

**Réaménagement de l'av. de Lavaux, de l'av. du Tirage,
du ch. des Roches, du ch. de la Clergère et de la partie
Ouest de l'av. de Rochettaz : Projet partiel 8 du réseau
des axes forts de transports publics (PP8)**

Approbation du projet et levée des oppositions

Responsabilité(s) du dossier :

- Direction des travaux et des services industriels,
M. M. Zolliker, Conseiller municipal

TABLE DES MATIÈRES

1. Objet du préavis	3
2. Contexte, historique et enjeux	3
2.1. Généralités.....	3
2.2. Bref historique.....	3
2.3. Enjeux et besoins.....	4
3. Mobilité.....	5
3.1. Fonctionnement multimodal	6
3.2. Mobilités actives.....	6
3.3. Transports publics.....	7
3.4. Transports individuels motorisés	8
3.5. Stationnement.....	8
3.6. Accès riverains.....	8
4. Aménagements de surface et paysagers.....	9
4.1. Av. de Lavaux	9
4.2. Interface multimodale de la Clergère.....	9
4.3. Av. du Tirage.....	10
4.4. Ch. des Roches, av. de Rochettaz partie Ouest et ch. de la Clergère	10
4.5. Un projet adapté à l'évolution future du centre-ville	11
5. Infrastructures routières et souterraines	12
5.1. Réseau routier.....	12
5.2. Réseaux d'eau potable, d'électricité basse tension et d'éclairage public	12
5.3. Ordures ménagères et déchets	12
5.4. Réseau de chauffage à distance (CAD)	13
5.5. Réseaux tiers	13
5.6. Réseau d'évacuation des eaux	13
6. Les étapes du réaménagement de l'av. de Lavaux.....	14
7. Assainissement du bruit routier.....	16
8. Procédures.....	16
8.1. Procédure de consultation du projet d'aménagements routiers et urbains.....	16
8.1.1. Examen préalable par la Direction générale de la mobilité et des routes	16
8.1.2. Publication des modifications de la signalisation routière dans la FAO	17
8.1.3. Enquête publique.....	17
8.1.4. Propositions de réponse aux oppositions et observations	17
8.2. Gestion des emprises foncières	39
9. Développement durable.....	40
10. Communication	40
11. Programme de législature.....	40
12. Conclusions.....	41

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers communaux,

1. Objet du préavis

Par ce préavis, la Municipalité demande au Conseil communal d'approuver le projet d'ouvrage du Projet partiel 8 du réseau des axes forts de transports publics (ci-après PP8) comprenant le réaménagement de l'av. de Lavaux, de l'av. du Tirage, du ch. des Roches, du ch. de la Clergère et de la partie Ouest de l'av. de Rochettaz. Il s'agira également de lever les oppositions formulées à l'encontre du projet mis à l'enquête à fin 2021.

2. Contexte, historique et enjeux

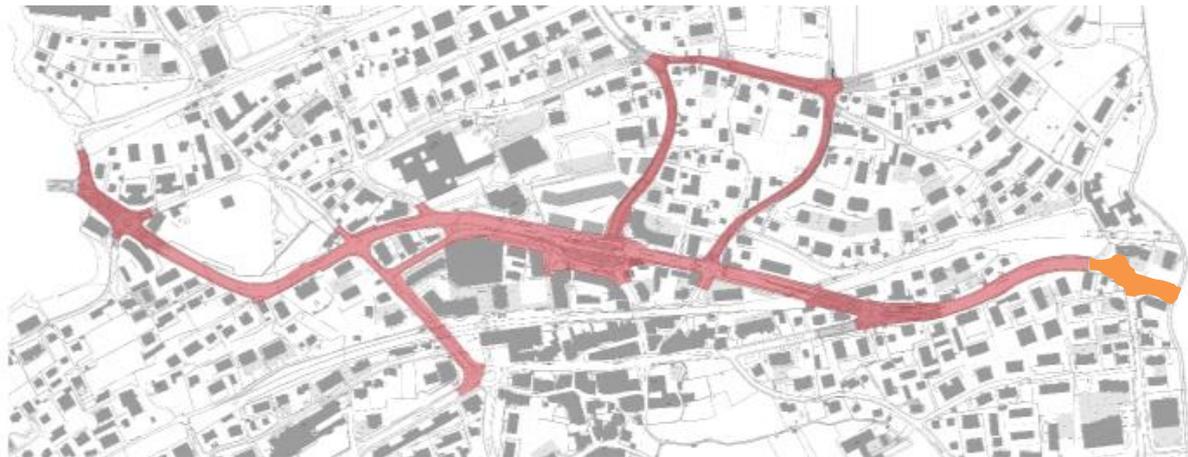
2.1. Généralités

Le réaménagement de l'av. de Lavaux figure au rang des projets phares de la législature 2016-2021 de la Municipalité. Sa réalisation représente un enjeu majeur pour l'avenir de la mobilité, le développement urbanistique et l'attractivité du centre de Pully. Maillon du réseau des axes forts, il concrétise à l'échelle de Pully la vision du projet d'agglomération pour le développement des transports publics, et vise ainsi à offrir des alternatives efficaces à la voiture individuelle pour les déplacements entre le centre de Pully et le reste de l'agglomération. En plus d'augmenter la capacité, la vitesse commerciale et la régularité des bus, ce projet a d'autres visées importantes : doter l'avenue d'un réseau cyclable actuellement inexistant ou encore transformer la pl. de la Clergère, aujourd'hui peu conviviale, en un espace public emblématique du centre de Pully.

Avec l'arrivée progressive de la cadence au quart d'heure des trains du réseau express régional vaudois, les différentes lignes de bus circulant autour du centre de Pully verront leur rôle de rabattement vers la gare renforcé. Dans cette nouvelle configuration, la pl. de la Clergère deviendra la première interface de transports publics de l'Est lausannois. Les autres tronçons de l'av. de Lavaux, soumis aux mêmes enjeux liés aux espaces publics et à la multimodalité, seront réaménagés en donnant plus de place aux mobilités actives et à la végétation. Finalement, l'ensemble des arrêts de bus sera mis en conformité avec la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (ci-après LHand). Accessoirement, et bien que cela ne constitue pas l'objet du présent préavis, les infrastructures des services industriels seront modernisées dans tout le périmètre du projet.

2.2. Bref historique

Aménagée en axe routier en 1964, l'av. de Lavaux a depuis été partiellement adaptée avec la mise en place de couloirs pour les bus ainsi qu'avec la construction des giratoires de la Perraudettaz, de Samson Reymondin, et, plus récemment, de celui des Roches. Sa partie centrale aux abords du carrefour de la Clergère, relativement inchangée depuis 1964, dispose d'un important potentiel de réaménagement multimodal. Son aspect routier et l'absence de traversées piétonnes à l'air libre induisent un effet de coupure entre les différentes composantes du centre de Pully, à savoir le bourg au Sud et les équipements culturels et scolaires au Nord.



Périmètre des travaux (surface en rouge) ainsi que son extension au carrefour Damataire / Anciens-Moulins (surface en orange)

La volonté de moderniser cette artère s'est ravivée avec la naissance du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM) et le développement de l'idée d'un réseau d'axes forts de transports publics. Les premières études préliminaires autour du réaménagement de l'av. de Lavaux remontent à 2011-2012 (« les études tests »). Elles ont précisé les aménagements possibles et souhaitables pour la pl. de la Clergère.

Signé en 2015, l'accord sur les prestations du PALM pourvoit le projet de réaménagement de l'av. de Lavaux d'un cofinancement fédéral de 35 %, attestant de sa grande valeur pour l'avenir de la mobilité à Pully et dans le reste de l'agglomération.

La démarche participative (2015-2017) a quant à elle ouvert un dialogue avec la population et permis de consigner ses critiques, vœux et attentes.

Une fois le financement cantonal des études de ce projet approuvé par décret par le Grand Conseil en 2016, la Municipalité a initié l'étude d'avant-projet, laquelle a livré début 2018 un concept d'aménagement et d'exploitation. Parmi la trentaine de variantes étudiées, une variante préférentielle a été choisie comme étant la meilleure possible au regard des objectifs fixés. Cet avant-projet montre une grande cohérence de par sa coordination avec les projets connexes (plans de quartier du centre-ville et réaménagement de la rue de la Poste), ce qui a par ailleurs nécessité d'étendre le périmètre des travaux à l'av. du Tirage et au ch. des Roches.

Examiné par les services de l'Etat et les Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl) durant l'année 2018, ce projet a été validé avec quelques réserves qui ont été traitées lors de la phase d'étude de projet et intégrées au projet mis à l'enquête publique en 2021.

Amplement présenté lors de plusieurs manifestations publiques, l'avant-projet et le concept de circulation ont reçu un accueil très favorable de la part de la population et des commerçants du centre-ville.

2.3. Enjeux et besoins

La Municipalité est désormais en mesure de finaliser la phase d'enquête publique de ce projet, devisé à CHF 50 mios, qui inclura la création et la réfection de certains réseaux souterrains.

Compte tenu de la taille de ce projet, la Direction des travaux et des services industriels (ci-après DTSI) n'est pas en mesure de le concevoir avec des prestations effectuées en interne

comme usuellement. Dans le cadre du préavis N° 01-2019 et à l'issue d'un appel d'offres de service, la Municipalité a adjugé un mandat à un groupement d'étude pluridisciplinaire réunissant des compétences de génie civil, d'architecture du paysage, d'environnement, de géomètre et de géotechnique pour mener à bien l'ensemble des phases d'étude de cet important projet.

Le groupement « IciLavaux » a travaillé sous le pilotage de la DTSI, avec l'appui de la Direction de l'urbanisme et de l'environnement (DUE). Des études plus spécialisées ont également été nécessaires dans des domaines tels que l'éclairage public, l'assainissement du bruit routier, la régulation lumineuse, l'architecture ou la protection contre les dangers naturels.

3. Mobilité

Le projet vise à donner la priorité aux transports publics et aux mobilités actives dans un système actuellement très axé sur les transports individuels.



Pl. de la Clergère aujourd'hui

Il s'agit de construire une offre de transport public attractive qui puisse être compétitive avec les transports individuels motorisés. Le tronçon de projet sur l'av. de Lavaux fait partie des mesures retenues dans le projet d'agglomération et appartient donc au futur réseau d'axes forts de transports publics. L'av. de Lavaux s'étend sur environ 1.5 km et constitue un axe majeur qui traverse toute la Commune, permet de la raccorder à Lausanne et à Lutry et dessert la Clergère, espace public majeur du centre-ville.

Pour information, les plans du projet pourront être consultés sur le site internet www.pully.ch, sous la rubrique Pully officiel / Conseil communal / agenda de la séance du 20 novembre 2024.

Le réaménagement de l'av. de Lavaux doit permettre de :

- rééquilibrer l'offre entre les différents modes de déplacement ;
- améliorer l'accessibilité et l'attractivité des espaces publics ;
- renforcer la cohérence des séquences spatiales et de l'identité des lieux.

Le concept d'aménagement et d'exploitation, réalisé par le bureau Basler & Hofmann SA en 2018, a pour principales interventions :

- l'aménagement d'un grand giratoire percé au carrefour de la Clergère ;
- la mise à double de sens de l'av. du Tirage ;

- la transformation du tronçon central de l'av. de Lavaux en boulevard urbain.

A la suite d'un examen préalable auprès des services de l'Etat de Vaud en février 2018, le projet a évolué et le périmètre a été étendu au secteur du ch. des Roches et de l'av. de Rochettaz.

3.1. Fonctionnement multimodal

Le projet a été développé pour un horizon de réalisation à 2030 et s'appuie sur une hypothèse de réduction générale du trafic de 0.5 % par an. Celle-ci s'inscrit dans l'objectif fixé par l'agglomération de modérer les volumes de trafic et d'inciter au report modal (vers les transports publics et le vélo). Elle est cohérente avec les dernières observations du trafic et données publiées à ce sujet.

Afin de proposer des aménagements répondant aux objectifs, plusieurs grands principes ont été déterminés pour chaque mode de déplacement.

- **Priorisation des bus**
Une voie réservée aux bus est aménagée dès qu'elle s'avère nécessaire et pour autant que le gabarit existant le permette. Des mesures de priorisation dans les carrefours sont également prévues pour leur assurer un bon avancement.
- **Sécurité et continuité cyclable**
Des aménagements cyclables séparés des piétons et des voitures sont réalisés dès que possible, dans les deux directions. Lorsqu'un arbitrage est nécessaire (espace contraint par exemple), les cyclistes sont sécurisés prioritairement à la montée. Une attention particulière est apportée aux carrefours.
- **Continuité et perméabilité piétonne**
Des trottoirs d'un gabarit minimal de 2 m sont prévus de chaque côté de la chaussée. Un gabarit plus étroit n'est admis que ponctuellement et pour autant qu'aucune variante raisonnable ne soit possible. Les traversées piétonnes sont positionnées en surface et au plus proche des lignes de désir.
- **Accessibilité aux personnes à mobilité réduite**
Les quais des arrêts de bus sont aménagés avec des bordures conformes à la LHand. Au niveau des traversées piétonnes, des bordures de 3 cm sont réalisées afin d'être suffisamment détectables tout en restant franchissables.
- **Fonctionnalité du réseau routier**
Le nombre de voies sur chaque tronçon ainsi que le type de carrefour sont définis en fonction des charges de trafic projetées afin de garantir la fluidité des circulations, en particulier aux heures de pointe. L'accessibilité aux parcelles privées ainsi qu'aux parkings publics est conservée à l'identique tant que la sécurité des usagers n'est pas pénalisée.

3.2. Mobilités actives

Le projet facilitera les déplacements à pied avec la création de passages pour piétons en surface à l'av. de Lavaux. Cette dernière est aujourd'hui infranchissable sur la plupart de son tracé et constitue une véritable barrière, alors qu'elle traverse le centre-ville. Cette évolution va dans le sens d'une pacification de la traversée de la ville, avec un meilleur partage de l'espace public et une diminution du nombre de voies de circulation et des vitesses pratiquées.

Plus précisément :

- douze nouvelles traversées piétonnes sont créées à l'av. de Lavaux ;
- la pl. de la Clergère est réaménagée comme une interface de bus perméable ;
- les passages inférieurs au niveau de la pl. de la Clergère et du carrefour de la Damataire sont supprimés ;
- le passage inférieur en face de l'Octogone est conservé.

Le projet prévoit la création de 2.1 km de voies cyclables, qui sont de trois types :

- bandes cyclables dans les deux sens entre les carrefours de la Perraudettaz et Roches, ainsi qu'à la montée de l'av. du Tirage, des ch. de la Clergère et des Roches ;
- voies bus autorisées aux cycles entre les giratoires de la Perraudettaz Nord et Sud, en direction de Lausanne entre l'arrêt « Montillier » et le ch. du Val d'Or, et en direction de Lutry entre le giratoire Samson Reymondin et le ch. des Anciens-Moulins ;
- aménagement cyclable dénivelé par rapport à la chaussée (piste cyclable ou trottoir mixte) au Sud de l'av. du Tirage et à la montée entre le ch. des Anciens-Moulins et le giratoire Roches.

