
- site propre central direction Est depuis le Chemin de la Combe jusqu'à Voisinand, site mixte direction Lausanne ;
- site propre latéral entre la route de Savuit et Voisinand direction Lausanne, site mixte direction Est ;
- sites mixtes dans les deux sens entre la route de Savuit et le terminus Petite-Corniche.

À Pully, l'arrêt Moulins direction Lausanne est repositionné à l'Est du carrefour de la Damataire.

La traversée de Paudex fait l'objet d'une requalification permettant de mieux valoriser l'espace public. Au niveau de la brasserie du Château, cela permet

l'élargissement de l'espace circulaire dans la contre-allée par la mise en ligne du stationnement et la plantation d'arbres.

La création d'un arrêt unique, entre les deux arrêts actuels Village et Maronniers distants de seulement 200 mètres, permet de respecter les objectifs de performance du BHNS tout en conservant une desserte comparable du centre de Paudex et de l'entrée Ouest de Lutry.

À Lutry, l'un des chantiers les plus importants du réaménagement de l'avenue de Lavaux consiste à remplacer l'ouvrage du Grand-Pont par un carrefour-giratoire. Sur cette section, le bus bénéficie d'un site propre central à double sens, et le giratoire est percé en son centre de manière à permettre un passage direct et priorisé des bus.

Le projet s'accompagne également d'une requalification de la place du Voisinand. Actuellement, la route de Lavaux crée une coupure entre le Nord de la Commune de Lutry et le vieux Bourg. La réflexion menée permet de restituer une continuité entre les deux.

Le secteur entre la place du Voisinand et le terminus de la petite Corniche est particulièrement contraint. À l'Ouest du giratoire de Savuit, l'élargissement de la chaussée permet d'insérer une voie bus en direction de Lausanne. La desserte du secteur est améliorée avec la création d'un arrêt Rive en direction de Lausanne, alors qu'actuellement seul l'arrêt en direction de Vevey existe.

Le secteur de la Petite Corniche, situé dans le périmètre Unesco Lavaux, est particulièrement contraint. Il a donc été nécessaire de procéder à un réaménagement minimum pour assurer l'exploitation des bus. Les équipements TL existants seront notamment renouvelés.

4.4.2 Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Afin de garantir l'accessibilité au BHNS pour les personnes à mobilité réduite (PMR), l'aménagement des arrêts répond à la LHand (loi sur l'égalité pour les handicapés) et à la norme VSS 640 075. La largeur des quais, les rampes d'accès, les vides de passage ainsi que l'implantation des abris et des équipements répondent aux normes en vigueur.

Une hauteur de quai de 22 cm, qui permet un accès à niveau entre le quai et le bus, est retenue pour les arrêts dont l'approche par les bus est rectiligne. Pour le cas où un balayage du quai par les véhicules est nécessaire, un quai avec surélévation partielle ou un quai avec une bordure de 16 cm (accès au bus par sa rampe) est construit.

4.4.3 Concept paysager²

Les études de réaménagement de la RC 780 ont eu pour objectif de trouver une valeur identitaire à l'aménagement de l'ensemble. Cette valeur identitaire est donnée par l'architecture de ligne et l'ensemble du tracé et doit être traitée avec la même attention : traitements de sol liés aux différentes fonc-

² Voir plans de situation des aménagements paysagers annexés

tionnalités, bordures, principes de franchissement, plantations hautes et basses, mâts de support de ligne aérienne et éclairage public.

La chaussée est traitée en enrobé traditionnel phonoabsorbant. Les trottoirs sont également en enrobé, avec une granulométrie différenciée de l'enrobé de la chaussée afin d'identifier les deux usages. Les îlots sur chaussée sont des éléments très présents le long de la ligne ; ils sont revêtus de pavés ou plantés. Les places de parc sont en grilles gazon (ou système similaire à l'étude), afin de réduire la minéralité de la rue et d'offrir des surfaces perméables ponctuelles.

Les bordures de trottoir en granit participent à l'image du projet : elles sont le fil conducteur de l'aménagement et marquent de manière qualitative la séparation des fonctions (trottoir, chaussée et parking).

Le tracé de la route cantonale s'inscrit à flanc de coteau, soulignant la topographie caractéristique de la côte lémanique. L'élargissement des emprises côté colline entraîne la reconstruction de murs de soutènement qui sont très présents dans le paysage et participent à l'image de l'aménagement et à l'identité du lieu. Un traitement de surface en béton désactivé, à l'image de ce qui s'est fait en 2015 à La Conversion, permet de souligner l'identité et la temporalité de ces ouvrages, avec la volonté de s'éloigner du traitement en moellons traditionnels.

Le choix de la structure arborisée (essences, distances de plantation, situation des fosses de plantation, entretien induit) et des surfaces vertes (banquettes latérales, îlots et giratoires) participent au concept paysager et à la fonctionnalité écologique de la composante végétale du projet.

Les arrêts sont les vecteurs de l'identité de la ligne, ils doivent être facilement repérables par les usagers, aisément accessibles par tous types de personnes (enfants, personnes âgées et PMR) et offrir un bon confort d'attente (ombre, assise généreuse et protection). Ils ont un traitement de sol particulier et sont aménagés d'abris, de bancs, de poubelles, d'un éclairage piétonnier ainsi que de totems d'informations. Lorsque l'espace est suffisant, il est proposé de planter des paires d'arbres sur les quais afin d'offrir de l'ombre aux usagers et de marquer les zones d'attente par une végétation particulière.

4.4.4 Environnement³

Ce volet est abondamment traité dans le « rapport d'étude d'impact sur l'environnement » accompagnant les plans soumis à enquête publique.

Les principaux impacts liés à la pollution atmosphérique, aux nuisances sonores, à la protection des eaux ainsi qu'aux abattages / replantations / mesures compensatoires y sont identifiés et analysés.

Selon les conclusions figurant aux p. 106 et 107 du rapport d'impact, « *le projet PP7 est compatible avec les exigences environnementales* » et « *il apparaît que les impacts sur l'environnement seront faibles à moyen, sous réserve des mesures intégrées au projet* » (cf. le tableau des mesures aux p. 98 à 103 dudit rapport).

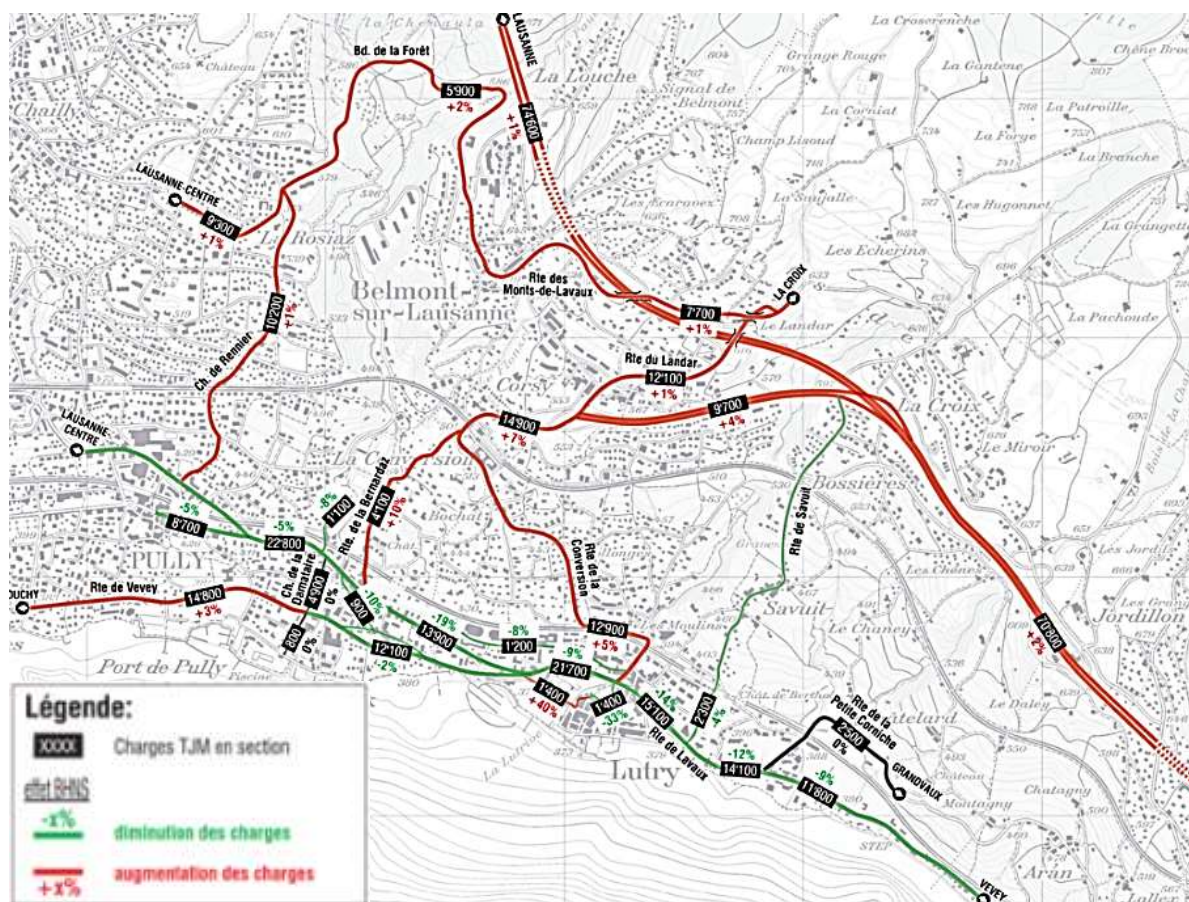
³ Voir étude d'impact sur l'environnement (RIE 2) annexée

4.4.5 Trafic individuel motorisé

Les plans de charges du trafic journalier moyen à l'horizon 2025 ont été estimés sur la base du développement urbanistique et des mesures d'infrastructure planifiées par les acteurs du PALM. Les charges de trafic aux heures de pointe du matin et du soir ont été ensuite estimées pour l'état de trafic journalier moyen déterminant.

L'ensemble des aménagements routiers proposés assure le fonctionnement multimodal de l'axe. La situation à l'horizon 2025 avec l'ensemble des développements urbains de l'agglomération montre une diminution des charges de trafic sur l'axe RC 780 avec un report sur l'autoroute de contournement et surtout un report modal sur le BHNS.

Les mesures d'accompagnement proposées dans le cadre du projet de BHNS permettront de conserver des réserves de capacité sur les carrefours traversés, à l'exception du carrefour de la Damataire à l'heure de pointe du soir sans que cela ne remette toutefois en cause son bon fonctionnement.



Charges de trafic journalier moyen en 2025 avec mesures d'accompagnement du BHNS (PP7 – Etude de trafic – rapport technique – 09.2019)

Enfin, les aménagements liés au futur PP8 (tronçon de BHNS entre les arrêts Moulins et Perraudettaz) ainsi que les mesures prochainement introduites dans le centre de Pully (mise en double sens de l'avenue du Tirage,

requalification de la rue de la Poste) conduiront à une réduction de trafic sur le giratoire Reymondin. La circulation des BHNS est sera facilitée.

4.4.6 Mesures d'accompagnement

Pour assurer un bon fonctionnement du réseau routier à l'horizon 2025 avec axes forts, des mesures d'accompagnement sont nécessaires. La mise en place de contrôles d'accès à l'heure de pointe du matin est donc prévue :

- au carrefour Petite-Corniche (env. 130 véh./h) ;
- sur l'axe de la route de la Conversion – route du Landar (env. 50 véh./h), répartis entre les carrefours Conversion gare, Corsy-Dessous et sortie de l'autoroute.

Les effets de ces contrôles d'accès (files d'attente, reports de trafic) restent maîtrisables et demeurent cohérents par rapport aux objectifs multimodaux du PALM (maîtrise du trafic individuel et efficacité des transports en commun).

