

# Commune de Paudex

Municipalité

Administration - assainissement - travaux -  
mobilité

---



Préavis n°08 - 2021 au Conseil communal

**BHNS (Bus à haut niveau de service)**

**Adoption technique du projet – requalification de la route du Simplon**

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

## 1. Préambule

Ce préavis concerne l'acceptation technique du projet des BHNS ainsi que la levée des oppositions suite à la mise à l'enquête du 07 mai au 07 juin 2019.

En cas de validation de ce préavis, son financement et le crédit d'ouvrage feront l'objet d'un autre préavis, lorsque les finances de notre commune seront saines et pérennes.

## 2. Objet du préavis

L'agglomération lausannoise connaît un développement sans précédent. A l'horizon 2030, 75'000 nouveaux habitants et 45'000 emplois sont attendus dans la région Lausanne-Morges. Pour accompagner ce développement, la région s'est dotée d'un instrument de planification et de coordination, le PALM (Projet d'Agglomération Lausanne – Morges).

Pour assurer la mobilité plusieurs mesures, notamment infrastructurelles, ont été identifiées. Des axes de circulation prioritaires pour les transports publics (Axes Forts) ont été définis. Leur pertinence a été reconnue par la Confédération et le Canton de Vaud, qui se sont engagés tous les deux à en cofinancer une partie (20% environ). C'est ainsi qu'une ligne de tramway a été définie de même que plusieurs tronçons de BHNS.

Le projet de BHNS s'inscrit dans cette stratégie générale et vise les objectifs suivants :

- Augmenter l'attractivité des transports publics en offrant une desserte de qualité (cadence, vitesse et confort) ;
- Améliorer les conditions de circulation des cyclistes et des piétons par l'aménagement de cheminements confortables ;
- Répondre aux normes de gestion des eaux de chaussée et d'assainissement du bruit routier ;
- Mettre en conformité et adapter nos réseaux souterrains vieillissants sur cet axe ;
- Adapter et mettre aux normes l'éclairage public.

Un préavis d'études, voté par la commune en 2011 a permis de réaliser les études d'avant-projet, de projet ainsi que la procédure d'enquête publique.

## 3. Description du Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM)

Le périmètre du PALM recouvre 26 communes. Conformément aux objectifs du Plan Directeur Cantonal, le développement de l'agglomération se concentre dans un périmètre compact qui compte plus de 277'000 habitants (39% de la population cantonale) et 177'500 emplois (52% des emplois cantonaux). Le PALM, signé en février 2007 par l'Etat, les communes et les associations régionales concernées, a été révisé et renforcé en 2012.

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

Ce préavis répond aux objectifs principaux du PALM

- Développer l'agglomération vers l'intérieur ;
- Intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité ;
- Développer une mobilité favorisant les modes de transports durables, en lien avec l'urbanisation ;
- Renforcer la performance environnementale de l'agglomération ;

Il importe de relever le rôle dévolu au développement des transports publics dans l'atteinte des objectifs ci-dessus. La densification de l'agglomération entraîne en effet des besoins de mobilité accrus. Par opposition à un développement par étalement urbain, le développement au sein d'un périmètre compact et en particulier sur les centralités et sites stratégiques de l'agglomération permet la mise en œuvre d'offres de transport de mobilité douce (proximité) et de transports publics performants desservant des secteurs à fort potentiel de clientèle. Le développement des transports publics permet en outre une amélioration de la qualité de l'air (mesures Opair 2018), de l'agglomération Lausanne – Morges.

Sur la lancée des améliorations réalisées ces dernières décennies (m1, m2, LEB, RER), la desserte de l'agglomération sera optimisée grâce aux synergies entre plusieurs échelles :

- À l'échelle nationale, cantonale et régionale, la desserte principale est ferroviaire. Assurée par le trafic "Grandes Lignes CFF" et par le RER Vaudois consolidé par la nouvelle halte construite à Prilly-Malley, elle est complétée par les lignes BAM et LEB, aux prestations augmentées. La convergence des lignes RER vers les gares de Lausanne, Prilly-Malley et Renens permet d'assurer des cadences élevées sur ce tronç commun ;
- À l'échelle de l'agglomération, l'offre ferroviaire est complétée par le réseau des Axes Forts de transports publics urbains, qui relie les centralités et diffuse les flux de voyageurs vers et depuis les interfaces principales. Ce réseau est composé des lignes de métro m1, m2 et m3, du tramway et des BHNS, dont fait partie le projet partiel PP7 objet du présent rapport ;
- À l'échelle locale, le réseau optimisé des transports publics urbains routiers dessert finement les quartiers.

