

Préavis N° 1338 / 2025  
au Conseil communal

**Demande de crédit d'étude pour les phases SIA  
32 à 41 des routes cantonales RC 768, RC 777 et  
RC 780**



## Table des matières

<b>1. Préambule.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Programme de législature .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Périmètre de projet.....</b>	<b>4</b>
<b>4. Objectifs de la réfection routière.....</b>	<b>6</b>
<b>5. Résultats de l'avant-projet.....</b>	<b>7</b>
5.1 Secteur 1 : RC 780 – Limite paudex.....	8
5.2 Secteur 2 : RC 780 – Grand-Pont .....	9
5.3 Secteur 3 : RC 780 – Burquenet .....	10
5.4 Secteur 4 : RC 780 – Savuit.....	11
5.5 Secteur 5 : RC 780 – Petite Corniche .....	13
5.6 Secteur 6 : RC 770 – Limite Paudex .....	14
5.7 Agrandissement des passages inférieurs sous la route cantonale .....	16
<b>6. Mode de conduite du projet.....</b>	<b>17</b>
<b>7. Planification du projet.....</b>	<b>18</b>
<b>8. Procédure de marchés publics .....</b>	<b>18</b>
<b>9. Développement durable.....</b>	<b>19</b>
<b>10. Coût des prestations de service.....</b>	<b>20</b>
<b>11. Financement, amortissement et charges financières .....</b>	<b>20</b>
11.1 Financement .....	20
11.2 Situation de l'évolution des emprunts à moyen et long terme .....	20
11.3 Situation de l'endettement brut/plafond d'endettement .....	21
11.4 Amortissement, charges financières.....	21
<b>12. Conclusions.....</b>	<b>22</b>

## Au Conseil communal de Lutry

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

Nous avons l'honneur de soumettre le préavis municipal N° 1338 / 2025 sollicitant un crédit d'étude pour les phases SIA 32 à 41 des routes cantonales RC 768, RC 777 et RC 780.

## 1. Préambule

La route cantonale 780 (RC 780) ou route de Lavaux, assure la liaison entre les communes de Lutry, Paudex, Pully et Lausanne. Elle constitue l'axe de desserte est-ouest principale de la partie sud du territoire lutrien.

Entre les arrêts de transports publics « Lutry - Marronnier » et « Lutry - Corniche », la route de Lavaux concentre de nombreux enjeux de mobilité, parfois contradictoires. Avec les développements urbains prévus, notamment la création du quartier de Burquenet, d'un collège à La Combe, ou encore la densification du secteur de Corsy - La Conversion, cette route connaîtra, dans les prochaines années, une augmentation de sa fréquentation, pouvant entraîner des charges de trafic supplémentaires à absorber. Des besoins spécifiques en termes d'infrastructures et d'exploitation des transports publics sont aussi à observer sur la RC 780, afin de garantir la faisabilité des évolutions de l'offre dans le secteur. Des nécessités d'assainissement du bruit routier le long de cet axe, de réfection de l'enrobé bitumeux et des infrastructures souterraines, sont également à considérer.

Au vu de ce qui précède, le présent préavis a pour objectif de solliciter un crédit d'investissement afin d'établir un projet d'ouvrage, demander les autorisations de construire et réaliser un appel d'offres pour des entreprises de génie civil sur le tronçon de la RC 780 compris entre les arrêts « Lutry - Marronnier » et « Lutry - Corniche », ainsi que les accès à ce dernier.

Ce préavis s'inscrit dans les suites à donner au retrait, lors de la séance du 4 décembre 2022, du préavis N° 1299 / 2021 relatif à 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. Pour rappel, suite au refus de la Commune de Paudex d'adopter le volet technique des réaménagements routiers nécessaires à la création d'une ligne de bus à haut niveau de service sur la RC 780, et devant l'impossibilité de réaliser ce projet de façon partielle, la Municipalité n'a pas eu d'autre choix, vu l'état de la voirie et les enjeux qu'elle cristallise, d'établir rapidement un nouvel avant-projet pour cet axe routier.

Ce préavis est également la suite du préavis N° 1310 / 2023 Demande de crédit pour l'établissement de l'avant-projet de réfection des routes cantonales RC 768, RC 777 et RC 780.

## 2. Programme de législature

Ce projet découle du programme de législature de la Municipalité. En effet, le contexte actuel mène à devoir adapter l'offre et les infrastructures de transports pour répondre aux usages multimodaux de la population.

Ainsi, cette démarche s'inscrit dans plusieurs points du programme de législature 2021-2026 :

- Mobilité et transport, transport individuel et motorisé : « une étude relative à l'assainissement de la route de Lavaux devrait être lancée afin de pallier à l'abandon du premier projet de réaménagement de ladite route ».
- Mobilité et transport, transports publics : « de développer une liaison Ouest-Est performante à la suite du gel du projet de bus à haut niveau de service (BHNS) ».
- Développement durable : par la plantation d'arbres le long de cet axe routier.

### 3. Périmètre de projet

Le projet de réfection de la RC 780 et de ses routes d'accès entre les arrêts « Lutry - Marronnier » et « Lutry - Corniche », a été réalisé par un groupement d'ingénieurs civils, d'architectes paysagistes et d'ingénieurs trafic. Une présentation au Conseil communal, en présence des mandataires, a eu lieu le lundi 3 mars 2025.

Pour rappel, le périmètre du projet est le suivant :

- RC 768 – route de la Petite Corniche
- RC 777 – route d'Ouchy, de la frontière communale avec la Commune de Paudex jusqu'à l'intersection avec la route de Lavaux
- RC 780 – route de Lavaux, de la frontière communale avec la Commune de Paudex jusqu'à la sortie de localité en direction de Bourg-en-Lavaux

**Figure 1 : Secteur Petite-Corniche**



**Figure 2 : Secteur route de Lavaux****Figure 3 : Secteur route d'Ouchy**

La Municipalité propose d'engager les actions suivantes :

1. Établir le dossier en vue de la mise à l'enquête du projet.
2. Préparer les documents d'appel d'offres en marché public.
3. Assurer une cohérence temporelle avec la mise à l'enquête puis la construction du nouveau collège de la Combe.