Les carrefours sont sécurisés avec la mise en place de lignes d'arrêt avancées et de sas pour vélos ainsi qu'avec des marquages rouges et des aides à la traversée. Les étapes de projet suivantes permettront d'affiner les concepts de signalisation afin d'assurer le guidage le plus intuitif possible.

3.3. Transports publics

Les modifications suivantes du réseau de bus sont principalement liées au réaménagement de la pl. de la Clergère :

- les lignes 47 et 49 ne circulent plus sur le ch. de la Clergère mais sur le ch. des Roches et l'av. de Rochettaz ;
- un arrêt unique « Clergère » est aménagé sur la place du même nom, simplifiant la lisibilité pour les usagers et les transbordements d'une ligne de bus à l'autre ;
- l'arrêt « Caudoz » est dédoublé de part et d'autre sur l'av. de Rochettaz pour desservir respectivement la ligne 47 à l'Ouest et la ligne 49 à l'Est depuis le carrefour avec le ch. des Roches ;
- un arrêt de bus supplémentaire est aménagé à l'extrémité du ch. du Pré de la Tour, sur la zone mixte, et sert de terminus à la ligne 49 ;
- les lignes 9 et 48 desservent un arrêt « Montillier » unique en direction de Lutry à l'Ouest du carrefour Tirage.

La nouvelle configuration du réseau permettra l'évolution future des cadences des différentes lignes de bus. En outre, les interconnexions entre lignes sont facilitées par la nouvelle interface de la Clergère, qui contribue à l'attractivité du réseau de bus.

Le projet permet de développer l'attractivité de la ligne de bus 9, notamment en améliorant la régularité de son temps de parcours et sa vitesse commerciale. Les voies bus existantes sont maintenues et de nouvelles priorisations sont prévues sur les tronçons stratégiques. Le projet permet en particulier d'optimiser la régulation et de réduire ainsi les effets bloquants créés par les remontées de files du trafic motorisé.

Finalement, qu'advient-il de la ligne 9 dans le cadre du Projet partiel 7 (PP7) abandonné en mars 2022 ? Du côté de Pully, le projet de réaménagement du carrefour à l'intersection entre

l'av. de Lavaux et le ch. de la Damataire a été lancé en mars 2023. Cette reprise de projet est essentielle à la poursuite des objectifs défendus par le présent préavis. A ce jour, le projet est en phase d'étude et sa mise à l'enquête publique est prévue pour la fin du premier semestre 2025. En ce qui concerne les communes de Lutry et de Paudex, celles-ci développent également des projets afin de garantir l'efficacité et la continuité de l'axe fort de transport public sur l'ensemble de l'agglomération. A cette occasion, elles ont décidé d'inscrire une mesure dans le PALM 2025 pour le réaménagement des routes RC 780 et 777 (horizons de réalisation : 2028-2032 pour Lutry et dès 2036 pour Paudex).

3.4. Transports individuels motorisés

Pour les transports individuels motorisés, les principales modifications sont :

- la mise à double sens de l'av. du Tirage ;
- la suppression du carrefour à feux entre l'av. de Lavaux et le ch. du Pré de la Tour ;
- le réaménagement de la pl. de la Clergère avec le passage des bus au centre.

Par ailleurs, la Municipalité s'est engagée à étudier une future évolution des limitations de vitesse dans le secteur du centre-ville, soit à l'av. du Tirage et à la pl. de la Clergère. Celle-ci répond à plusieurs oppositions au projet et entrerait en vigueur dans le cadre des travaux de réaménagement, pour autant que le débat politique n'aboutisse pas à un retour en arrière du droit fédéral. Le cas échéant, ce point fera l'objet d'une procédure d'autorisation complémentaire.

3.5. Stationnement

Le tableau suivant détaille le bilan du projet en matière de stationnement.

	Actuel	Projet	Différence
Av. de Lavaux			
Places voitures publiques*	27	10	- 17
Places voitures privées**	72	67	- 5
Places motos	14	13	- 1
Places vélos	8	64	+ 56
Périmètre complémentaire			
Places voitures publiques	43	22	- 21
Places voitures privées	23	23	0
Places motos	2	2	0
Places vélos	0	14	+ 14

* y compris places spéciales (livreurs, écopoint, taxi)

** seules les places en surface et en bordure de la voie publique sont comptées. Les parkings souterrains, box et garages ne sont pas comptabilisés.

3.6. Accès riverains

Certains aménagements ou modifications du schéma de circulation impactent directement l'accès à des parcelles situées dans le périmètre :

- huit accès sont améliorés par la mise à double sens de l'av. du Tirage (parcelles n^{os} 356, 351, 358, 365, 366, 355, 328 et DP105) ;

- huit accès sont péjorés par des restrictions mises en place pour des raisons de sécurité et par le réaménagement de la pl. de la Clergère (parcelles n^{os} 1011, 373, 2162 G, 2162 D, 123, 173, 141 et DP31).

4. Aménagements de surface et paysagers

La Ville de Pully souhaite profiter des réaménagements nécessaires à la mise en place de bus à haut niveau de service (BHNS) pour optimiser la mobilité piétonne et cycliste sur tout le périmètre impacté. Le projet prévoit la création d'espaces publics de qualité, perméabilisés et végétalisés, agissant favorablement sur les effets d'îlots de chaleur et améliorant les liaisons entre le Nord et le Sud de la ville.

4.1. Av. de Lavaux

Un accent particulier sera mis sur tout le tronçon de l'av. de Lavaux pour rendre la mobilité piétonne et cycliste plus confortable. Dans la mesure du possible, des bandes cyclables et des trottoirs élargis et végétalisés seront aménagés tout au long de ce tracé, permettant aux usagers de disposer d'un réseau de mobilité active optimisé et accueillant. Les circulations piétonnes, qui transitent actuellement par des passages inférieurs, seront remises en surface afin d'améliorer leur accessibilité et de renforcer le sentiment de sécurité général.

Le tracé altimétrique de l'av. de Lavaux subira quelques changements, principalement dans le secteur entre la station-service et l'interface de la Clergère. Ce tronçon sera abaissé au niveau du ch. du Pré de la Tour afin de mettre à niveau cette contre-allée et ainsi permettre une valorisation de cet espace dédié aux piétons et aux espaces publics.



Vue Guillemin – Val d'Or

Au niveau du Parc Guillemin, les emprises prévues dans les plans d'enquête seront réévaluées pour permettre de protéger au mieux les zones existantes de verdure et de trouver un équilibre optimal entre espace routier et végétalisation.

4.2. Interface multimodale de la Clergère

Au niveau de la Clergère, une véritable place publique sera créée, regroupant l'ensemble des lignes de bus du secteur sur un seul et même quai. Cette interface de transports publics sera largement végétalisée et perméabilisée et permettra aux usagers d'attendre les correspondances de bus dans un espace abrité, apaisé et sécurisant. Les aménagements retenus s'inspirent de la démarche participative menée avec la population entre 2015 et 2017.



Vue interface de la Clergère

4.3. Av. du Tirage

Afin d'améliorer l'accessibilité entre le Sud et le Nord de la ville depuis l'av. C. F. Ramuz, l'av. du Tirage sera rendue bidirectionnelle pour tous les véhicules. Un élargissement de la chaussée sur ce tronçon permettra la création d'une bande cyclable dans le sens de la montée. La mise en place d'un trottoir continu sur la partie Est facilitera la liaison avec la pl. Neuve.

Au Nord de l'av. du Tirage, le ch. du Pré de la Tour sera pacifié et la contre-allée parallèle à l'av. de Lavaux sera conservée uniquement pour le stationnement.

4.4. Ch. des Roches, av. de Rochettaz partie Ouest et ch. de la Clergère

L'aménagement du ch. des Roches, tel que prévu dans le projet d'enquête, sera réétudié pour minimiser les emprises sur les parcelles privées situées à l'Est (cf. chapitre 6). Ces optimisations visent à préserver au maximum les milieux naturels existants, sans toutefois péjorer la fonctionnalité de ce tronçon.

Le réaménagement de l'av. de Rochettaz prendra en compte la modification des lignes de bus 47 et 49, en intégrant en particulier les nouveaux emplacements des arrêts, et contribuera à poursuivre la démarche de végétalisation de ce secteur, apportant ainsi de l'ombrage aux cheminements piétons.



Vue carrefour Rochettaz - Roches

Sur le ch. de la Clergère, les surfaces piétonnes seront élargies, en particulier à proximité de l'av. de Lavaux, en raison de la suppression des rampes d'accès des passages inférieurs. La végétalisation des espaces publics ainsi gagnés sera optimisée par rapport aux plans mis à l'enquête.

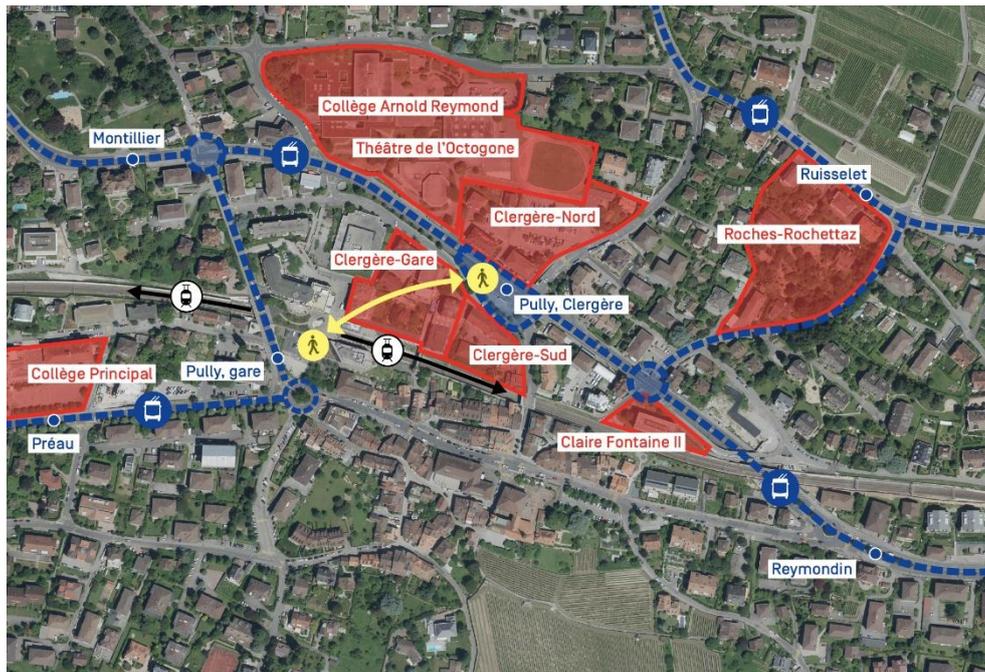
4.5. Un projet adapté à l'évolution future du centre-ville

La requalification et le renforcement de l'attractivité du centre-ville de Pully constituent un objectif majeur poursuivi par la Municipalité depuis plusieurs années. Pour le concrétiser, cette dernière agit de manière coordonnée à travers des projets et actions qui touchent à la fois au bâti, à la mobilité et à l'espace public.

Le centre-ville est actuellement en pleine mutation. Le réaménagement récent de la rue de la Poste constitue une étape importante et les aménagements transitoires de la pl. Neuve, menés en concertation avec la population, préfigurent les intentions de la Municipalité sur ce secteur particulièrement stratégique.

En matière d'urbanisation, le plan d'affectation Clergère Sud, mis en vigueur en 2017 déjà, est en cours de réalisation. Pas moins de quatre plans d'affectation sont actuellement en cours d'élaboration à proximité de l'av. de Lavaux : Les PA Roches-Rochettaz et Clergère-Gare, tous deux adoptés par le Conseil communal, le PA Claire-Fontaine II dont l'enquête publique s'est déroulée au printemps 2024 et, finalement, le PA Clergère Nord, à l'étude. Les bâtiments communaux sont également concernés avec la rénovation du Prieuré, les extensions des collèges Principal et Arnold Reymond et les nouveaux équipements sportifs qui leur sont associés.

La mise en œuvre de ces différents projets, qui s'échelonnent sur plusieurs années, amènera progressivement de nouveaux habitants et emplois mais également des écoliers et usagers propices à faire vivre le centre et ses commerces. Il est indispensable que leur développement s'accompagne d'une véritable réflexion sur la mobilité et les espaces publics. Le PP8, en améliorant sensiblement la qualité de la desserte en transports publics, des aménagements cyclables et piétons et, plus globalement, celle des espaces publics, constitue de ce point de vue un maillon essentiel de la stratégie de la Municipalité pour faire du centre-ville un véritable lieu de vie et de référence pour l'ensemble de la population.



Projets de PA et de bâtiments communaux en phases d'étude et de réalisation au centre-ville

5. Infrastructures routières et souterraines

Ce chapitre a pour but d'informer des intentions de renouvellement et de modernisation des réseaux souterrains prévues dans le cadre du périmètre du projet. A l'exception des écopoints (cf. chapitre 5.3), les réseaux décrits ci-après ne font en effet pas partie de l'enquête publique et ne sont donc pas soumis à l'approbation du Conseil communal.

5.1. Réseau routier

Le revêtement bitumineux des chaussées et des trottoirs qui ne sont pas directement impactés par les travaux de renouvellement et de modernisation des réseaux souterrains ainsi que par les nouveaux aménagements urbains, sera également réfectionné. Cela concerne approximativement 9'000 m² de surfaces sur un total d'environ 49'000 m².

5.2. Réseaux d'eau potable, d'électricité basse tension et d'éclairage public

Le réseau d'eau potable est de manière générale en bon état et seuls quelques tronçons seront remplacés. Il en va de même pour le réseau d'électricité basse tension qui se verra renforcé avec l'ajout de tubes supplémentaires, principalement sous les trottoirs.

En ce qui concerne l'éclairage public, une étude photométrique a été réalisée par un bureau spécialisé afin de garantir un éclairage suffisant et réglementaire, tant pour la chaussée que pour les passages pour piétons. L'emplacement des mâts a été optimisé et, dans la mesure du possible, mutualisé avec les mâts des lignes de contact exploitées par les tl. Seule l'interface de la Clergère sera équipée de mâts dits décoratifs afin d'éclairer cet espace tout en le valorisant.

5.3. Ordures ménagères et déchets

Deux nouveaux écopoints prévus aux abords de l'interface de la Clergère viendront renforcer l'offre dans ce secteur et ainsi soulager les points de collecte fortement sollicités des parkings Pré-de-la-Cure et de la Clergère. Le premier sera réalisé au ch. du Pré de la Tour, à la hauteur

de la station-service, et le second tout au Nord de l'av. du Prieuré. Ces écopoints seront composés en grande partie de cuves enterrées et de quelques conteneurs en surface (PET, déchets verts, alu / fer-blanc et huiles usées).

