

Principes d'aménagement

Les équipements collectifs favorisent l'équilibre, les rencontres et les échanges. Leur localisation doit tenir compte au mieux de la répartition de la population, des identités locales et des besoins.

Mesures directrices

- Compenser les déficits en équipements collectifs de certains secteurs.
- Favoriser l'implantation d'équipements collectifs qui renforcent les identités locales.
- Eviter l'implantation de projets commerciaux inadaptés au tissu local.
- Promouvoir dans le Bourg l'implantation d'une offre commerciale diversifiée et de qualité afin de consolider son rôle de pôle principal.
- Favoriser la reconversion partielle ou complète de certains équipements collectifs existants en fonction de l'évolution des besoins.



Les objectifs sectoriels

2.3.12 Les déplacements

Constat: en dépit de sa position parfois inconfortable, à la convergence de grands axes de déplacement, Lutry bénéficie d'une diversité de moyens de transports

Les alternatives offertes aux transports motorisés individuels (TMI) ne sont pas suffisamment attractives pour en diminuer l'importance .

Le rattachement aux transports en commun régionaux n'a pas affecté les TMI de façon sensible.

Lutry est correctement greffée sur les itinéraires traversants de déplacement: jonction autoroutière, gares sur les deux lignes de chemin de fer, accès aux routes cantonales, et débarcadère sur le réseau lacustre.

Dans toutes leurs formes, les déplacements ont pour but principal l'agglomération lausannoise.

Les cheminements piétons utilitaires sont courts et internes, tandis que les parcours touristiques sillonnent le territoire communal d'Ouest en Est sur différents étages, zigzaguant entre le lac et les campagnes.

Le bateau est utilisé comme moyen de déplacement touristique.



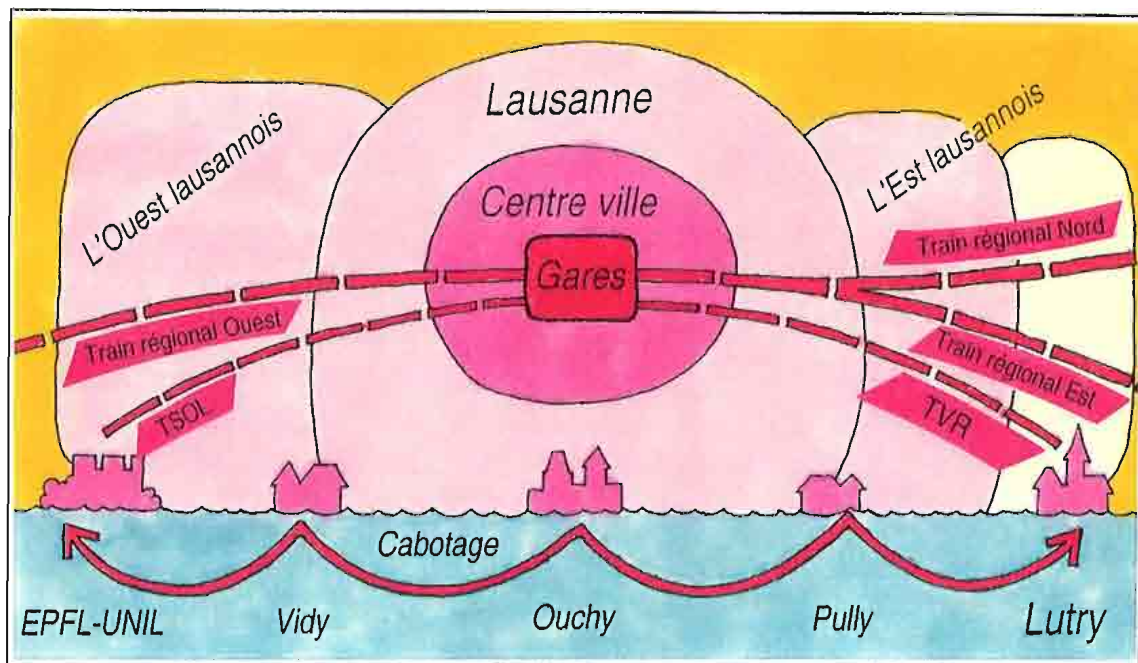
Objectif: intégrer Lutry dans un schéma régional de tous les moyens, les formes et les itinéraires de déplacement et assurer leur complémentarité

Principes d'aménagement

Lutry est intégré au Schéma directeur régional des déplacements (COREL). Son rattachement aux itinéraires pédestres régionaux et l'organisation des transports en commun internes doivent être assurés.

Mesures directrices

- Préparer les nouvelles formes de déplacements régionaux.
- Analyser les perspectives et l'intérêt de créer un TVR ou un train régional jusqu'à Lutry en utilisant les infrastructures existantes des CFF.
- Étudier un rattachement de l'axe Nord-Sud au réseau des transports en commun régionaux.
- Poursuivre les démarches réalisées pour un cabotage touristique le long des rives vers une version plus utilitaire reliant Lutry aux hautes écoles de l'Ouest lausannois.
- Réaliser et améliorer les cheminements piétonniers.
- Concevoir une politique générale de développement des aires de stationnement de véhicules pour favoriser la réalisation des mesures qui précèdent.