A l'heure de pointe du soir, la mise en place de contrôles d'accès n'est pas nécessaire.

4.4.7 Aménagements pour les piétons

Des trottoirs sont aménagés de part et d'autre de la chaussée tout le long de l'axe du BHNS, à l'exception d'un petit tronçon de 80 mètres environ à l'Est du carrefour Grand-Pont, côté Sud de la chaussée. Le principe d'aménagement de ces espaces est de proposer des cheminements d'une largeur minimum de 2 mètres, ponctuellement réduite au droit d'obstacles (mâts de feu, contraintes locales...). Les poteaux de la ligne aérienne de contact ont ainsi été placés autant que possible en dehors des trottoirs.

Le projet est aussi l'occasion de rendre les espaces accessibles aux piétons plus agréables. Le secteur de la Damataire bénéficie d'espaces de cheminements plus agréables et d'un meilleur accès aux arrêts de bus. La transformation du secteur du Grand-Pont permet d'ouvrir ce secteur vers le lac et d'avoir une configuration plus urbaine. Enfin, le réaménagement de la place du Voisinand permet d'ouvrir la place et de recréer une continuité avec le Bourg historique de Lutry situé au Sud.

De nouvelles traversées piétonnes à niveau sont prévues à différents endroits :

- au carrefour de la Damataire, côté Est ;
- de part et d'autre du giratoire du Grand-Pont ;
- à l'Est du carrefour du Voisinand.

Parallèlement, les passages sous-voie existants seront conservés à l'exception de celui de la Damataire.

Les traversées piétonnes sont disposées au niveau des arrêts ainsi qu'aux endroits stratégiques. De manière générale, si elles ne sont pas régulées, elles sont sécurisées par des îlots (refuges). Au droit des arrêts et lorsque le BHNS est en site propre, elles ne sont pas marquées ni régulées sur le site propre du BHNS, rendant ainsi ce dernier prioritaire sur le piéton. Les principes proposés pour les traversées piétonnes du site propre bus (à proximité d'un carrefour giratoire percé et en tronçon) sont identiques à ceux du projet de tramway. La traversée de la route hors site propre est marquée au sol avec un passage pour piétons. Le système est complété par l'aménagement de baïonnettes⁴ ayant pour but d'indiquer à l'utilisateur le changement de priorité entre la traversée de la route et celle du site propre BHNS et le marquage d'un pictogramme "BUS" sur le site propre.

4.4.8 Aménagements vélos

L'axe du BHNS fait partie du réseau cyclable structurant du PALM, servant principalement aux cyclistes pendulaires.

L'itinéraire du réseau de loisir « la Suisse à vélo », dédié au tourisme de loisirs, emprunte quant à lui la RC 777 (route d'Ouchy – route du Lac – quais de Lutry) et des axes à faible trafic.

Dans l'avant-projet optimisé, deux variantes d'aménagements cyclables ont été proposées :

- une variante avec des bandes cyclables continues sur l'axe du BHNS dans les deux directions ;
- une variante avec des itinéraires cyclables parallèles, au Nord et au Sud de l'axe du BHNS entre les carrefours de Savuit et Taillepied, respectivement du Grand-Pont.

Pour le projet définitif, la variante avec bandes cyclables continues sur l'axe du BHNS a été retenue, pour offrir un itinéraire direct, fluide, sécurisé et confortable (dénivelé régulier). Aux carrefours à feux et devant les traversées piétonnes régulées, des sas cyclables sont prévus.

⁴ Passage piéton séparé en deux parties par un refuge central, les piétons étant guidés par des barrières qui forcent leur trajectoire

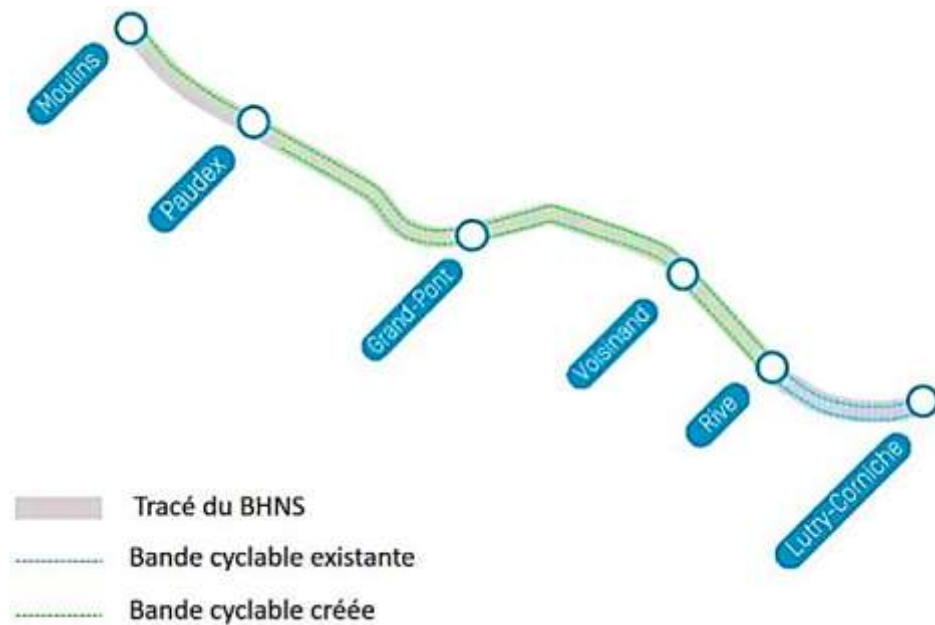


Schéma des aménagements cyclables le long du PP7

4.4.9 Eclairage public

L'éclairage fait partie de l'aménagement et de l'identité de la ligne de BHNS. Un travail a donc été fait pour l'unifier tout au long du parcours. Le principe est de remplacer l'ensemble des sources lumineuses par du LED, de travailler sur les différentes strates d'éclairage – routier / piétonnier / ambiance / signalétique – et d'unifier les supports.

Un relevé de l'état actuel montre qu'il y a deux types d'éclairage routier le long du parcours : l'un suspendu et l'autre sur mâts. Les passages piétons sont également éclairés à l'aide d'un système mutualisé avec les mâts de l'éclairage routier ou indépendant.

Dans un premier temps, la proposition était de mettre en place un principe simple qui reconnaît les séquences urbaines traversées :

- éclairage routier continu, suspendu aux mâts de lignes aériennes ;
- éclairage piétonnier ponctuel sur mâts aux arrêts ;
- éclairage de sécurité pour les passages piétons ;
- éclairage d'ambiance sur mât pour les espaces urbains à valoriser, par exemple la Place de Voisinand.

Les vérifications techniques de la ligne aérienne ont démontré que les mâts de support conservés ne sont pas dimensionnés pour porter un éclairage suspendu. Dans le cas du maintien des mâts existants, seule la source lumineuse est remplacée.

4.4.10 Gestion des eaux de surface

Cet aspect est détaillé aux p. 55 à 62 du « rapport d'étude d'impact sur l'environnement » précité (voir § 4.4.4 supra).

En résumé, le projet prévoit la mise en place de dispositifs de traitement des eaux de ruissellement avant rejet dans le réseau existant. Ces dispositifs sont de deux types : traitement centralisé (traitement d'une grande surface en un point, ce qui nécessite la pose d'un collecteur spécifique aux eaux de chaussée qui achemine les eaux jusqu'au point de traitement) et traitement décentralisé (traitement d'une petite surface au niveau du dispositif de récolte des eaux de ruissellement).

Les collecteurs EC et EU font l'objet d'une étude spécifique. La réhabilitation ou la réfection de certains collecteurs existants sera effectuée en synergie avec les travaux liés au PP7.

5. Aspects fonciers⁵

Le réaménagement de la RC 780 nécessite un élargissement de la chaussée. A ce titre, les terrains nécessaires doivent être acquis par les collectivités publiques, soit en pleine propriété, soit par constitution de servitudes de passages publiques. L'acquisition des droits (propriété ou servitude) se fait par accord avec le ou les propriétaires ou, en cas de refus, par voie d'expropriation.

En séance de COPROJ Est du 5 avril 2016, les trois Communes de Pully, Paudex et Lutry ont validé une stratégie préconisant des servitudes ou cessions gratuites.

S'agissant de la Commune de Lutry, dès le mois d'octobre 2017 et tout au long de l'année 2018, tous les propriétaires riverains concernés par la requalification de la route de Lavaux ont été individuellement conviés à des séances d'information (une quarantaine au total), au cours desquelles ils ont pu prendre connaissance dans le détail des enjeux du projet (notamment en termes d'emprises).

Au l'issue de ces rencontres, il s'est avéré impossible d'acquérir les droits par voie conventionnelle pour l'ensemble des propriétaires concernés. La voie de l'expropriation est dès lors devenue inéluctable.

Le présent préavis ne traite donc que du projet routier. Les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage feront l'objet d'une procédure ultérieure distincte, en application de la loi du 25 novembre 1974 sur l'expropriation.

⁵ Voir plans d'emprises annexés

6. Aspects financiers (à titre indicatif)

Le tableau de synthèse ci-dessous, extrait du rapport technique intégré au projet d'ouvrage produit par les mandataires (version du 20 septembre 2019), résume les coûts liés à la construction de l'ouvrage :

PP7 – Devis (CHF - HT)	Projet d'ouvrage			
	Pully	Paudex	Lutry	Total
Acquisition de terrains et droits	77'000	622'000	1'646'000	2'345'000
Infrastructures/Génie civil	1'698'120	5'459'880	19'844'800	27'002'800
Installations et équipements - Infrastructure	419'500	676'500	2'400'000	3'496'000
Aménagements urbains	338'353	798'730	3'047'117	4'184'200
Installation et sécurité chantiers (10%)	245'597	699'611	2'553'392	3'498'600
Divers (20%)	540'314	1'539'144	5'617'462	7'696'920
Total HT	3'318'884	9'795'865	35'108'770	48'223'520

Le tableau de synthèse du devis de l'ouvrage présente les coûts liés à la construction de l'ouvrage. Dans ce tableau, ne sont pas inclus ;

- les honoraires d'ingénierie générale et spécifique ou autres prestataires ;
- les coûts liés au matériel roulant (pris en charge par les tl) ;
- les coûts liés à la ligne aérienne de contact (pris en charge par les tl) ;
- les coûts d'exploitation (pris en charge par les tl) ;
- la taxe sur la valeur ajoutée (7.7 % à ce jour) ;
- les subventions de la Confédération et du Canton.

A noter que pour la seule Commune de Lutry, les subventions de la Confédération et du Canton représentent un total de l'ordre de CHF 6.5 mio HT.

S'agissant des coûts d'exploitation, le tableau ci-dessous compare les situations actuelle (état 2018) et future (état 2022) – Source tl :

Coûts d'exploitation	2018	2022
		Première étape des projets achevée (dont le PP5 et PP7)
	Ligne 9 Lutry – Prilly	Ligne BHNS Lutry – Crissier
kms parcourus	830 000	1 134 000
Coûts d'exploitation annuel (chf)	12 213 000	14 694 000
Coûts d'exploitation/km	14,7 CHF/km	13,0 CHF/km
Coût d'exploitation par places km offertes	11 cts/pko	9 cts/pko

Le présent préavis ne traite pas du volet financier. Un préavis municipal ad hoc pour demande d'un crédit d'ouvrage sera soumis ultérieurement au Conseil communal.