## 4. Objectifs de la réfection routière

Les derniers chantiers d'entretien de ces routes datent des années 1970. Avec des charges de trafic qui ont plus que doublé en 50 ans, ces voiries et leurs infrastructures souterraines ont un besoin urgent de réfection. En outre, dans les prochaines années, ces dernières cristalliseront un certain nombre d'enjeux parmi lesquels :

- L'accès à la RC 770 et le fonctionnement du réseau cantonal.
- L'accessibilité est-ouest de la Commune.
- La coordination avec les développements urbains prévus dans le secteur (Burquenet, Collège).
- Le passage d'une ligne de bus structurante sur la RC 780.
- La création d'une nouvelle ligne de transports publics entre le Landar et le Voisinand et l'aménagement de deux terminus pour ladite ligne.
- La limitation des nuisances en traversée de localité.

Par conséquent, le projet aura pour objectif de :

- Rénover les infrastructures souterraines et routières.
- Mettre en conformité les aménagements routiers avec les dispositions légales les plus récentes, notamment pour ce qui concerne les personnes à mobilité réduite (LHand) et les infrastructures cyclistes (LVC).
- Optimiser les conditions de circulation des différents modes de transport, en particulier des transports publics et les modes doux.
- S'agissant spécifiquement de la ligne TL N° 9, viser les objectifs de régularité et de vitesse commerciale fixés pour les bus à haut niveau de service.
- Améliorer la qualité architecturale des aménagements et l'arborisation.
- Améliorer la gestion des eaux de ruissellement de chaussée.

Afin de limiter les risques de recours pendant la procédure, le projet doit au maximum rester à l'intérieur du domaine public. En effet, le projet PP7 a démontré un grand risque d'opposition en cas d'impact sur des droits fonciers privés dans l'environnement direct du projet.

Suite à la demande du Conseil communal, un mandat d'étude a été confié à un bureau pour l'étude de l'agrandissement des passages inférieurs. Toutefois, ce dernier ne fait pas partie du présent mandat.

Le projet d'ouvrage n'a pas pour objectif de remettre en cause les résultats de l'avant-projet rappelé au chapitre 5 du présent préavis. En effet, l'avant-projet a été finalisé en 2025 avec les dernières normes et principes d'aménagement de l'espace routier. Le projet d'ouvrage se contentera donc d'amener le projet à l'étape suivante.

## 5. Résultats de l'avant-projet

Pour rappel, le projet a été réparti en six secteurs principaux d'étude :

- **Secteur 1 : RC 780 – Limite Paudex**

Ce secteur concerne la RC 780 (route de Lavaux) entre la limite avec la commune de Paudex, à l'intersection avec la route de Taillepied, jusqu'au Grand-Pont.

- **Secteur 2 : RC 780 – Grand-Pont**

Ce secteur couvre la RC 780 et la RC 777 (route d'Ouchy) au niveau du Grand-Pont, jusqu'au-delà du garage Autocorner Audi Lutry.

- **Secteur 3 : RC 780 – Burquenet**

Ce secteur concerne le tronçon de la RC 780 depuis le garage, passant devant les futurs collèges et quartier du Burquenet, traversant le Voisinand pour se terminer au niveau du Château de Lutry.

- **Secteur 4 : RC 780 – Savuit**

Ce secteur s'étend du Château au carrefour de Savuit.

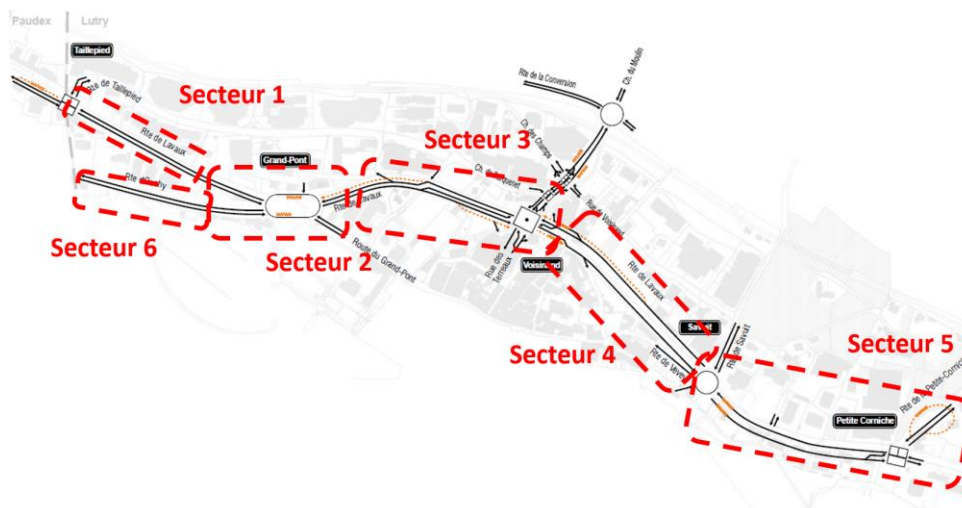
- **Secteur 5 : RC 780 – Petite Corniche**

Ce secteur couvre le tronçon entre le carrefour de Savuit et la boucle de rebroussement des bus située sur la route de la Petite Corniche.

- **Secteur 6 : RC 770 – Limite Paudex**

Ce secteur concerne la RC 777 (route d'Ouchy) entre la limite avec la commune de Paudex, à proximité de l'intersection avec la route de la Bordinette, jusqu'au Grand-Pont.