3. LES PLANS DIRECTEURS

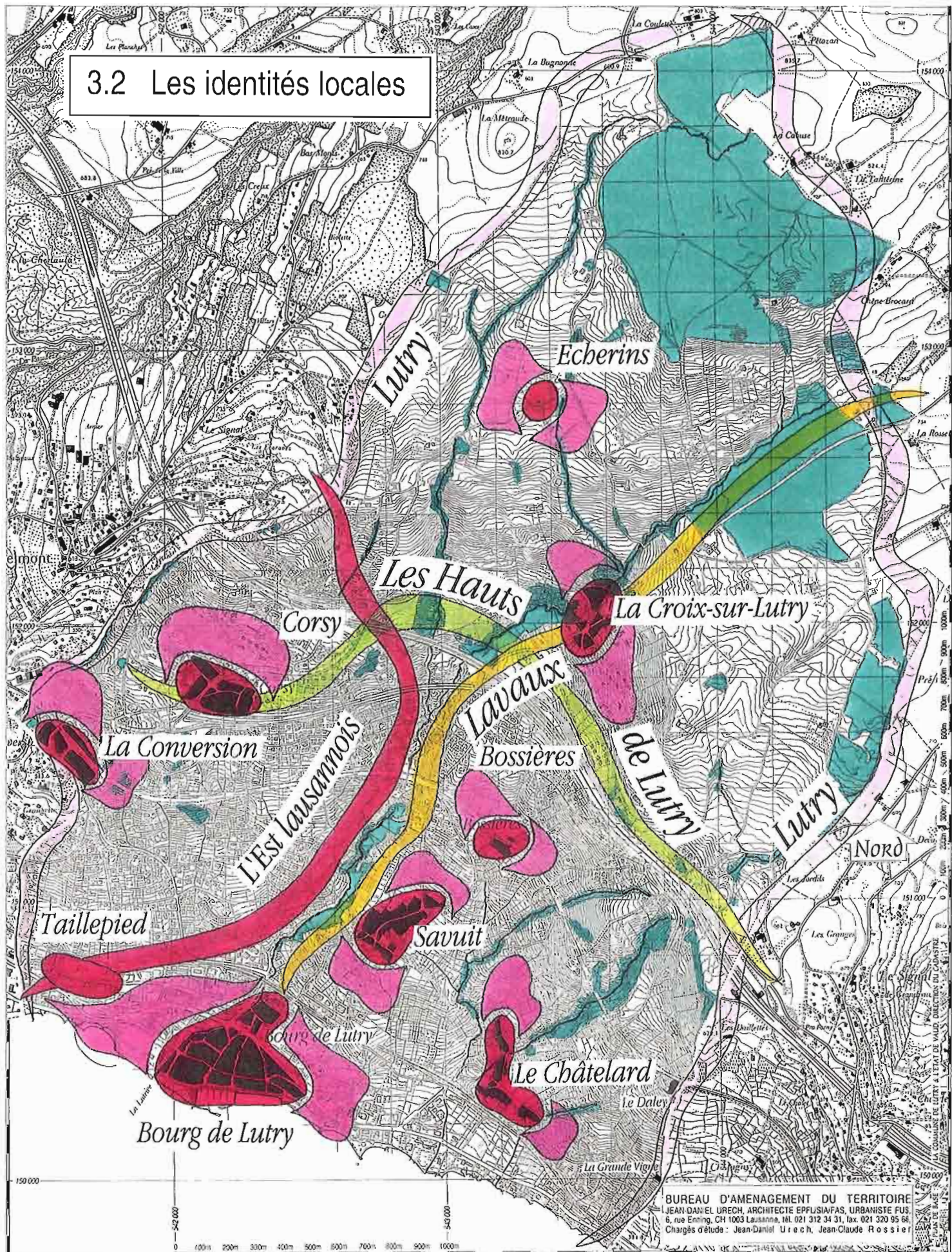
3.1 Définition

Les PLANS DIRECTEURS sont des outils essentiels de coordination. Ils confrontent les objectifs à la réalité du terrain et conduisent une première démarche générale de leur application à travers les domaines de l'aménagement du territoire: l'UTILISATION DU SOL, le SITE, les ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS et les DÉPLACEMENTS. Les fortes caractéristiques du Bourg, des villages, des hameaux et de leur territoire ont conduit à élaborer un premier plan propre à Lutry: les IDENTITÉS LOCALES.

Le volet DÉPLACEMENT (transports) est principalement une transposition du dossier "PLAN DIRECTEUR DES CIRCULATIONS" élaboré en 1991 déjà. Une mise à jour a été nécessaire, notamment pour intégrer les données nouvelles sur la population et tenir compte des développements récents qui affectent les politiques régionale et locale des circulations. Ainsi, des chapitres importants traitant des pistes cyclables, du réseau piétonnier et du domaine public ont été ajoutés.



3.2 Les identités locales



BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
 JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/IA/FAS, URBANISTE FUS
 6, rue Enning, CH 1003 Lausanne, tél. 021 312 34 31, fax. 021 320 95 66
 Chargés d'étude: Jean-Daniel Urech, Jean-Claude Rossier

3.2 Les identités locales

3.21 L'identité de Lutry

C'est une mosaïque d'identités locales qui se calque sur les particularités physiques du territoire communal et les appellations qui les distinguent.

3.22 Les identités rattachées aux grandes subdivisions du territoire

- L'ensemble urbanisé constituant la limite Est de l'agglomération lausannoise
- Le territoire viticole et rural de Lavaux
- Les Hauts de Lutry.

3.23 Les identités rattachées aux lieux

- Le Bourg de Lutry
- Taillepiéd
- Savuit
- Le Châtelard
- Bossières
- La Conversion
- Corsy
- La Croix-sur-Lutry
- Echerins
- Les autres lieux représentant des subdivisions fines de micro-identités.

3.24 L'identité personnelle

L'identité est un facteur important du bien-être et de la vie. Elle est liée au sentiment d'appartenance à un groupe, à une idée, au passé, à un territoire. Elle se vit individuellement.

3.25 L'identité collective

L'identité est également un facteur déterminant de la cohérence et de l'équilibre d'une communauté. C'est donc aussi un phénomène collectif.

Identité individuelle et identité collective sont complémentaires. Ainsi, chaque individu ou chaque groupe peut se réclamer de plusieurs identités à la fois.

3.26 L'identité et l'aménagement du territoire

Ces considérations permettent de comprendre pourquoi et comment l'identité a un rôle à jouer dans l'urbanisme.

Du point de vue de l'aménagement du territoire ce rôle est lié:

- à l'appartenance à un territoire,
- aux différentes sensibilités locales,
- aux valeurs paysagères,
- aux structures urbanistiques,
- aux équipements communautaires.

3.27 Lutry et ses identités

Le présent plan met en évidence les territoires qui affichent des identités distinctes. Il est proposé de les respecter et de les mettre en valeur tout en se gardant d'en dresser un portrait figé. Reconnaître et renforcer l'identité d'un lieu évitent la banalisation de l'urbanisation.