7. Aspects de communication

Outre une campagne de communication baptisée « Maîtrisons notre avenir » lancée dès 2018 (page internet sur le site communal, site internet dédié, page Facebook, flyer, film d'animation, stands d'information, ...), comportant un important volet sur le thème du BHNS / PP7, plusieurs présentations spécifiques ont été organisées par la Municipalité à destination de l'ensemble du Conseil communal et de la population :

- 10 novembre 2014 : présentation au Conseil communal de l'avant-projet finalisé ;
- 17 novembre 2014 : séance d'information à l'attention des propriétaires riverains ;
- 14 septembre 2017 : présentation à la population (requalification de la route de Lavaux, mesures d'accompagnement et visite d'un trolleybus à double articulation) ;
- octobre 2017 – 2018 : rencontres individuelles (env. 40 séances) avec les riverains (cf. § 5 supra) ;
- 8 décembre 2018 : présentation au Conseil communal de la campagne de communication « Maîtrisons notre avenir » ;
- 10 et 11 avril 2019 : séances publiques d'information sur le projet BHNS / PP7 (projets d'ouvrages).

8. Procédure

Le projet de requalification de la Route Cantonale RC 780 (route de Lavaux à Lutry, route du Simplon à Paudex et avenue de Lavaux à Pully) incluant la modification de l'électrification de la ligne aérienne de contact a fait l'objet d'une unique procédure selon la Loi sur les routes du canton de Vaud du 10 décembre 1991 (art. 13 LRou).

A noter que les phases d'enquête publique, de traitement des oppositions, d'adoption (Conseil communal) et de mise en vigueur (DIRH) sont réglées par les art. 38 à 44 LATC (par renvoi de l'art. 13 al. 3 LRou).

Les procédures de demande de crédit d'ouvrage ainsi que de traitement du volet foncier du projet (cessions, expropriations, emprises et servitudes) seront engagées après mise en vigueur du projet routier.

8.1 Examen préalable (art. 3 et 10 LRou)

A l'issue de l'avant-projet, l'examen préalable des services cantonaux a eu lieu le 6 novembre 2014, suivi par un examen complémentaire au terme du projet d'ouvrage le 23 mai 2018, avec préavis positif.

8.2 Commission consultative de Lavaux (art. 5a LLavaux)

Pour sa partie incluse dans le périmètre du plan de protection de Lavaux, le projet a été examiné par la Commission consultative de Lavaux qui a rendu un préavis positif le 30 janvier 2018.

8.3 Enquête publique (art. 13 LRou + lois et ordonnances connexes)

Selon les dispositions de l'article 13 al. 3 LRou le projet a été mis à l'enquête publique du 7 mai au 7 juin 2019 dans les trois Communes concernées : Pully, Paudex et Lutry.

A l'issue des enquêtes publiques, 108 oppositions et 2 observations ont été enregistrées sur les trois Communes :

- Pully : 5 oppositions ;
- Paudex : 75 oppositions et 1 observation/question ;
- Lutry : 28 oppositions et 1 remarque (2 oppositions ont été retirées le 18 juin 2019 et le 17 juin 2020).

La liste des opposants figure en **annexe** au présent préavis.

8.4 Conciliation (art. 40 LATC)

Par courrier du 19 mars 2020, la Municipalité a proposé à l'ensemble des opposants la tenue d'une éventuelle séance de conciliation.

11 séances de conciliation ont ainsi été organisées par la Municipalité entre le 11 et le 30 juin 2020, à la demande des opposants n^{os} 1, 3, 9, 12, 13, 14, 16, 18, 21, 22, 23 et 24). A cette occasion, les opposants ont pour l'essentiel confirmé leurs oppositions, tandis que les représentants de la Municipalité ont attesté de la bienfaisance du projet et de sa conformité aux exigences légales.

Des procès-verbaux ont été établis par le Service de l'Aménagement du territoire et des Bâtiments et envoyés aux participants.

Suite à ces séances, l'opposition n° 21 a été retirée le 17 juin 2020.

En outre, 2 autres séances ont été organisées par les tl les 7 et 8 juillet 2020 (oppositions n^{os} 26 de l'ATE et 27 de Pro-Vélo), concernant des motifs de portée intercommunale.

8.5 Adoption par le Conseil communal, approbation par le Département compétent (DIRH), mise en vigueur (art. 42 et 43 LATC)

Le Conseil communal statue sur les réponses motivées aux oppositions non retirées en même temps qu'il se prononce sur l'adoption du projet routier (art. 42 LATC).

Après adoption et comme mentionné en préambule, la Municipalité propose d'organiser un référendum spontané pour confirmer l'adhésion de la population lutrienne au projet.

Le dossier sera ensuite soumis au DIRH pour approbation et notification aux opposants, avec ouverture des voies de recours devant le Tribunal cantonal, avant mise en vigueur.

Par courrier du 19 février 2021, la DGMR nous a accordé une prolongation d'une année pour l'adoption du dossier par le Conseil communal, compte tenu de sa complexité et de la nécessité d'une parfaite coordination intercommunale.

Un nouveau et ultime délai fixé au 7 juin 2022 a ainsi été imparti aux trois Communes de Pully, Paudex et Lutry pour l'approbation définitive et exécutoire du projet (application des dispositions de l'art. 44 LATC : « Caducité des projets de plans d'affectation »).

9. Oppositions et propositions de réponses

Les 26 oppositions restantes au moment de la rédaction du présent préavis se décomposent comme suit :

- ❖ **12 oppositions** (n^{os} 1 à 12) de l'administrateur et de copropriétaires de la PPE « Résidence Talleyrand » (parcelle n° 368, rte de Tailleped 28 à 44) ;
- ❖ **1 opposition** (n° 13) de l'administrateur de la PPE « Résidence Paraggi C-D (parcelle n° 183) ;
- ❖ **1 opposition** (n° 19) de l'administrateur et de copropriétaires de la PPE « Résidence du nouveau Port » (parcelle n° 399) ;
- ❖ **1 opposition** (n° 18) d'une hoirie propriétaire de plusieurs parcelles dans le secteur de la rte de Vevey et de la rue Friporte ;
- ❖ **3 oppositions d'avocats** (n^{os} 22 à 24) pour le compte de divers propriétaires (parcelles n^{os} 188 à 190, 371, 3583) ;
- ❖ **1 opposition collective** (n° 14) groupant **22 signatures** de portée générale ;
- ❖ **4 oppositions** (n^{os} 15 à 17, 20) de portée générale ;
- ❖ **1 opposition** (n° 25) de Me Laurent Fischer, avocat, au nom de **l'Association Sauver Lavaux** ;
- ❖ **1 opposition** (n° 26) de **l'Association Transports et Environnement (ATE)**, section Vaud ;
- ❖ **1 opposition** (n° 27) de **l'Association PRO VELO** Région Lausanne ;
- ❖ **1 remarque** du propriétaire de la parcelle n° 367.

9.1 Oppositions n^{os} 1 à 11 de l'administrateur et de copropriétaires de la PPE « Résidence Talleyrand »

(parcelle n° 368, route de Taillepiéd n^{os} 28, 30, 32, 36, 38, 42, 44)

Les motifs d'opposition portent sur les demandes suivantes :

- l'établissement d'un constat avant / après travaux ;
- le réaménagement paysager de la parcelle à effectuer en accord avec la copropriété ;
- l'établissement d'un relevé sonore avant / après travaux avec mise en place de mesures antibruit si nécessaire ;
- la réduction au maximum des emprises provisoires et définitives ainsi qu'une indemnisation correcte de celles-ci ;
- le maintien des droits à bâtir existants en cas d'expropriation partielle ;
- la prise en charge des éventuelles demandes de réduction de loyer des locataires des parties communes de la copropriété en raison des nuisances liées au chantier ;
- l'aménagement d'emplacements containers provisoire (durant le chantier) et définitif (après travaux) ;
- le respect de la LHand pour la rampe d'accès.

Séances de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 11 juin 2020 en présence de M. Ludovic Buttica (gérance Robert Crot et Cie SA, administrateur, opposant n° 9), de M. Jean-Pierre Masson (représentant Mme Patricia Masson, opposante n° 3), de Mme Leila Gomez (copropriétaire) et d'une délégation de la Municipalité.

Une deuxième séance de conciliation s'est tenue ce même jour, en présence de M. et Mme Jean-Marc et Isabelle Favre (opposants n° 1).

Déterminations de la Municipalité

- L'établissement d'un constat avant / après travaux sera fait.
- Le réaménagement paysager de la parcelle sera effectué à la fin des travaux, en accord avec la copropriété. Les objets enlevés ou détruits seront restitués, voire remplacés (arbres, buissons, cheminement, barrière).
- La problématique des nuisances sonores fait l'objet d'un paragraphe spécifique dans le « rapport technique » accompagnant le projet, reprenant et résumant les termes du « rapport d'étude d'impact sur l'environnement », documents tous deux soumis à enquête publique :

En p. 45 du « rapport technique », il est exposé ce qui suit :

« Concernant les nuisances sonores, le projet aura une influence positive sur la majorité des tronçons étudiés notamment sur tous les axes principaux du PP7, avec des diminutions des niveaux sonores à l'axe situé entre -0.1 et -2 dB (A) [...]».

En décembre 2016, une coordination a été réalisée avec les services de l'Etat concernant les projets d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales (PAB) de Pully, Paudex et de Lutry. Ceci a permis de confirmer que le projet PP7 est intégré comme mesure dans ces différents PAB. Les allègements couvrent les niveaux d'émissions futurs du BHNS. Il n'y a donc pas de nouvelles publications d'allègements à prévoir dans le cadre du présent projet [...].

- S'agissant des emprises, le projet de réaménagement complet de la RC 780 ne va pas être modifié à ce stade. Il a été discuté et élaboré depuis plus de 10 ans en impliquant de nombreux intervenants (Confédération, Etat de Vaud, Communes, mandataires spécialisés) et en intégrant au mieux l'ensemble des contraintes (techniques : calibrage de l'axe et plan des voies, topographiques, foncières, etc.) et des besoins (voies bus réservées, cohabitation de tous les types de mobilité, concept paysager, p. ex.).

D'importantes emprises provisoires sont a priori prévues tout le long du tracé du futur BHNS. Les parcelles propriété de la Commune seront utilisées en priorité.

Par ailleurs, la parcelle n° 368 est grevée d'une limite des constructions fixée par un plan d'extension cantonal du 21 mars 1958, établi justement dans la perspective d'un éventuel élargissement de l'emprise routière.

Comme expliqué au § 5 du présent préavis, les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage (servitudes publiques) feront l'objet d'une procédure ultérieure distincte.

- Les emprises étant formalisées au travers de servitudes, le maintien des droits à bâtir existants est garanti.
- Concernant la prise en charge d'éventuelles demandes de réduction de loyer, il n'est pas d'usage de procéder à des indemnisations pour des travaux d'intérêt public.

Par contre, si la copropriété est confrontée à de telles demandes de la part de certains locataires, une ouverture de procédure pourra être envisagée (en application de l'art. 679a CCS).

- Les emplacements containers et la rampe d'accès ont fait l'objet d'une proposition d'adaptation qui a été remise à l'administrateur de la PPE et aux copropriétaires présents lors de la séance de conciliation du 11 juin 2020.

9.2 Opposition n° 12 de Mme Christine Vanderhoven, copropriétaire de la PPE « Résidence Talleyrand »

(parcelle n° 368, route de Taillepied n° 36)

Motifs :

- le projet présente une emprise définitive considérable de 303 m² engendrant un impact significatif sur les espaces verts arborisés (=> destruction d'un écosystème local comportant plusieurs arbres anciens de tailles moyenne et haute abritant de nombreuses espèces animales) ;
- la grande partie de l'emprise se situe sur les parcelles situées au Nord de la route cantonale, ce qui est contraire au principe d'égalité entre citoyens ;
- le transport de masse doit aujourd'hui s'effectuer sous terre et non en surface.

Déterminations de la Municipalité

- S'agissant des emprises, le projet de réaménagement complet de la RC 780 ne va pas être modifié à ce stade. Il a été discuté et élaboré depuis plus de 10 ans en impliquant de nombreux intervenants (Confédération, Etat de Vaud, Communes, mandataires spécialisés) et en intégrant au mieux l'ensemble des contraintes (techniques : calibrage de l'axe et plan des voies, topographiques, foncières, etc.) et des besoins (voies bus réservées, cohabitation de tous les types de mobilité, concept paysager, p. ex.).