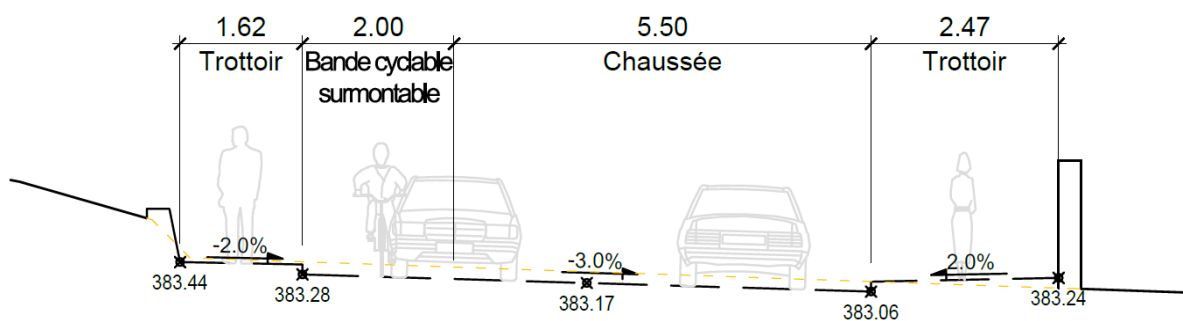
Figure 4 : Répartition des secteurs du projet



## 5.1 Secteur 1 : RC 780 – limite Paudex

Le projet de réaménagement sur ce tronçon prévoit une amélioration significative du profil routier afin de mieux répondre aux besoins des piétons, cyclistes et automobilistes. Le trottoir du côté droit (direction Vevey) sera élargi à environ 2.5 m, offrant ainsi un espace plus confortable aux piétons, qui sont plus nombreux de ce côté. Du côté gauche, le trottoir sera d'environ 1.7 m de large. Une bande cyclable de 2.0 m sera aménagée uniquement sur le côté gauche, dans le sens montant, afin de s'adapter à la vitesse plus réduite des cyclistes en montée. La chaussée sera composée de deux voies TIM d'une largeur totale de 5.5 m, sans marquage de séparation entre elles.

**Figure 5 : Profil en travers du secteur 1**



En parallèle, le projet intègre la reprise du début de la route de Taillepied. À l'intersection, une aire verte sera aménagée, contribuant à l'amélioration du cadre paysager. Un élargissement des trottoirs existants est également prévu pour faciliter les déplacements des usagers.

Toutefois, la plantation d'arbres le long du tronçon est fortement limitée en raison du nombre important d'accès privés. Ces derniers nécessitent une visibilité minimale de 60 mètres pour permettre une insertion sécurisée sur la RC 780.

**Figure 6 : Situation du Secteur 1**



Un élément important du projet est la réfection de l'escalier menant au DP 80, un chemin piéton reliant la RC 780 à la route de Taillepied. Ce nouvel aménagement s'intègre dans une vision plus large de la mobilité douce.

Enfin, les passages piétons actuels seront maintenus, mais l'un d'eux sera déplacé plus près du DP 80 afin d'optimiser la sécurité et la fluidité des déplacements. Il convient de noter que la partie du DP 93 indiquée en rose sur les plans fait partie d'une parcelle exclue de la présente étude. Son éventuel aménagement fera l'objet d'une étude distincte.

## 5.2 Secteur 2 : RC 780 – Grand-Pont

Afin de maximiser l'espace utilisable pour les piétons et créer des surfaces paysagères, le bâtiment situé sur le DP 93 sera démoli et le terrain remblayé, de même que le pont. Ces travaux permettront la réalisation d'un giratoire oblong en remplacement du Grand-Pont, optimisant ainsi la gestion des flux de circulation et améliorant l'intégration paysagère du projet. Un aménagement paysager sera prévu au centre du giratoire ainsi que sur ses pourtours, apportant une amélioration esthétique et environnementale à l'ensemble de l'infrastructure.

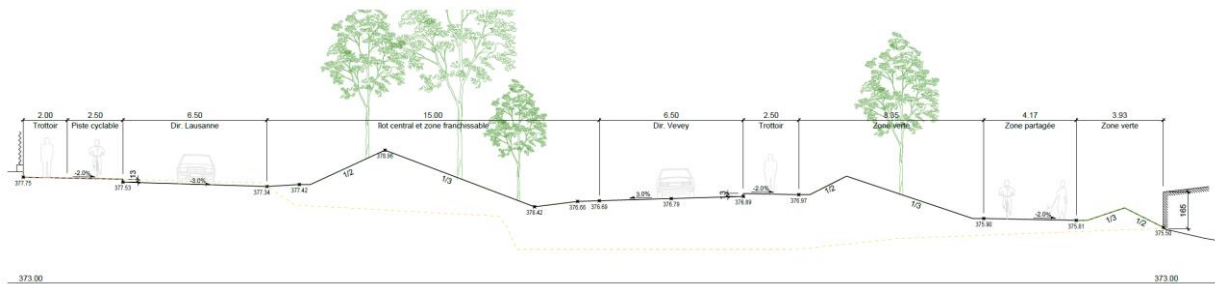
**Figure 7 : Situation du Secteur 2**



Les arrêts de bus seront repositionnés en bordure du giratoire. Les zones d'attente seront aménagées en dehors des voies cyclables, évitant ainsi toute interférence entre les différents usagers. Concernant la circulation des vélos, une séparation entre cyclistes et piétons sera assurée sur l'ensemble du tracé, à l'exception du côté sud du giratoire où la cohabitation entre les deux flux (piétons et cycles lents) sera maintenue. Les cyclistes auront systématiquement le choix d'emprunter soit le giratoire, soit des itinéraires alternatifs. Cette flexibilité sera également garantie à la sortie du giratoire, où les cyclistes pourront accéder soit à la bande cyclable, soit à la piste dédiée.

Le passage inférieur existant sera maintenu, mais une nouvelle cage d'escalier sera créée afin d'optimiser l'espace dédié à la mobilité douce. Cet aménagement garantira une meilleure fluidité pour les piétons et les cyclistes tout en améliorant la sécurité des déplacements.

Les études ont validé la conformité du profil transversal du réaménagement routier ainsi que du profil en long des routes en provenance de la RC 780 et de la RC 777. Une attention particulière a également été portée à l'organisation des espaces de stationnement. Les places de parc situées sur la parcelle 391, actuellement accessibles depuis le trottoir et situées sur le domaine public, ne respectent pas les normes en vigueur. Une réorganisation des accès à la parcelle 391 ainsi qu'aux parcelles 2947 et 2948 est ainsi proposée, sans suppression de places privées.