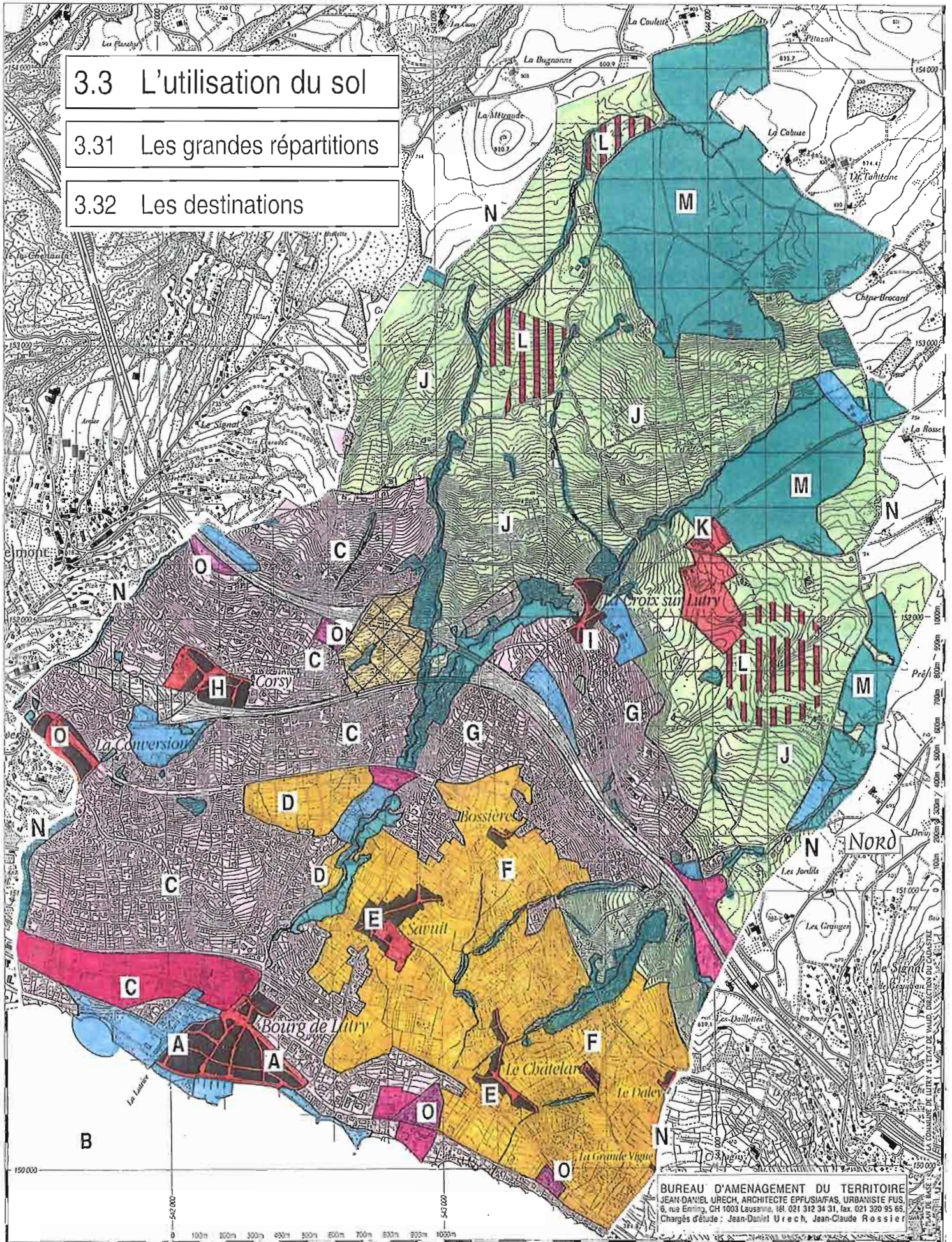
Ces identités forment la personnalité collective de Lutry.

3.28 La fonction du plan des identités locales

Le plan des identités locales sert de base de références, de guide à la conception et de moyen de contrôle, au service des actes et décisions d'aménagement du territoire pouvant affecter les identités.



- 3.3 L'utilisation du sol
- 3.31 Les grandes répartitions
- 3.32 Les destinations



BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/SIA/FAS, URBANISTE FUS,
6, rue Emery, CH 1003 Lausanne, tél. 021 312 34 31, fax. 021 320 95 65,
Chargés d'étude: Jean-Daniel Urech, Jean-Claude Rossier

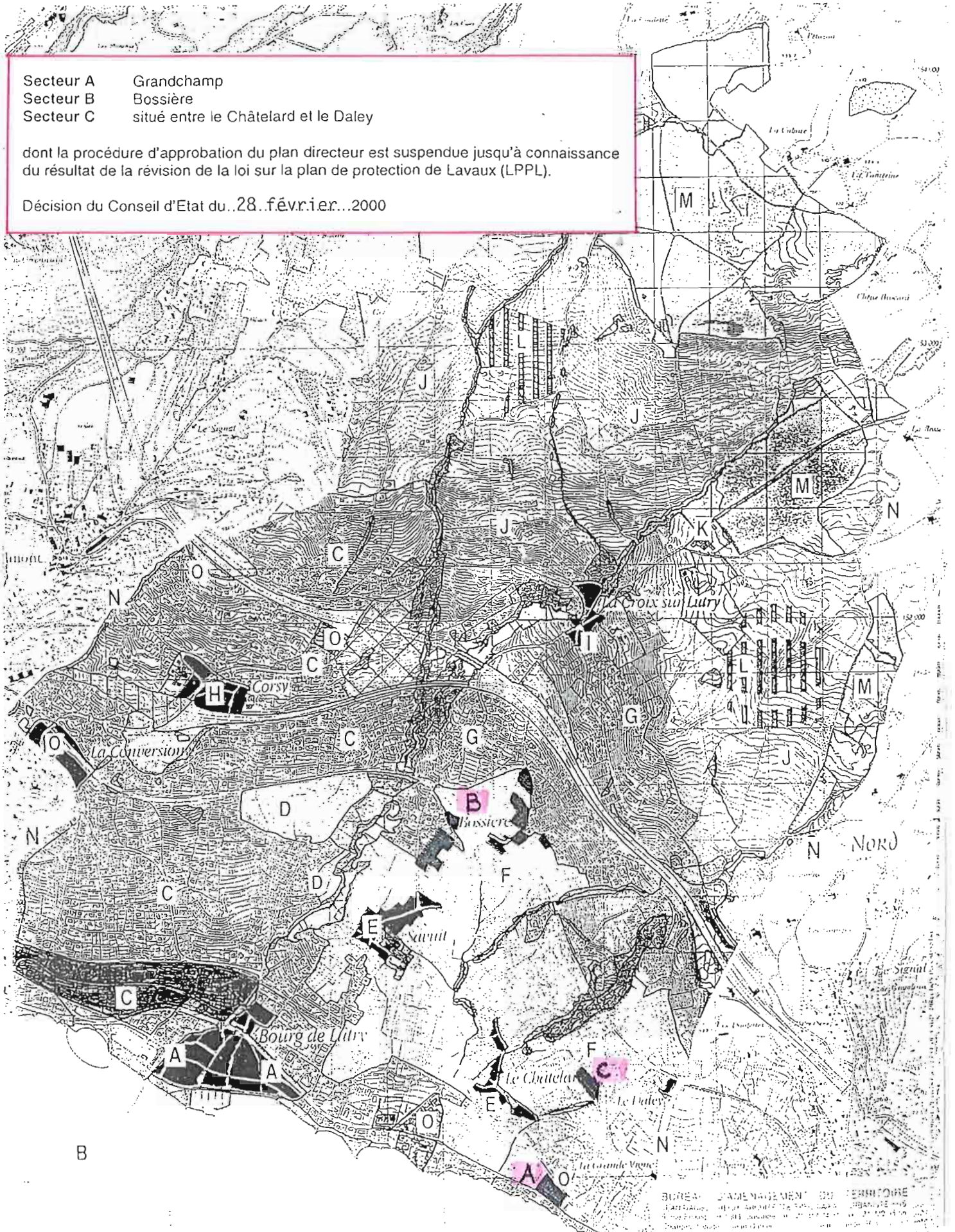
CANTON DE VAUD 50th DISTRICT DE LAVALIX
LE DOSSIER DIRECTEUR DE LA COMMUNE DE LUTRY