5.4. Réseau de chauffage à distance (CAD)

Le réaménagement de l'av. de Lavaux marquera le déploiement à large échelle du CAD au Sud de Pully. Alimenté initialement par une centrale provisoire prévue actuellement au niveau du collège Arnold Reymond, il sera à terme connecté au réseau lausannois à la hauteur de la Perraudettaz et alimenté par de nouvelles centrales renouvelables installées au bord du lac (station d'épuration et piscine). Ce nouveau réseau irriguera toute l'av. de Lavaux et sera progressivement étendu dans les quartiers les plus denses du Sud de Pully. Il permettra à une large population de Pully de bénéficier d'une source de chaleur sûre et renouvelable et, avec à terme jusqu'à 50 GWh de chaleur distribués chaque année, de contribuer à une réduction de près de 25 % de l'empreinte carbone de notre territoire due au chauffage.

5.5. Réseaux tiers

Les réseaux suivants, non exploités par la Ville de Pully, subiront des interventions ponctuelles dans le cadre de ce projet :

- SIL gaz - basse et haute pression ;
- Swisscom ;
- UPC-Sunrise ;
- Pully4Net.

Les montants liés à ces travaux seront à la charge des exploitants concernés.

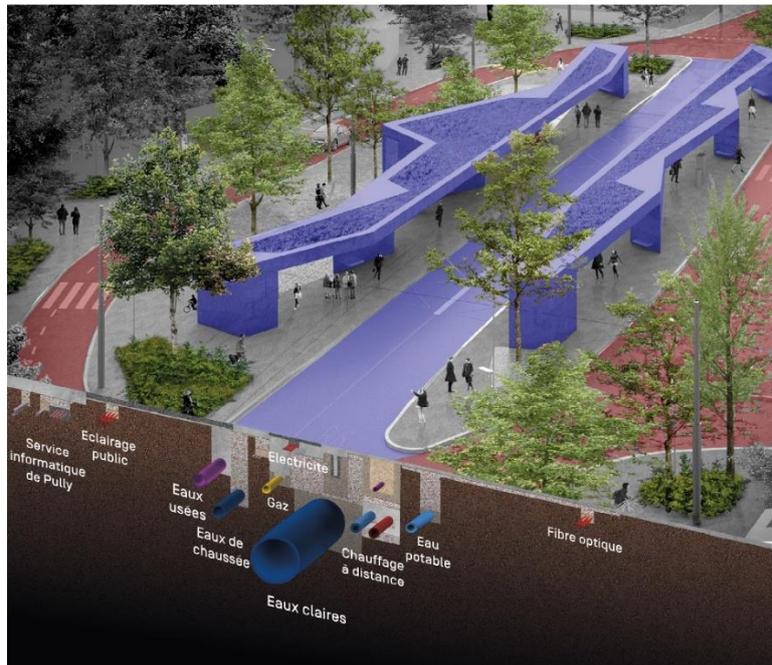
5.6. Réseau d'évacuation des eaux

Le réaménagement de cet axe à forte charge de trafic nécessite la création d'un nouveau réseau de récolte des eaux de chaussée. Les eaux pluviales qui proviennent de l'av. de Lavaux doivent être considérées comme polluées et traitées avant leur rejet en milieu naturel. Plusieurs variantes ont été évaluées par un bureau spécialisé en hydraulique afin de déterminer le concept de gestion des eaux de chaussée le plus adapté à la situation. Un collecteur supplémentaire à celui des eaux claires et des eaux usées, appelé collecteur d'eaux de ruissellement de route (ci-après ER), sera construit et raccordé à l'ensemble des grilles et caniveaux présents sur la chaussée. Ce collecteur acheminera les ER à un ouvrage de rétention qui permettra de réguler le débit renvoyé dans le réseau des eaux usées pour leur traitement à la STEP. Quatre bassins de rétention fonctionnant sur ce principe seront disposés sur l'entier du tracé de l'av. de Lavaux.

La capacité du réseau séparatif actuellement en exploitation dans l'entier du périmètre du projet a également été vérifiée et, aux endroits où elle est insuffisante, le réseau sera redimensionné selon les dernières normes en vigueur.

Si plusieurs secteurs nécessiteront un remplacement ponctuel de conduites, le tronçon allant de l'interface de la Clergère jusqu'au carrefour Lavaux / Damataire / Anciens-Moulins est le plus impacté. Un collecteur d'eaux claires d'un diamètre de 2 m est prévu en fin de réseau afin de restituer ces eaux par un exutoire dans le cours d'eau de la Paudèze. Cette conduite reprendra une grande partie des bassins versants situés au Nord de la Ville et qui transitent par le ch. de Rennier. Cette modernisation de réseau est essentielle à la poursuite d'un autre projet d'envergure à Pully qui est la reconstruction de la station d'épuration. Les volumes d'eau

considérés pour dimensionner cet ouvrage tiennent compte de la modernisation du réseau de mise en séparatif de l'av. de Lavaux (forte synergie entre ces deux projets).



Profil en travers au droit de l'interface de la Clergère

6. Les étapes du réaménagement de l'av. de Lavaux

Le projet de réaménagement de l'av. de Lavaux présenté dans ce préavis résulte d'un long processus de réflexions et d'études, entamées au début des années 2010 déjà. Le développement de projets d'une telle envergure et d'une telle complexité s'inscrit nécessairement sur un temps long, et donc aussi dans un contexte mouvant.

Durant les années 2010, les questions de mobilité n'ont cessé de prendre une place toujours plus importante sur le plan économique, sociétal et politique. En ce sens, le projet de réaménagement proposé se justifie encore plus aujourd'hui qu'il ne se justifiait hier. Les mobilités actives et les transports publics sont les seuls modes capables de répondre à la progression constante de nos besoins de mobilité sans contraintes excessives sur l'environnement, les espaces publics et bâtis, et la santé publique. En visant à rendre la circulation le long de l'av. de Lavaux plus agréable, sûre et performante pour la circulation piétonne, les cycles et les bus, ce projet répond à des impératifs politiques importants.

Ceci étant dit, d'autres thématiques ont pris de l'importance ces dernières années. La protection des espaces naturels, l'arborisation ou encore la lutte contre les îlots de chaleur en sont des exemples. Enfin, la situation financière dans laquelle se trouve notre commune a également évolué depuis le lancement des premières études au début des années 2010.

Fort de ces constats, la Municipalité s'est interrogée sur la façon de développer et de mettre en œuvre un projet d'une telle envergure sans qu'il ne soit constamment rattrapé par une forme de caducité. Si la Municipalité est convaincue que le projet mis à l'enquête en 2021 est un excellent projet qu'il s'agit de soutenir et de mettre en œuvre, elle reconnaît aussi que, dans certains secteurs, il pourrait encore être amélioré à la marge, pour mieux répondre à des objectifs politiques qui, à juste titre, ont pris une certaine ampleur au cours des toutes dernières années. Dans le secteur du ch. des Roches par exemple, la Municipalité effectue différemment aujourd'hui qu'elle ne l'a fait en 2021 sa pesée entre les intérêts de la protection des espaces

naturels et ceux de la mobilité piétonne, et souhaite adapter le projet, en renonçant à la création d'un trottoir à l'Est du chemin.

Désireuse de mettre en œuvre un projet qui réponde au mieux lors de sa réalisation aux enjeux du moment mais qui soit aussi soutenable au regard de l'évolution de l'état des finances communales, la Municipalité a choisi d'adopter pour sa réalisation une stratégie fondée sur deux piliers : une réalisation du projet par étapes d'une part, garante de la préservation de la santé financière de notre Commune, et une adaptation à la marge du projet à chaque étape d'autre part, si nécessaire au terme de mises à l'enquête complémentaires, dans le but qu'il réponde au mieux à l'évolution des besoins de notre Commune et de notre société.

Concrètement, cela signifie que le projet sera découpé en plusieurs étapes de réalisation (à priori quatre). A chaque étape, le projet sera ajusté à la marge, une mise à l'enquête complémentaire effectuée en fonction de l'importance des changements apportés, et un préavis présenté au Conseil communal. Celui-ci portera sur l'octroi du crédit nécessaire à la réalisation de l'étape en question, et, si besoin, sur la validation des plans modifiés, comme ce sera probablement le cas pour le secteur du ch. des Roches. Cette façon de procéder donnera au Conseil communal le pouvoir de décider librement de déclencher toute étape de réalisation du projet, et de se prononcer à chaque fois sur ses éventuels ajustements.

Le découpage du projet et son calendrier de réalisation, tels qu'ils sont imaginés aujourd'hui, sont présentés dans le tableau ci-dessous, avec une estimation des crédits qui seront demandés pour chaque étape de réalisation.

En millions de CHF	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	MCHF HT
Etape 1	4.4	4.0	6.2	7.8					22.4
Etape 2					6.7	2.8			9.5
Etape 3					1.4	0.3			1.7
Etape 4						3.3	6.7	2.4	12.4
Récap.	4.4	4.0	6.2	7.8	8.1	6.4	6.7	2.4	46.0

Ce découpage et cette planification ont été conçus en fonction d'impératifs techniques (l'étape 1 doit nécessairement être réalisée avant la 3 par exemple) et en tenant compte de la situation financière actuelle de notre Commune.

Avec des investissements annuels de l'ordre de CHF 6 mios sur huit ans (cf. tableau ci-après), dont la moitié environ consacrée à la réfection des réseaux et donc financée par des taxes affectées (eau, électricité, assainissement, etc.), la Municipalité estime à ce jour que la réalisation de ce projet, capital pour répondre aux enjeux de mobilité et urbanistiques de notre Commune, devrait être supportable financièrement avec la planification proposée.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	MCHF HT
Renouvellement des réseaux	2.0	1.8	2.8	3.5	3.6	2.9	3.0	1.1	20.7
Réaménagements de surface	2.4	2.2	3.4	4.3	4.5	3.5	3.7	1.3	25.3
Récap.	4.4	4.0	6.2	7.8	8.1	6.4	6.7	2.4	46.0

Le réaménagement de l'av. de Lavaux est compris dans la mesure 23a_EL_01 du PALM 2012, laquelle bénéficie d'une importante subvention fédérale de CHF 10.5 mios HT. Cette mesure contient l'entier du tronçon d'axe fort de transports publics entre Pully - Samson Reymondin et Lausanne - St-François. Pour Pully, la subvention devrait s'élever à environ la moitié des CHF 10.5 mios HT.

7. Assainissement du bruit routier

Les exigences en matière de lutte contre le bruit de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983 ainsi que celles décrites dans l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) du 15 décembre 1986 sont applicables.

Le projet de réaménagement routier a dès lors fait l'objet d'une étude spécifique concernant le bruit routier, qui a été approuvée par le Canton. Il a pour principales conséquences :

- la pose d'un revêtement phonoabsorbant sur l'ensemble des axes (-1 dB) ;
- la réduction de la vitesse de nuit de 50 à 30 km/h, de 22h00 à 6h00, sur l'ensemble du périmètre du projet ;
- la réadaptation de la charge de trafic sur l'ensemble du périmètre du projet ;
- le remplacement d'environ 320 fenêtres situées sur 25 bâtiments.

Malgré la mise en œuvre de ces mesures, 74 bâtiments situés dans le périmètre des travaux restent en dépassement des valeurs limites d'immission fixées par l'OPB. La Direction générale de l'environnement de l'Etat de Vaud (DGE) a octroyé un allègement pour ces bâtiments. Les décisions d'allègement ont été publiées et intégrées à la mise à l'enquête du projet d'aménagements routiers et urbains.

8. Procédures

8.1. Procédure de consultation du projet d'aménagements routiers et urbains

8.1.1. Examen préalable par la Direction générale de la mobilité et des routes

Le projet a été remis le 3 mai 2018 à la Direction générale de la mobilité et des routes (ci-après DGMR) pour examen préalable. Il a fait l'objet de plusieurs remarques majeures nécessitant des compléments qui ont été transmis les 8 juillet 2020 et 5 mars 2021. Le 10 mai 2021, la DGMR a émis un préavis positif avec des remarques techniques usuelles qui n'ont pas été de nature à modifier le projet.

8.1.2. Publication des modifications de la signalisation routière dans la FAO

Les mesures de signalisation et de suppression de places de stationnement sont parues dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud (FAO) n° 100 du 14 décembre 2021. Aucune opposition n'a été formulée à l'échéance du délai de recours.

8.1.3. Enquête publique

Le projet d'aménagements routiers, urbains et paysagers ainsi que l'assainissement du bruit routier – publication de 74 décisions d'allègement – ont été mis à l'enquête publique du 22 octobre au 22 novembre 2021. Un délai supplémentaire d'une année, fixé au 22 novembre 2024, a été octroyé par la DGMR pour l'adoption du projet par le Conseil communal.

Trente-deux oppositions et quatre observations ont été consignées sur les feuilles d'enquête ou envoyées à la Municipalité dans les délais. Une opposition n'a pas été prise en considération car remise hors délai.

Trente-et-une oppositions et quatre observations ont ainsi été jugées recevables pour la suite de la procédure. Une opposition et une observation ont été retirées entre-temps.

Conformément à l'art. 40 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ci-après LATC), toutes les personnes ayant formulé une opposition ou une observation lors de la mise à l'enquête ont eu l'opportunité d'être entendues.

Le chapitre 8.1.4. traite des oppositions et des observations devant faire l'objet d'une détermination par le Conseil communal, conformément à l'art. 42 LATC.

8.1.4. Propositions de réponse aux oppositions et observations

8.1.4.1. Opposition de Mme Manon Delisle

Détermination de la Municipalité

Vitesse de circulation à l'av. de Rochettaz et au ch. des Roches

Le ch. des Roches a été intégré dans le projet puisqu'il accueillera les bus 47 et 49, ceci en raison de la création d'une nouvelle interface à la pl. de la Clergère qui permettra de regrouper en un seul arrêt l'ensemble des lignes de bus de ce secteur. Le réaménagement complet de cette interface en place tournante ne permet plus aux bus d'emprunter le ch. de la Clergère. Il est donc nécessaire d'adapter le gabarit du ch. des Roches en prenant des emprises sur certaines parcelles situées à l'Est de cette route.

Le projet mis à l'enquête prévoit effectivement de conserver une limitation de la vitesse à 50 km/h, en cohérence avec le contexte et la hiérarchie de l'axe. Des aménagements modérateurs de vitesse et de sécurisation des usagers seront toutefois mis en place, soit :

- réduction des gabarits de la chaussée, notamment dans l'intersection Roches / Rochettaz ;
- création d'une bande cyclable et d'un trottoir sur l'entier de la voie montante ;
- aménagement de trottoirs continus aux débouchés des rues de quartier.

Le maintien d'un régime de vitesse à 50 km/h permettra en outre de conserver divers outils d'aménagements compatibles avec les charges de trafic du ch. des Roches. Par exemple, les passages pour piétons pourront être marqués et les intersections avec les ch. de Pallin et des Plateires seront traitées avec une perte de priorité.