#### **4. Description du projet des Axes Forts**

La création d'un réseau d'AFTPU (axes Forts de transports publics urbains) représente le moyen choisi par le PALM pour concrétiser l'objectif d'une desserte de transports publics attractive et performante, alliant capacités de transport, cadences élevées, vitesse commerciale optimisée, régularité et fiabilité des horaires.

Le besoin de renforcer les lignes principales des transports publics urbains a très vite été identifié. De nombreuses lignes de trolleybus, actuellement très chargées, arriveront à saturation avec le développement urbain attendu et subissent quotidiennement les aléas de la circulation routière. Le réseau des Axes Forts permettra d'améliorer globalement et de manière significative le niveau de

performance et d'attractivité du système des transports publics, afin de le rendre plus concurrentiel par rapport aux autres modes motorisés et plus confortable pour ses usagers, en favorisant une circulation en site propre et une importante capacité d'accueil.

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

- Ligne Lutry – Crissier – Bussigny (t2) ;
- Ligne Prilly, Galicien – Pully, Val-Vert ;
- Ligne Bellevaux – Flon (Lausanne).

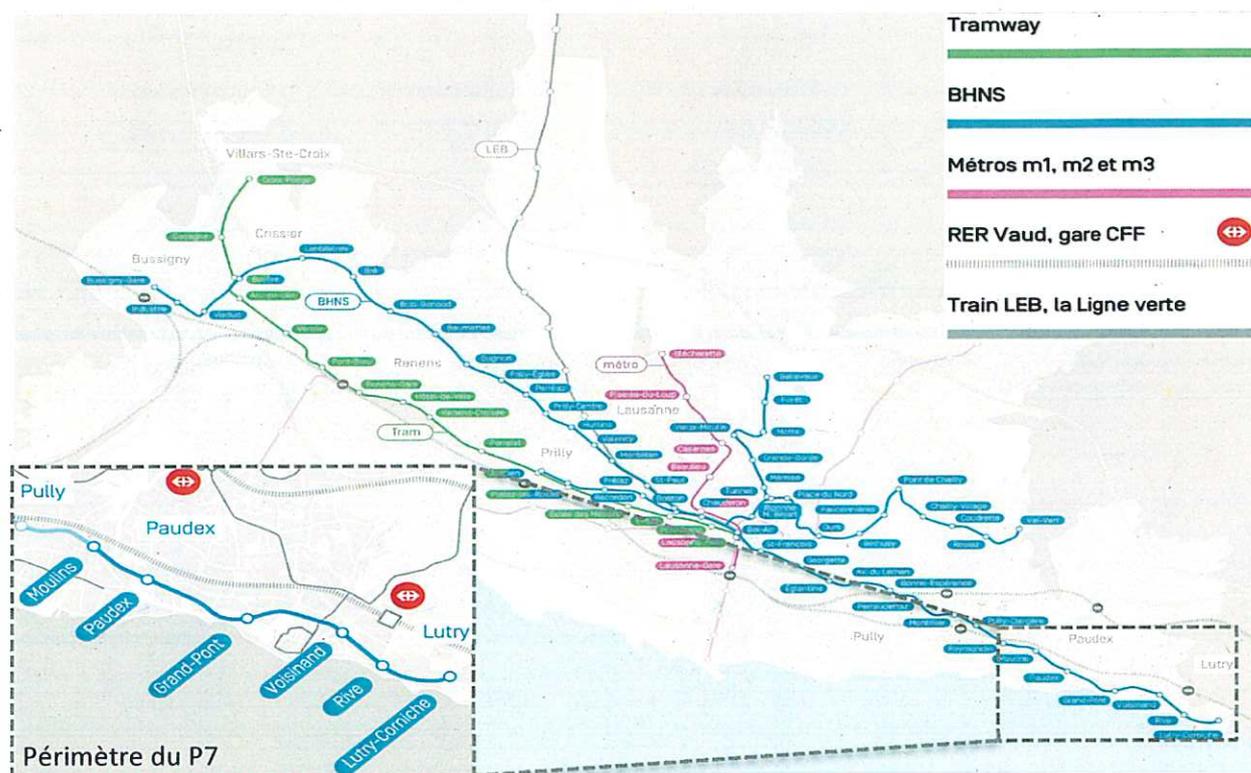


Figure 1 : Réseau d'Axes forts (PALM 2020)

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

## 5. Description du projet de BHNS t2 Lutry – Crissier – Bussigny

### 5.1. La ligne de BHNS t2 (ligne 9)

La ligne t2 traversera le cœur de l'agglomération et reliera huit communes : Lutry, Paudex, Pully, Lausanne, Prilly, Renens, Crissier et Bussigny. La mise en service de la ligne BHNS t2 sera planifiée dans une première étape entre Lutry et Crissier en remplacement de l'actuelle ligne 9 (Lutry-

Corniche – Prilly-Église), d'ici 2025. Le prolongement en direction de Bussigny est planifié dans un second temps.

La mise œuvre de la ligne de BHNS est divisée en sept tronçons de réaménagement routier, appelés projets partiels (PP).

Tronçon Est Lutry – Paudex - Pully Damataire (PP7)

Ce tronçon fait l'objet du présent préavis.

Traversée de Pully (PP8)

Tronçon Est de Lausanne (PP8)

Tronçon central St-François – Bel-Air – Chauderon (PP6)

Tronçon Ouest de Lausanne (avenue d'Echallens PP9)

Tronçon Prilly-Renens-Crissier (route de Cossonay PP8)

Tronçon prolongement vers Bussigny (PP10)