- Secteur A Grandchamp
Secteur B Bossière
Secteur C situé entre le Châtelard et le Daley

dont la procédure d'approbation du plan directeur est suspendue jusqu'à connaissance
du résultat de la révision de la loi sur la plan de protection de Lavaux (LPPL).

Décision du Conseil d'Etat du 28. février...2000



3.3 L'utilisation du sol

3.31 Les grandes répartitions

A Aire de l'urbanisation du Bourg

L'essentiel du patrimoine bâti de valeur, témoin de l'histoire de Lutry, s'y trouve concentré. Elle doit concilier le passé avec la vie d'aujourd'hui dans un mélange équilibré d'activités et de fonctions propres au Bourg: l'habitat et les petites entreprises, les commerces, la vinification et le négoce du vin, la vie du lac, la défense de la ville, sa vie religieuse et culturelle, le tourisme et la circulation (objectifs 1, 5, et 6).

B Aire lacustre

Le territoire de Lutry se prolonge sur le lac avec une forte contribution à la qualité du paysage et de l'environnement, liée à sa vocation de tourisme et de loisirs qui remplace sa vocation utilitaire historique (objectifs 1 et 5).

C Aire de l'urbanisation de ville

Limites de l'agglomération, les quartiers principalement résidentiels de l'Est lausannois s'arrêtent aux abords de la Lutrive (objectifs 1 et 2).

D Aire viticole dans le territoire urbanisé

L'aire d'urbanisation de l'Est lausannois laisse à l'Ouest de la Lutrive le vignoble de Crêt de Plan qui préfigure le paysage de Lavaux et enrichit la qualité paysagère des quartiers résidentiels (objectifs 1 et 4).

E Aire de l'urbanisation viticole

Le patrimoine bâti de valeur y est concentré. Elle est caractérisée par la culture de la vigne et la vinification. Elle doit concilier sa préservation avec des fonctions contemporaines en mutation (objectifs 6 et 8).

F Aire viticole

La configuration du sol résulte principalement de la culture de la vigne. L'évolution de cette activité engendre la mutation du paysage traditionnel construit tout en respectant ses valeurs (objectifs 1, 6 et 8).

G Aire d'extension récente de l'urbanisation

Une frange d'habitat individuel à l'Est de la Lutrive s'est formée entre les collines des Hauts et les vignobles. Elle est insérée dans le paysage de Lavaux (objectifs 3 et 4).

H Aire de l'urbanisation de village

Un des villages de Lutry, Corsy et son patrimoine bâti, garde le témoin d'une voie historique. Il est encerclé par les fortes

infrastructures routières actuelles mais renaît avec l'émergence d'un pôle d'équipements (objectifs 3, 4, 9 et 11).

I Aire d'une urbanisation ville - campagne

La Croix-sur-Lutry, croisement des routes des Monts-de-Lavaux et de Savigny, a engendré l'embryon d'un hameau disparate qui devient un pôle d'équipements collectifs des Hauts de Lutry (objectifs 9 et 11).

J Aire agricole

Les activités agricoles constituent le rôle premier et essentiel de l'utilisation du sol mais l'évolution générale de ce secteur de l'économie doit permettre d'envisager des activités alternatives compatibles (objectif 7).

K Aire de l'urbanisation para-agricole

Dans les limites d'une planification de détail, des installations construites ou non, destinées à des activités para-agricoles (arboriculture, horticulture, paysagisme, cultures spécialisées, cultures maraîchères, technologies apparentées, etc.) peuvent y être envisagées (objectif 7).

L Aire de détente et de loisirs

Dans un esprit de diversification des activités de l'aire rurale, mais dans le respect de la législation en vigueur, des installations destinées à des activités principalement de plein air, de détente et de loisirs, ou à d'autres activités compatibles avec cette destination, peuvent y être envisagées (objectifs 7 et 11).

M Aire forestière

Sa nature et ses fonctions essentielles sont protégées par les législations en vigueur. Les activités de sport et de loisirs ne nécessitant pas d'infrastructures qui s'y déroulent les respectent (objectifs 1, 7 et 8).

N Liaison périphérique

Les grandes aires de répartition de l'utilisation du sol à Lutry se complètent avec celles des communes voisines (objectifs 1 et 2).