**Figure 8 : Profil en travers de la partie gauche du giratoire oblong**

Enfin, une liaison dédiée à la mobilité douce sera aménagée entre le nouveau trottoir du giratoire et le parc Casimir Reymond, renforçant ainsi les connexions piétonnes dans le secteur. L'aménagement du parking situé sur la parcelle 200 devra, quant à lui, faire l'objet d'une étude approfondie dans les phases ultérieures du projet.

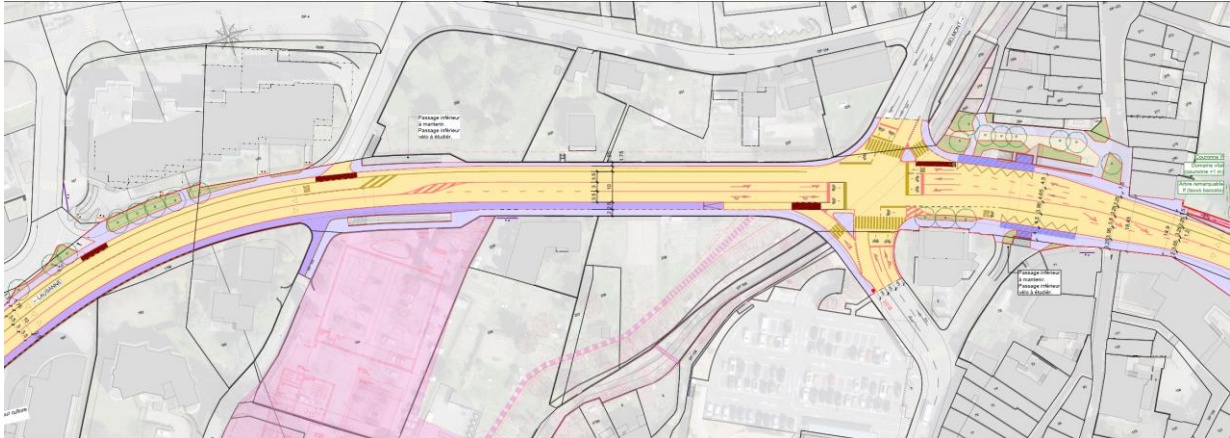
### 5.3 Secteur 3 : RC 780 – Burquenet

Pour les cyclistes, plusieurs aménagements sont prévus en fonction du sens de circulation. En montée, une piste cyclable de 2.5 m de large sera aménagée, accompagnée d'une bande supplémentaire de 20 cm permettant la plantation de végétation rampante sur la paroi phonique, contribuant ainsi à une meilleure intégration paysagère. En direction de Vevey, la piste cyclable deviendra une bande cyclable à proximité du carrefour du Voisinand tout en restant prioritaire par rapport à l'entrée dans le Bourg (marquage rouge). Le carrefour du Voisinand a d'ailleurs été réaménagé pour intégrer des bandes d'arrêt dédiées aux cycles, améliorant ainsi leur sécurité et leur visibilité.

En ce qui concerne la circulation automobile et des transports en commun, plusieurs ajustements sont prévus. À proximité du giratoire, deux voies seront aménagées pour les voitures : une en direction de Vevey, d'une largeur de 3.5 m, et une en direction de Lausanne, de 3.0 m. En complément, une voie de bus de 3.5 m sera également réalisée en direction de Lausanne, laquelle débutera à hauteur du chemin de la Combe. Cette configuration permettra d'assurer la priorité aux bus à l'entrée du giratoire, optimisant ainsi leur fluidité et leur efficacité dans le réseau de transports en commun. Du côté du carrefour du Voisinand, trois voies TIM seront aménagées : une en direction de Vevey, une voie de présélection pour la direction de La Conversion, et une troisième en direction de Lausanne.

Le projet prévoit le maintien des passages inférieurs du collège et du Voisinand afin d'assurer la continuité des déplacements piétons en toute sécurité. L'aménagement tient également compte des projets connexes du collège de la Combe et du futur quartier de Burquenet, garantissant ainsi une cohérence dans le développement urbain et les infrastructures de mobilité.

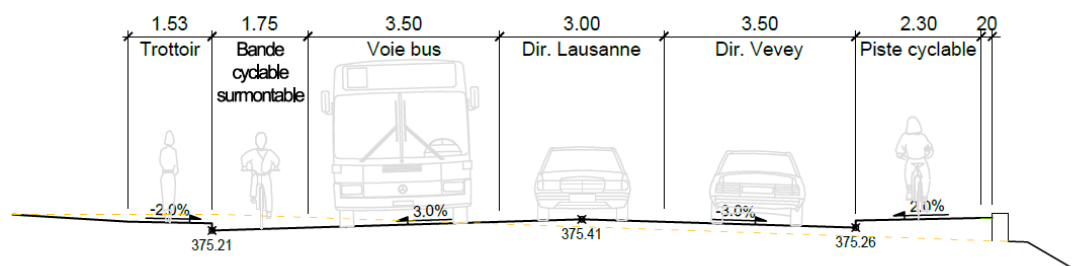
Le projet tel que prévu n'empiète pas sur les limites du plan de quartier de Burquenet.

**Figure 9 : Situation du secteur 3**

L'organisation des cheminements piétons a également été repensée. Entre le giratoire et le collège, un trottoir sera aménagé uniquement du côté nord, tandis qu'au Sud, il ne débutera qu'au niveau du collège pour rejoindre le carrefour du Voisinand. Ce choix permet une optimisation de l'espace tout en assurant un cheminement piéton continu et sécurisé.

Les arrêts de bus du Voisinand seront réaménagés et équipés d'abris sur les deux côtés de la route, améliorant ainsi le confort des usagers. La place située à proximité de l'arrêt Nord fera l'objet d'une nouvelle étude afin d'assurer une meilleure intégration paysagère et une meilleure accessibilité.

Enfin, l'entrée dans le bourg a été corrigée afin d'intégrer une signalisation conforme aux normes de la zone 30. Cet ajustement garantira une transition fluide vers la zone à vitesse réduite et renforcera la sécurité des usagers dans cet environnement urbain.