D'importantes emprises provisoires sont a priori prévues tout le long du tracé du futur BHNS. Les parcelles propriété de la Commune seront utilisées en priorité.

Par ailleurs, la parcelle n° 368 est grevée d'une limite des constructions fixée par un plan d'extension cantonal du 21 mars 1958, établi justement dans la perspective d'un éventuel élargissement de l'emprise routière.

- De par l'ampleur du projet, la thématique environnementale fait l'objet d'un chapitre spécifique dans le « rapport technique » accompagnant le projet, reprenant et résumant les termes du « rapport d'étude d'impact sur l'environnement », documents tous deux soumis à enquête publique.

Ces rapports (cf. notamment p. 45 du « rapport technique ») mettent en évidence et analyse les principaux impacts environnementaux sous l'angle :

- de la pollution atmosphérique (*« l'impact du projet sur les émissions de polluants atmosphériques peut donc être qualifié de faible »*) ;
- des nuisances sonores (*« le projet aura une influence positive sur la majorité des tronçons étudiés notamment sur tous les axes principaux du PP7 »*) ;
- de la protection des eaux (*« le projet n'induit pas de modifications notables des conditions hydrogéologiques du site »*) ;
- des abattages et replantations / mesures compensatoires (=> compensation de l'abattage de 105 arbres par la plantation de 85 nouveaux, choix d'une

structure arborisée participant au concept paysager et à la fonctionnalité écologique de la composante végétale du projet, prairies et surfaces de rudérales selon le principe de « Nature en Ville »).

En conclusion, certains espaces verts sont donc localement +/- impactés, mais le bilan environnemental global du projet s'avère positif.

- La densité du bassin de population desservi par le futur BHNS / PP7 ne permet pas d'envisager la construction d'une infrastructure de transport souterraine (cette option a été exclue pas la Confédération).

9.3 Opposition n° 13 de l'administrateur et d'un copropriétaire de la PPE « Résidence Paraggi C et D » (parcelle n° 183, route de Lavaux n°s 121 et 123)

Les motifs d'opposition portent sur les demandes suivantes :

- l'établissement d'un constat avant / après travaux ;
- la suppression de la zone verte devant l'immeuble et le réaménagement paysager au plus près de l'existant à effectuer en accord avec la copropriété ;
- l'établissement d'un relevé sonore avant / après travaux avec mise en place de mesures antibruit si nécessaire ;
- la réduction au maximum des emprises provisoires et définitives ainsi qu'une indemnisation correcte de celles-ci ;
- le déplacement de la piste cyclable par la route de Taillepied ;
- le maintien des droits à bâtir existants en cas d'expropriation partielle.

Séance de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 11 juin 2020 en présence de M. Ludovic Butticaaz (gérance Robert Crot et Cie SA, administrateur, opposant n° 13), de M. Martin Côté (copropriétaire) et d'une délégation de la Municipalité.

Déterminations de la Municipalité

- L'établissement d'un constat avant / après travaux sera fait.
- Les aménagements figurant sur les plans soumis à enquête publique sont de deux types :
 - aménagements intégrés au projet de requalification, constituant une séparation végétale de protection située entre la route et le(s) bâtiment(s) et favorisant la cohabitation des différents modes de transport ;
 - aménagements complémentaires de détail destinés à rétablir une situation plus ou moins conforme à la situation actuelle.

Afin de répondre aux attentes des opposants, une proposition d'adaptation des aménagements de détail a été remise à l'administrateur de la PPE et au copropriétaire présent lors de la séance de conciliation du 11 juin 2020.

Le réaménagement paysager de la parcelle sera effectué à la fin des travaux, en accord avec la copropriété. Les objets enlevés ou détruits seront restitués, voire remplacés (arbres, buissons, cheminement, barrière).

- La problématique des nuisances sonores fait l'objet d'un paragraphe spécifique dans le « rapport technique » accompagnant le projet, reprenant et résumant les termes du « rapport d'étude d'impact sur l'environnement », documents tous deux soumis à enquête publique :

En p. 45 du « rapport technique », il est exposé ce qui suit :

« Concernant les nuisances sonores, le projet aura une influence positive sur la majorité des tronçons étudiés notamment sur tous les axes principaux du PP7, avec des diminutions des niveaux sonores à l'axe situé entre -0.1 et -2 dB (A) [...]».

En décembre 2016, une coordination a été réalisée avec les services de l'Etat concernant les projets d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales (PAB) de Pully, Paudex et de Lutry. Ceci a permis de confirmer que le projet PP7 est intégré comme mesure dans ces différents PAB. Les allègements couvrent les niveaux d'émissions futurs du BHNS. Il n'y a donc pas de nouvelles publications d'allègements à prévoir dans le cadre du présent projet [...]».

- S'agissant des emprises, le projet de réaménagement complet de la RC 780 ne va pas être modifié à ce stade. Il a été discuté et élaboré depuis plus de 10 ans en impliquant de nombreux intervenants (Confédération, Etat de Vaud, Communes, mandataires spécialisés) et en intégrant au mieux l'ensemble des contraintes (techniques : calibrage de l'axe et plan des voies, topographiques, foncières, etc.) et des besoins (voies bus réservées, cohabitation de tous les types de mobilité, concept paysager, p. ex.).

D'importantes emprises provisoires sont a priori prévues tout le long du tracé du futur BHNS. Les parcelles propriété de la Commune seront utilisées en priorité.

Par ailleurs, la parcelle n° 368 est grevée d'une limite des constructions fixée par un plan d'extension cantonal du 21 mars 1958, établi justement dans la perspective d'un éventuel élargissement de l'emprise routière.

Comme expliqué au § 5 du présent préavis, les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage (servitudes publiques) feront l'objet d'une procédure ultérieure distincte.

- Les aménagements cyclables ont fait l'objet de diverses variantes (avec intégration ou non sur l'axe du BHNS).

Après pesée d'intérêts (technique et politique), la variante avec bandes cyclables continues sur l'axe du BHNS a finalement été retenue, afin d'offrir un itinéraire direct, fluide et confortable (dénivelé régulier).

- Les emprises étant formalisées au travers de servitudes, le maintien des droits à bâtir existants est garanti.

9.4 Opposition collective n° 14, groupant 22 signatures

(représentant commun : M. Jacques Fontana, chemin des Toises 5, 1095 Lutry)

Motifs

- les BHNS doivent être en site propre sur les bords droits de la route (sinon le trafic est entravé par les traversées piétonnes + pollution par les voitures à l'arrêt) ;
- les pistes cyclables vont pénaliser une majorité d'automobilistes au profit d'une minorité de cyclistes (essentiellement sportifs) ;
- la traversée centrale d'un giratoire par des transports publics n'est pas recommandée par la LCR ;
- pourquoi créer des passages piétons avec feux lorsque des passages sous route existent déjà ?
- la ligne des bus venant de Paudex Verrière n'a pas besoin d'un giratoire (demi-tour possible à la Petite Corniche) ;
- le site propre central du BHNS à l'entrée Ouest de Lutry n'est là que pour justifier un giratoire inutile au Grand-Pont ;
- très peu d'activité commerciale au Voisinand => pourquoi le rendre convivial ?
- pourquoi modifier un système de circulation qui fonctionne bien depuis des décennies, sans accident ?
- l'accès du Grand-Pont à l'axe de Vevey ne justifie pas un giratoire ;
- pourquoi n'est-il pas prévu une entrée Nord au parking de La Combe ?
- l'entretien du Grand-Pont serait moins coûteux que la construction d'un giratoire ?
- les ralentissements du trafic automobile générés par ce projet vont prendre en otage les habitants de Lutry.

Séance de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 16 juin 2020 en présence de MM. Jacques Fontana, Gérard Pittet, Pierre Gay, Lucien Grivel, Armand Rod et d'une délégation de la Municipalité.

Déterminations de la Municipalité

- Conçue en 1964, la RC 780 (Grand-Pont compris) a été construite selon les standards de l'époque qui prévoyaient un usage quasi exclusif de l'automobile comme moyen de transport. Outre le fait que ce système n'est aujourd'hui plus

efficace pour assurer les déplacements dans l'agglomération, il comporte également des inconvénients majeurs et ne correspond plus à l'évolution des pratiques de mobilité.

En effet, ces infrastructures routières ont créé de véritables frontières sur les axes traversés, morcelant les territoires et créant de nombreuses nuisances. Par ailleurs elles sont inadaptées aux besoins croissants des mobilités douces et d'amélioration de la qualité de vie.

- Le nouveau tracé général du réaménagement projeté pour la RC 780 doit respecter un certain nombre de critères prioritairement destinés à améliorer l'infrastructure de transports publics (arrêts de bus, démolition du Grand-Pont et nouveau giratoire) et à assurer une parfaite mixité entre tous les moyens de transport possibles (véhicules individuels motorisés, bus), y compris la mobilité douce (cyclistes, piétons).

L'intégration de tous ces critères impose de rélargir le gabarit routier existant.

- La question des aménagements dédiés aux vélos est traitée au § 4.4.8 du présent préavis.
- Le dispositif consistant à permettre aux bus de traverser un giratoire au milieu de son anneau est en place sur plusieurs carrefours en Suisse et a été validé par les organes fédéraux compétents, notamment dans le cadre des projets de trams.
- La question des aménagements dédiés aux piétons est traitée au § 4.4.7 du présent préavis.

Le choix du maintien des passages sous-voie existants en sus des nouvelles traversées piétonnes résulte d'une pesée d'intérêts (technique et politique).

- Le giratoire appelé à remplacer l'ouvrage du Grand-Pont n'a pas pour but de permettre le rebroussement de la ligne tl 8. Le prolongement de cette ligne jusqu'à Lutry n'est d'ailleurs pas envisagé à ce stade (densité de population desservie insuffisante).
- En direction de l'Est venant de Paudex, une voie de bus centrale continue est prévue. Le choix du positionnement de cette voie a été retenu lors de l'avant-projet optimisé. Par rapport aux autres positionnements (voie latérale ou voie entre la voie TIM tout droit et la présélection du tourner à gauche du carrefour du Voisinand), la voie BHNS centrale présente l'important avantage de ne pas subir d'entrecroisement avec les TIM entre le giratoire Grand-Pont et le carrefour du Voisinand.
- Comme rappelé précédemment, le Bourg historique de Lutry, avec son tissu moyenâgeux, a été fortement impacté par la construction de la RC 780 qui a créé une coupure irréversible dans sa continuité bâtie. La place du Voisinand, avec son aménagement tournant le dos à la RC, est à l'image des aménagements que l'on trouve aujourd'hui tout au long du tracé.

Le projet permet à la fois de restituer cette continuité par l'ajout de traversées en surface et d'avoir une réflexion sur l'aménagement de la place ainsi que des matériaux utilisés.

Par ailleurs, la coordination est parfaitement assurée avec le futur plan de quartier « Burquenet Sud », qui pourrait à terme accueillir des surfaces commerciales pour sa partie la plus proche du Bourg.

- Le développement régional ainsi que celui de la Commune induisent des augmentations de population et des emplois et donc de déplacements. Le projet prévoit de reprendre une très grande partie des augmentations de ces déplacements au travers des transports publics.

Il s'agit d'une évolution inéluctable qu'il convient d'anticiper. La prochaine mise en œuvre de travaux d'importance sur les Communes voisines (Lausanne : fermeture du Grand-Pont, Pully : nouvelle interface multimodale de la Clergère, par exemple) va à terme congestionner l'ensemble du système de mobilité actuel de notre Commune si rien n'est entrepris prochainement.