O Les aires d'activités

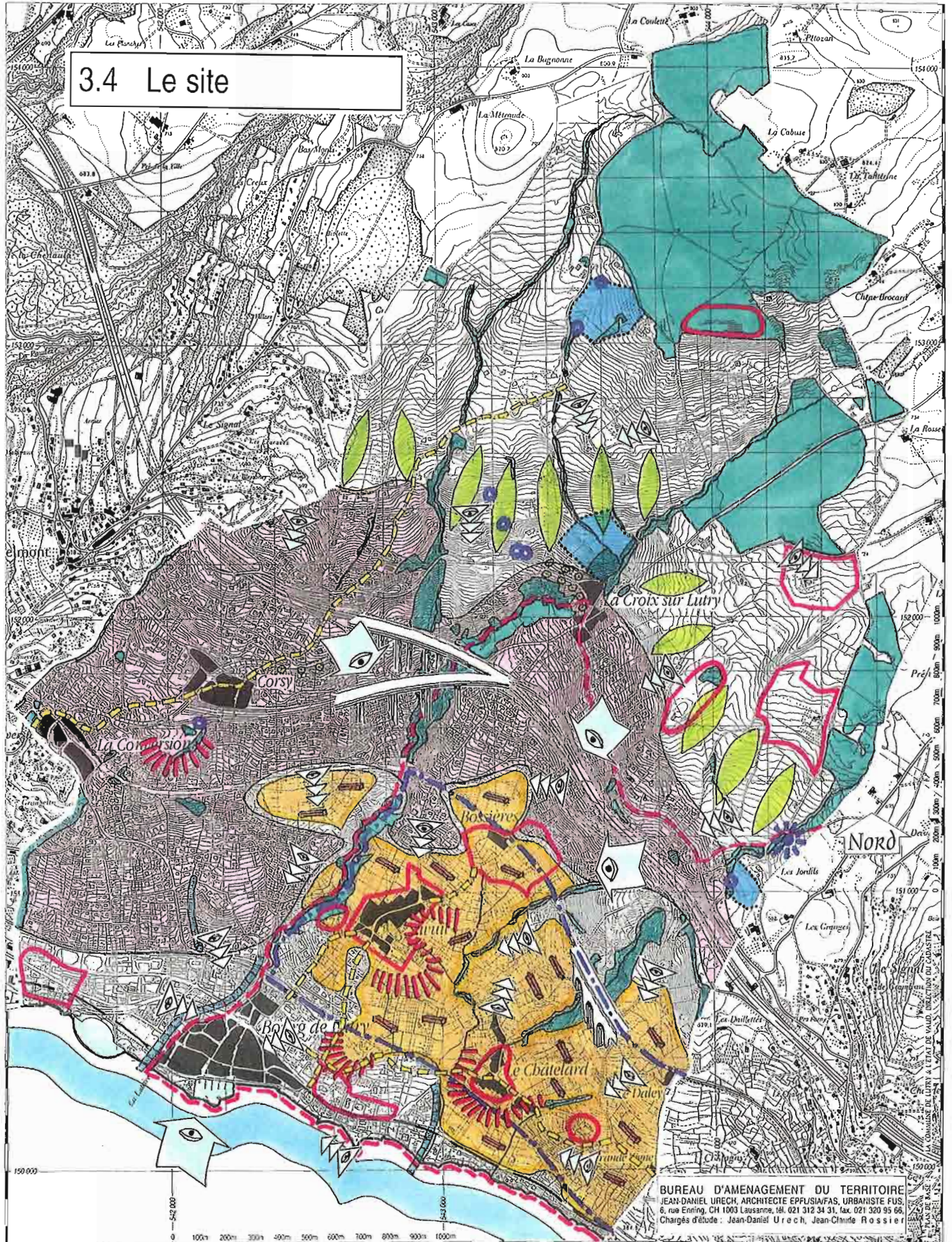
Constellation de petites surfaces adaptées aux territoires particuliers de Lutry et vouées aux activités (objectifs 3, 4, 9 et 11).

3.32 Les destinations

	territoire du Bourg de Lutry		territoire vert et/ou agricole
	territoire des villages et des hameaux		territoire para-agricole
	territoire de l'habitat individuel, semi-individuel et semi-collectif, à faible et moyenne densité		territoire forestier
	territoire de l'habitat collectif à forte densité		aire lacustre
	territoire d'activités		territoire d'équipements collectifs
	territoire stratégique de réserve		territoire de sport et loisirs
	territoire viticole		territoire sans destination définie
			territoire d'équipements techniques



3.4 Le site



3.4 Le site


3.41 Les protection en vigueur, les inventaires et recensements

Le plan du site est lié aux documents mentionnés ci-dessous par l'une ou l'autre des manières suivantes :


*** la planche 3.4 Le site en reproduit entièrement les données ayant trait à Lutry,

** la planche 3.4 Le site n'en donne que le cadre ou un échantillonnage; les documents de référence sont reproduits dans l'annexe III "Les données de base" ou peuvent être consultés à l'administration communale,

* la présente légende de la planche 3.4 Le site n'en fait que référence ci-après (voir aussi l'annexe III "Les données de base").


 le Plan de protection de Lavaux (périmètre) **

l'Inventaire cantonal des monuments naturels et des sites *


 l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP) **

le Plan directeur cantonal (notamment les plans Sites et Contraintes naturelles) ***


le Plan directeur des rives vaudoises du lac Léman *

 les Régions archéologiques ***

l'Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) *

 l'Inventaire des voies historiques en Suisse (IVS) **

le Recensement architectural *

 les Secteurs "S" de protection des eaux ***

le Plan communal de classement des arbres *

la Carte géologique de Lutry et glissements de terrain *

3.42 Les grands éléments du site naturel ou construit

C'est par eux que le site est perçu dans ses grandes lignes et dans ses points forts. Ils méritent une attention générale en vue de préserver l'intégrité du paysage dans son ensemble.

 le lac

 les rives du lac

 la configuration topographique générale

 les coteaux urbanisés

 les coteaux du vignoble

 les collines

 les forêts

 les cordons boisés


 le Bourg et les villages

 les terrasses du vignoble

3.43 Les éléments particuliers

Ils constituent la substance du site. Leurs valeurs spécifiques sont reconnues. Ils sont aussi évalués pour leur apport à la valeur générale du site.