## 5.2. Le réseau t1 et la mise en service du BHNS

La seule ligne circulant sur la RC 780, la ligne 9, sera supprimée et remplacée par la ligne t2 du BHNS qui permettra d'accéder rapidement à l'ouest et au cœur de l'agglomération, avec des correspondances vers les autres axes forts et les lignes urbaines et régionales.

La ligne t2 permettra une simplification considérable des déplacements pour les voyageurs et une nouvelle façon d'utiliser les transports en commun. Cela sera permis par :

- La maîtrise des horaires : la régularité de la ligne simplifiera la planification des déplacements et rendra inutile de prévoir une marge liée aux aléas de la circulation pour arriver à l'heure. De même, en heure creuse l'augmentation des fréquences de passage limitera le risque de temps d'attente longs aux arrêts ;
- Une baisse du temps passé dans les transports : les gains de temps de parcours sur l'ensemble de la ligne de BHNS sont évalués à 7 minutes par rapport aux horaires théoriques actuels. Entre Lutry et St-François, le temps de déplacement passera de 22 à 19 minutes. Entre Paudex et St-François, il diminuera de 17 à 14 minutes. ;
- Une meilleure lisibilité de l'offre : avec un bus toutes les 7.5 minutes toute la journée, les usagers comme les clients occasionnels pourront compter sur une offre constante que ce soit pour leurs déplacements professionnels ou autres.

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

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

### 5.3. Les véhicules du BHNS

Longs de 25 mètres, d'une capacité de 150 places et dotés d'un plancher bas intégral, les trolleybus à double articulation qui circuleront sur la ligne de BHNS offrent plus de confort et un accès facilité. Ces véhicules circulent déjà sur les réseaux des villes de Genève, Berne, Lucerne, Zurich et Lausanne depuis août 2020, et sont fabriqués par la carrosserie Hess à Soleure. Depuis 2021, sur la ligne 9 actuelle, ils remplacent petit à petit les anciens bus.



Figure 2 : Image du véhicule du BHNS

Il convient ici de préciser que l'acquisition de nouveaux véhicules répond à l'objectif de confort et de capacité du véhicule, mais l'amélioration des performances de circulation des trolleybus sur la ligne (régularité et temps de parcours) ne sera pas possible sans les aménagements indispensables faisant l'objet du présent préavis.