Depuis la mise à l'enquête du projet, de nouvelles informations sont disponibles concernant la question des vitesses de circulation. En effet, une modification légale, entrée en vigueur en janvier 2023, élargit les possibilités de mise en zone 30 de routes de catégories supérieures et facilite les procédures pour les routes de catégories inférieures, telles que l'av. de Rochettaz. Cette évolution du droit fédéral fait débat au niveau politique, que ce soit dans les instances fédérales, cantonales ou communales.

A l'heure actuelle, la Municipalité confirme ne pas envisager la mise à 30 km/h de l'av. de Rochettaz dans le cadre de la procédure en cours. Toutefois, consciente que ce sujet est une préoccupation importante de la population et que diverses évolutions légales et débats politiques sont en cours sur ce thème, la Municipalité s'est assurée que le projet mis à l'enquête pour la partie concernant l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches n'était pas incompatible avec une baisse de la vitesse ultérieure.

Par ailleurs, la Municipalité s'engage à modifier l'aménagement du haut du ch. des Roches tel qu'il a été mis à l'enquête, en renonçant à la construction d'un nouveau trottoir et en limitant au strict minimum la destruction du talus et du cordon boisé sur son flanc Est ainsi que les emprises sur fonds privés et, si nécessaire, à mettre à l'enquête complémentaire l'aménagement modifié.

Bruit des véhicules de transport public

Depuis la mise à l'enquête du projet, les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que – d'ici 2030 – tous leurs véhicules circuleront grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully dans la mesure où la ligne de bus 49, qui circule actuellement à l'av. de Rochettaz, ainsi que la ligne 47, dont le projet déviera le parcours par l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches, sont concernées. La planification actuelle prévoit que des bus électriques circuleront sur la ligne de bus 47 lorsque le nouveau parcours via l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches sera mis en service. La ligne 49, dont les bus sont plus petits et moins fréquents, sera électrifiée dans un second temps. Ces projets connexes feront l'objet de procédures séparées.

Remplacement de l'ensemble des fenêtres situées du côté du ch. des Roches par la Ville de Pully

Conformément à l'étude du bruit routier élaboré dans le cadre du projet PP8, le remplacement des fenêtres situées du côté du ch. des Roches sera financé par la Ville de Pully aux conditions suivantes :

- que les exceptions de l'art. 10 al 3 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ne soient pas applicables ;
- que les fenêtres concernées donnent sur des locaux affectés à un usage sensible au bruit ;
- que l'autorisation de construire du PP8 soit délivrée et que la Ville de Pully obtienne les crédits nécessaires pour réaliser ces travaux.

Le modèle de fenêtre retenu tiendra compte de la note de classement de protection du bâtiment selon la loi sur la protection du patrimoine culturel immobilier (LPrPCI). Chaque demande fera l'objet d'une vérification auprès du registre foncier par l'intermédiaire de la division des Autorisations de construire de la Direction de l'urbanisme et de l'environnement (DUE).

8.1.4.2. Observation du SDIS Ouest Lavaux

Détermination de la Municipalité

Notre mandataire mobilité a pu procéder aux vérifications pour le franchissement priorisé des véhicules d'urgence en contresens du trafic dans le giratoire en direction de Lutry (proposition évoquée dans votre courrier). Le but est de pouvoir s'assurer que le tracé depuis le bas du ch. de la Clergère et l'insertion de l'av. de Lavaux, depuis la voie montante, dans ce giratoire, soit libre de tout véhicule lors d'interventions d'urgence du SDIS. Un feu additionnel sera nécessaire sur l'av. de Lavaux à la hauteur du n° 65 et une programmation spécifique sera effectuée pour bloquer le trafic en sortie de giratoire sur la voie descendante. L'installation de régulation disposée en sortie du giratoire, voie montante, sera quant à elle en phase verte afin de permettre aux véhicules déjà présents dans l'ouvrage de s'évacuer en direction de Lausanne.

En ce qui concerne la demande de réguler la sortie du parking de la Clergère, cette dernière ne paraît pas justifiable au regard de la charge de trafic sur le ch. de la Clergère aux heures de pointe. Nous prévoyons de prendre en considération l'ajout de tubes électriques supplémentaires lors de la réalisation des travaux dans ce secteur. Après une phase d'exploitation et d'analyse qui rentrerait en application dès la mise en service de ces installations, un feu pourrait être ajouté afin de pallier les difficultés d'insertion des véhicules d'urgence si la situation venait à confirmer la nécessité d'un tel dispositif pour assurer pleinement les missions du SDIS.

8.1.4.3. Opposition de Bâloise Asset Management SA

Détermination de la Municipalité

Emprise

Les discussions concernant les 95 m² d'emprise sur la parcelle n° 360, essentielle pour le projet, ainsi que son aménagement, avaient débuté en 2019, et se poursuivent comme en témoigne notre dernier échange de courriel daté du 21 août 2024. Cependant, en l'absence d'accord, rien n'a été formalisé à ce jour. La Municipalité souhaite parvenir à des solutions satisfaisantes pour toutes les parties concernées en poursuivant de manière constructive les discussions entamées, même au-delà de la date de levée des oppositions.

8.1.4.4. Opposition de Roland Savary Immobilier SA

Détermination de la Municipalité

Généralités - Bases légales relatives au bruit

En vertu de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (ci-après OBP), la Ville de Pully, en tant que propriétaire de routes communales, a l'obligation d'assainir à ses frais les routes dont le trafic émet un bruit trop important.

Une étude des mesures d'assainissement du bruit routier a été réalisée par un bureau d'ingénieurs spécialisé. Ces mesures, qui constituent le plan d'assainissement du bruit routier de la Ville de Pully, ont été approuvées par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud.

Les mesures d'assainissement du bruit routier, qui doivent être proportionnées et économiquement supportables, ne permettent pas dans tous les cas de faire baisser le bruit au-dessous des valeurs limites d'immission fixées par l'OPB. Les bâtiments concernés font alors l'objet d'une décision d'allègement rendue par la Direction générale de l'environnement

(DGE) de l'Etat de Vaud conformément à l'art. 14 de l'OPB, ce qui est le cas pour la parcelle dont vous êtes le gestionnaire.

Pourquoi un revêtement phonoabsorbant de -1dB est-il posé et non pas un revêtement plus performant de -3dB

Du point de vue « bruit », l'efficacité d'un revêtement routier est dépendante du volume de vide qu'il contient. Les revêtements à forte porosité présentent l'inconvénient d'être beaucoup moins résistants et ne sont par conséquent aujourd'hui pas adaptés en milieu urbain, en particulier dans les carrefours, sur les tronçons en pente, ou ceux empruntés par des véhicules lourds tels que les bus, à plus forte raison s'ils sont chaînés, comme cela peut être le cas dans l'agglomération lausannoise durant la période hivernale.

Si la technologie évolue et que les revêtements -3dB deviennent plus performants, ce type de revêtement pourra bien entendu être posé. Nos services techniques restent attentifs à l'évolution de ces nouveaux produits.

Information complémentaire : bruit des véhicules de transport public

Les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que – d'ici 2030 – tous leurs véhicules circuleront grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully puisque les lignes de bus 47 et 49, dont le projet déviara les parcours par l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches, sont concernées. La planification actuelle prévoit que des bus électriques circuleront sur la ligne 47 lorsque le nouveau parcours via l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches sera mis en service. La ligne 49, dont les bus sont plus petits et moins fréquents, sera électrifiée dans un second temps. Ces projets connexes feront l'objet de procédures séparées.

8.1.4.5. Observation de la Ville de Lausanne – Direction des Services industriels

Détermination de la Municipalité

Nous avons pris bonne note des arguments invoqués à l'appui de votre observation. Nous ne manquerons pas de prendre contact avec vous si vos infrastructures venaient à être impactées d'une quelconque manière par ce projet. De plus, vous serez conviés à un certain nombre de séances de travail lors des réflexions sur le déroulement et le phasage des travaux afin d'intégrer le cas échéant ces informations au dossier d'appel d'offres. Le démarrage de la phase SIA 4 est prévu au planning intentionnel pour le 2^{ème} semestre 2025.

8.1.4.6. Opposition de Régie Braun SA

Détermination de la Municipalité

Maintien de stationnement « 30 minutes » à la pl. de la Clergère

Aujourd'hui, le stationnement est situé hors de la chaussée et les manœuvres sont effectuées sur le ch. du Pré de la Tour. La « contre-allée » que constitue ce chemin va être raccourcie pour s'arrêter à la hauteur de la trémie du parking souterrain. Dans ces conditions, il n'est pas prévu de maintenir des places qui nécessiteraient alors des manœuvres sur la route cantonale, ce qui est contraire aux normes et pose des problèmes de sécurité et d'écoulement du trafic.

Nous comprenons les inquiétudes liées à la diminution du confort pour une partie de la clientèle mais ce point est difficile à corriger sans remettre en question l'aménagement retenu et donc les avantages qu'il offre de manière globale. L'offre en stationnement dans cette zone restera néanmoins importante avec la proximité du parking Pully Centre (526 places situées à moins de 200 m), celui de la Clergère (86 places situées à moins de 100 m) ou encore des 4 places

qui se trouvent sur la partie Nord de l'av. du Prieuré. Dans le secteur de la Clergère, ladite offre sera en outre améliorée pour les cycles et conservée pour les deux-roues motorisés.

Accès à l'atelier de l'entreprise Mayor & Cie SA (entre les bâtiments n^{os} 10 et 12)

L'accès à l'atelier de l'entreprise et à la zone entre les bâtiments n^{os} 10 et 12 sera maintenu. Une bordure biaise est prévue sur ce secteur. Elle permettra de s'insérer dans le giratoire de la Clergère pour rejoindre toutes les directions (en contournant le giratoire).

Maintien de l'accès au parking souterrain dans les deux sens

La sortie sera maintenue dans les deux sens. En direction de Lausanne, il faudra toutefois faire le tour du giratoire de la Clergère. L'accès au parking souterrain sera quant à lui possible en tourner à droite depuis l'av. de Lavaux.

Différence de niveau devant le bâtiment Clergère 28 et l'accès à la rampe de Mayor & Cie SA

Le réaménagement complet de la pl. de la Clergère permettra une reprise de l'ensemble des niveaux routiers en limite du domaine public.

Accès des véhicules d'urgence et des camions de déménagement au ch. du Pré de la Tour

L'ensemble des itinéraires d'intervention a été vérifié à l'aide d'un logiciel de simulation de giration et les revêtements choisis autour de cette interface de la Clergère sont compatibles avec du trafic poids lourd.

8.1.4.7. Opposition de M. et Mme Charles et Laetitia Trojman

Détermination de la Municipalité

Aménagement de la parcelle

Tous les détails de l'aménagement de la parcelle n° 1456 restent en discussion après notre rencontre du 4 juillet 2024 qui s'inscrit dans la continuité des échanges précédents. Les recherches de solutions satisfaisantes pour toutes les parties concernées se poursuivront au-delà de la date de levée des oppositions. Par ailleurs, la Municipalité s'engage à réétudier l'aménagement du tronçon en limitant au maximum l'emprise sur la parcelle et, si nécessaire, à mettre à l'enquête complémentaire l'aménagement modifié.

Arrêt de bus Montillier direction Lutry

- L'un des objectifs principaux du projet est d'améliorer la qualité du réseau de transports publics. La mutualisation des arrêts de bus entre plusieurs lignes, en l'occurrence ceux des bus 48 et 9, répond à cet objectif. Ce regroupement facilitera le changement entre les lignes de bus et améliorera globalement l'efficacité des transports publics.
- Le choix de regrouper les arrêts répond également à des questions de proportionnalité des coûts ainsi que de qualité. L'aménagement d'arrêt est coûteux et le principe de ne pas les multiplier pour que chaque ligne dispose de son arrêt va dans le sens d'une gestion économe des deniers publics.
- L'arrêt actuel de la ligne 9 ne répond pas aux exigences de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand). Sa position au droit d'un débouché privé rend impossible sa mise en conformité. L'arrêt tel que prévu dans le projet permet en revanche le respect des exigences d'accessibilité universelles auxquelles la Commune est soumise.
- Il n'existe aucune étude ou analyse qui tendrait à démontrer une pollution sonore liée à cet arrêt de bus. Par ailleurs, les cadences seront augmentées et la fiabilité des horaires sera

renforcée par le projet. Dans ces conditions, les temps d'attente des passagers seront réduits.

- Les bus de la ligne 9 sont électriques, rendant ainsi les démarrages et freinages très silencieux. En outre, les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que – d'ici 2030 – tous leurs véhicules circuleront grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully puisque la ligne 48 qui utilisera également cet arrêt est concernée.

8.1.4.8. Observation de M. Michel Dupont

Détermination de la Municipalité

Généralités - Bases légales relatives au bruit

En vertu de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (ci-après OBP), la Ville de Pully, en tant que propriétaire de routes communales, a l'obligation d'assainir à ses frais les routes dont le trafic émet un bruit trop important.

Une étude des mesures d'assainissement du bruit routier a été réalisée par un bureau d'ingénieurs spécialisé. Ces mesures, qui constituent le plan d'assainissement du bruit routier de la Ville de Pully, ont été approuvées par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud.

Les mesures d'assainissement du bruit routier, qui doivent être proportionnées et économiquement supportables, ne permettent pas dans tous les cas de faire baisser le bruit au-dessous des valeurs limites d'immission fixées par l'OPB. Les bâtiments concernés font alors l'objet d'une décision d'allègement rendue par la Direction générale de l'environnement (DGE) de l'Etat de Vaud conformément à l'art. 14 de l'OPB, ce qui est le cas pour la parcelle dont vous êtes propriétaire.

Limitation de la vitesse du ch. des Roches à 30 km/h de nuit comme de jour

Le projet mis à l'enquête prévoit effectivement de conserver une limitation de la vitesse à 50 km/h, en cohérence avec le contexte et la hiérarchie de l'axe. Des aménagements modérateurs de vitesse et de sécurisation des usagers seront toutefois mis en place, soit :

- réduction des gabarits de la chaussée, notamment dans l'intersection Roches / Rochettaz ;
- création d'une bande cyclable et d'un trottoir sur l'entier de la voie montante ;
- aménagement de trottoirs continus aux débouchés des rues de quartier.

Le maintien d'un régime de vitesse à 50 km/h permettra en outre de conserver divers outils d'aménagements compatibles avec les charges de trafic du ch. des Roches. Par exemple, les passages pour piétons pourront être marqués et les intersections avec les ch. de Pallin et des Plateires seront traités avec une perte de priorité.

Tel qu'indiqué précédemment, une modification légale, entrée en vigueur en janvier 2023, élargit les possibilités de mise en zone 30 de routes de catégories supérieures et facilite les procédures pour les routes de catégories inférieures, telles que le ch. des Roches.