- Là encore, le giratoire appelé à remplacer l'ouvrage du Grand-Pont n'a pas pour but principal de relier la route du Grand-Pont à la RC 780. Il s'agit plutôt d'une opportunité qu'il convient bien évidemment d'exploiter au mieux.
- Votre proposition de créer une entrée au Nord du parking de La Combe est à la fois incompatible avec le PP7 et le futur plan de quartier « Burquenet Sud ». La densité du trafic, la configuration des voies de circulation dans ce secteur (bus, TIM, mobilité douce) et les constructions attendues sur le site de l'ancien cimetière au Nord de la RC 780 rendent pratiquement impossible une telle réalisation.
- L'ouvrage du Grand-Pont a été construit il y a plus de 50 ans et le « monitoring » des ouvrages de génie civil mis en place par la Commune a identifié qu'une réparation importante devra être entreprise d'ici 10 ans au plus tard. L'état de dégradation de la route nécessitera une réparation à plus brève échéance.

D'autre part, le bâtiment communal « rose » situé entre la route de Lavaux et la route d'Ouchy doit impérativement être démoli d'ici 2 à 3 ans pour des raisons de salubrité.

L'ensemble de ces travaux, obligatoires à court/moyen terme, représenteront un coût conséquent, qu'il convient de mettre en perspective avec celui de la démolition de l'ouvrage et de la construction d'un nouveau giratoire.

9.5 Opposition n° 15 de M. Olivier Matter, route de la Conversion 180, 1095 Lutry

Motifs :

- le projet va engendrer une augmentation et un report de trafic sur l'axe Conversion / Lutry (=> bouchons, augmentation des nuisances) ;
- l'augmentation du trafic va amener une augmentation du bruit lié à la route ;
- sur les 2 motifs qui précèdent, le Rapport d'Etude d'Impact est lacunaire ;

- aucune nouvelle place de stationnement n'est prévue au terminus du PP7 ;
- le projet prévoit des trottoirs très larges dont l'utilité n'est pas avérée ;
- le projet doit être revu s'agissant des abattages d'arbres prévus ;
- les plans semblent incomplets ou pas à jour.

Déterminations de la Municipalité

- Pour assurer le bon fonctionnement du réseau routier avec le futur BHNS / PP7, des mesures d'accompagnement sont nécessaires.

Sur l'axe route de la Conversion / Landar, il est prévu de mettre en place à l'heure de pointe du matin, un contrôle d'accès sous forme d'une succession de carrefours régulés (répartis entre les carrefours Conversion gare, Corsy-Dessous et la sortie de l'autoroute).

Il est par ailleurs prévu de privilégier une retenue des véhicules directement au niveau de la sortie de la demi-jonction en provenance de Vevey.

Par effet de cascade, des reports de charges sont effectivement attendus, mais principalement sur les 2 itinéraires suivants :

- autoroute A9 ;
- entrée dans l'agglomération par Belmont, puis boulevard de la Forêt – avenue de Chailly / chemin de Rennier.

Le trafic ne va dès lors pas être reporté sur la route de la Conversion / Landar et ne va pas augmenter. Il en va de même avec les nuisances liées.

- La problématique des nuisances sonores fait l'objet d'un paragraphe spécifique dans le « rapport technique » accompagnant le projet, reprenant et résumant les termes du « rapport d'étude d'impact sur l'environnement », documents tous deux soumis à enquête publique :

En p. 45 du « rapport technique », il est exposé ce qui suit :

« Concernant les nuisances sonores, le projet aura une influence positive sur la majorité des tronçons étudiés notamment sur tous les axes principaux du PP7, avec des diminutions des niveaux sonores à l'axe situé entre -0.1 et -2 dB (A) [...] ».

En décembre 2016, une coordination a été réalisée avec les services de l'Etat concernant les projets d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales (PAB) de Pully, Paudex et de Lutry. Ceci a permis de confirmer que le projet PP7 est intégré comme mesure dans ces différents PAB. Les allègements couvrent les niveaux d'émissions futurs du BHNS. Il n'y a donc pas de nouvelles publications d'allègements à prévoir dans le cadre du présent projet [...] ».

- Le « rapport d'impact sur l'environnement » précité est établi conformément à la législation et aux normes en vigueur.

Il prend en compte un périmètre restreint (emprise du projet PP7) et un périmètre d'influence (secteur élargi sur lequel les effets du projet sont significatifs).

Nous ne voyons dès lors pas en quoi ce rapport serait lacunaire.

- La stratégie cantonale en matière de stationnement P+R est notamment articulée comme suit :
 - organiser les rabattements vers le réseau de TP principal (lignes ferroviaires et lignes de trafic urbain en site propre) en priorité par le vélo et la marche à pied pour les distances courtes, puis par les lignes de TP routières pour les voyageurs qu'elles desservent et finalement par les TIM pour les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP secondaires ;
 - rabattre les automobilistes le plus proche de leur lieu de domicile ;
 - localiser, dimensionner et gérer les parkings d'échange afin d'y accueillir prioritairement les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP sur leur lieu de domicile et desservis en revanche sur leur lieu de travail ;

Il n'y a donc pas lieu de prévoir une nouvelle infrastructure de stationnement au terminus du PP7 (Lutry Corniche). Accessoirement, le parking privé de la Coop répond en partie à votre attente.

- Les aménagements pour les piétons sont détaillés au § 4.4.7 du présent préavis.

Le trottoir actuellement manquant sur le tronçon Grand-Pont-Voisinand, côté Sud de la chaussée, est prévu d'être complété, en cohérence avec les développements urbanistiques attendus (mise en œuvre du plan de quartier « Burquenet Sud », nouveau collège de La Combe, réaménagement du secteur du Grand-Pont). Sa largeur est conforme au standard retenu pour l'ensemble du projet.

- Le « rapport d'impact sur l'environnement » susmentionné analyse l'impact du projet sur le patrimoine arboré et propose des mesures de compensation, suite à l'abattage requis de 105 arbres.

Ses conclusions (cf. p. 86 dudit rapport) sont ainsi formulées : « *Considérant le contexte urbain du projet et la valeur écologique décrite précédemment, les impacts du projet sont donc considérés comme faibles à moyens* ».

Aucune mesure supplémentaire n'est donc requise.

- Par analogie avec l'art. 69 RLATC, les plans soumis à enquête publique doivent permettre de se faire une idée claire, précise et complète des travaux envisagés et de leur conformité aux règles en vigueur.

Force est de constater que tel est bien le cas en l'espèce, même si le fond cadastral utilisé remonte aux alentours de l'année 2015, date du démarrage des études de projet d'ouvrage. L'absence de telle ou telle construction (d'ailleurs

peut-être non immatriculée au Registre foncier) n'a aucune incidence sur la bonne compréhension et la validité du projet.

9.6 Opposition n° 16 de M. Jean Micol, route de Lausanne 203, 1096 Villette

Motifs

- un investissement de CHF 36 mio est-il vraiment justifié, tenant compte du fait que la population n'augmentera que de 500 personnes à l'horizon 2030 sur la partie basse de Lutry ?
- même question au regard du gain de temps de parcours entre un BHNS et un bus urbain ?
- pourquoi reconfigurer à ce prix le carrefour du Grand-Pont, alors qu'il fonctionne correctement aujourd'hui ?
- il est regrettable que l'arrêt Marronnier « saute » ;
- au niveau du matériel roulant, investiguer si des trolleybus à deux étages seraient envisageables et n'apporteraient pas de meilleures prestations et à moindres frais que le BHNS (fréquence, maniabilité, rapidité).

Séance de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 11 juin 2020 en présence de M. Jean Micol et d'une délégation de la Municipalité.

Déterminations de la Municipalité

- Le développement régional ainsi que celui de la Commune induisent des augmentations de population / emplois et donc de déplacements. Le projet prévoit de reprendre une très grande partie des augmentations de ces déplacements au travers des transports publics.

Il s'agit d'une évolution inéluctable qu'il convient d'anticiper. La prochaine mise en œuvre de travaux d'importance sur les Communes voisines (Lausanne : fermeture du Grand-Pont, Pully : nouvelle interface multimodale de la Clergère, par exemple) va à terme congestionner l'ensemble du système de mobilité actuel de notre Commune si rien n'est entrepris prochainement.

Un investissement de CHF 36 mio (hors subventions) ne paraît dès lors pas disproportionné au regard des enjeux.

- L'arrêt Marronnier ne « saute » pas, il est simplement déplacé quelque peu vers l'Ouest. L'arrêt Paudex Village est par contre supprimé.

Une distance moyenne d'environ 400 m entre arrêts est en effet requise pour un projet de BHNS.

- Les BHNS mesurent 1.30 m de plus que les anciens trolleybus-remorques.

Le matériel roulant BHNS, testé in situ dès 2017, a été mis progressivement en service depuis le mois d'août 2020 et a démontré sa capacité à circuler sur l'axe routier actuel, moyennant de minimes adaptations, mais sans gain fonctionnel significatif de régularité et de temps.

Seule la réalisation des aménagements prévus par le PP7 permettra d'obtenir une desserte en transport public plus performante (vitesse commerciale, régularité), un meilleur partage de l'espace en faveur des modes doux et une amélioration de la qualité urbaine. Ces gains ne pourraient bien évidemment pas être obtenus avec des trolleybus à deux étages.

9.7 Opposition n° 17 de M. Pierre-David Blanc, route de la Conversion 89, 1095 Lutry

Motifs

- une prolongation de la ligne tl 8 jusqu'à Lutry doit être privilégiée au regard contexte général du Sud-Est lausannois (=> accès direct à Lausanne-Sud et Sud-Ouest, au M2 au niveau de l'avenue de Cour, ...); la nouvelle ligne tl 24 (Tour Haldimand – Bourdonnette) renforce la cohérence du Sud-est lausannois ;
- il y a « enfumage » sur la capacité, la rapidité des véhicules et le site propre ;
- le projet manque de dénivelés (passages sous-voie) : pourquoi tout remettre ou presque en surface ? (création de situations accidentogènes pour les piétons) ;
- un aménagement tendant à réduire le trafic n'est efficace que s'il existe une ou des variantes.

Déterminations de la Municipalité

- Le prolongement de la ligne tl 8 jusqu'à Lutry a été évalué, mais n'est pas envisagé à ce stade, la densité de population desservie s'avérant insuffisante.
- Selon les principes retenus dans le PALM pour la création du futur réseau d'axes forts de transports publics urbains, le lien principal entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération est constitué par la ligne de BHNS qui transite par le cœur de l'agglomération (St-François – Bel-Air – Chauderon), en permettant des correspondances vers les autres axes forts et les lignes urbaines et régionales.

Le PP7 est un maillon essentiel de cette future ligne de BHNS.

Une desserte principale par le Sud lausannois n'a pas été retenue.

- Le développement régional ainsi que celui de la Commune induisent des augmentations de population / emplois et donc de déplacements. Le projet prévoit de reprendre une très grande partie des augmentations de ces déplacements au travers des transports publics.

Il s'agit d'une évolution inéluctable qu'il convient d'anticiper. La prochaine mise en œuvre de travaux d'importance sur les Communes voisines (Lausanne : fermeture du Grand-Pont, Pully : nouvelle interface multimodale de la Clergère, par

exemple) va à terme congestionner l'ensemble du système de mobilité actuel de notre Commune si rien n'est entrepris prochainement.

Les diverses études et expertises menées à ce jour, rapportées dans les documents soumis à enquête publique, confirment largement la pertinence et la bien-facture du projet, en excluant toute possibilité d'« enfumage ».

- Les passages sous-voie existants sur le tronçon lutrien seront conservés.
- Afin d'assurer le bon fonctionnement du système, des mesures d'accompagnement sont nécessaires. Sur le territoire lutrien, elles sont essentiellement constituées par deux contrôles d'accès aux principales entrées du territoire communal : soit au carrefour de la Petite-Corniche en direction de Lausanne et le long de la route de la Conversion / du Landar en direction du Sud.

Il ne convient pas de mettre en place des « variantes », génératrices de reports de trafic indésirables.

9.8 Opposition n° 18 de l'hoirie Marcel (Mmes Claire Huguenin, Suzanne Debluë et Françoise Marcel Bovay)

(propriétaire des parcelles n°s 330, 332, 334, 335, 336 et 354 situées dans le secteur de la route de Vevey et de la rue Friporte)

Motifs :

- le PP7 va induire la démolition du mur de soutènement et le rétrécissement de la route de Vevey (actuellement à double sens) à l'Ouest du giratoire de Savuit ; son éventuelle mise en sens unique (à l'étude) va dès lors engendrer une charge de trafic supplémentaire inacceptable dans la rue Friporte ;
- la démolition du mur de soutènement précité et son remplacement par un mur contemporain sont inadéquats (défaut d'intégration) ;
- aucune mesure de protection contre le bruit n'est prévue ;
- les murs le long de la RC 780 sont choquants tant dans leurs matériaux, que dans leur forme massive et dans leur implantation.

Séance de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 18 juin 2020 en présence de Mme Françoise Marcel Bovay (représentant l'hoirie Marcel), de M. Benoît Bovay (époux de Mme Françoise Marcel Bovay) et d'une délégation de la Municipalité.

Déterminations de la Municipalité

- La Municipalité est consciente de la problématique des circulations et du stationnement dans le secteur rte de Vevey / rue Friporte. Une étude d'avant-projet a déjà été réalisée, dans le but de garantir la sécurité des riverains et des piétons ainsi que de limiter la circulation et le stationnement des véhicules. D'autres facteurs doivent également et préalablement être intégrés, telles la circulation dans le Bourg et la mise en place éventuelle de bornes d'accès.

Aucune décision n'a encore été arrêtée à ce jour.

- Le traitement architectural de l'ensemble du projet a fait l'objet de nombreuses discussions impliquant des intervenants de tous horizons (Confédération, Etat de Vaud, Communes, mandataires spécialisés). Aucune remarque n'a été émise en lien avec l'ISOS dans ce secteur.

La Commission consultative de Lavaux a préavisé favorablement au projet dans sa séance du 15 décembre 2017 (pour la partie incluse dans le périmètre de la LLavaux) en relevant que « *les murs de soutènement devraient être réduits au minimum nécessaire, avec un crépi plutôt qu'un béton lisse* ».

Le rapport technique mis à l'enquête précise par ailleurs que « *la teinte, la dimension et la mise en œuvre des agrégats et du traitement de surface seront à définir ; des planches d'essai seront faites en temps voulu afin d'entériner des choix en accord avec toutes les parties concernées* ».

Ce point sera donc examiné et précisé en phase d'exécution.

- La problématique des nuisances sonores fait l'objet d'un paragraphe spécifique dans le « rapport technique » accompagnant le projet, reprenant et résumant les termes du « rapport d'étude d'impact sur l'environnement », documents tous deux soumis à enquête publique :

En p. 45 du « rapport technique », il est exposé ce qui suit :

« Concernant les nuisances sonores, le projet aura une influence positive sur la majorité des tronçons étudiés notamment sur tous les axes principaux du PP7, avec des diminutions des niveaux sonores à l'axe situé entre -0.1 et -2 dB (A) [...] ».

En décembre 2016, une coordination a été réalisée avec les services de l'Etat concernant les projets d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales (PAB) de Pully, Paudex et de Lutry. Ceci a permis de confirmer que le projet PP7 est intégré comme mesure dans ces différents PAB. Les allègements couvrent les niveaux d'émissions futurs du BHNS. Il n'y a donc pas de nouvelles publications d'allègements à prévoir dans le cadre du présent projet [...] ».

9.9 Opposition n° 19 de l'administrateur et de copropriétaires de la PPE « Résidence du Nouveau Port » (parcelle n° 399, route d'Ouchy n° 4)

Motif :

- l'implantation d'un nouveau mât LAC sur la parcelle.

Déterminations de la Municipalité

- Après examen technique par les tl, ce mât pourra être implanté sur le DP (=> déplacement d'environ 2 m vers le Nord-Ouest par rapport au plan mis à l'enquête).

Ce point sera précisé en phase d'exécution.

9.10 Opposition n° 20 de Mme Rekha Musale, route de Lavaux 140, 1095 Lutry

Motifs :

- le projet va générer plus de bouchons et ralentir le trafic (=> anti-écologique) ;
- les BHNS sont inutiles, car les bus actuels sont moyennement pleins au heures de pointe et vides en dehors ;
- le coût estimé est minimisé pour ne pas effrayer la population par rapport au coût de certaines expropriations.

Déterminations de la Municipalité

- Le développement régional ainsi que celui de la Commune induisent des augmentations de population / emplois et donc de déplacements. Le projet prévoit de reprendre une très grande partie des augmentations de ces déplacements au travers des transports publics.

Il s'agit d'une évolution inéluctable qu'il convient d'anticiper. La prochaine mise en œuvre de travaux d'importance sur les Communes voisines (Lausanne : fermeture du Grand-Pont, Pully : nouvelle interface multimodale de la Clergère, par exemple) va à terme congestionner l'ensemble du système de mobilité actuel de notre Commune si rien n'est entrepris prochainement.

Au final, le trafic automobile sera assez proche de l'actuel, mais les accès seront contrôlés de manière à éviter toute congestion sur notre territoire. Diverses mesures d'accompagnement seront en outre instaurées de manière à maîtriser les quelques effets indésirables attendus aux heures de pointe (files d'attente, reports de trafic).

- L'actuelle ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent certes une réserve de capacité. Toutefois, cette réserve s'amenuise au fur et à mesure que l'on approche du centre de l'agglomération jusqu'à atteindre la capacité maximale sur le secteur Georgette – Bonne Espérance.

Une ligne de bus doit être dimensionnée par rapport à sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Le BHNS / PP7 répond à ces besoins.

- Les coûts n'ont en rien été minimisés et leur calcul correspond aux standards normatifs en la matière. A noter qu'ils intègrent une réserve pour divers et imprévus de 20 %.

Par ailleurs, les emprises nécessaires au projet seront acquises par constitution de servitudes, plutôt que par acquisition en pleine propriété. Cette manière de faire permet de diminuer les coûts d'acquisition des terrains pour les collectivités publiques, tout en préservant les droits à bâtir (CUS) des propriétaires.

9.11 Opposition n° 22 de Me Jean Cavalli, avocat, agissant au nom de Mme Francine Biderbost

(propriétaire de la parcelle n° 189, située à la route du Grand-Pont 2)

Motifs d'opposition :

- le remplacement de la paroi antibruit existante en limite de propriété, d'une hauteur de 3 m, par une paroi antibruit de 2.50 m seulement (2 m à l'intérieur de la parcelle) ;
- la remise en cause par le PP7 d'une des places de parc située sur la parcelle ;
- l'éventuelle atteinte portée par le PP7 à la récente installation d'une pompe à chaleur sur la parcelle ;
- la contestation de l'emprise de 100 m² (104 m² pendant les travaux) ;
- aucune mesure de protection contre le bruit n'est prévue ;
- le rapport d'étude d'impact est incomplet s'agissant des nuisances sonores.

Séance de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 18 juin 2020 en présence de Me Jean Cavalli, de Mme Francine Biderbost, de M. Jean-Marc Biderbost (époux de Mme Francine Biderbost) et d'une délégation de la Municipalité.

Déterminations de la Municipalité

- La hauteur de la nouvelle paroi antibruit est similaire à l'actuelle.

Selon les plans mis à l'enquête publique, elle sera de 2.50 m au-dessus du niveau de la route (3.30 au-dessus du terrain aménagé de la parcelle n° 189).

Un extrait des plan et schéma a été remis à M. et Mme Biderbost lors de la séance de conciliation précitée.

- Le réaménagement paysager de la parcelle sera effectué à la fin des travaux. Les objets enlevés ou détruits seront restitués, voire remplacés (arbres, buissons, cheminement, barrière).

Il en va de même pour les places de parc ou la pompe à chaleur.

- S'agissant des emprises, le projet de réaménagement complet de la RC 780 ne va pas être modifié à ce stade. Il a été discuté et élaboré depuis plus de 10 ans en impliquant de nombreux intervenants (Confédération, Etat de Vaud, Communes, mandataires spécialisés) et en intégrant au mieux l'ensemble des contraintes (techniques : calibrage de l'axe et plan des voies, topographiques, foncières, etc.) et des besoins (voies bus réservées, cohabitation de tous les types de mobilité, concept paysager, p. ex.).

D'importantes emprises provisoires sont a priori prévues tout le long du tracé du futur BHNS. Les parcelles propriété de la Commune seront utilisées en priorité.

Par ailleurs, la parcelle n° 189 est grevée d'une limite des constructions déterminée par un plan d'affectation fixant la limite des constructions du 21 décembre 1990, établie justement dans la perspective d'un éventuel élargissement de l'emprise routière.

Comme expliqué au § 5 du présent préavis, les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage (servitudes publiques) feront l'objet d'une procédure ultérieure distincte.

- L'étude d'assainissement du bruit routier, mentionnée dans l'étude d'impact sur l'environnement soumise à enquête publique, impose différentes mesures dans le voisinage de la parcelle n° 189, à savoir le maintien des parois antibruit, la pose d'un revêtement phonoabsorbant à haute performance et la réduction de la vitesse de 60 à 50 km/heure (mesure déjà en vigueur).

Concernant les nuisances sonores, le projet aura une influence positive sur la majorité des tronçons étudiés (à l'exception de la route du Grand-Pont, mais sans dépassement des valeurs légales).

En outre, le réaménagement routier complet permettra une amélioration sensible des flux de circulation, en partie grâce à l'installation de contrôles d'accès (feux) aux entrées de la Commune (Petite-Corniche, route de la Conversion / Landar).

9.12 Opposition n° 23 de Me Benoît Bovay, avocat, agissant au nom de M. Daniel Buche (représenté par son curateur, M. Philippe Bless) (propriétaire de la parcelle n° 190, située à la route du Grand-Pont 6-8)

Motifs d'opposition :

- la contestation de l'emprise de 92 m² ;
- la suppression de 4 à 5 places de parc extérieures (pertes locatives et d'attractivité) ;
- la réduction de l'aire de rebroussement (au Nord-Est de la parcelle) ;
- le statut des deux nouveaux mâts de support de lignes aériennes tl ;
- l'insuffisance des mesures de protection sonore, du fait du rapprochement de la zone de roulement des véhicules de la parcelle ;
- s'agissant des emprises temporaires, l'absence de mesures de compensation durant les travaux ;
- la violation du principe de coordination, du fait que le projet d'expropriation n'est pas mis à l'enquête de façon simultanée.

Séance de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 30 juin 2020 en présence de Me Benoît Bovay, de M. Philippe Bless et d'une délégation de la Municipalité.

Déterminations de la Municipalité

- S'agissant des emprises, le projet de réaménagement complet de la RC 780 ne va pas être modifié à ce stade. Il a été discuté et élaboré depuis plus de 10 ans en impliquant de nombreux intervenants (Confédération, Etat de Vaud, Communes, mandataires spécialisés) et en intégrant au mieux l'ensemble des contraintes (techniques : calibrage de l'axe et plan des voies, topographiques, foncières, etc.) et des besoins (voies bus réservées, cohabitation de tous les types de mobilité, concept paysager, p. ex.).

D'importantes emprises provisoires sont a priori prévues tout le long du tracé du futur BHNS. Les parcelles propriété de la Commune seront utilisées en priorité.

Sans que l'on connaisse aujourd'hui les détails de l'organisation du futur chantier, des mesures compensatoires seront instaurées pour le stationnement des véhicules.

Par ailleurs, la parcelle n° 190 est grevée d'une limite des constructions déterminée par un plan d'affectation fixant la limite des constructions du 21 décembre 1990, établie justement dans la perspective d'un éventuel élargissement de l'emprise routière.

- Le réaménagement paysager de la parcelle sera effectué à la fin des travaux. Les objets enlevés ou détruits seront restitués, voire remplacés (arbres, buissons, cheminement, barrière, ...).

L'étude de détail de ces réaménagements sera effectuée ultérieurement, en phase d'exécution.

En première approche, la nouvelle situation devrait permettre le rétablissement des places de parc à côté du mur de soutènement. L'accès et l'utilisation de la zone de rebroussement seront certes plus restreints qu'aujourd'hui, mais resteront suffisants.

- Les mâts tl existants seront déplacés et reconstruits sur le nouveau mur de soutènement.
- A l'issue des travaux, les voies de circulation seront un peu plus éloignées du bâtiment qu'actuellement.

L'étude d'assainissement du bruit routier, mentionnée dans l'étude d'impact sur l'environnement soumise à enquête publique, impose différentes mesures dans ce secteur, à savoir le maintien des parois antibruit, la pose d'un revêtement phonoabsorbant à haute performance et la réduction de la vitesse de 60 à 50 km/heure (mesure déjà en vigueur).

Concernant les nuisances sonores, le projet aura une influence positive sur la majorité des tronçons étudiés (à l'exception de la route du Grand-Pont, mais sans dépassement des valeurs légales).

En outre, le réaménagement routier complet permettra une amélioration sensible des flux de circulation, en partie grâce à l'installation de contrôles d'accès (feux) aux entrées de la Commune (Petite-Corniche, route de la Conversion / Landar).

- La présente procédure d'adoption du projet routier est effectuée en conformité avec la LRou (art. 13 et 14), en suivant les directives de la Direction générale cantonale de la mobilité et des routes.

Les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage font l'objet d'une procédure distincte, conformément à la loi du 25 novembre 1974 sur l'expropriation.

De fait, il n'y a pas violation du principe de coordination.

9.13 Opposition n° 24 de Me Olivier Klunge, avocat, agissant au nom de la société Autocorner J.-C. & C. Oberson SA
(propriétaire des parcelles n^{os} 188 et 3583, situées à la route de Lavaux)

Motifs d'opposition :

1. la fermeture inévitable du garage Autocorner si le projet devait se réaliser tel que mis à l'enquête ;
2. les emprises nécessaires à la réalisation des axes forts de type BHNS des parcelles n^{os} 188 et 3583 ;
3. l'absence de l'étude des particules fines PM 2.5 dans l'EIE ;
4. le défaut de validité des documents de référence et mise à jour ;
5. l'application et la conformité de l'ensemble des lois, ordonnances et normes ;
6. l'application de l'ORNI ;
7. le bilan du stationnement dans son ensemble ;
8. l'absence d'étude de trafic et de mobilité suffisante ;
9. le bruit et les valeurs limites d'immission ;
10. la LAC – ligne aérienne de contact ;
11. le détail des emprises temporaires ;
12. l'impact des emprises sur les différentes cuves et le risque de pollution associé ;
13. la viabilité des aménagements paysagers et le choix des essences plantées.

Séance de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 23 juin 2020 en présence de Me Olivier Klunge, Jean-Claude Oberson, Mme Caroline Oberson et d'une délégation de la Municipalité.

Déterminations de la Municipalité

- Pt 1

Cette question soulève une problématique plus politique que technique et relève, en grande partie, du droit privé.

Elle n'est par conséquent pas traitée au stade de l'adoption du projet routier.

- Pts 2,11 et 12

S'agissant des emprises, le projet de réaménagement complet de la RC 780 ne va pas être modifié à ce stade. Il a été discuté et élaboré depuis plus de 10 ans en impliquant de nombreux intervenants (Confédération, Etat de Vaud, Communes, mandataires spécialisés) et en intégrant au mieux l'ensemble des contraintes (techniques : calibrage de l'axe et plan des voies, topographiques, foncières, etc.) et des besoins (voies bus réservées, cohabitation de tous les types de mobilité, concept paysager, p. ex.).

D'importantes emprises provisoires sont a priori prévues tout le long du tracé du futur BHNS. Les parcelles propriété de la Commune seront utilisées en priorité.

Sans que l'on connaisse aujourd'hui les détails de l'organisation du futur chantier, des mesures compensatoires seront instaurées pour le stationnement des véhicules.

Par ailleurs, la parcelle n° 188 est grevée d'une limite des constructions déterminée, d'une part, par un plan d'extension cantonal du 21 mars 1958 et, d'autre part, par un plan d'affectation fixant la limite des constructions du 21 décembre 1990, établie justement dans la perspective d'un éventuel élargissement de l'emprise routière. Il en va de même pour la parcelle n° 3583, la limite des constructions étant toutefois fixée par loi sur les routes (LRou), soit 15 m par rapport à l'axe de la chaussée.

Durant le développement du projet, la Municipalité a transmis le 23 novembre 2018 à Me Klunge une adaptation ponctuelle dudit projet au droit des parcelles n°s 188 et 3583. Cette modification a allégé l'emprise initialement prévue sur la parcelle n° 188. L'accès à l'atelier-garage et la sécurisation de la sortie des véhicules s'en sont trouvés sensiblement améliorés.

La Municipalité n'ira pas au-delà de cette proposition (qu'il s'agisse du trottoir, des platebandes végétalisées ou du cheminement piétons alternatif) afin de préserver la cohérence d'ensemble du projet ainsi que l'équité des droits entre propriétaires.

Le réaménagement paysager de la parcelle sera effectué à la fin des travaux. Les objets enlevés ou détruits seront restitués, voire remplacés (arbres, buissons, cheminement, barrière, ...).

L'étude de détail de ces réaménagements sera effectuée ultérieurement, en phase d'exécution. La situation des cuves sera examinée à cette occasion.

- Pts 3, 6 et 13

L'établissement du rapport d'étude d'impact sur l'environnement (RIE 2), soumis à enquête publique, a suivi les différentes étapes procédurales décrites au § 2 dudit rapport.

Sa bienfaisance a été attestée par l'examen des divers services cantonaux concernés (examen préalable du 6 novembre 2014 et examen complémentaire du 23 mai 2018).

Dans sa conclusion (§ 7), sans équivoque, le RIE 2 précise que « *les impacts sur l'environnement seront faibles à moyen, sous réserve des mesures intégrées au projet [qui seront bien entendu mises en œuvre]* » et que « *le projet PP7 est compatible avec les exigences environnementales* ».

- Pts 4 et 5

Par analogie avec l'art. 69 RLATC, les plans soumis à enquête publique doivent permettre de se faire une idée claire, précise et complète des travaux envisagés et de leur conformité aux règles en vigueur.

Force est de constater que tel est bien le cas en l'espèce, même si le fond cadastral utilisé remonte aux alentours de l'année 2015, date du démarrage des études de projet d'ouvrage. L'absence de telle ou telle construction (d'ailleurs peut-être non immatriculée au Registre foncier) n'a aucune incidence sur la bonne compréhension et la validité du projet.

Comme déjà mentionné, la validité des autres documents a été attestée par les organes cantonaux en charge du suivi de ce dossier.

- Pt 7

La stratégie cantonale en matière de stationnement P+R est notamment articulée comme suit :

- organiser les rabattements vers le réseau de TP principal (lignes ferroviaires et lignes de trafic urbain en site propre) en priorité par le vélo et la marche à pied pour les distances courtes, puis par les lignes de TP routières pour les voyageurs qu'elles desservent et finalement par les TIM pour les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP secondaires ;
- rabattre les automobilistes le plus proche de leur lieu de domicile ;
- localiser, dimensionner et gérer les parkings d'échange afin d'y accueillir prioritairement les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP sur leur lieu de domicile et desservis en revanche sur leur lieu de travail ;

En l'état, Il n'y a donc pas lieu de prévoir une nouvelle infrastructure de stationnement « dans les environs de la bretelle autoroutière ou de la route cantonale ».

- Pt 8

Les aspects relevant de la mobilité figurent principalement aux § 1.8, 2.7 et 3.2 du rapport technique soumis à enquête publique. Les explications ainsi données synthétisent l'ensemble des études menées à ce jour et démontrent le bon fonctionnement du système proposé.

Là encore, le projet satisfait aux exigences légales et réglementaires en la matière.

- Pt 9

La problématique des nuisances sonores fait l'objet d'un paragraphe spécifique dans le « rapport technique » accompagnant le projet, reprenant et résumant les termes du « rapport d'étude d'impact sur l'environnement », documents tous deux soumis à enquête publique :

En p. 45 du « rapport technique », il est exposé ce qui suit :

« Concernant les nuisances sonores, le projet aura une influence positive sur la majorité des tronçons étudiés notamment sur tous les axes principaux du PP7, avec des diminutions des niveaux sonores à l'axe situé entre -0.1 et -2 dB (A) [...] ».

En décembre 2016, une coordination a été réalisée avec les services de l'Etat concernant les projets d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales (PAB) de Pully, Paudex et de Lutry. Ceci a permis de confirmer que le projet PP7 est intégré comme mesure dans ces différents PAB. Les allègements couvrent les niveaux d'émissions futurs du BHNS. Il n'y a donc pas de nouvelles publications d'allègements à prévoir dans le cadre du présent projet [...] ».

- Pt 10

L'implantation des mâts de la LAC est bien évidemment fonction de la situation des aménagements parcellaires.

Compte tenu de ce qui est exposé dans la réponse aux « Pts 2, 11, 12 » ci-dessus, notamment au sujet de l'adaptation du projet transmise à Me Klunge le 23 novembre 2018, il n'y a a priori pas de modification de la position du mât.

Au besoin, ce point pourra être affiné en phase d'exécution.

9.14 Opposition n° 25 de Me Laurent Fischer, avocat, agissant au nom de l'Association Sauver Lavaux

Motifs d'opposition :

- un soin particulier doit être apporté à l'esthétisme (proximité de monuments d'importance cantonale, nationale + périmètres ISOS) : le § 2.5.2 du rapport d'enquête relatif au mur laisse déjà présager une catastrophe ;
- l'effet du projet sur les zones adjacentes encore végétalisées ne ressort pas clairement des documents mis à l'enquête (défrichages, compensations).

Déterminations de la Municipalité

- Le traitement architectural de l'ensemble du projet a fait l'objet de nombreuses discussions impliquant des intervenants de tous horizons (Confédération, Etat de Vaud, Communes, mandataires spécialisés). Aucune remarque n'a été émise en lien avec l'ISOS dans ce secteur.

La Commission consultative de Lavaux a préavisé favorablement au projet dans sa séance du 15 décembre 2017 (pour la partie incluse dans le périmètre de la LLavaux) en relevant que « *les murs de soutènement devraient être réduits au minimum nécessaire, avec un crépi plutôt qu'un béton lisse* ».

Le rapport technique mis à l'enquête précise par ailleurs que « *la teinte, la dimension et la mise en œuvre des agrégats et du traitement de surface seront à définir ; des planches d'essai seront faites en temps voulu afin d'entériner des choix en accord avec toutes les parties concernées* » (cf. p. 26).

Ce point sera donc examiné et précisé en phase d'exécution.

- La thématique environnementale est traitée dans un chapitre spécifique du « rapport technique » accompagnant le projet, reprenant et résumant les termes du « rapport d'étude d'impact sur l'environnement » (RIE 2), documents tous deux soumis à enquête publique.

Ces rapports mettent en évidence et analyse les principaux impacts environnementaux. Le patrimoine arboré (inventaire, abattage, mesures de compensation) fait l'objet de développements détaillés figurant aux p. 82 à 88 du RIE 2.

9.15 Opposition n° 26 de l'Association Transports et Environnement (ATE), section Vaud

Les motifs d'opposition portent sur les demandes suivantes :

(pour ce qui concerne le territoire lutrien)

- passages piétons : le temps d'attente pour les piétons ne doit pas excéder 40 secondes (7 secondes si bouton pressoir) ;
la phase verte pour traverser doit être calculée sur une vitesse de 0.8 m/s (accès aux personnes à mobilité réduite) ;
- le manque de places de stationnement pour vélos ;

- l'ajout d'un îlot au droit du sentier de la Pelouse ;
- la mise en place de passages directs Est-Ouest (au Nord) et Ouest-Est (au Sud) pour les cyclistes en cas d'arrêt des voitures pour laisser passer le bus ;
- la suppression de la présélection arrivée Sud « tourner à gauche » au carrefour av. de Lavaux / rte de la Conversion.

Séance de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 8 juillet 2020 en présence de M. Romain Pilloud, Secrétaire général ATE Vaud, de M. Samuel Fréchet (Direction de projet – tl) et de M. Philippe Burri (chef de projet PP7).

Déterminations de la Municipalité

- Le fonctionnement des feux a été étudié et optimisé dans le projet. Les projets d'exécution de la régulation lumineuse ne sont toutefois pas encore établis et pourront intégrer les valeurs des normes. La capacité du(des) carrefour(s) est toutefois une contrainte forte fixée dans le projet.
- Depuis maintenant 3 ans, la Commune de Lutry aménage des stationnements vélos supplémentaires sur son territoire. Le long de l'axe du BHNS, des stationnements vélos ont été créés sur la place du Voisinand et à l'arrêt de bus Les Champs. A l'issue des travaux de requalification de la route de Lavaux, des stationnements vélos supplémentaires pourront être mis en place, grâce au réaménagement des espaces publics le long de son tracé.
- Toutes les traversées piétonnes respectent les normes. Lorsqu'il y a plusieurs voies à traverser, elles sont régulées, comme c'est le cas par exemple à l'Ouest du sentier de la Pelouse. L'ajout d'un îlot n'est pas nécessaire.
- Aucune des variantes de circulation à l'étude ne prévoit la suppression de la voie de tourner-à-gauche en sortie de Bourg.

Il n'est en effet pas imaginable de dévier les véhicules sortant du parking de la Possession par le Sud (Rue des Terreaux – rte du Gd-Pont) pour rejoindre la RC 780 en direction de Lausanne, au seul motif de diminuer la longueur d'une traversée piétonne (respectant les normes).

De plus, un nouveau collège va prochainement être étudié et édifié sur le site du parking de La Combe et la route du Gd-Pont servira d'interface avec l'actuel collège du Grand-Pont. Ladite interface devra être « pacifiée » (zone de rencontre, p. ex.), plutôt que de voir sa charge de trafic augmenter.

9.16 Opposition n° 27 de l'Association PRO VELO Région Lausanne

Les motifs d'opposition portent sur les demandes suivantes :

(pour ce qui concerne le territoire lutrien)

- l'ajout de sas vélos aux carrefours du Voisinand et de la Petite-Corniche (au niveau des deux axes arrivant sur l'avenue de Lavaux) ;
- rendre possible des « tourner à droite autorisés aux vélos » à ces mêmes carrefours ;
- le manque de places de stationnement pour vélos (notamment aux abords directs des arrêts « Grand-Pont », « Voisinand », « Rive » et « Corniche » ;
- l'absence de marquage en rouge des zones de cisaillement (bande cyclable) au chemin de Curtinaux et au carrefour de la Petite-Corniche ;
- le gabarit insuffisant (3.00 m au lieu de 3.65 m) des voies TIM bordant une bande cyclable (cohabitation camions / cyclistes) ;
- l'installation de feux destinés aux cyclistes à la Petite-Corniche ;
- le problème de visibilité que pourrait causer l'arbre projeté au niveau de l'îlot situé au droit du chemin de la Toffeyre.

Séance de conciliation

Une séance de conciliation s'est tenue le 7 juillet 2020 en présence de M. Tristan Cordonier (membre du Comité PRO VELO Région Lausanne), de Mme Schmid (membre de PRO VELO), de M. Samuel Fréchet (Direction de projet – tl) et de M. Philippe Burri (chef de projet PP7).

Déterminations de la Municipalité

- L'ajout de sas à vélos au débouché de la rue des Terreaux et de la route de La Conversion sur la route de Lavaux sera examiné en détails en phase d'exécution du projet, en coordination, notamment, avec le réaménagement de l'axe Conversion – Landar (RC 770).
- Depuis la rue des Terreaux en direction de la Petite Corniche, la mise en œuvre du tourner à droite pour les vélos n'est pas possible, conformément à l'art. 69 de l'OSR. Au sein du projet, la largeur de la voirie est dimensionnée à 3 m. Or, une largeur supérieure ou égale à 3.20 m est demandée pour ce type d'aménagement.

Concernant l'ajout d'un tourner à droite pour les vélos depuis la route de La Conversion en direction de Lausanne, ce point sera examiné en détail en phase d'exécution du projet, en coordination, également, avec le réaménagement de l'axe Conversion – Landar (RC 770).

- Le long de l'axe du BHNS, des stationnements vélos ont été créés sur la place du Voisinand et à l'arrêt de bus Les Champs. À l'issue du réaménagement de la

route de Lavaux et de la requalification des espaces publics comprise dans ce projet, des stationnements supplémentaires pourront être créés.

Concernant le secteur de Curtinaux, des stationnements ont été installés, courant 2021, devant l'entrée de la plage. Pour le secteur de la Petite-Corniche, une étude a démontré que la demande était nulle.

- Dans le cas des croisements chemin de Curtinaux – route de Lavaux et route de la Petite-Corniche – route de Lavaux, une bande cyclable est déjà présente à ces endroits. Aucun déficit de visibilité ou risque élevé de refus de priorité aux cyclistes n'a été constaté, conformément au point 6 des instructions du DETEC concernant les marquages particuliers sur chaussée.
- S'agissant des gabarits routiers, le projet de réaménagement complet de la RC 780 ne va pas être modifié à ce stade. Il a été discuté et élaboré depuis plus de 10 ans en impliquant de nombreux intervenants (Confédération, État de Vaud, Communes, mandataires spécialisés) et en intégrant au mieux l'ensemble des contraintes (techniques : calibrage de l'axe et plan des voies, topographiques, foncières, etc.) et des besoins (voies bus réservées, cohabitation de tous les types de mobilité, concept paysager).
- La régulation lumineuse du carrefour de la Petite Corniche n'est pas traitée en détail dans le présent préavis. Elle sera traitée ultérieurement, lors du projet d'exécution.
- Le rapport technique du projet d'ouvrage précise que l'échange interdisciplinaire au sein de l'équipe de projet a permis de rechercher en termes d'arboriculture des solutions conjuguant les impératifs de l'infrastructure nécessaires aux surfaces de stationnement, circulations, trottoirs, places publiques et ceux de l'espace vital offerts nécessaires aux plantations.

Par conséquent, les essences sélectionnées au sein du projet d'ouvrage ont tenu compte des impératifs liés à la visibilité ou encore à la sécurité routière.

9.17 Remarque de M. Yves Mantel, route de Lavaux 19, 1095 Lutry (propriétaire de la parcelle n° 367)

Les 2 observations formulées portent sur les demandes suivantes :

- mutualiser les travaux de canalisation du PP7 avec ceux de sa parcelle (pour la partie qui lui restera après emprises) ;
- rétablir un jardin « à plat » comme actuellement (et non en pente comme prévu par les aménagements du PP7).

Déterminations de la Municipalité

- Les questions soulevées par cette remarque ont déjà été discutées avec le propriétaire lors des séances d'information mentionnée au § 5 du présent préavis. Elles seront prises en compte lors de la phase d'exécution du PP7.

10. Conclusions

Fondés sur ce qui précède, nous vous proposons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Lutry

- dans sa séance du 4 décembre 2021
- vu le préavis municipal n° 1299/2021
- ouï le rapport de la Commission désignée pour examiner cet objet

décide

- I. d'adopter le projet routier de réaménagement complet de la route de Lavaux (RC 780) pour la partie sise sur le territoire de la Commune de Lutry, en lien avec la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) – Projet partiel PP7 ;
- II. d'admettre les propositions de réponses aux oppositions enregistrées lors de l'enquête publique, telles qu'elles figurent au chapitre 9 du présent préavis ;
- III. de donner à la Municipalité les pouvoirs nécessaires pour répondre aux actions qui seraient intentées à l'encontre de la Commune de Lutry du fait de l'adoption de cette modification, l'autorisant à plaider devant toutes instances, à recourir et, le cas échéant, à transiger ;
- IV. de soumettre les présentes décisions au référendum spontané, conformément à l'art. 107 al. 4 de la loi sur l'exercice des droits politiques (LEDP).

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic

Le secrétaire

Charles Monod

Denys Galley

Adopté en séances de Municipalité des 19 juillet et 4 octobre 2021

Municipaux délégués : MM. Patrick Sutter, Pierre-Alexandre Schlaeppli et Etienne Blanc

Annexes :

- liste des opposants
- plans de situation
- plans de situation des aménagements paysagers
- plans d'emprises
- rapport technique du 5 avril 2019 (version d'enquête publique)
- rapport d'étude d'impact sur l'environnement (RIE 2)
- oppositions et remarque

Les plans, les rapports et les oppositions sont disponibles sur le site Internet communal (cf. documents pour la séance du Conseil communal du 4 décembre 2021)

Liste des opposants

1	Mme M.	Favre Favre	Isabelle Jean-Marc	Grand Rue 72	La Conversion
2	M.	Monnier c/o PBBG Gérances et Gestions Immobilières SA	Frank		Lausanne
3	Mme	Masson	Patricia	Av. du Léman 54	Lausanne
4	M.	Apothéloz	Alexandre	Bd de la Forêt 63	Pully
5	Mme	Luginbühl	Evelyne	Rte de la Conversion 183	Lutry
6	M. M.	Alberini Alberini c/o sigma legal	Alain Adrien	Rue de Berne 10	Gevève
7	M. M.	Güdemann Güdemann	Jean Félix	Rue des Terreaux 3	Corsier-sur-Vevey
8	M.	Martin	José	Ch. du Clos 11	Trélex
9		Gérance Robert Crot & Cie SA <i>(administrateur de la PPE « Résidence Talleyrand »)</i>			Lausanne
10	Mme	Faeqh p.a. Etude Geneviève Gehrig <i>(curatrice)</i>	Arya		Lausanne
11		Isa Import SA		Case postale 6513	Lausanne
12	Mme	Vanderhoven	Christine	Rte de Taillepied 36	Lutry
13		Gérance Robert Crot & Cie SA <i>(administrateur de la PPE « Résidence Paraggi C-D »)</i>			Lausanne
14		Opposition collective (22 signatures) p.a. M. Fontana Jacques		Av. des Toises 5	Lutry
15	M.	Matter	Olivier	Rte de la Conversion 180	Lutry
16	M.	Micol	Jean	Rte de Lausanne 203	Villette
17	M.	Blanc	Pierre-David	Rte de la Conversion 89	Lutry
18	Hoirie	Marcel Huguenin Debluë Marcel Bovay	Claire Suzanne Françoise	Grand-Rue 60	Lutry
19	M. M.	Furer SA, régisseurs et courtiers <i>(administrateur de la PPE « Résidence du Nouveau Port »)</i> Losserand Rodieux	Guy Etienne		Vevey
20	Mme	Musale	Rekha	Rte de Lavaux 140	Lutry
22	M.	Biderbost c/o Me Jean Cavalli, avocat	Francine		
23	M.	Buche p.a. M. Philippe Bless <i>(curateur)</i> c/o Me Benoît Bovay, avocat	Daniel		
24		Autocorner J.C. & C. Oberson SA c/o Me Olivier Klunge, avocat			

25	Association Sauver Lavaux c/o Me Laurent Fischer, avocat
26	Association Transports et Environnement (ATE), section Vaud
27	Association PRO VELO Région Lausanne c/o Me Olivier Klunge, avocat

Remarque

1	M.	Mantel	Yves	Rte de Lavaux 19	Lutry
---	----	---------------	------	------------------	-------