### 5.4. Le BHNS sur la RC780

Le tronçon de BHNS situé entre le carrefour de la Damataire à Pully et le terminus de Lutry Corniche est l'un des premiers tronçons de la future ligne Bussigny – Lutry Corniche. Long de 2,2 km, il se situe sur les communes de Pully, Paudex et Lutry, le long de la RC780 (avenue de Lavaux à Pully, route du Simplon à Paudex, route de Lavaux à Lutry). Il est desservi par six arrêts, distants en moyenne d'un peu moins de 400 mètres. Mise à part le tronçon Grand Pont-Taillepie à Lutry, l'essentiel de l'axe est en site propre et un système d'accord de priorité pour les transports publics sera mis en place aux carrefours à feux afin de permettre la fluidité du passage des bus.

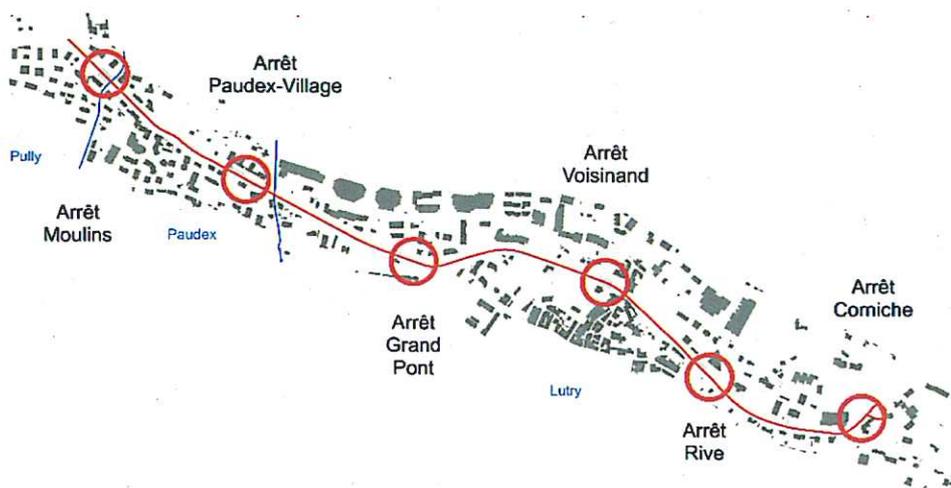


Figure 3 : Périmètre du projet

Le tracé de la ligne t2 de Pully, Paudex, Lutry comporte les éléments suivants :

- Sites mixtes dans les deux sens entre arrêt Rive et le terminus Petite-Corniche ;
- Site propre latéral entre arrêt Rive et Voisinand direction Lausanne, site mixte direction Est ;
- Sites propres centraux dans les deux sens dans le secteur du Grand-Pont jusqu'au Chemin de la Combe ;
- Site propre central direction Est depuis le Chemin de la Combe jusqu'à Voisinand, site mixte direction Lausanne ;
- Site propre central entre Taillepied et Grand-Pont direction Est, site mixte direction Lausanne ;
- Site propre latéral entre l'arrêt Paudex-Village et l'arrêt des Moulins direction Lausanne, site mixte direction Est.

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

La traversée de Paudex fait l'objet d'une requalification permettant de mieux valoriser l'espace public. Au niveau de la Brasserie de Paudex et du vieux collège, cela se traduit par la création d'une contre-allée, de la plantation d'arbres et de places stationnement longitudinales.

Pour respecter les objectifs de performances des BHNS, il a fallu supprimer l'arrêt actuel « Village ».

À la suite de la mise à l'enquête, le tronçon devant les immeubles Simplon 21 à 47 a fait l'objet de modifications qui se trouvent dans le plan de l'annexe 6.

Ces modifications sont les suivantes :

- Réintroduction du trottoir et son élargissement ;
- Déplacement de l'arrêt de bus vers l'ouest ;
- Création d'une zone 20 km/h uniquement dédiée aux habitants ;
- Mobilier urbain (coussins berlinois, bac de protection aux sorties des immeubles) ;
- Places de parc avec un revêtement en grilles gazon ;
- Construction d'abris pour containers ;
- Pose de barres pour vélos.