A l'heure actuelle, la Municipalité confirme ne pas envisager la mise à 30 km/h de ce chemin dans le cadre de la procédure en cours. Toutefois, consciente que ce sujet est une préoccupation importante de la population et que diverses évolutions légales et débats politiques sont en cours sur ce thème, la Municipalité s'est assurée que le projet mis à

l'enquête pour la partie concernant l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches n'était pas incompatible avec une baisse de la vitesse ultérieure.

Par ailleurs, la Municipalité s'engage à modifier l'aménagement du haut du ch. des Roches tel qu'il a été mis à l'enquête, en renonçant à la construction d'un nouveau trottoir et en limitant au strict minimum la destruction du talus et du cordon boisé sur son flanc Est ainsi que les emprises sur fonds privés et, si nécessaire, à mettre à l'enquête complémentaire l'aménagement modifié.

Information complémentaire - Bruit des véhicules de transport public

Les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que – d'ici 2030 – tous leurs véhicules circuleront grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully puisque la ligne de bus 49, qui circule actuellement à l'av. de Rochettaz, ainsi que la ligne 47, dont le projet déviera le parcours par l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches, sont concernées. La planification actuelle prévoit que des bus électriques circuleront sur la ligne 47 lorsque le nouveau parcours via l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches sera mis en service. La ligne 49, dont les bus sont plus petits et moins fréquents, sera électrifiée dans un second temps. Ces projets connexes feront l'objet de procédures séparées.

Nombre de fenêtres à remplacer

Une fois la procédure d'enquête terminée et l'autorisation de construire délivrée, l'ensemble des fenêtres de la façade la plus exposée au bruit de votre bâtiment pourront être susceptibles d'être remplacées par des fenêtres antibruit aux frais de la Commune. Les propriétaires seront contactés par un collaborateur de la Ville de Pully pour une visite du bâtiment afin de définir précisément quelles sont les fenêtres donnant sur des locaux dont l'usage est sensible au bruit et de présenter la procédure à suivre pour le remplacement des fenêtres.

8.1.4.9. *Oppositions de Jorimmob Sàrl*

Détermination de la Municipalité

Opposition à l'emplacement prévu d'un écopoint et proposition de l'intégrer aux aménagements de la pl. de la Clergère

- Deux écopoints sont prévus aux abords de la pl. de la Clergère : le premier au Nord-Est, sur le ch. du Pré de la Tour, et le second au Sud-Ouest, sur l'av. du Prieuré. Ils ont été dimensionnés en fonction des besoins effectifs. De nombreux bâtiments du centre-ville, parce qu'ils donnent directement sur la rue, ne peuvent être équipés de conteneurs privés et dépendent directement de ces installations fixes.
- Les types de déchets qui seront récoltés et le nombre de conteneurs sont les suivants : verre (4 enterrés), textiles (1 enterré), PET (3 en surface), alu/fer-blanc (3 en surface), huile (1 en surface) et réserve (3 en surface).
- Les horaires d'utilisation des écopoints sont réglementés et surveillés par Police Est Lausannois. De plus, le service de la voirie passe plusieurs fois par jour sur les différents sites (vidange, propreté et odeurs).
- L'implantation de détail a été ajustée en tenant compte de nombreuses contraintes, en particulier celles imposées par la position des réseaux souterrains (ils sont nombreux sous la pl. de la Clergère), par le passage des véhicules (y c. des services d'urgence) ainsi que par les véhicules utilisés pour le ramassage des déchets. Conformément aux documents qui vous ont été transmis ultérieurement, le projet a été adapté à plusieurs reprises pour tenir compte au mieux de vos remarques.

Choix des fenêtres à remplacer et protection contre le bruit routier provenant de l'av. de Lavaux lorsque le bâtiment voisin sera démoli

- Les valeurs de bruit ont été calculées avec le projet de réaménagement de l'axe de l'av. de Lavaux, dont la démolition du bâtiment en question fait partie. Il en ressort que les valeurs limites d'immission ne sont pas dépassées, ce qui ne donne pas droit à la participation financière de la Ville de Pully pour le remplacement de fenêtres.
- Selon l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OBP), seul est imposé le remplacement des fenêtres sur la façade la plus exposée. Sur la fiche d'allégement annexée au courrier qui vous a été adressé, certaines fenêtres n'ont pas été prises en compte pour un remplacement car il semblait que celles-ci donnaient sur une cage d'escalier. La Ville de Pully pourrait cependant entrer en matière si ces fenêtres donnaient effectivement sur un lieu de vie.

8.1.4.10. Oppositions de Mme Anne Grandjean, SR17 SA, M. et Mme Alan et Doris Etherington, M. Manuel Barbaz, M. et Mme Olivier et Aleksandra Jeanneret

Détermination de la Municipalité

Dans la plupart des grandes villes suisses la tendance est à la diminution du trafic privé dans leur cœur. Pourquoi Pully agit-elle a contrario en voulant faciliter le trafic automobile de transit en offrant une nouvelle voie à double sens au lieu de favoriser la fluidité des flux de circulation avec des voies à sens unique ? Toutes les expériences menées jusqu'à présent ont démontré que la fluidité du trafic est mieux assurée avec des voies de circulation à un seul sens de direction, comme cela est d'ailleurs le cas actuellement au cœur de Pully.

- La tendance est à la stabilisation, voire à la diminution du trafic motorisé dans le centre-ville, ce qui est également constaté à Pully comme les dernières données de comptage le démontrent.
- Les rues à sens unique peuvent améliorer la fluidité du trafic dans certains cas, tels que par exemple ceux des « périphériques ». Toutefois, elles ont aussi pour effet d'augmenter le transit puisqu'elles impliquent d'effectuer plus de kilomètres et des détours pour arriver à destination.
- La stratégie des voies de circulation à sens unique n'est pas d'actualité dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), en particulier dans les centres-villes. Les sens uniques sur des axes de l'importance de l'av. du Tirage deviennent d'ailleurs plutôt des exceptions que la règle.

Il faut noter que les très nombreux arrêts et démarrages, tout particulièrement dans le sens de la montée, engendreront certainement une augmentation sensible de la quantité de microparticules spécialement nocives pour la santé humaine, mais également une pollution sonore remarquable.

- Les questions relatives à la protection de l'environnement, au bruit, à la pollution ainsi qu'au soutien apporté aux mobilités douces et aux transports publics doivent être appréciées sur le projet pris dans sa globalité, celui-ci allant conduire à une nette amélioration de l'état de ces différents critères (par exemple une contribution à un important report modal -10 % selon l'objectif des bus à haut niveau de service). Bien qu'elle induise au niveau ultra-local une dégradation de la situation sur certains de ces paramètres, la mise à double sens de l'av. du Tirage est une pièce qui permet à l'ensemble de tenir et assure sa cohérence.
- Le développement en cours de l'électromobilité (50 % des véhicules neufs vendus en 2025 seront électriques selon les dernières projections de la Confédération, probablement 75 % à la mise en service du projet) devrait contribuer à réduire progressivement les émissions directes de polluants et le bruit dans les villes et produire une situation plus proche de celle légitimement souhaitée par les habitantes et habitants des centres-villes.

- Les Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl) réfléchissent à la possibilité de tester des bus électriques sur la ligne 47.
- Tous les aspects liés à l'environnement sont détaillés dans le rapport d'impact et font partie intégrante du dossier d'enquête publique.

Par rapport à l'autorisation de circulation des transports publics en bidirectionnel, l'augmentation du bruit est loin d'être négligeable. Si une mesure de diminution du bruit est prévue avec l'introduction du 30 km/h durant la nuit, rien n'est proposé pour diminuer les nuisances sonores durant la journée. Il est totalement inapproprié de ne pas prévoir la pose d'un revêtement phonoabsorbant pour pallier l'accroissement du bruit ou la limitation à 30 km/h aussi de jour.

- Pour mémoire, les allègements octroyés par le Canton sont cadrés légalement par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).
- L'av. du Tirage a la particularité d'avoir fait l'objet de 2 enquêtes successives ; en 2019 dans le cadre du projet Poste / Samson Reymondin et en 2021 en parallèle au projet PP8.
- Deux modifications ont été apportées dans la seconde enquête, soit l'introduction du 30 km/h de nuit et l'adaptation des hypothèses de charge de trafic sur la base du projet PP8.
- En ce qui concerne les nouvelles valeurs limites de bruit, elles sont presque similaires à celles publiées en 2019 avec, comme seule différence, + 1 dB de jour.
- Il n'y a pas de modification concernant le revêtement phonoabsorbant puisqu'il est toujours prévu de mettre en place un revêtement de type SDA ou AC MR 8 (- 1dB) qui est adapté en milieu urbain, ce qui n'est pas le cas avec un SDA 4 (- 3 dB). Du point de vue « bruit », l'efficacité d'un revêtement routier est dépendante du volume de vide qu'il contient. Les revêtements à forte porosité présentent l'inconvénient d'être beaucoup moins résistants et ne sont par conséquent pas adaptés en milieu urbain, en particulier dans les carrefours, sur les tronçons en pente, ou ceux empruntés par des véhicules lourds tels que les bus, à plus forte raison s'ils sont chaînés, comme cela peut être le cas dans l'agglomération lausannoise durant la période hivernale.
- Pour réduire la vitesse à 30 km/h le jour, il serait nécessaire de créer une zone 30. Or les charges de trafic et la fonction de la rue ne s'y prêtent pas. En outre, le maintien d'une vitesse maximale (légale) à 50 km/h offre plus de flexibilité dans les aménagements, notamment la possibilité de maintenir des passages pour piétons et une régulation. En revanche, l'aménagement du double sens devrait contribuer à réduire les vitesses pratiquées par rapport à un sens unique.

Etant donné la forte augmentation du trafic qui résulterait de cette décision sur l'av. du Tirage, la dangerosité des passages pour piétons serait considérablement accrue. Par conséquent, la pose de feux tricolores pour assurer une traversée sans trop de risques aux piétons serait absolument indispensable, d'autant plus que de très nombreux enfants traversent cette avenue pour se rendre à l'école de la rue des Collèges et que beaucoup de personnes se rendent dans les commerces adjacents.

- Les charges de trafic augmenteront d'environ 1'350 véhicules par jour. A titre de comparaison, le trafic journalier moyen à l'horizon 2030 sera de 7'640 véhicules (1'940 à la montée et 5'700 à la descente) contre 6'300 mesurés en 2016.
- La sécurité des passages pour piétons est assurée par les visibilité, les largeurs de voies à traverser et les vitesses. Paradoxalement, les feux hors d'un carrefour ne contribuent à la sécurité que dans quelques rares exceptions (plusieurs voies, charges de trafic très élevées ou besoins particuliers). A l'heure actuelle, la quantité de trafic projetée, le nombre de piétons et la géométrie des aménagements routiers ne classent pas ces passages pour piétons dans la catégorie des « exceptions ». Il faut savoir que du point de vue d'un piéton,

les temps d'attente sont particulièrement pénalisants et l'on peut constater une augmentation du nombre de personnes qui passent au rouge lorsque l'attente est trop longue ou que les « créneaux » entre les véhicules permettent de traverser facilement. En outre, ces passages régulés contribuent à l'augmentation des vitesses pendant la phase de vert, ce qui se répercute négativement sur la sécurité des tronçons avoisinants.

Cette avenue, qui ne répond déjà pas aux gabarits normalement imposés pour le croisement de deux grands bus de transport public, notamment à l'intersection avec l'av. de Lavaux, ne peut pas en plus être ouverte à la circulation privée dans les deux sens sans que des engorgements soient programmés durant plusieurs heures de la journée, tout particulièrement dans le sens de la montée qui sera bloqué régulièrement par un feu tricolore.

- La norme VSS 40 201 a été utilisée pour vérifier les différents gabarits routiers de l'ensemble du projet. Les largeurs de chaussée prévues sur l'av. du Tirage s'y conforment. Le projet a en outre été étudié en étroite collaboration avec les tl.
- Par rapport aux aménagements réalisés dans le cadre du chantier actuellement en cours à la rue de la Poste, le projet PP8 prévoit des emprises sur les parcelles situées à l'Est de l'av. du Tirage. La partie haute de l'avenue aura ainsi une largeur de chaussée plus confortable afin d'y intégrer une bande cyclable sur la voie montante (8.85 m). La partie basse sera quant à elle plus étroite en raison du pont et la bande cyclable sera alors ajoutée au trottoir afin de mieux sécuriser les usagers (7 m).
- En outre, les projections ne prévoient pas d'engorgement ou de situation de saturation au niveau du carrefour. Dans le sens de la montée, une file de 20 m (4 véhicules) est attendue aux heures de pointe. Exceptionnellement, elle pourrait être un peu plus importante, mais il n'y aurait pas de congestion, ce qui a été démontré par les simulations effectuées par le mandataire en charge des aspects de trafic / mobilité, et validé par le Canton. Cette régulation, plus efficace que celle d'aujourd'hui en raison d'une évolution technologique notable, permettra de mieux doser le nombre de véhicules à faire passer à chaque cycle.

La sécurité des véhicules sortant des diverses zones de parc privées devient très problématique, spécialement à la sortie du n° 5 de l'av. du Tirage qui se trouvera en face de l'entrée et sortie du parking du Pré de la Tour, qui compte plusieurs centaines de places de parc, et du manque de visibilité sur les véhicules dans le sens de la montée qui seront cachés par le pont.

- La contrainte liée à la présence de l'accès au parking public est déjà présente aujourd'hui et l'était également avant la remontée des bus sur l'av. du Tirage. La zone sera sécurisée avec la création d'un trottoir franchissable de +4 cm de hauteur qui viendra casser la vitesse, principalement celle des usagers sortants du parking, grâce à l'emprise sur la parcelle n° 366 qui fait en moyenne 2 m de largeur. En outre, un audit de sécurité sera réalisé dans le courant de l'année 2022 et permettra, le cas échéant, d'apporter les ajustements nécessaires. Ceux-ci seront alors intégrés dans le projet d'exécution.

8.1.4.11. Opposition de FIR VD SA (opposition formulée par feu M. Marcel Vaney)

Détermination de la Municipalité

Géométrie routière au bas du ch. de la Clergère

L'évasement prévu au bas du ch. de la Clergère, à son embranchement sur le futur giratoire, est dicté par des questions de viabilité des véhicules au sens de la norme de l'Association suisse des professionnels de la route VSS 40 271a. Il s'agit ainsi d'assurer que les véhicules poids-lourds, notamment les bus et tous les véhicules usuels homologués en Suisse puissent s'insérer dans le giratoire en respectant le gabarit de la chaussée.

Ce travail de vérification des géométries et viabilités sera affiné lors du projet d'exécution afin de limiter autant que possible les emprises nécessaires sur votre parcelle.

Places de parc

Les cinq places de parc situées sur la parcelle communale n° 6337, dont l'usage est concédé à la propriétaire de la parcelle n° 3339, sont régies par la convention signée le 12 janvier 1970 entre la Ville de Pully et la S.I. Clergère SA. Selon l'article 2 de cette convention, la Ville de Pully se réserve le droit de résilier cet accord si le terrain mis à disposition devient nécessaire pour l'accomplissement de missions d'intérêt général, sans qu'aucune indemnité ne soit due de part et d'autre.