**Figure 10 : Profil en travers du côté gauche du secteur 3**

#### 5.4 Secteur 4 : RC 780 – Savuit

La circulation routière dans ce secteur fera l'objet de deux configurations distinctes. À hauteur des jardins familiaux, une bande cyclable sera aménagée en direction de Vevey, accompagnée de deux voies TIM : une de 3.5 m en direction de Vevey et une de 3.25 m en direction de Lausanne. Une voie de bus de 3.25 m, empruntable également par les cyclistes, complétera cet aménagement.

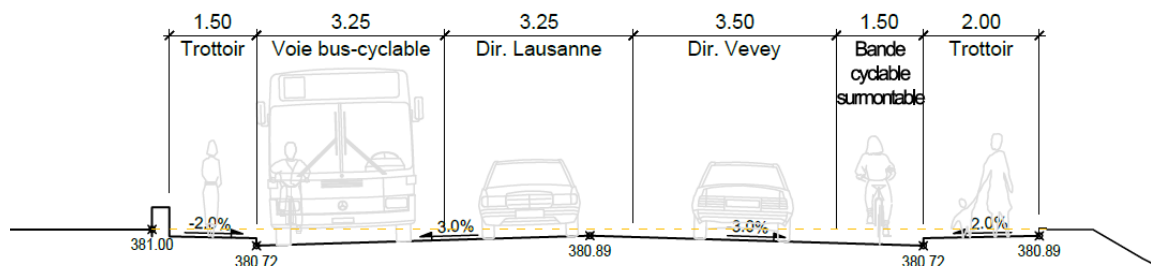
A proximité du giratoire de « Margot Tabac », la chaussée sera aménagée avec deux voies TIM sans démarcation sur une largeur totale de 8.5 m, accompagnées de deux bandes cyclables pour garantir la sécurité des cyclistes.

**Figure 11 : Situation du secteur 4**



Les trottoirs seront adaptés pour garantir un cheminement piéton sécurisé. Au Sud, ils auront une largeur de 2.0 m, tandis qu'au Nord leur largeur sera de 1.5 m, avec des élargissements ponctuels le long des jardins familiaux permettant le croisement des piétons. Ce choix d'aménagement vise à limiter l'impact sur les jardins familiaux tout en minimisant l'emprise sur le domaine public et privé. Pour assurer une meilleure accessibilité, une nouvelle rampe PMR sera réalisée, facilitant l'accès au parc situé sur la parcelle 282.

**Figure 12 : Secteur 4 profil en travers à niveau des jardins familiaux**



Le projet prévoit également des améliorations en matière de transports en commun. L'arrêt de bus Lutry Rive sera déplacé et repositionné avant le carrefour de Margot Tabac afin de pouvoir être desservi par les lignes 68 et 69 des T-L, facilitant ainsi les correspondances et l'accessibilité aux transports publics.

L'entrée de la rue des Terreaux sera réaménagée pour s'adapter aux normes d'une zone 30, renforçant ainsi la sécurité des usagers. Un nouveau passage piéton sera créé au niveau de la voirie de la commune de Lutry, tandis que celui existant au carrefour sera maintenu afin d'assurer la continuité des déplacements piétons.

Enfin, des espaces verts seront aménagés à proximité de la voirie, avec la plantation d'arbres dans les jardins situés au sud de la route. Cet aménagement a été conçu de manière à préserver les perspectives visuelles sur le Château, tout en améliorant l'intégration paysagère du projet.

Ce tronçon présente des emprises sur le domaine privé public au niveau des jardins familiaux d'environ 500 m<sup>2</sup>.

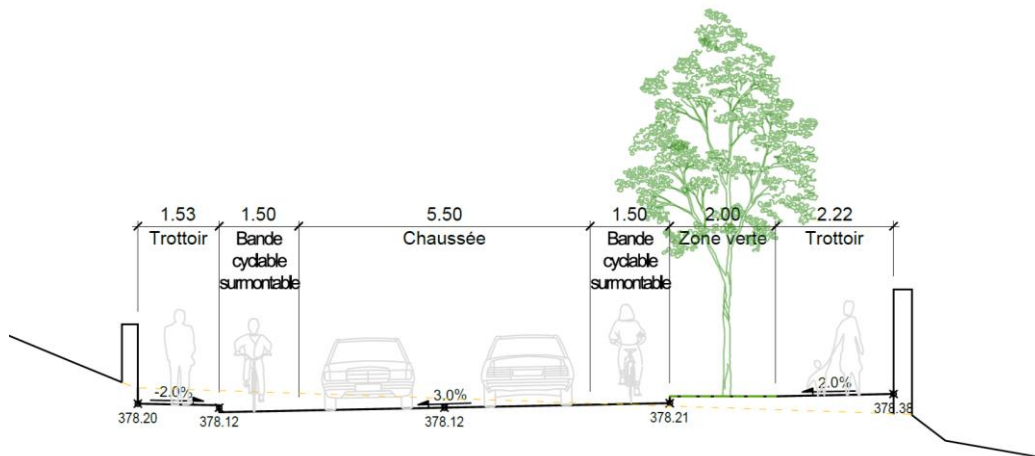
### 5.5 Secteur 5 : RC 780 – Petite Corniche

L'aménagement routier du secteur prévoit deux bandes cyclables de 1.5 m de largeur ainsi que deux voies TIM, sans marquage, d'une largeur totale de 5.5 m. Ces ajustements visent à garantir une meilleure cohabitation des différents usagers tout en maintenant une fluidité optimale du trafic.

**Figure 13 : Situation du secteur 5**



Les trottoirs seront aménagés de manière à assurer un cheminement piéton confortable et sécurisé. Le trottoir Nord variera entre 1.5 et 1.7 m de largeur, tandis que celui au Sud aura une largeur minimale de 2.0 m. De plus, tout au long du trottoir Sud, des zones vertes seront créées, permettant la plantation d'arbres et contribuant ainsi à l'amélioration du cadre urbain. La voie de présélection existante sera supprimée afin d'optimiser l'espace disponible.

**Figure 14 : Profil en travers du secteur 5**

Concernant les traversées piétonnes, plusieurs ajustements sont prévus pour renforcer la sécurité des usagers. Le passage piéton du giratoire de Margot Tabac sera maintenu, tandis que celui situé à la limite est du projet sera régulé afin d'assurer une meilleure organisation des flux. Du côté de la Petite Corniche, le passage piéton sera sécurisé pour améliorer la visibilité et la protection des piétons.

Les infrastructures de transport public seront également améliorées. Un nouvel arrêt de bus en direction de Lausanne sera aménagé en face de l'arrêt existant « Lutry Rive », facilitant ainsi les correspondances. L'arrêt de bus Lutry-Corniche sera réorganisé afin de permettre l'arrêt simultané de deux bus. Les abris bus seront entièrement rénovés et les espaces de giration des bus seront ajustés pour optimiser la fluidité des manœuvres.

Un nouveau passage piéton conforme aux normes sera réalisé, accompagné d'un réaménagement de l'accès en direction de la Coop, garantissant ainsi une meilleure accessibilité aux commerces et aux services environnants.

Enfin, le passage inférieur situé à proximité du DP 402 sera maintenu. Lors des prochaines phases du projet, une étude de faisabilité devra être menée afin d'évaluer la possibilité de l'ouvrir également aux cyclistes, permettant ainsi une meilleure continuité des itinéraires cyclables.

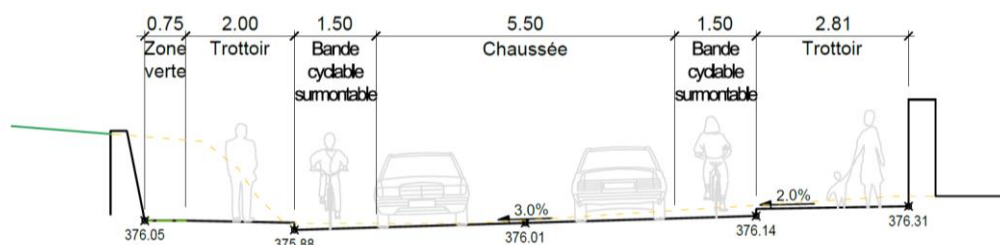
## 5.6 Secteur 6 : RC 770 – limite Paudex

L'aménagement routier de ce secteur prévoit deux voies TIM sans marquage intermédiaire, avec une largeur totale de 5.5 m, garantissant ainsi une circulation fluide tout en laissant de l'espace aux autres usagers de la route. En complément, deux bandes cyclables de 1.5 m de largeur seront aménagées, assurant une continuité pour les cyclistes et renforçant la sécurité de leur déplacement.

**Figure 15 : Situation du secteur 6**

En matière de cheminements piétons, le passage piéton existant sera maintenu et régulé, tandis qu'un nouveau passage non régulé sera ajouté à proximité de la nouvelle liaison nord-sud (référéncée dans le Secteur 1), améliorant ainsi la connectivité entre les différents espaces publics.

Le trottoir Sud sera élargi au maximum, car il est le plus proche du lac et constitue l'axe le plus fréquenté par les piétons. Cet aménagement vise à offrir un confort optimal aux usagers et à encourager les déplacements doux le long du rivage.

**Figure 16 : Profil en travers du secteur 6**

Une intervention spécifique a été réalisée sur les parcelles 396 et 397, où l'empiétement des jardins privés sur le domaine public a été supprimé. Afin de stabiliser le terrain, de nouveaux murs de soutènement seront construits. Cette réorganisation a permis la création de zones vertes le long du trottoir, contribuant ainsi à l'embellissement paysager et à l'amélioration de l'environnement urbain.

L'espace plage a également fait l'objet d'une réévaluation afin d'optimiser son utilisation et son intégration paysagère. Une zone plus végétalisée sera aménagée près de l'accès lacustre de la parcelle 397, tandis que le reste de la plage sera réaménagé pour offrir de nouveaux équipements : une plateforme, une pergola pour créer des zones ombragées et, potentiellement, des douches. De plus, la nouvelle configuration de la plage a été pensée pour permettre un accès PMR, garantissant ainsi une accessibilité à tous.

## 5.7 Agrandissement des passages inférieurs sous la route cantonale

Comme évoqué précédemment, lors du Conseil communal du 28 octobre 2024, les Conseillers Pierre Bonjour et Guy Minder ont déposé un postulat « relions le nouveau collège au nord de la RC 780 ». Le fonds du postulat visait à étudier l'opportunité d'agrandir le passage inférieur de la Combe. Une mise aux normes des dimensions pour une circulation mixte piéton-vélo serait envisagée.

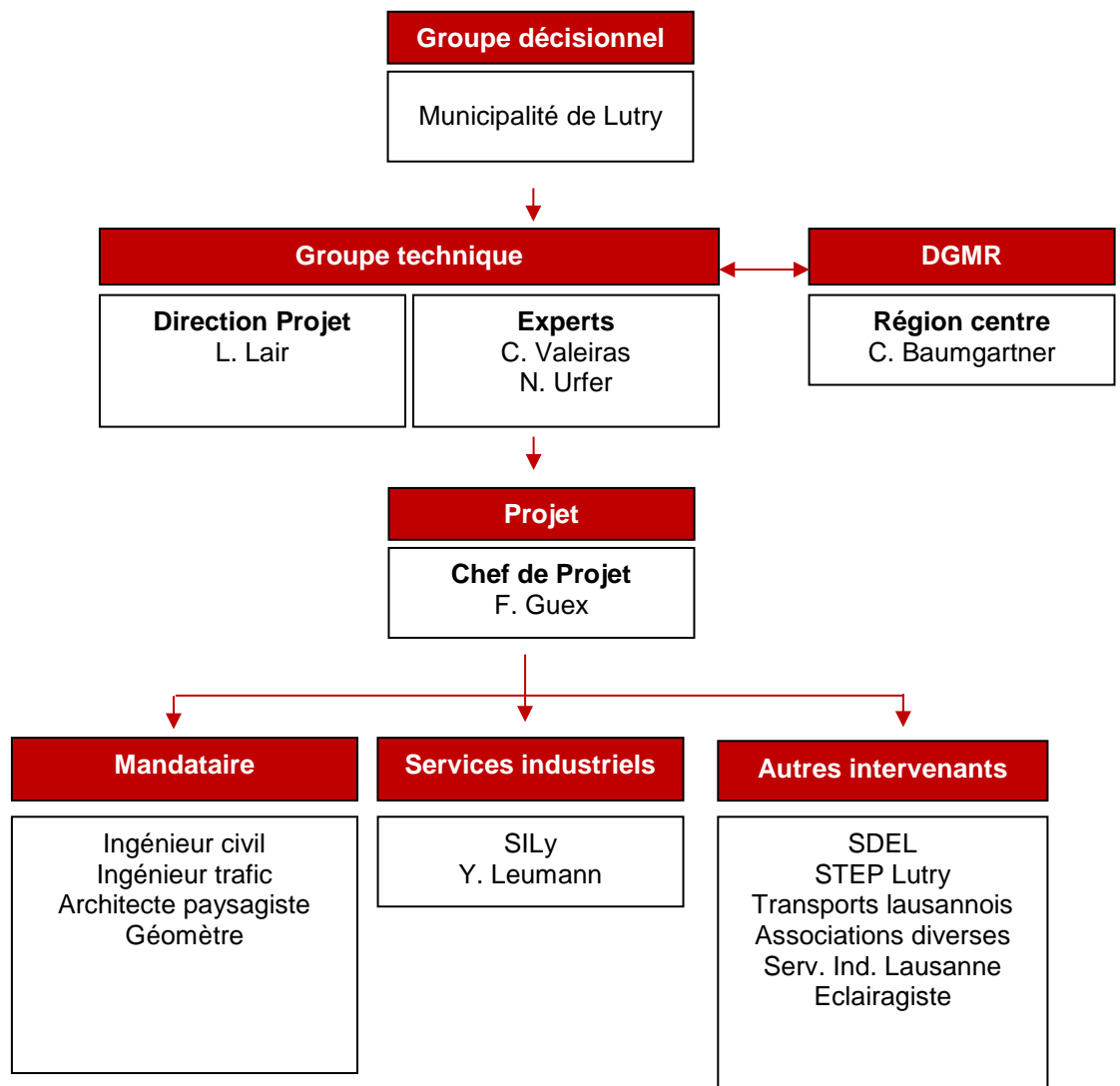
Lors de sa séance du 19 mai 2025, la Municipalité a adjugé une étude de faisabilité (phase SIA31), financée par le budget ordinaire pour l'agrandissement des quatre passages inférieurs sous la RC :

- Grand Pont
- Combe
- Voisinand
- Chemin des bains



Les résultats de l'étude d'avant-projet sont attendus pour la fin de l'année 2025. En fonction de ces derniers et de la validation de l'agrandissement par la Municipalité, les phases SIA 32 et suivantes pourraient être adjugées au futur mandataire selon un mode de financement à définir. A noter que la présente demande de crédit ne prend pas en compte ces études.

## 6. Mode de conduite du projet



Le mandat sera piloté par le service Travaux et Domaines en collaboration avec les services de l'aménagement du territoire et de la mobilité.

D'autres entités seront impliquées, notamment les services industriels de Lutry et les TL dans le cofinancement du projet d'études pour l'éclairage et la ligne de contact.

D'autres partenaires financiers sont également attendus (liste non exhaustive) :

- Services industriels de Lausanne (eau et gaz)
- Swisscom
- Etc.

## 7. Planification du projet

Si le Conseil communal adopte ce préavis, le planning intentionnel serait le suivant :

**Figure 17 : Planning intentionnel du projet**

	25	2026				2027				2028				2029				2030				2031			
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Adjudication du présent mandat																									
Reprise du projet																									
Projet D'ouvrage																									
Examen préalable																									
Mise à l'enquête																									
Appel offre Entreprise GC																									
Exécution																									
Achèvement mise en service																									

Jalons principaux :

- 27.10.2025 : Vote du crédit d'étude par le Conseil communal
- 01.01.2026 : Démarrage du mandat
- 31.05.2026 : Validation des hypothèses de dimensionnement
- 31.12.2026 : Finalisation du projet d'ouvrage
- Janvier 2027 : Envoi du dossier à la DGMR pour examen préalable
- Juillet 2027 : Mise à l'enquête publique
- Novembre 2027 : Appel d'offres entreprises de construction
- Mars 2028 : Obtention crédit de construction par le Conseil communal
- Juillet 2028 : Début des travaux
- 31.12.2031 : Mise en service et réception

## 8. Procédure de marchés publics

Une procédure d'appel d'offres a été publiée sur le site « SIMAP.ch » le 17 mai 2025 pour l'adjudication des mandats d'ingénieurs civils, d'architecte paysagiste, d'ingénieur trafic et de géomètre.

Six groupements d'ingénieurs ont rendu une offre, ce qui montre un certain engouement pour ces études.

Les analyses des offres ont eu lieu courant juillet-août 2025 avec audition des candidats par un groupe d'évaluation composé de :

- Loïc Lair – chef de service TRD.
- Frédéric Guex – adjoint du chef de service TRD et chef de projet.
- Patrick Vallat – Vallat Partenaires SA – Expert en marchés publics.

Une analyse multicritère a permis de retenir l'offre la plus avantageuse d'un point de vue technique et financier. La demande de crédit d'étude est donc basée sur un retour d'offre, ce qui limite la probabilité de demande de crédits complémentaires.

## 9. Développement durable

Le projet de réfection routière s'insère également dans une démarche de développement durable.

- Dimension économique :
  - Gestion publique : les travaux de réfection seront engagés par tronçon en fonction des disponibilités financières de la commune afin d'assurer sa capacité d'action.
  - Attractivité des TP : en assurant la régularité et la vitesse commerciale des bus à haut niveau de service (TL N° 9), le projet vise à améliorer l'accessibilité et le l'attractivité des transports publics.
- Dimension sociale :
  - Accessibilité : l'adaptation des arrêts de transports publics aux exigences de la LHand doit permettre à tous les usagers d'emprunter les transports publics.
  - Espace public : différents aménagements seront intégrés au projet, contribuant à améliorer la qualité du cadre urbain et à assurer l'intégration paysagère du projet.
- Dimension environnementale :
  - Lutte contre le bruit routier : le projet doit permettre de limiter les nuisances en traversée de localité.
  - Gestion des eaux : les dernières exigences légales concernant le traitement des eaux de chaussée sont intégrées au projet.
  - Végétalisation : la plantation d'arbres et la création de zones vertes doivent permettre d'apporter une amélioration esthétique et environnementale à l'ensemble de l'infrastructure et de contribuer au confort thermique de la zone et des usagers.
  - Encouragement du report modal : en garantissant aux transports publics leur régularité et en complétant les infrastructures dédiées à la « marchabilité » et aux vélos, le projet vise à répondre aux usages multimodaux de la population.
  - Matériaux : l'étude permettra d'évaluer les potentiels de revalorisation des matériaux et le choix de matériaux recyclés ou locaux.

## 10. Coût des prestations de service

L'attribution des diverses prestations de services respectera le règlement d'application du 7 juillet 2004 de la loi sur les marchés publics.

Les prestations suivantes seront attribuées à des bureaux spécialisés :

Prestations	CHF TTC
Mandat d'ingénieurs pluridisciplinaire	1'100'000.-
Inspections complémentaires	40'000.-
Mandat ingénieur spécialisé	30'000.-
Etude Ingénieur éclairagiste	30'000.-
Maquette de projet 3D	50'000.-
Frais de mise à l'enquête	10'000.-
Frais de communication	40'000.-
Divers et imprévus <i>10% des montants ci-dessus</i>	130'000.-
<b>Coût total du crédit d'étude TTC</b>	<b>1'430'000.-</b>

## 11. Financement, amortissement et charges financières

### 11.1 Financement

La trésorerie actuelle de la Bourse communale ne permet plus de financer un investissement de cet ordre. Par conséquent, il est prévu de financer entièrement cet investissement par un emprunt de CHF 1'430'000.-.

Il est donc demandé au Conseil communal l'autorisation d'emprunter une somme de CHF 1'430'000.- aux meilleures conditions du marché, sachant que les taux d'intérêt actuels se situent aux alentours des 1.4 % pour une durée de 10 ans.

### 11.2 Situation de l'évolution des emprunts à moyen et long terme

Actuellement, la Commune a contracté trois emprunts à savoir :

- Un emprunt de CHF 5'000'000.- établi en 2017 pour 10 ans, soit jusqu'en 2027.
- Un emprunt de CHF 4'000'000.- établi en 2024 pour 5 ans, soit jusqu'en 2029.
- Un emprunt de CHF 5'000'000.- établi en 2024 pour 2 ans, soit jusqu'en 2026.

Par ailleurs, le Conseil communal, dans le cadre des préavis déposés durant ces cinq dernières années, a accordé à la Municipalité pour CHF 19.1 millions d'autorisations d'emprunts qui n'ont, pour le moment, pas encore fait l'objet d'emprunts effectifs à savoir :

- CHF 950'000.- / PM 1318/2023 « création local d'archives aux Champs ».

- CHF 5'000'000.- / PM 1324/2024 « crédit d'études construction collège de la Combe ».
- CHF 9'980'000.- / PM 1327/2024 « crédit d'études et de construction des pavillons sud du Gd-Pont ».
- CHF 2'867'000.- / PM 1330/2025 « crédit de construction pour la rénovation et l'assainissement énergétique de onze bâtiments communaux ».
- CHF 320'000.- / PM 1332/2025 « crédit d'étude pour la transformation de l'Hôtel de police et bâtiments annexes ».

### 11.3 Situation de l'endettement brut/plafond d'endettement

L'endettement brut actuel comprenant les dettes à court terme et engagement courant, ainsi que les emprunts à moyen et long terme se situent à 20 millions, nettement en dessous du montant du plafond d'endettement brut fixé à CHF 140 millions pour la législature 2021/2026. Quand bien même, si les 19.1 millions d'emprunts supplémentaires étaient réalisés d'ici la fin de la législature, la Commune se situerait encore nettement en dessous du plafond d'endettement brut.

### 11.4 Amortissement, charges financières

Selon les nouvelles normes d'amortissement ressortant du nouveau modèle comptable harmonisé (MCH2) entré en vigueur au 1er janvier 2024, la durée d'amortissement obligatoire pour « crédits d'études » est de 40 ans dans la continuité du mode de financement retenu dans le cadre du préavis N° 1324 / 2024. L'amortissement commencera au plus tard l'année qui suivra la fin des travaux de réfection (N+1).

Suivant cette méthode, les charges financières d'amortissement et d'intérêts représenteront un coût annuel de :

- *amortissement (1/40 <sup>e</sup> de 1'430'000.-)	CHF 35'750.-
- intérêts au taux moyen de 1.4 % selon amort. linéaire)	<u>CHF 10'000.-</u>
<b>Charges financières annuelles</b>	<b><u>CHF 45'750.-</u></b>

\*dès la fin des travaux de réfection routière

En cas d'abandon définitif du projet, et selon les normes d'amortissements MCH2 en vigueur, ce crédit serait alors immédiatement amorti via un amortissement complémentaire par le compte 3321 « amortissement non planifié des immobilisations incorporelles PA ».

## 12. Conclusions

Fondés sur ce qui précède, nous vous proposons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers, de prendre les décisions suivantes :

### Le Conseil communal de Lutry

- dans sa séance du 27 octobre 2025 ;
- vu le préavis municipal N° 1338 / 2025 ;
- ouï le rapport de la Commission désignée pour examiner cet objet ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

### décide

- I. d'autoriser la Municipalité à engager les études de phases SIA 32 à 41 pour la réfection des routes cantonales RC 768-777-780.
- II. d'accorder les crédits nécessaires aux études, soit la somme de CHF 1'430'000.- TTC.
- III. d'admettre le mode de financement proposé.
- IV. d'autoriser la Municipalité à emprunter un montant de CHF 1'430'000.-.

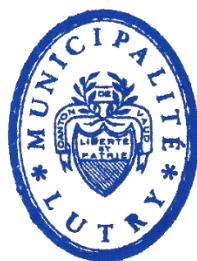
### AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



Charles Monod

Le Secrétaire



Patrick Csikos

Adopté en séance de Municipalité du 1<sup>er</sup> septembre 2025.

Municipal délégué : M. Etienne Blanc