#### 5.5. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

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

Une hauteur de quai de 22 cm permet un accès à niveau entre le quai et le bus.

## 5.6. Aménagements

La chaussée est traitée en enrobé traditionnel phono-absorbant.

Les trottoirs sont également en enrobé, avec une granulométrie différenciée de l'enrobé de la chaussée afin d'identifier les deux usages.

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

Les îlots sur chaussée sont des éléments très présents le long de la ligne ; ils sont revêtus de pavés ou plantés. Les places de parc sont en grilles gazon (ou système similaire à l'étude), afin de réduire la minéralité de la rue et d'offrir des surfaces perméables ponctuelles.

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

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

## 5.7. Environnement

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

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

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

## 5.8. Aménagements pour les piétons

Des trottoirs sont aménagés de part et d'autre de la chaussée tout le long de l'axe du BHNS locales. Les poteaux de la ligne aérienne de contact ont été placés autant que possible en dehors des trottoirs.

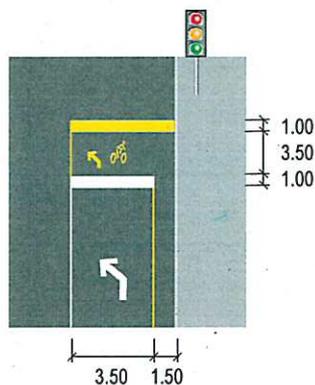
Le projet est aussi l'occasion de rendre les espaces piétonniers plus agréables et de faciliter l'accès aux arrêts de bus, ceux de la Damataire se rapprochant de Paudex. L'arrêt montant se trouve juste à l'ouest de la Paudèze, tandis que celui descendant se trouve sur le pont de la Paudèze.

De nouvelles traversées piétonnes à niveau sont prévues à différents endroits. A Paudex, les trois traversées piétonnes sont régulées par des feux et le passage sous-voies de Paudex est conservé.

### 5.9. Aménagements vélos

Des bandes cyclables continues seront en principe aménagées sur les deux côtés de la chaussée de l'axe du BHNS à l'exception du tronçon de Paudex pour lequel une seule voie est prévue en direction de Pully.

A Paudex, devant les immeuble Simplon 31 à 47, les vélos partagent la voie dédiée aux bus. Le nouvel aménagement cyclable offre un itinéraire direct, fluide et confortable. Dans les carrefours régulés, des sas cyclables sont prévus.



sas vélos devant les voitures (4.5 m entre l'axe de la ligne d'arrêt TI et celle des vélos)

Figure 4 Schéma d'aménagement d'un sas vélos

### 5.10. Éclairage public

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

### 5.11. Gestion des eaux de chaussée

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

En résumé, le projet prévoit la mise en place de dispositifs de traitement des eaux de ruissellement chargées de pollutions dues au trafic avant rejet dans le réseau existant.

## 6. Aspects fonciers

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

Les trois Communes de Pully, Paudex et Lutry ont adopté, en 2016, une stratégie préconisant des servitudes.

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

## 7. Aspects financiers (à titre indicatif)

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

PP7 – Devis (CHF - HT)	Projet d'ouvrage			
	Pully	Paudex	Lutry	Total
Acquisition de terrains et droits	77'000	622'000	1'646'000	2'345'000
Infrastructures/Génie civil	1'698'120	5'459'880	19'844'800	27'002'800
Installations et équipements - Infrastructure	419'500	676'500	2'400'000	3'496'000
Aménagements urbains	338'353	798'730	3'047'117	4'184'200
Installation et sécurité chantiers (10%)	245'597	699'611	2'553'392	3'498'600
Divers (20%)	540'314	1'539'144	5'617'462	7'696'920
<b>Total HT</b>	<b>3'318'884</b>	<b>9'795'865</b>	<b>35'108'770</b>	<b>48'223'520</b>
<b>Total TTC (TVA à 7,7%)</b>	<b>3'574'439</b>	<b>10'550'146</b>	<b>37'812'146</b>	<b>51'936'731</b>

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

- Les honoraires d'ingénierie générale et spécifique ou autres prestataires, exemple si Paudex prend un BAMO (bureau d'aide au maître d'ouvrage environ 300K ;
- Les coûts liés au matériel roulant (pris en charge par les tl) ;
- Les coûts liés à la ligne aérienne de contact (pris en charge par les tl) ;
- Les coûts d'exploitation (pris en charge par les tl) ;
- La taxe sur la valeur ajoutée (7.7 % à ce jour) ;
- Les subventions de la Confédération et du Canton.