Mur de soutènement

Le nouveau mur de soutènement qui sera construit sur la parcelle n° 3339 remplacera l'actuel. Avec la disparition du passage souterrain, le nouveau mur aura une envergure plus réduite. Comme les frais d'entretien du mur actuel sont déjà à votre charge, ceux du nouveau mur le seront également.

Emprise

Des discussions sont en cours pour trouver une solution satisfaisante pour toutes les parties concernées quant à la compensation des 10 m² nécessaires à l'élargissement du trottoir. Lors de notre dernière rencontre du lundi 26 août 2024, qui s'inscrit dans la continuité des échanges précédents, plusieurs alternatives vous ont été proposées. La recherche d'une alternative appropriée se poursuivra au-delà de la date de levée des oppositions.

8.1.4.12. Opposition de MM. et Mme Christian, Sacha et Marie-Noël Martinez

Détermination de la Municipalité

Augmentation du trafic routier au ch. des Roches

En effet, les modifications apportées au projet mis à l'enquête montrent une augmentation du trafic de l'ordre de 11 %. Néanmoins, l'échelle des décibels est logarithmique, c'est-à-dire que l'intensité d'un son à 60 dB(A) est 10 fois supérieure à celle d'un son à 50 dB(A). Une augmentation de 20 dB(A) correspond donc à une multiplication par 100 de l'intensité acoustique. Ainsi, une augmentation du trafic de 11 % correspond à une augmentation du bruit de l'ordre de 0.5 dB.

Cette augmentation du bruit sera compensée avec la mise en œuvre des mesures suivantes :

- la pose d'un revêtement phonoabsorbant qui permet un gain de 1dB ;
- la réduction de la vitesse de nuit à 30 km/h qui permet un gain de 2dB.

Par ailleurs, il est à noter que les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que – d'ici 2030 – tous leurs véhicules circuleront grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully puisque les lignes de bus 47 et 49, dont le projet déviera les parcours par l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches, sont concernées. La planification actuelle prévoit que des bus électriques circuleront sur la ligne 47 lorsque le nouveau parcours via l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches sera mis en service. La ligne 49, dont les bus sont plus petits et moins fréquents, sera électrifiée dans un second temps. Ces projets connexes feront l'objet de procédures séparées.

Finalement, malgré les modifications apportées sur les charges de trafic au ch. des Roches, le bruit au droit de votre bâtiment respecte les valeurs limites définies selon l'OPB et ne fait pas l'objet d'une décision d'allègement.

Emprise

Les discussions concernant les 75 m² d'emprise sur la parcelle n° 485, essentielle pour le projet, ainsi que son aménagement, avaient débuté en 2020. Cependant, en l'absence d'accord, rien n'a été formalisé à ce jour. La Municipalité souhaite parvenir à des solutions satisfaisantes pour toutes les parties concernées en poursuivant de manière constructive les discussions entamées, même au-delà de la date de levée des oppositions.

Par ailleurs, la Municipalité s'engage à modifier l'aménagement du haut du ch. des Roches tel qu'il a été mis à l'enquête, en renonçant à la construction d'un nouveau trottoir et en limitant au strict minimum la destruction du talus et du cordon boisé sur son flanc Est ainsi que les emprises sur fonds privés et, si nécessaire, à mettre à l'enquête complémentaire l'aménagement modifié.

8.1.4.13. *Oppositions de Mme Brigitte Maillard, Gérance Robert Crot & Cie, M. et Mme Pierre et Christiane Pahud, M. Alain Gaillard et Mme Silvia Gaillard-Jakob*

Détermination de la Municipalité

Sécurité du chemin d'accès et pose d'un miroir pour la parcelle n° 107 à l'av. de Rochettaz

- Le trottoir sera élargi par rapport à la situation existante et les deux arbres bordant l'accès seront abattus. Les visibilitées au débouché de l'accès privé seront également améliorées. Un audit de sécurité sera de plus réalisé dans le courant de l'année 2022 et permettra, le cas échéant, d'apporter les ajustements nécessaires. Ceux-ci seront alors intégrés dans le projet d'exécution. Dans ces conditions, la pose d'un miroir ou d'un marquage particulier ne se justifie pas. Il s'agit d'éléments de « dernier recours » qui ne sont examinés que lorsque des conditions d'accès conformes aux normes de sécurité ne peuvent pas être offertes. Le projet permettra précisément d'offrir ces conditions sans avoir recours à des éléments supplémentaires.

Déplacement de l'arrêt de bus « Ruisselet », direction Belmont

- L'emplacement de l'arrêt actuel « Ruisselet » ne peut être réutilisé dans le projet. En effet, il est actuellement aménagé pour des véhicules de petite capacité (mini-bus) alors que le futur arrêt sera destiné à des bus articulés. Ceux-ci présentent des caractéristiques géométriques différentes qui imposent une relocalisation de l'arrêt. Le choix d'un emplacement proche du carrefour permet en outre de rapprocher les arrêts des lignes 47 et 49 et de faciliter le transbordement des passagers et leur compréhension globale du réseau de transports publics.
- L'arrêt est destiné à la prise en charge et à la dépose des voyageurs. Cette opération dure en moyenne 15 à 30 secondes. Le bus ne stationnera donc pas devant l'accès à la parcelle n° 107.
- Il n'existe aucune étude ou analyse qui tendrait à démontrer une pollution sonore liée à cet arrêt de bus. Par ailleurs, les cadences seront augmentées et la fiabilité des horaires sera renforcée par le projet. Dans ces conditions, les temps d'attente des passagers seront réduits.

Mise à 30 km/h de l'av. de Rochettaz

- Malgré la conservation d'une limitation de vitesse à 50 km/h, en cohérence avec le contexte et la hiérarchie de l'axe, des aménagements modérateurs de vitesse et de sécurisation des usagers seront mis en place, soit :
 - réduction des gabarits de la chaussée, notamment dans l'intersection Roches / Rochettaz ;
 - réduction visuelle de la largeur par des bandes latérales colorées de 60 cm de large ;
 - aménagement de trottoirs continus aux débouchés des rues de quartier.
- L'aspect de la rue va être passablement différent avec de nouvelles plantations et la reprise des bords de chaussée. Ceci contribuera à modifier l'ambiance et à apaiser les vitesses. Le maintien d'un régime de vitesse à 50 km/h permettra en outre de conserver divers outils d'aménagements compatibles avec les charges de trafic de l'av. de Rochettaz. Par exemple, les passages pour piétons pourront être marqués et l'intersection avec le ch. du Ruissellet sera traitée avec une perte de priorité.

Pose d'un radar pour mesurer le bruit

- Aujourd'hui, ni Police Est Lausannoise (ci-après PEL), ni la Ville de Pully ne possèdent de radar bruit. A court terme, la Municipalité n'envisage pas de faire l'acquisition d'un tel équipement mais va demander à PEL d'intensifier les contrôles.
- Il est à noter que si des contrôles répressifs sont souhaités, ils peuvent uniquement être réalisés par PEL. Le contrôle du bruit des véhicules est en outre complexe et seul le Service des automobiles et de la navigation (ci-après SAN) peut effectuer des mesures de bruit, dont les normes varient selon le type de véhicule. PEL peut néanmoins procéder à une dénonciation et demander à un propriétaire de présenter son véhicule au SAN.

Remplacement de l'ensemble des fenêtres situées du côté du ch. des Roches par la Ville de Pully

- Conformément à l'étude du bruit routier élaboré dans le cadre du projet PP8, le remplacement des fenêtres situées du côté du ch. des Roches sera financé par la Ville de Pully aux conditions suivantes :
 - que les exceptions de l'art. 10 al 3 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ne soient pas applicables ;
 - que les fenêtres concernées donnent sur des locaux affectés à un usage sensible au bruit ;
 - que l'autorisation de construire du projet PP8 soit délivrée et que la Ville de Pully obtienne les crédits nécessaires pour réaliser ces travaux.

8.1.4.14. Opposition de Me Jérôme Bénédic - Swisscanto Anlagestiftung (av. de Lavaux 35)

Détermination de la Municipalité

Gabarit routier

L'élargissement du gabarit routier à cet endroit répond à deux objectifs majeurs du projet, à savoir l'augmentation de la qualité du réseau de transport public et le développement de réseaux de mobilité douce sûrs, continus et cohérents.

Le gabarit projeté comprend deux bandes cyclables, répondant ainsi aux exigences de la planification directrice qui classe l'av. de Lavaux en réseau cyclable principal. Le projet tel que mis à l'enquête répond dès lors aux exigences de la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC), entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023, qui fixe une obligation de planification et de mise en œuvre des réseaux de voies cyclables.

Pour le reste, le nombre de voies de circulation est réduit puisqu'une voie réservée aux bus est supprimée au profit des autres usagers du domaine public. Cette suppression répond au souhait de la Municipalité de limiter au maximum les emprises sur les terrains privés en cherchant d'abord à répondre aux exigences de la circulation multimodale sur le périmètre du domaine public.

Négociations foncières

Les discussions concernant l'emprise sur la parcelle n° 354, essentielle pour le projet, avaient débuté en 2019. Cependant, en l'absence d'accord, rien n'a été formalisé à ce jour. La Municipalité souhaite parvenir à des solutions satisfaisantes pour toutes les parties concernées en poursuivant de manière constructive les discussions entamées, même au-delà de la date de levée des oppositions.

Diminution du bruit de 2dB pour une réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h de nuit

Pour votre information, l'étude de l'assainissement du bruit ne prend pas en compte les pointes de bruit en tant que tel, mais une moyenne selon une formule mathématique. Les expériences menées à Lausanne aux av. de Beaulieu et de Vinet ont montré que la diminution de la vitesse de 50 à 30 km/h permettait un gain moyen entre 2 et 3 dB.

Pourquoi un revêtement phonoabsorbant de -1dB est-il posé et non pas un revêtement plus performant de -3dB

Du point de vue « bruit », l'efficacité d'un revêtement routier est dépendante du volume de vide qu'il contient. Les revêtements à forte porosité présentent l'inconvénient d'être beaucoup moins résistants et ne sont par conséquent aujourd'hui pas adaptés en milieu urbain, en particulier dans les carrefours, sur les tronçons en pente, ou ceux empruntés par des véhicules lourds tels que les bus, à plus forte raison s'ils sont chaînés, comme cela peut être le cas dans l'agglomération lausannoise durant la période hivernale.

Si la technologie évolue et que les revêtements -3dB deviennent plus performants, ce type de revêtement pourra bien entendu être posé. Nos services techniques restent attentifs à l'évolution de ces nouveaux produits.

Bruit des véhicules de transport public

Les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que – d'ici 2030 – tous leurs véhicules circuleront grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully puisque les lignes de bus 47 et 49, qui circulent à cet endroit, sont exploitées par des véhicules thermiques et sont donc concernées par ce projet. Ces projets connexes feront l'objet de procédures séparées.

8.1.4.15. *Oppositions de Mme Cinzia Giannardi et de Mmes Juliane Mayor et Sidonie Mayor Baumann*

Détermination de la Municipalité

Accès à l'atelier de l'entreprise Mayor & Cie SA (entre les bâtiments n^{os} 10 et 12)

L'accès à l'atelier de l'entreprise et à la zone entre les bâtiments n^{os} 10 et 12 sera maintenu. Une bordure biaise est prévue sur ce secteur. Elle permettra de s'insérer dans le giratoire de la Clergère pour rejoindre toutes les directions (en contournant le giratoire).

Maintien de l'accès au parking souterrain dans les deux sens

La sortie sera maintenue dans les deux sens. En direction de Lausanne, il faudra toutefois faire le tour du giratoire de la Clergère. L'accès au parking souterrain sera quant à lui possible en tournant à droite depuis l'av. de Lavaux.

8.1.4.16. Opposition de M. José-Luis Naharro

Détermination de la Municipalité

Pl. de la Clergère

Le réaménagement de la pl. de la Clergère est un maillon essentiel du projet qui a été mis à l'enquête. La forme de l'aménagement répond à un objectif majeur du projet, soit l'amélioration de la qualité du réseau de transports publics, avec – en toile de fond – la décarbonation de la mobilité et le report modal vers les transports publics.

Le futur giratoire permet de concrétiser le principe d'interface de transports publics inscrit dans les planifications directrices de l'agglomération.

En outre, l'aménagement s'inscrit dans la ligne de la démarche participative réalisée de 2015 à 2017 et répond au souhait de revaloriser l'espace public dans ce secteur. Le projet ambitieux mis à l'enquête a donc été pensé avec et pour la population pulliérane, dans le but d'offrir un nouveau cœur de ville de qualité, tout en assurant le fonctionnement de ce nœud important pour la mobilité de la population.

La Municipalité est consciente des impacts considérables de ce projet sur votre propriété et des négociations ont été menées afin de trouver la meilleure issue possible. Toutefois, le retrait de cette partie du projet n'est pas à l'ordre du jour car cela condamnerait les principes de fonctionnement de l'ensemble.

Partie sur le classement ISOS et valeur patrimoniale

Votre bâtiment est noté 6 au recensement architectural du Canton de Vaud. Cela signifie que votre bâtiment est considéré comme neutre et sans intérêt patrimonial, tant du point de vue de son intégration que de son architecture ou de son histoire. De plus, sa présence n'est pas déterminante pour l'harmonie du site.

8.1.4.17. Opposition de la Copropriété Rochettaz 6 – p.a. Mme Nicole Ongari

Détermination de la Municipalité

Sécurité routière

Depuis nos derniers échanges, l'audit de sécurité du projet, réalisé par un bureau spécialisé, a livré ses conclusions. Cette étude a évalué la sécurité des aménagements proposés, en particulier celle des passages pour piétons et des accès riverains situés dans le périmètre du projet. Cette étude conclut que le projet apporte une amélioration de la sécurité routière par rapport à la situation actuelle, en particulier pour la mobilité douce. Diverses recommandations et points d'amélioration ont été formulés et seront pris en compte dans les phases ultérieures du projet, soit lors de l'établissement du projet d'exécution.

Bruit des véhicules de transport public

Depuis nos derniers échanges, les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que – d'ici 2030 – tous leurs véhicules circuleront grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully puisque la ligne de bus 49, qui circule

actuellement à l'av. de Rochettaz, ainsi que la ligne 47, dont le projet dévierait le parcours par l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches, sont concernées. La planification actuelle prévoit que des bus électriques circuleront sur la ligne 47 lorsque le nouveau parcours via l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches sera mis en service. La ligne 49, dont les bus sont plus petits et moins fréquents, sera électrifiée dans un second temps. Ces projets connexes feront l'objet de procédures séparées.

Vitesses de circulation

Depuis nos derniers échanges, de nouvelles informations sont disponibles concernant la question des vitesses de circulation. En effet, une modification légale, entrée en vigueur en janvier 2023, élargit les possibilités de mise en zone 30 de routes de catégories supérieures et facilite les procédures pour les routes de catégories inférieures, telles que l'av. de Rochettaz. Cette évolution du droit fédéral fait débat au niveau politique, que ce soit dans les instances fédérales, cantonales ou communales.

A l'heure actuelle, la Municipalité confirme ne pas envisager la mise à 30 km/h de l'av. de Rochettaz dans le cadre de la procédure en cours. A ce propos, nous renvoyons aux éléments exposés dans notre précédent courrier. Toutefois, consciente que ce sujet est une préoccupation importante de la population et que diverses évolutions légales et débats politiques sont en cours sur ce thème, la Municipalité s'est assurée que le projet mis à l'enquête pour la partie concernant l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches n'était pas incompatible avec une baisse de la vitesse ultérieure.

8.1.4.18. Opposition de M. Pierre-Yves Grosjean et de Mme Claudia Maradan

Détermination de la Municipalité

Evolution du trafic

Les principes du projet, dont la mise à double-sens de l'av. du Tirage, n'ont pas changé. Les observations du trafic et les dernières données publiées à ce sujet, notamment les résultats de la campagne de comptage du trafic menée par Lausanne Région, publiés au printemps 2023, confirment les hypothèses retenues dans le projet, soit une légère baisse du trafic sur le réseau routier hors autoroute. Les objectifs fixés par les instances cantonales et d'agglomération visent également cette évolution, et les projets et politiques de mobilité actuellement en développement y contribuent.

Bruit des véhicules de transport public

Depuis nos derniers échanges, les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que – d'ici 2030 – tous leurs véhicules circuleront grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully dans la mesure où plusieurs lignes qui circulent à l'av. du Tirage sont concernées. Des études sont ainsi lancées pour la mise en service de bus électriques à recharge sur la ligne 47. Les lignes 48 et 49 font également l'objet de réflexions. La planification actuelle prévoit que des bus électriques circuleront sur ces trois lignes au plus tard à l'horizon de réalisation des travaux sur l'av. du Tirage, et donc lors de l'entrée en service du double-sens sur cette rue. Ces projets connexes feront l'objet de procédures séparées.

Sécurité routière

Depuis nos derniers échanges, l'audit de sécurité du projet, réalisé par un bureau spécialisé, a livré ses conclusions. Cette étude a évalué la sécurité des aménagements proposés, en particulier celle des passages pour piétons et des accès riverains situés dans le périmètre du projet. Cette étude conclut que le projet apporte une amélioration de la sécurité routière par

rapport à la situation actuelle, en particulier pour la mobilité douce. Diverses recommandations et points d'amélioration ont été formulés et seront pris en compte dans les phases ultérieures du projet, soit lors de l'établissement du projet d'exécution. Cet audit a notamment confirmé la position problématique du passage pour piétons prévu au droit de votre propriété. Dans ces conditions, nous vous confirmons qu'il sera repositionné plus au sud dans le cadre du projet d'exécution.

8.1.4.19. Opposition de Mme Paulette Duvoisin

Détermination de la Municipalité

Accès à l'atelier de l'entreprise Mayor & Cie SA (entre les bâtiments n^{os} 10 et 12)

L'accès à l'atelier de l'entreprise et à la zone entre les bâtiments n^{os} 10 et 12 sera maintenu. Une bordure biaise est prévue sur ce secteur. Elle permettra de s'insérer dans le giratoire de la Clergère pour rejoindre toutes les directions (en contournant le giratoire).

Maintien de l'accès au parking souterrain dans les deux sens

La sortie sera maintenue dans les deux sens. En direction de Lausanne, il faudra toutefois faire le tour du giratoire de la Clergère. L'accès au parking souterrain sera quant à lui possible en tourner à droite depuis l'av. de Lavaux.

Différence de niveau devant le bâtiment Clergère 28 et l'accès à la rampe de Mayor & Cie SA

Le réaménagement complet de la pl. de la Clergère permettra une reprise de l'ensemble des niveaux routiers en limite du domaine public.

Accès des véhicules d'urgence et des camions de déménagement au ch. du Pré de la Tour

L'ensemble des itinéraires d'intervention a été vérifié à l'aide d'un logiciel de simulation de giration et les revêtements choisis autour de cette interface de la Clergère sont compatibles avec du trafic poids lourd.

8.1.4.20. Opposition de M. Jean-Marc Duvoisin

Détermination de la Municipalité

Mise en doute du fonctionnement du carrefour Tirage / Lavaux / Liaudoz par rapport aux charges de trafic

- La longueur des files d'attente sur la voie montante est estimée à 9 véhicules, soit 55 m au maximum, ce qui la situerait juste avant le ch. du Pré de la Tour. Cette distance n'est toutefois pas atteinte durant 95 % du temps. En moyenne, la file d'attente ne devrait pas dépasser 4 véhicules, soit 24 m. Les files seront en revanche plus longues dans le sens de la descente, soit le sens de circulation actuel qui ne sera pas modifié. Elles pourraient ainsi atteindre jusqu'à 230 m dans le scénario le plus défavorable.
- Les calculs de capacité et de files d'attente ont été réalisés avec la norme VSS 40 023a sur la base des charges de trafic 2030 évaluées lors de l'avant-projet. Ceux-ci prévoient une baisse de 0.5 % par an grâce notamment aux reports modaux qui sont une conséquence de l'amélioration significative de l'offre en transports publics sur l'av. de Lavaux.
- La suppression complète du nœud secondaire devant la station BP est un autre élément qui permet, comme le montrent les simulations réalisées, d'envisager sereinement cette modification de circulation à l'horizon 2030.

8.1.4.21. Opposition de Me Daniel Guignard - M. et Mme Patrick et Shaena Tambourgi

Détermination de la Municipalité

Gabarit routier

L'élargissement du gabarit routier à cet endroit répond à deux objectifs majeurs du projet, à savoir l'augmentation de la qualité du réseau de transport public et le développement de réseaux de mobilité douce sûrs, continus et cohérents.

Le gabarit projeté comprend deux bandes cyclables, répondant ainsi aux exigences de la planification directrice qui classe l'av. de Lavaux en réseau cyclable principal. Le projet tel que mis à l'enquête répond dès lors aux exigences de la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC), entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023, qui fixe une obligation de planification et de mise en œuvre des réseaux de voies cyclables.

Pour le reste, le nombre de voies de circulation est réduit puisqu'une voie réservée aux bus est raccourcie dans sa longueur au profit des autres usagers du domaine public. Cette suppression répond au souhait de la Municipalité de limiter au maximum les emprises sur les terrains privés en cherchant d'abord à répondre aux exigences de la circulation multimodale sur le périmètre du domaine public.

Evolution du trafic cycliste

Le projet de réaménagement routier est dimensionné pour répondre aux évolutions de la mobilité. Les hypothèses utilisées sont issues d'observations des tendances actuelles et passées, additionnées des objectifs fixés par les différentes planifications directrices. Les observations du trafic et les dernières données publiées à ce sujet, notamment les résultats de la campagne de comptage du trafic menée par Lausanne Région, publiés au printemps 2023, confirment les hypothèses retenues dans le projet, soit une légère baisse du trafic motorisé sur le réseau routier hors autoroute et une forte augmentation du trafic cycliste. Les objectifs fixés par les instances cantonales et d'agglomération visent également cette évolution, et les projets et politiques de mobilité actuellement en développement y contribuent.

A Pully, les quelques points de comptages du trafic cycliste enregistrent des augmentations importantes, de + 50 % à + 75 % entre 2014 et 2021. L'un des postes de comptage est précisément situé sur l'av. de Lavaux et la Commune dispose donc de données à ce sujet.

Négociations foncières et aménagement de la parcelle

Les discussions concernant les 10 m² d'emprise sur la parcelle n° 1457, essentielle pour le projet, ainsi que son aménagement, avaient débuté en 2019. Cependant, en l'absence d'accord, rien n'a été formalisé à ce jour. La Municipalité souhaite parvenir à des solutions satisfaisantes pour toutes les parties concernées en poursuivant de manière constructive les discussions entamées, même au-delà de la date de levé des oppositions. Par ailleurs, la Municipalité s'engage à réétudier l'aménagement du tronçon sans emprise sur la parcelle n° 1457 et, si nécessaire, à mettre à l'enquête complémentaire l'aménagement modifié.

8.1.4.22. Opposition de Me Jérôme Bénédic - Swisssanto Anlagestiftung (ch. du Pré de la Tour 7)

Détermination de la Municipalité

Négociations foncières

Les discussions concernant l'emprise sur la parcelle n° 3, essentielle pour le projet, avaient débuté en 2019. Cependant, en l'absence d'accord, rien n'a été formalisé à ce jour. La Municipalité souhaite parvenir à des solutions satisfaisantes pour toutes les parties

concernées en poursuivant de manière constructive les discussions entamées, même au-delà de la date de levée des oppositions.

Diminution du bruit de 2dB pour une réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h de nuit

Pour votre information, l'étude de l'assainissement du bruit ne prend pas en compte les pointes de bruit en tant que tel, mais une moyenne selon une formule mathématique. Les expériences menées à Lausanne aux av. de Beaulieu et de Vinet ont montré que la diminution de la vitesse de 50 à 30 km/h permettait un gain moyen entre 2 et 3 dB.

Pourquoi un revêtement phonoabsorbant de -1dB est-il posé et non pas un revêtement plus performant de -3dB

Du point de vue « bruit », l'efficacité d'un revêtement routier est dépendante du volume de vide qu'il contient. Les revêtements à forte porosité présentent l'inconvénient d'être beaucoup moins résistants et ne sont par conséquent aujourd'hui pas adaptés en milieu urbain, en particulier dans les carrefours, sur les tronçons en pente, ou ceux empruntés par des véhicules lourds tels que les bus, à plus forte raison s'ils sont chaînés, comme cela peut être le cas dans l'agglomération lausannoise durant la période hivernale.

Si la technologie évolue et que les revêtements -3dB deviennent plus performants, ce type de revêtement pourra bien entendu être posé. Nos services techniques restent attentifs à l'évolution de ces nouveaux produits.

Bruit des véhicules de transport public

Les transports publics de la région lausannoise ont élaboré et validé une stratégie de décarbonation de leur flotte de véhicules. Cette politique prévoit que – d'ici 2030 – tous leurs véhicules circuleront grâce à l'énergie électrique. Ce programme ambitieux aura un effet positif sur le bruit routier à Pully puisque les lignes de bus 47 et 49, qui circulent à cet endroit, sont exploitées par des véhicules thermiques et sont donc concernées par ce projet. Ces projets connexes feront l'objet de procédures séparées.

8.1.4.23. Opposition de l'Association Transports et Environnement (ATE)

Détermination de la Municipalité

Baisses de trafic et reports partiels vers d'autres routes

- Le projet a été dimensionné selon les objectifs de report modal du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM). Ainsi, les hypothèses considérées prennent en compte une stabilité du trafic malgré l'augmentation de la population. Une diminution de trafic de 0.5 % par an pour prendre en compte l'augmentation de l'attractivité des transports publics est également intégrée. Ces hypothèses ont été discutées et validées par le Canton. Elles sont confirmées par les observations et comptages récents, notamment les résultats de la campagne de comptage du trafic menée par Lausanne Région, publiés au printemps 2023.
- Les augmentations projetées sur certains axes sont le fait d'un rééquilibrage des flux au centre-ville (av. du Tirage). Il s'agit de reports locaux mais, globalement, les hypothèses retenues et validées par le Canton considèrent une baisse du trafic.

Traitement des moyens de transport avec une importance comparable

- Le projet mis à l'enquête a pour objectif principal l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité du réseau de transports publics, en particulier la fiabilité des horaires, les vitesses commerciales et le confort des usagers. Il s'inscrit dans le cadre du projet d'axes forts de transports publics développé lors du PALM.

- Ce faisant, une approche multimodale a été adoptée et tous les modes de déplacements sont considérés par le projet. L'amélioration de la qualité de l'espace public au centre de Pully (nouvelle pl. de la Clergère), le développement de réseaux de mobilité douce plus sûrs et l'assainissement du bruit routier font ainsi également partie des objectifs du projet.

Compte tenu des nombreux objectifs secondaires du projet et des attentes parfois contradictoires des différentes parties prenantes, une pesée des intérêts a été nécessaire afin d'aboutir à un projet proportionné, atteignant l'objectif initial et offrant des améliorations notables pour les mobilités douces.

Sécurité routière

Depuis nos derniers échanges, l'audit de sécurité du projet, réalisé par un bureau spécialisé, a livré ses conclusions. Cette étude a évalué la sécurité des aménagements proposés, en particulier celle des passages pour piétons et des accès riverains situés dans le périmètre du projet. Cette étude conclut que le projet apporte une amélioration de la sécurité routière par rapport à la situation actuelle, en particulier pour la mobilité douce. Diverses recommandations et points d'amélioration ont été formulés et seront pris en compte dans les phases ultérieures du projet, soit lors de l'établissement du projet d'exécution. Certains points rejoignent diverses remarques de détail soulevées dans votre opposition et qui seront donc traitées au moment des phases d'étude ultérieures.

Secteur Samson Reymondin / Anciens-Moulins – Trottoir partagé piétons / vélos

Le point soulevé est pertinent et issu d'une pesée des intérêts. Ainsi, les gabarits en présence ne permettent pas de séparer tous les types de flux et des élargissements supplémentaires seraient disproportionnés. En ce qui concerne la circulation des cycles, une option qui a été envisagée était la mixité avec l'utilisation de la voie bus. Cette option a été écartée en raison de la déclivité et de la gêne occasionnée pour les conducteurs des transports publics.

Toutefois, il est vrai que l'électrification et la diversification du parc de vélos change la donne par rapport aux hypothèses considérées dans le projet (vélos roulant lentement à la montée et cohabitation piétons-vélos acceptable en raison de ces faibles vitesses et de l'absence d'accès privés et de mouvements transversaux sur toute la section).

Dans ces conditions, ce point sera affiné dans le cadre du projet d'exécution, en réévaluant les options de signalisation et les largeurs des différentes voies de circulation. Depuis nos derniers échanges, ce point a pu être discuté avec les mandataires et les transports publics lausannois et une solution de guidage sur voirie se dessine avec l'ouverture et l'élargissement de la voie bus montante par reprise de gabarit sur les autres voies de circulation.

Ces adaptations concernent la signalisation et le marquage et ne modifient pas le projet routier qui a été mis à l'enquête (gabarits et implantation des bordures). Elles feront l'objet d'une procédure complémentaire en matière de signalisation routière avant le début des travaux prévus sur ce secteur.

Bandes rouges aux carrefours

- Les marquages figurent sur le plan de situation afin d'assurer une bonne compréhension du projet. Toutefois l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR, art. 107, al. 3) stipule qu'aucune décision formelle ou publication n'est nécessaire pour la mise en place de marquage tel que le balisage rouge des bandes cyclables.
- Ce point sera traité dans le cadre du projet d'exécution et des plans de marquage définitifs. Sur le principe, ce balisage sera prévu là où il s'avère opportun, en fonction des recommandations en vigueur.

Secteur av. du Tirage – av. C. F. Ramuz

- Les marquages figurent sur le plan de situation afin d'assurer une bonne compréhension du projet. Toutefois l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR, art. 107, al. 3) stipule qu'aucune décision formelle ou publication n'est nécessaire pour la mise en place de marques de guidage des véhicules ou des cycles.
- Ce point sera traité dans le cadre du projet d'exécution et des plans de marquage définitifs.

Stationnement pour cycles

- 78 places de stationnement équipées de dispositifs d'accroche pour les vélos seront créées dans le cadre du projet. Le détail figure dans le rapport de mobilité ainsi que sur les différents plans. L'ajout d'accroches supplémentaires sera évalué et traité lors du projet d'exécution.

30 km/h généralisé sur le secteur concerné par l'enquête publique

- Depuis nos derniers échanges, de nouvelles informations sont disponibles concernant la question des vitesses de circulation. En effet, une modification légale, entrée en vigueur en janvier 2023, élargit les possibilités de mise en zone 30 de routes de catégories supérieures, tout en conservant la hiérarchie de ces axes (notamment les pertes de priorité des routes secondaires et la priorisation des piétons au moyen de passages balisés). En été 2023, la Ville de Pully a mis en application ces nouvelles règles au centre-ville, soit à la rue de la Poste et à l'av. Samson Reymondin.
- Cette évolution du droit fédéral fait débat au niveau politique, que ce soit dans les instances fédérales, cantonales ou communales.
- Sur la base de ces éléments, la Municipalité envisage actuellement une baisse de la vitesse à 30 km/h sur certains tronçons routiers concernés par le projet et qui concentrent divers enjeux. Celle-ci entrerait en vigueur dans le cadre des travaux de réaménagement, et pour autant que le débat politique n'aboutisse pas à un retour en arrière du droit fédéral. Le cas échéant, ce point fera l'objet d'une procédure d'autorisation complémentaire qui interviendra ultérieurement, et dans tous les cas avant le démarrage de l'étape de travaux concernée.
- Toutefois, l'objectif principal du projet étant de favoriser l'utilisation des transports publics en leur offrant de bonnes conditions de circulation et des vitesses commerciales performantes, un abaissement de la vitesse généralisé sur l'ensemble du périmètre n'est pas à l'ordre du jour.
- Une mise à 30 km/h de nuit est en revanche prévue sur l'ensemble du périmètre. Elle est considérée comme moins impactante pour l'attractivité des transports publics, ceux-ci étant moins fréquentés et bénéficiant de bonnes conditions de circulation.

Av. de Rochettaz - Places de stationnement dangereuses

- Le projet prévoit la suppression de neuf places de stationnement à cet endroit afin d'améliorer la sécurité par rapport à la situation existante (stationnement en épi). Depuis nos derniers échanges, l'audit de sécurité du projet, réalisé par un bureau spécialisé, a livré ses conclusions. Cette étude a notamment pointé un problème lié au stationnement et qui concerne la visibilité du passage pour piétons situé au débouché du ch. du Ruisselet. Ce point va être corrigé dans le cadre du projet d'exécution.
- L'audit n'a pas révélé d'autre problème de sécurité lié à cet aménagement. Nous précisons qu'aucun marquage cyclable ou d'axe central de la chaussée n'est envisagé sur cette rue dont le TJM projeté est de 3'230 vhc/j. L'aménagement prévoit ainsi une voie centrale, bordée de deux bandes latérales conformes aux normes en vigueur. Celles-ci font office de « zone tampon » entre le stationnement et l'espace de circulation destiné aux véhicules

(cycles, voitures et bus). La sécurité des cycles n'est pas jugée particulièrement problématique concernant ces dix places de stationnement.

Mise en zone 30 km/h du secteur Rochettaz / Roches

Le projet mis à l'enquête prévoit effectivement de conserver une limitation de la vitesse à 50 km/h, en cohérence avec le contexte et la hiérarchie de l'axe. Des aménagements modérateurs de vitesse et de sécurisation des usagers seront toutefois mis en place, soit :

- réduction des gabarits de la chaussée, notamment dans l'intersection Roches / Rochettaz ;
- création d'une bande cyclable et d'un trottoir sur l'entier de la voie montante ;
- aménagement de trottoirs continus aux débouchés des rues de quartier.

Le maintien d'un régime de vitesse à 50 km/h permettra en outre de conserver divers outils d'aménagements compatibles avec les charges de trafic du ch. des Roches. Par exemple, les passages pour piétons pourront être marqués et les intersections avec les ch. de Pallin et des Plateires seront traités avec une perte de priorité.

Tel qu'indiqué précédemment, une modification légale, entrée en vigueur en janvier 2023, élargit les possibilités de mise en zone 30 de routes de catégories supérieures et facilite les procédures pour les routes de catégories inférieures, telles que l'av. de Rochettaz.

A l'heure actuelle, la Municipalité confirme ne pas envisager la mise à 30 km/h de l'av. de Rochettaz dans le cadre de la procédure en cours. Toutefois, consciente que ce sujet est une préoccupation importante de la population et que diverses évolutions légales et débats politiques sont en cours sur ce thème, la Municipalité s'est assurée que le projet mis à l'enquête pour la partie concernant l'av. de Rochettaz et le ch. des Roches n'était pas incompatible avec une baisse de la vitesse ultérieure.

L'aspect de la rue va être passablement différent avec de nouvelles plantations et la reprise des bords de chaussée. Ceci contribuera à modifier l'ambiance, à apaiser les vitesses réellement pratiquées et à favoriser la cohabitation entre vélos et véhicules motorisés.

Par ailleurs, la Municipalité s'engage à modifier l'aménagement du haut du ch. des Roches tel qu'il a été mis à l'enquête, en renonçant à la construction d'un nouveau trottoir et en limitant au strict minimum la destruction du talus et du cordon boisé sur son flanc Est ainsi que les emprises sur fonds privés et, si nécessaire, à mettre à l'enquête complémentaire l'aménagement modifié.

Elargissement de la bande cyclable au ch. des Roches

- Selon le projet mis à l'enquête, le gabarit de la route implique des emprises sur des propriétés riveraines. La largeur de 1.5 m a été retenue dans une logique de pesée des intérêts afin de limiter les empiétements sur les fonds privés. La répartition de l'espace entre les voies de circulation et l'éventuelle création d'une voie centrale banalisée permettant l'élargissement du marquage cycliste d'environ 20 cm sera évaluée dans le cadre du projet d'exécution et des plans de marquage définitifs. Cette adaptation ne modifie en revanche pas le projet constructif qui a été mis à l'enquête. Toutefois, avec l'engagement de la Municipalité à renoncer à la construction d'un nouveau trottoir à l'Est, des études complémentaires devront être menées et incluront l'analyse de cette bande cyclable.

DP 31 (ch. du Pré de la Tour) – DP 32 (av. de Lavaux) : traversées cyclistes

- La remarque est pertinente et sera intégrée dans le projet d'exécution

Trottoirs partagés – problème de sécurité – non-respect de la mesure A23 du PDCn. Secteur du giratoire – av. de Lavaux – Samson Reymondin

- La remarque est pertinente et sera intégrée dans le projet d'exécution

Secteur Liaudoz – Léman – Cerisiers – Guillemain

- Le fonctionnement des circulations entre les deux giratoires n'est pas modifié par rapport à la situation existante. Les cycles sont invités à utiliser les voies de bus. Les bus marqueront uniquement des arrêts commerciaux à cet endroit afin de laisser monter et descendre les passagers. Il n'est pas prévu qu'ils stationnent pendant de longues minutes.
- La sécurité du passage pour piétons est assurée par une régulation lumineuse, sur le même mode de fonctionnement que dans la situation actuelle.
- La proposition faite, qui revient à créer des arrêts bloquants empêchant les voitures de dépasser les bus à l'arrêt, n'est pas envisageable sans une refonte complète du fonctionnement des deux giratoires. Ce secteur de projet fonctionnant à satisfaction à l'heure actuelle, seules des adaptations ponctuelles sont prévues.

8.1.4.24. Opposition de Mayor & Cie SA

Détermination de la Municipalité

Maintien de stationnement « 30 minutes » à la pl. de la Clergère

- Aujourd'hui, le stationnement est situé hors de la chaussée et les manœuvres sont effectuées sur le ch. du Pré de la Tour. La « contre-allée » que constitue ce chemin va être raccourcie pour s'arrêter à la hauteur de la trémie du parking souterrain. Dans ces conditions, il n'est pas prévu de maintenir des places qui nécessiteraient alors des manœuvres sur la route cantonale, ce qui est contraire aux normes et pose des problèmes de sécurité et d'écoulement du trafic.
- Nous comprenons les inquiétudes liées à la diminution du confort pour une partie de la clientèle mais ce point est difficile à corriger sans remettre en question l'aménagement retenu et donc les avantages qu'il offre de manière globale. L'offre en stationnement dans cette zone restera néanmoins importante avec la proximité du parking Pully Centre (526 places situées à moins de 200 m), celui de la Clergère (86 places situées à moins de 100 m) ou encore des 4 places qui se trouvent sur la partie Nord de l'av. du Prieuré. Dans le secteur de la Clergère, ladite offre sera en outre améliorée pour les cycles et conservée pour les deux-roues motorisés.

Accès à l'atelier de l'entreprise Mayor & Cie SA (entre les bâtiments n^{os} 10 et 12)

- L'accès à l'atelier de l'entreprise et à la zone entre les bâtiments n^{os} 10 et 12 sera maintenu. Une bordure biaise est prévue sur ce secteur. Elle permettra de s'insérer dans le giratoire de la Clergère pour rejoindre toutes les directions (en contournant le giratoire).

Maintien de l'accès au parking souterrain dans les deux sens

- La sortie sera maintenue dans les deux sens. En direction de Lausanne, il faudra toutefois faire le tour du giratoire de la Clergère. L'accès au parking souterrain sera quant à lui possible en tourner à droite depuis l'av. de Lavaux.

8.2. Gestion des emprises foncières

Le projet PP8, dans sa forme actuelle, a été développé pour limiter autant que possible les emprises sur les fonds privés. Cependant, l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre du réaménagement de l'av. de Lavaux ne permet pas de rester uniquement dans les limites du domaine public. Afin de respecter les dernières normes en matière de sécurité et de confort

pour tous les usagers de l'espace public, des emprises sont nécessaires sur les parcelles suivantes :

- Secteur de l'av. de Lavaux : environ 561 m² - parcelles n^{os} 3, 153, 156, 354, 1456, 1457 et 3339.
- Secteur de l'av. du Tirage : environ 200 m² - parcelles n^{os} 92, 100 et 360.
- Secteur du ch. de la Clergère : environ 407 m² - parcelles n^{os} 122 et 427.
- Secteur du ch. des Roches : environ 331 m² - parcelles n^{os} 470, 481 et 485.

Plusieurs parcelles situées sur le domaine privé communal, pour un total d'environ 1'295 m², sont également impactées, à savoir les n^{os} 365, 366, 382, 390, 397, 1455, 6337 et 7450. Les procédures d'acquisition de ces emprises ont été entamées par la Municipalité préalablement à la mise à l'enquête publique du projet. Les discussions menées ont permis d'obtenir des accords pour les parcelles n^{os} 122 et 470. En ce qui concerne les autres parcelles, la Municipalité s'engage à poursuivre les discussions avec l'ensemble des propriétaires afin de trouver des solutions satisfaisantes pour toutes les parties au-delà du délai d'enquête comme il y est fait mention dans les courriers de réponse aux oppositions. Elle s'est également engagée auprès des propriétaires concernés à modifier l'aménagement du haut du ch. des Roches en renonçant à la construction d'un nouveau trottoir dans le but de limiter davantage les emprises sur fonds privés, et à réétudier l'aménagement du tronçon au Sud de la campagne Guillemin sans emprise sur les fonds privés (cf. chapitre 6).

9. Développement durable

Pour rappel, le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Cette définition a été proposée en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement.

Ce projet a fait l'objet d'un rapport d'impact sur l'environnement qui faisait partie intégrante du dossier déposé à l'enquête publique du 22 octobre au 22 novembre 2021.

10. Communication

De nombreux événements de communication ont été organisés depuis 2017 dans le cadre de ce projet (séances publiques d'information, expositions à la pl. Neuve et à l'interface de la Clergère à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité). En 2024, une séance d'information à l'intention des Conseillères et Conseillers communaux s'est déroulée en pré-séance du Conseil communal du 25 septembre. Un événement public a également eu lieu à la pl. Neuve le 2 octobre.

Les prochaines actions de communication à entreprendre seront définies au fur et à mesure de l'avancement du projet, en collaboration avec l'entité Communication.

11. Programme de législature

Ce projet phare s'inscrit dans le cadre du programme de législature 2021-2026 de la Municipalité :

- soutenir le développement de l'offre en transports publics ;
- favoriser la mobilité active ;
- assurer l'intégration des transports individuels motorisés dans le développement urbain ;

- renouveler les infrastructures souterraines selon les priorités définies dans le plan des investissements ;
- poursuivre la réalisation d'écopoints selon la planification.

12. Conclusions

Vu ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers communaux, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Pully,

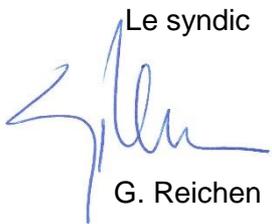
vu le préavis municipal N°23-2024 du 2 octobre 2024,
vu le rapport de la Commission désignée à cet effet,

décide

1. d'adopter le projet de réaménagement de l'av. de Lavaux, de l'av. du Tirage, du ch. des Roches, du ch. de la Clergère et de la partie Ouest de l'av. de Rochettaz : Projet partiel 8 du réseau des axes forts de transports publics (PP8), soumis à l'enquête publique du 22 octobre au 22 novembre 2021 ;
2. de faire siennes les déterminations de la Municipalité relatives aux oppositions et observations maintenues ;
3. d'autoriser la Direction des travaux et des services industriels à réétudier l'aménagement dans les secteurs du ch. des Roches et de la campagne Guillemin en limitant au maximum l'emprise sur les parcelles et, si nécessaire, à mettre à l'enquête complémentaire les aménagements modifiés.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 2 octobre 2024.

Au nom de la Municipalité

Le syndic			Le secrétaire
G. Reichen			Ph. Steiner

Annexes :

- Trente oppositions et trois observations maintenues
- En raison de leur quantité et de leur taille, les documents supplémentaires et des plans détaillés seront :
 - présentés aux membres de la Commission ad hoc ;
 - affichés lors de la séance du Conseil communal ;
 - disponibles au secrétariat de la Damataire, aux heures ouvrables, pour les membres du Conseil communal.