 les cours d'eau boisés et à découvert

 les cours d'eau urbains et domestiqués

 les cours d'eau recouverts ou canalisés

 l'étang et biotope


 les sources

 l'arborisation


 les particularités de la topographie

3.44 Les vues qui permettent de définir l'image de Lutry

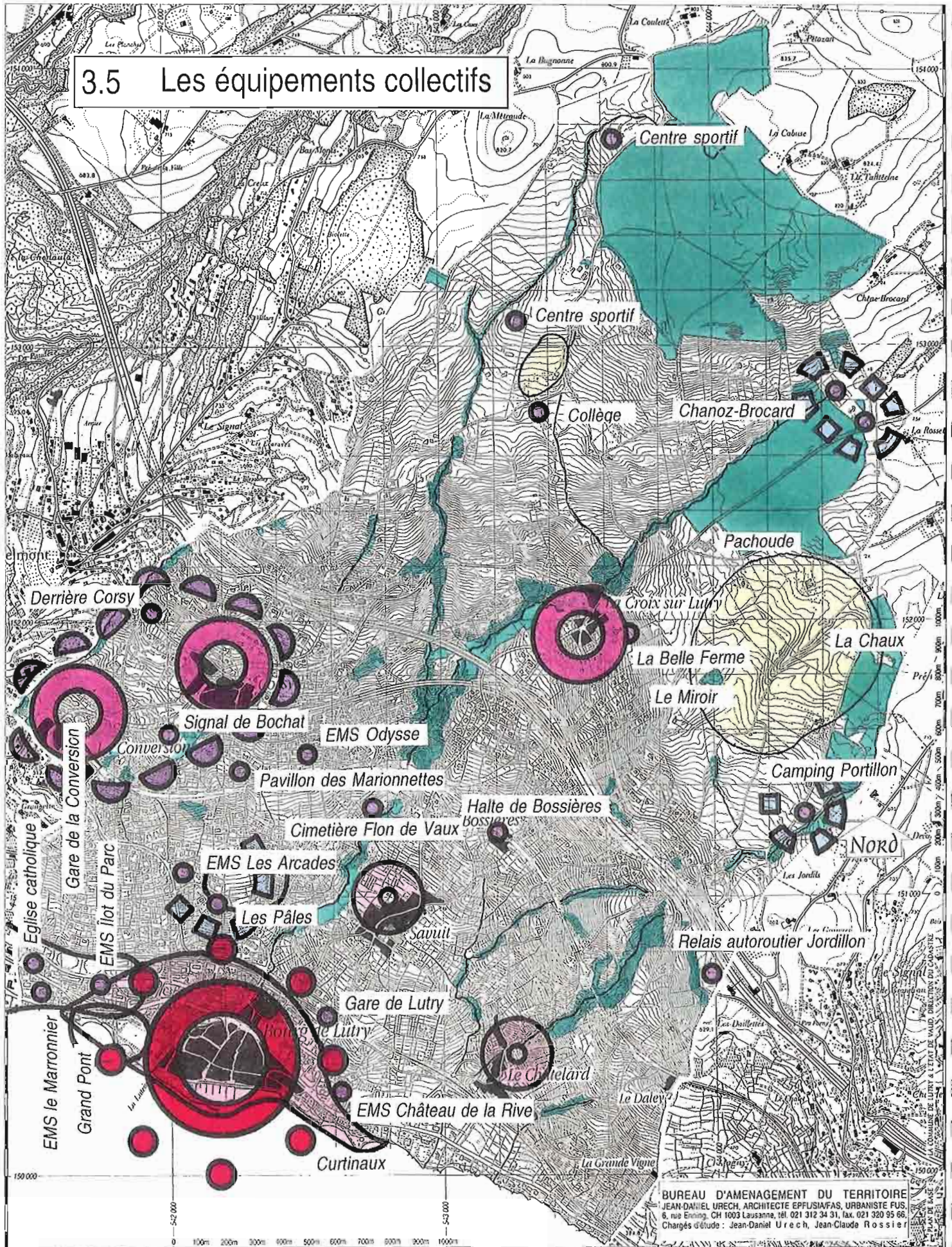
A ce titre, elles servent de référence et de point d'observation pour mesurer les interventions dans le paysage. Ces localisations ne sont qu'indicatives et la liste n'est pas exhaustive. Chacun possède ses propres repères et références dans le paysage.

 les vues d'ensemble et aériennes

 les vues spécifiques

 les repères

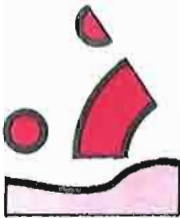






3.5 Les équipements collectifs



3.5 Les équipements collectifs

3.51 Les équipements collectifs existants leur potentiel et perspective

L'action des équipements collectifs agit en réseau, en complémentarité et en hiérarchie.

Leur type de groupement	Leur nature	Leur importance
 <p>pôle central d'équipements collectifs <i>Territoire concerné</i></p>	d'attractivité multiple, d'offre différenciée en nature et en temps	de rayonnement : - communal - intercommunal - d'agglomération (Lausanne) - de quartier
 <p>1. pôle local</p>	si possible d'attractivité multiple à fonctions mélangées	rayonnant sur : - une portion de territoire - un quartier
 <p>2. pôle local potentiel</p>	si possible d'attractivité multiple à fonctions mélangées	rayonnant sur : - une portion de territoire - un quartier
 <p>lieu d'implantation d'un équipement spécifique</p>	dispersé sur le territoire, d'importance diverse et d'attractivité unique	rayonnant sur : - une portion de territoire - un quartier
 <p>potentiel point d'ancrage d'équipements collectifs</p>	dispersé sur le territoire, potentiel d'importance et d'attractivités diverses	contribution ponctuelle à un enrichissement de la vie communautaire du territoire urbanisé.
 <p>tissu d'équipements dispersés</p>	localisation éclatée et d'attractivités diverses	rayonnant sur : - une portion de territoire - un quartier
 <p>secteur d'équipements collectifs</p>	d'attractivités multiples et partielles	de rayonnement inégal, communal, supra-communal ou de quartier dont la cohésion doit être organisée et consolidée et dont les potentialités sont à mettre en valeur pour la vie communautaire

3.52 Démarches prospectives



Localisation générale de terrains aptes à être réservés pour des équipements collectifs.



Localisation générale de terrains remplissant les conditions de base pour implanter des équipements collectifs de plein air.



3.6 Les déplacements

3.61 L'aperçu des données

Etat de la population

1996	8100
------	------

2010	10000
------	-------

1996	400
2010	500

1996	1600
2010	1900

1996	500
2010	700

1996	400
2010	600

1996	1200
2010	1700

1996	400
2010	500

1996	200
2010	200

1996	900
2010	1100

1996	2500
2010	2800

Adaptation du Plan directeur des circulations établi par

TRANSITEC ingénieurs-conseils SA
17, Avenue des Boveresses
CH 1010 Lausanne
tél. 021 652 55 55 fax. 021 652 32 22

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/IA/FAS, URBANISTE FUS
6, rue Emring, CH 1003 Lausanne, tél. 021 312 34 31, fax. 021 320 95 66
Chargés d'étude : Jean-Daniel Urech, Jean-Claude Rossier

3.6 Les déplacements

3.61 L'aperçu des données

3.61.1 La croissance de la population

Le plan donne d'une part l'état de la population en 1996 par secteur homogène d'occupation du sol, et d'autre part l'état estimé en l'an 2010.

Il est à relever que:

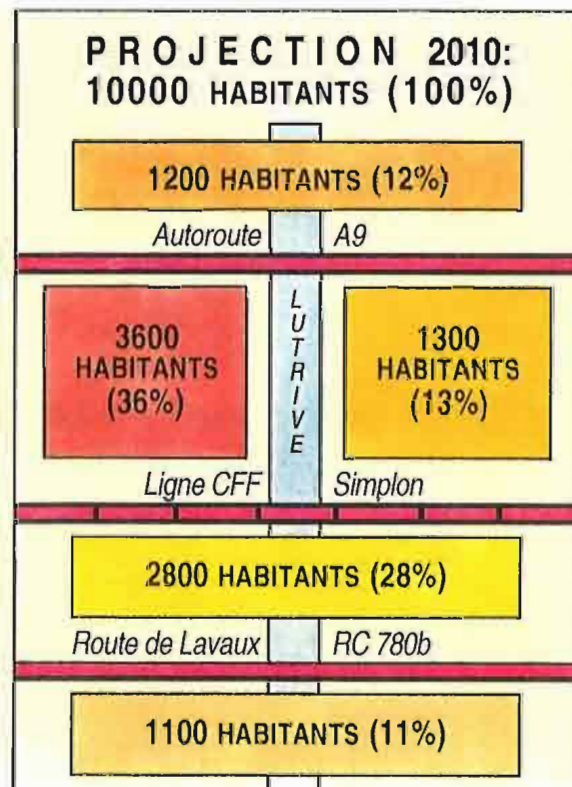
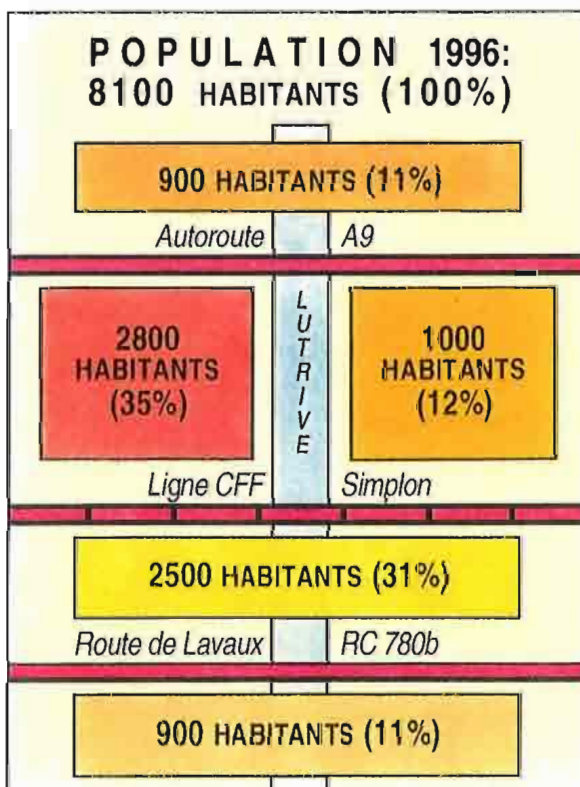
- La croissance relative de la population devrait être inférieure à 25% (env. +1900 hab.) entre 1996 et l'an 2010, soit une croissance annuelle de 1,5% en légère baisse par rapport à la période 1980 - 1996 (+2,0% l'an).
- Exception faite de la réalisation du PQ Gustave Doret (env. 150 habitants), la population du Bourg devrait rester stable.
- Les secteurs qui possèdent le potentiel de croissance le plus important sont les secteurs situés à l'Ouest de la Lutrive, entre l'autoroute et la ligne CFF du Simplon.
- L'autoroute, la ligne CFF du Simplon, la route de Lavaux et la Lutrive constituent des "barrières" relativement importantes qui séparent bien les bassins de population. Celle-ci est répartie comme suit.

3.61.2 Taux de motorisation et parc de véhicules

Alors que la population a connu de 1980 à 1996 une croissance annuelle moyenne de 2,0%, le parc de véhicules a, dans le même temps, augmenté en moyenne de 3,3% par année (4,3% par an de 1980 à 1990, puis seulement 1,6% de 1990 à 1996).

Le taux de motorisation pour véhicules légers qui était de 470 pour 1000 habitants en 1980, a passé à 590 en 1990, soit une croissance annuelle moyenne de 2,3%, puis a légèrement régressé pour s'établir à 570 en 1996.

Relevons que le taux de motorisation de Lutry reste nettement plus élevé que la moyenne cantonale (530 véhicules légers pour 1000 habitants en 1996).



3.61.3 L'évolution du trafic

Entre 1985 et 1990

L'analyse des statistiques du Service des routes (Recensements de la circulation - Trafic journalier moyen - TJM 1985 et 1990 - réalisés dans le cadre de l'étude du plan directeur des circulations 1992) a permis de constater que:

- Le nombre de véhicules empruntant les demi-jonctions de Corsy et Belmont a fortement augmenté: +10% par an, +10,5% respectivement.
- Les plus fortes augmentations relatives de trafic ont été constatées sur les Hauts de Lutry: +6% par an (Rte du Bras-de-Fer) à +9% par an (Rte des Monts-de-Lavaux). Relevons que la moyenne cantonale est d'environ +3,5% par an.
- La croissance du trafic Nord-Sud (**ECRANS 1 et 2**) est plus forte que celle du trafic Est-Ouest (**ECRANS 3 et 4**), et ceci dans la partie supérieure (**ECRAN 1**) en particulier.
- L'augmentation relative du trafic Est-Ouest (**ECRANS 3 et 4**) est plus forte vers Lausanne (+2,9% par an) que vers Vevey (+1,8% par an).

Ces résultats s'expliquent essentiellement par:

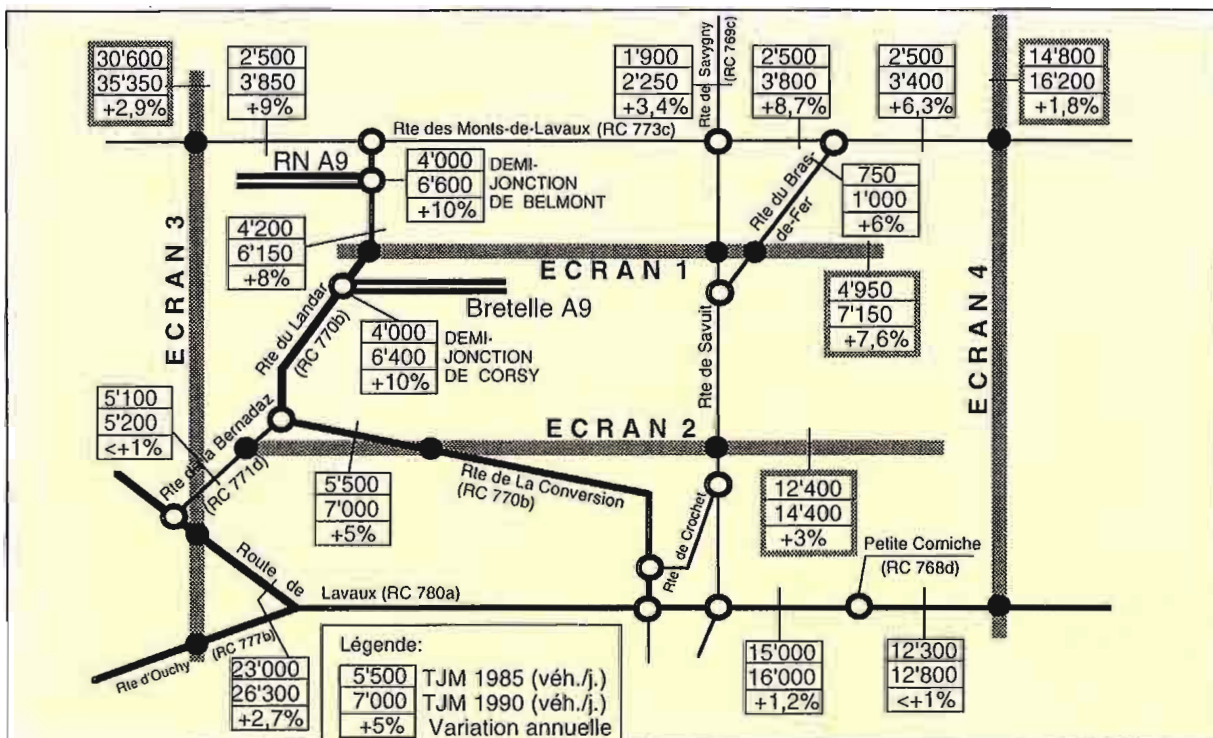
- L'urbanisation des Hauts de Lutry.
- L'utilisation de plus en plus grande de l'autoroute.

Entre 1990 et 1995

Une analyse des dernières évolutions du trafic sur le réseau principal, entre 1990 et 1995, montre que:

- Les charges de trafic sont restées stables voire ont légèrement diminué sur la RC 780a et sur la route de Savuit.
- Le trafic a en revanche augmenté (+4% par an) sur la route de La Conversion (RC 770b), sur la route de La Bernadaz (+3% par an) et sur la route des Monts-de-Lavaux (+6% par an).
- Le trafic en relation avec l'autoroute continue à croître, mais plus faiblement (+4% par an) qu'auparavant.

L'évolution du trafic entre 1985 et 1990



3.61.4 Le trafic actuel

Lutry possède deux axes à fort trafic:

- La route de Lavaux (RC 780a), avec 13000 à 24000 véhicules par jour qui est, à part l'autoroute, la route principale d'accès à Lausanne depuis la Riviera.
- La liaison Nord-Sud, route du Landar - La Conversion (RC 770b), avec 8000 à 14000 véhicules par jour. Avec le développement de l'urbanisation, le trafic va encore croître ces prochaines années mais plus faiblement.

D'autre part si le trafic total aux deux demi-jonctions (env. 15000 véhicules par jour) est encore relativement moyen, la forte croissance enregistrée ces dernières années devrait se poursuivre mais avec un certain fléchissement.

Sur le reste du réseau, on remarque des problèmes de nuisances, de sécurité ou de confort sur certains tronçons plutôt que de fluidité:

- La liaison Nord-Sud route de La Croix - route de Savuit - route de Crochet qui traverse le hameau de Savuit et la partie Nord du Bourg de Lutry (Nord du Voisinand) où les nuisances sont fortement ressenties et la sécurité du trafic précaire.
- Le carrefour de La Croix-sur-Lutry n'est pas satisfaisant au niveau de la sécurité principalement.

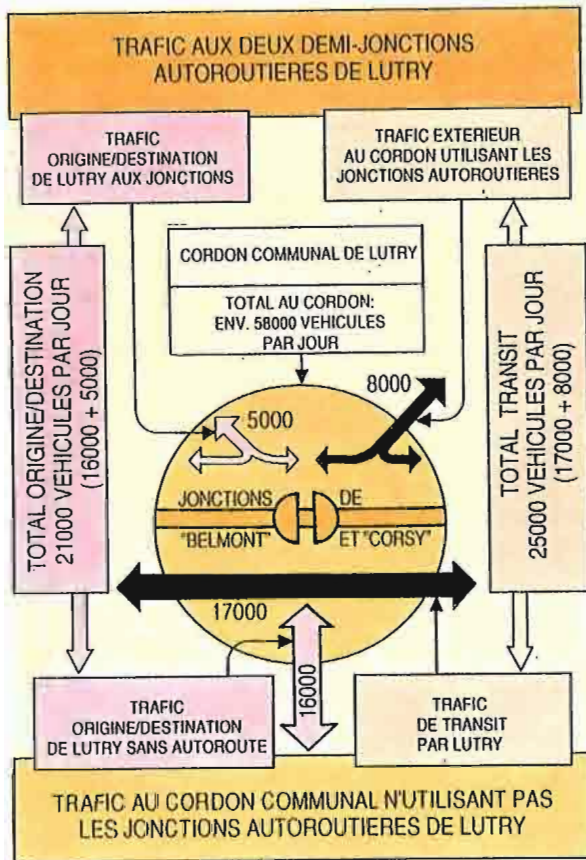
3.61.5 Les routes

A côté des nombreuses routes cantonales (6 RC), Lutry possède un important réseau de routes collectrices et de dessertes qui sont pour la plupart d'anciennes routes d'exploitation viticole, agricole ou forestière, dont une partie, malgré leur changement de fonction (desserte de zone d'habitat), a gardé les caractéristiques de ce type de routes: étroites, bordées de murs de vigne et très pentues.

Peu de routes traversent La Lutrive qui constitue une barrière topographique d'importance: la route de Lavaux (RC 780a) la rue du Voisinand (à env. 50m. au Nord de la RC 780a) et la route des Monts-de-Lavaux (RC 773e, env. 1800m. au Nord de la dernière. L'A9 et la Bretelle la traversent aussi.

3.61.6 Analyse de la structure

La structure du trafic peut être évaluée comme suit (état 1990):



L'analyse de la structure du trafic 1990 révèle que:

- 25 000 déplacements de véhicules ont lieu journalièrement en transit par la Commune de Lutry, dont 8 000 qui utilisent les jonctions autoroutières.
- Lutry génère quelque 21 000 déplacements de véhicules en échange avec l'extérieur de la Commune, dont 5 000 par le réseau autoroutier.
- Les parts respectives des déplacements liés à l'extérieur de la Commune (donc sauf internes à la Commune) sont ainsi de 55% en transit et 45% en origine ou destination Lutry.
- Au cordon communal (58 000 véhicules par jour), la part du trafic de transit est de 74% (8 000 véhicules en relation avec l'autoroute et deux fois 17 000 véhicules par jour sur le réseau cantonal).
- La Commune de Lutry, avec 21 000 véhicules par jour en Origine/Destination Lutry (1990), génère près de 3 déplacements quotidiens par habitant en échange avec l'extérieur de la Commune.
- Il faut relever que l'achèvement de la bretelle de Corsy permettrait de diminuer de quelque 30 à 40% le transit total (env. 25 000 véhicules par jour) actuellement très élevé à Lutry.
- Sur la base de l'analyse des dernières évolutions du trafic entre 1990 et 1995, on constate que le trafic de transit n'a pas évolué mais que le trafic Origine/Destination Lutry continue sa croissance liée essentiellement au développement de la population.