A noter que pour la seule Commune de Paudex, les subventions de la Confédération et du Canton représentent un total de l'ordre de CHF 1,8 mio HT.

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

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

Le présent préavis ne traite pas du volet financier. Un futur préavis municipal pour demande du crédit d'ouvrage sera soumis ultérieurement au Conseil Communal uniquement si les finances de la commune le permettent.

## 8. Procédure

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

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

Les procédures de demande de crédit d'ouvrage ainsi que de traitement du volet foncier du projet (cessions, expropriations, emprises et servitudes) seront engagées après validation du présent préavis uniquement si les finances de la commune le permettent.

### 8.1. Examen préalable (art. 3 et 10 LRou)

A l'issue de l'avant-projet, l'examen préalable des services cantonaux a eu lieu le 06 novembre 2014, suivi par un examen complémentaire au terme du projet d'ouvrage le 23 mai 2018, avec préavis positif.

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

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

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

Selon les dispositions de l'article 13 al. 3 LRou le projet a été mis à l'enquête publique du 07 mai au 07 juin 2019 dans les trois Communes concernées : Pully, Paudex et Lutry.

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

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

La liste des opposants de Paudex figure en *annexe* du présent préavis.

### **8.4. Conciliation (art. 40 LATC)**

Les propositions de réponses de la Municipalité, ainsi qu'un formulaire de demande de séances de conciliations ont été envoyés à tous les opposants par courrier entre le 04 et le 27 mai 2021.

50 opposants ont fait valoir leur droit à être entendu en séance de conciliation.  
25 opposants n'ont pas fait valoir ce droit.

Des procès-verbaux de toutes les séances de conciliations ont été établis par le service technique et envoyés aux participants.

À la suite de ces séances, 13 oppositions ont été levées

En outre, deux autres séances ont été organisées par les tl les 07 et 08 juillet 2020 (oppositions n°s 26 de l'ATE et 27 de Pro-Vélo), concernant des motifs de portée intercommunale.

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

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

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

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

Un nouveau et ultime délai fixé au 07 juin 2022 a ainsi été imparti aux trois Communes de Pully, Paudex et Lutry pour l'approbation définitive et exécutoire du projet (application des dispositions de l'art. 44 LATC : « Caducité des projets de plans d'affectation »).

## **9. Oppositions maintenues et propositions de réponses**

### **Opposition 1**

Association pro-vélo région Lausanne, déposée le 11.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### **Opposition 2**

Association ATE, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### **Opposition 3**

Monsieur Alexandre Xavier, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### **Opposition 4**

Hoirie Crousaz, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### **Opposition 5**

Mme Schmid Harvey Emmanuella, déposée le 07.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### **Opposition 6**

Mmes Schmidt Maillet Catherine, Tellier Martine et M. Bartholoméo Patrick, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### **Opposition 7**

Collectif représentant 29 opposants, déposée le 06.06.2019.  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### **Opposition 8**

Mme Grandjean Françoise, déposée le 22.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### **Opposition 9**

M. Grandjean Christophe, déposée le 05.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### **Opposition 10**

M. Grandjean Damien, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 11

M. Grandjean Thierry, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 12

Mme Grandjean Laurence, déposée le 27.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 13

Mme Lavanchy Ursula, déposée le 26.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 14

M. Lavanchy André, déposée le 26.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 15

M. Lavanchy Laurent, déposée le 26.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 16

M. Leone Vincenzo, déposée le 23.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 18

Mme Gentil Danielle, déposée le 04.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 19

M. Gentil Charles, déposée le 04.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 20

Mme Clivaz Marie Edith, déposée le 03.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 23

Mme Enz Liliane, déposée le 04.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 24

M. Rieben Francis, déposée le 23.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 25

M. White Marc, déposée le 04.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 26

FIR VD SA M. Saviaux Nicolas, déposée le 04.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 27

M. Frigerio Christian, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 28

M. Samarati Pierre, déposée le 07.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 29

Mme Dormond Pierrette, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 30

Mme Paschoud Josette, déposée le 27.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 31

M. Hediguer Yves-Julien, déposée le 27.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 32

M. Duperrut André, déposée le 24.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 33

M. Schärli Robert, déposée le 05.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 34

Mme Dürrenmatt Bettina, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

### Opposition 35

Mme Samarati Clotild, déposée le 07.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

Opposition 36

Mme Crousaz Karine, déposée le 29.05.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

Opposition 37

Mme Pannacchi Verdier, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

Opposition 38

Mme Laffely Héloïse, déposée le 06.06.2019  
Texte et propositions de réponses dans l'annexe 1

## 10. Conclusions

Vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

### Le Conseil communal de Paudex

- dans sa séance 29 novembre 2021,
- vu le préavis municipal n° 08- 2021,
- vu et ouï le rapport de la Commission ad hoc désignée pour examiner cet objet,
- considérant que ledit objet a été porté à l'ordre du jour,

### d é c i d e

1. D'adopter le projet routier de requalification de la route du Simplon (RC 780), en lien avec la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) – Projet partiel PP7 ;
2. De lever les oppositions et d'adopter les projets de réponses aux oppositions non retirées concernant le territoire de Paudex, telles qu'elles figurent dans l'annexe 1 du présent préavis.
3. De donner à la Municipalité les pouvoirs nécessaires pour répondre aux actions qui seraient intentées à l'encontre de la Commune de Paudex, du fait de l'adoption de cette modification, l'autorisant à plaider devant toutes instances, à recourir et, le cas échéant, à transiger.
4. De demander à la Municipalité de présenter ultérieurement un préavis pour l'obtention du crédit d'ouvrage si les finances de la commune le permettent.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

Jean-Philippe Chaubert



La Secrétaire municipale

Delphine Gerber

**Approuvé** par la Municipalité dans sa séance du 12 octobre 2021

**Délégué municipal** Jean-Philippe Chaubert, Syndic,  
Administration assainissement - travaux - mobilité.

**Annexes :**

- 1 Oppositions non retirées et propositions de réponses
- 2 Texte original des oppositions non retirées
- 3 Plan de situation (mise à l'enquête publique)
- 4 Plans de situation des aménagements paysagers (mise à l'enquête publique)
- 5 Plan des emprises (mise à l'enquête publique)
- 6 Plan de la modification Simplon 31 à 47 après enquête publique
- 7 Plan Simplon 31-47 du 30.07.2020 avec photos après enquête publique
- 8 Rapport d'étude d'impact sur l'environnement (RIE 2)

**Principales abréviations utilisées :**

AFTPU	Axes forts de transports publics urbains
BHNS	Bus à haut niveau de service
COPROJ Est	Comité de projet chargé de piloter le PP7
DGMR	Direction générale cantonale de la mobilité et des routes
DIRH	Département cantonal des infrastructures et des ressources humaines
DP	Domaine public
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale
LAC	Ligne aérienne de contact
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
LEDP	Loi cantonale sur l'exercice des droits politiques du 16 mai 1989
LHand	Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés
LLavaux	Loi vaudoise sur le plan de protection de Lavaux
LRou	Loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991
PAB	Projets d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PMR	Personne à mobilité réduite
PP7	Tronçon de la ligne BHNS Lutry-Bussigny, projet partiel n° 7 (Lutry, Paudex, Pully)
P+R	Park & Ride (infrastructures de stationnement permettant le rabattement des automobiles et des deux-roues motorisés)
RC 780	Route cantonale de Lausanne à Saint-Maurice (Pully : av. de Lavaux, Paudex : rte du Simplon, Lutry : rte de Lavaux)
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics