

Annexe 1

Opposition 1

PRO VELO REGION LAUSANNE

ASSOCIATION PRO VELO REGION LAUSANNE
1000 LAUSANNE
WWW.PRO-VELO-LAUSANNE.CH
CONTACT@PRO-VELO-LAUSANNE.CH

Secrétariat de la Municipalité	
Visa syndic:	
Transmis à: <i>ot</i>	Copie à:
11 JUN 2019	
Pour exécution <input type="checkbox"/>	Pour rapport <input type="checkbox"/>
Pour information <input type="checkbox"/>	Pour proposition <input type="checkbox"/>
Pour examen <input type="checkbox"/>	A classer <input type="checkbox"/>

RECOMMANDE
Municipalités de Pully, Paudex et Lutry

Lausanne, le 6 juin 2019

Concerne : opposition dans le cadre de la mise à l'enquête publique du réaménagement complet de la RC 780 entre Pully (arrêts Moulins) et Lutry (arrêt Lutry Corniche)

Madame, Monsieur,

Notre association, PRO VELO Région Lausanne, forte d'environ 1200 membres, a pour but de promouvoir le vélo dans les régions de Lausanne, comme l'attestent nos statuts, à disposition sur notre site internet¹.

Nous avons consulté avec attention le projet de réaménagement de la RC 780 entre Pully et Lutry. Ce projet prévoit à juste titre de donner plus de place à la mobilité douce et plus particulièrement à la mobilité cyclable, sur un tronçon où les aménagements cyclables font cruellement défaut depuis de trop nombreuses années.

Des aménagements cyclables continus et sûrs sont particulièrement nécessaires sur cet axe du fait qu'il n'existe pas d'autre alternative pouvant apporter fluidité et sécurité aux cyclistes se déplaçant dans l'est Lausannois. Nous sommes aussi convaincus que les habitants des communes de Pully, Paudex et Lutry sont favorables à des aménagements cyclables de qualité, comme l'a attesté l'acceptation de la votation sur les voies cyclables et chemins pédestres le 23 septembre 2018, avec respectivement 84.22%, 86.42% et 84.34% d'avis favorables dans ces communes.

Malheureusement, nous faisons le constat que les aménagements cyclables proposés dans le projet mis à l'enquête sont encore incomplets et doivent être repensés dans le but d'assurer la sécurité des cyclistes et de favoriser ce mode de déplacement.

Enfin, nous regrettons que les modes de transport ayant le moins d'impact en terme de bruit, de pollution de l'air et d'occupation de l'espace public ne soient pas mieux considérés alors qu'ils vont dans le sens de plusieurs politiques publiques menées à l'échelle de l'agglomération et du Canton.

Ces constatations nous conduisent donc à formuler la présente opposition et à vous présenter les remarques qui suivent.

¹ www.pro-velo-lausanne.ch/association/statuts-de-pro-velo-lausanne

Personne de contact : Tristan Cordonier, tristan.cordonier@pro-velo-lausanne.ch, 078 704 32 00

Qualité de partie

Une association a qualité de partie, dans le cas où elle ne serait pas touchée dans ses intérêts propres ou ne se serait pas vue conférer une telle qualité par la loi pour autant qu'elle ait pour but statutaire la défense des intérêts de ses membres, que ces intérêts soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel.

L'impact du projet sur la pratique et la promotion de la mobilité douce dans l'est lausannois est évident et une majorité de nos membres réside dans la région lausannoise. Nos membres voient ainsi leurs droits et obligations touchés par la décision. Ils ont donc, individuellement, qualité pour agir.

Remarques sur l'aménagement pour la mobilité douce sur la RC 780

Continuité des aménagements

Afin d'assurer une plus grande sécurité et un plus grand confort des cyclistes, la continuité de l'aménagement est un principe auquel il n'est pas admissible de déroger. Or, nous constatons les discontinuités suivantes qui constituent le motif principal de notre opposition.

Pully, carrefour de la Damataire, sens Lutry-Lausanne :

Les cyclistes ne disposent d'aucun aménagement.

Nous demandons un marquage au sol (bande cyclable, rouge) longeant le bord droit de la chaussée et conduisant au futur trottoir partagé de l'avenue de Lavaux

Pully-Paudex, carrefour de la Damataire- route de Taillepie, sens Lausanne-Lutry :

Aucun aménagement cyclable n'est prévu. Le trafic TIM est trop important et la pente n'est pas suffisante dans ce secteur pour permettre aux cyclistes de se déplacer en sécurité sans bande cyclable.

Nous demandons un aménagement spécifique sur l'entier de ce tronçon ou alors de repenser ce secteur en adaptant les limitations de vitesse dans un esprit de cohabitation entre les modes de transport.

Sas vélos

Pully, carrefour de la Damataire, sens Lausanne-Lutry, deux sas vélos doivent être prévus aux feux en arrivant depuis l'avenue de Lavaux.

Lutry, carrefour du Voisinand, des sas vélos doivent être prévus au niveau des deux axes arrivant sur l'avenue de Lavaux. De plus, des « tourner à droite autorisés aux vélos » doivent être rendus possible par l'installation d'une signalisation adaptée.

Lutry, carrefour de la Petite-Corniche, idem supra.

Stationnement vélos

Seules 9 places vélos sont prévues sur l'entier du projet alors que de nombreuses places de stationnement voitures sont conservées, y compris sur le domaine public ou sur des parcelles dont le Canton de Vaud est propriétaire.

De plus, la disposition rectiligne prévue de ces 9 places de stationnement vélos ne semble pas propice à des systèmes de fixation et d'abri efficace.

Nous demandons des places de stationnement supplémentaires sûres et protégées des intempéries aux endroits suivants :

- Pully : aux abords des arrêts de bus « Moulins ».
- Paudex : aux abords du restaurant-hôtel du Château.
- Paudex : aux abords directs de l'arrêt « Paudex Marronnier »
- Lutry : aux abords directs des arrêts « Grand-Pont », « Voisinand », « Rive » et « Corniche ».

Marquage en rouge des zones de cisaillement (bande cyclable) :

Le marquage en rouge des zones de cisaillement permet de rappeler la présence des cyclistes dans ces zones d'intersection. Ce marquage manque aux endroits suivants :

Lutry, Chemin des Curtinaux.

Lutry, Carrefour de la Petite-Corniche

Pully, Carrefour de la Damataire (Anciens-Moulins et Damataire)

Gabarits et circulation des camions

Selon la norme VSS 640 201, sur un axe à 50km/h, le gabarit de la voie de circulation devrait être de 3.65m (hors bande cyclable) pour permettre le passage des camions sans empiéter sur la bande cyclable. Dans le présent projet, les voies TIM bordant une bande cyclable sont prévues à 3.00 m. Ce gabarit est donc clairement insuffisante pour permettre la circulation de camions sans nuire à la sécurité des cyclistes.


Autres remarques

Paudex, sens Lutry-Lausanne, secteur Bernardaz, depuis le bord droit de la chaussée, les cyclistes n'ont pas la possibilité de rejoindre la présélection permettant de se rendre au centre de Paudex. Le marquage est continu à cet endroit. Si la présélection est maintenue, nous demandons que celle-ci soit aussi accessible aux cycles.

Lutry, Petite-Corniche, feux de régulations du trafic automobile : nous demandons que ces feux n'affectent pas la circulation des cyclistes. L'installation de feux destinés aux cyclistes est donc nécessaire.

Lutry, Chemin de la Toffeyre, l'arbre projeté au niveau de l'îlot pourrait dangereusement masquer la visibilité pour qui s'insère sur l'avenue de Lavaux depuis ce chemin.

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à ce qui précède, nous vous prions, Madame, Monsieur, d'agréer nos salutations distinguées.



Arnaud Nicolay
Secrétaire général
PRO VELO Région
Lausanne



Tristan Cordonier
Membre du Comité
PRO VELO Région
Lausanne

Copies :

- Fabian Schwab, guichet vélo, Etat de Vaud

Résumé de l'opposition

Si l'association reconnaît que le projet améliore la situation pour la mobilité douce, le constat est fait que les aménagements cyclables proposés sont encore incomplets et n'améliorent pas suffisamment la sécurité des cyclistes notamment par l'absence de continuité sur le tracé dont l'opposition détaille les manques (piste ou bande, sas vélo aux feux, stationnement vélo, etc).

La Direction de projet a rencontré les représentants de Provélo le 07 juillet 2020 pour faire le point sur l'opposition et les propositions émises.

Proposition de réponse

Le gabarit de l'axe est globalement élargi pour permettre l'implantation de voies bus, l'élargissement des trottoirs et la mise en place de voies cyclables. Il n'est cependant pas possible de mettre en place sur l'ensemble du tracé des voies dédiées pour les différents modes (voiture, vélo, BHNS). Le projet présente un partage de l'espace qui permet d'atteindre au mieux les objectifs fixés. L'ensemble des propositions ont été partagées avec la DGMR afin d'assurer une cohérence dans les aménagements routiers le long du BHNS.

Sur la commune de Pully, essentiellement au niveau du carrefour de la Damataire, certaines améliorations proposées pourront être étudiées dans le projet d'exécution (marquage, sas cyclable), de même que le fonctionnement fin de la régulation lumineuse.

Sur la commune de Paudex, les voies de présélections situées au centre de la chaussée doivent être maintenues pour assurer le bon fonctionnement du projet au vu des charges de trafic routier sur l'axe et ne peuvent pas être supprimées au profit d'une bande cyclable continue de Pully à Lutry. Cependant, ces voies de présélections sont accessibles aux vélos.

Sur la commune de Lutry, certaines améliorations proposées pourront être étudiées dans le projet d'exécution (tourne-à-gauche en deux temps, marquage, sas cyclable), de même que le fonctionnement fin de la régulation lumineuse.

Enfin, du stationnement vélo pourra être implanté aux arrêts de bus si la place le permet suite à une réflexion à mener dans le cadre du projet d'exécution.

Opposition 2



RECOMMANDE
Municipalité de Paudex
Route de la Bordinette 5
1094 Paudex

Secrétariat de la Municipalité	
Visa syndic:	
Transmis à: <u>FA</u>	Copie à:
11 JUIN 2019	
Pour exécution <input type="checkbox"/>	Pour rapport <input type="checkbox"/>
Pour information <input type="checkbox"/>	Pour proposition <input type="checkbox"/>
Pour examen <input type="checkbox"/>	A classer <input type="checkbox"/>

Lausanne, le 6 juin 2019

ENQUÊTE PUBLIQUE : BHNS, RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR PULLY-PADEX-LUTRY (PP7)

Madame, Monsieur,

Veillez trouver ci-joint le courrier d'opposition de notre association.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Au nom du comité ATE Vaud

Valérie Schwaar
Secrétaire générale

Association Transports et Environnement
Section Vaud

Avenue du Mont d'Or 23, 1007 Lausanne
Tél. +41 21 323 54 11
www.ate-vd.ch, e-mail info@ate-vd.ch

RECOMMANDE
Municipalité de Paudex
Route de la Bordinette 5
1094 Paudex

Municipalité de Lutry
Le Château
1095 Lutry

Lausanne, le 6 juin 2019

**ENQUÊTE PUBLIQUE : BHNS, RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR PULLY-PADEX-LUTRY
(PP7)**

Monsieur le Syndic, Mesdames, Messieurs,

Agissant par procuration de l'Association centrale Transports et Environnement (ATE), la section vaudoise de l'ATE vous fait part de son opposition au projet cité en titre, fondée sur les motifs suivants :

Préambule

Tout d'abord nous tenons à dire que notre association se réjouit du développement des bus à haut niveau de service (BHNS) dans l'agglomération lausannoise. Le futur réseau qui se dessine préfigure une évolution extrêmement positive pour toute la région. Notre opposition ne porte, par conséquent, pas sur cet aspect mais sur les éléments accompagnant ce projet majeur.

Ainsi, le projet cité en titre ne traduit pas la volonté d'instaurer une nouvelle complémentarité des modes de transport et d'encouragement à la mobilité douce. De part son caractère essentiellement routier, il ne correspond pas à plusieurs principes directeurs du PALM, dont le SDEL et le PP7 sont pourtant issus. Ainsi, et conformément aux principes stratégiques énoncés dans le rapport final du PALM, les buts qui doivent être visés pour la requalification de la route du Simplon à Paudex sont les suivants :

Association Transports et Environnement
Section Vaud

Avenue du Mont d'Or 23, 1007 Lausanne
Tél. +41 21 323 54 11
www.ate-vd.ch, e-mail info@ate-vd.ch

- 1) Une meilleure circulation des bus à l'heure de pointe du matin en direction de Lausanne. La route du Simplon fait en effet partie du réseau axes forts du PALM et il est nécessaire de diminuer massivement le retard pris par les bus durant l'heure de pointe du matin.
- 2) Faciliter l'arrêt des BHNS et leur accessibilité (p. ex. trottoirs surélevés).
- 3) Une plus grande attractivité et sécurité pour les cyclistes, avec la création d'itinéraires sûrs et continus. La route du Simplon fait en effet partie du réseau structurant de mobilité douce du PALM et ce tronçon y est classé en dangerosité 1.
- 4) Une plus grande sécurité et convivialité pour les piétons, avec la création d'itinéraires sûrs et continus.
- 5) Le respect des normes Opair et OPB.
- 6) Une densification de qualité en terme de logements et d'emplois.

Or, si le projet mis à l'enquête actuellement répond bien aux buts n° 1 et n° 2, il ne correspond pas aux autres.

Remarques générales

La disposition des passages piétons en surface est une bonne chose, mais leur utilisation doit être possible sans attente excessive, ni un arrêt obligatoire aux îlots.

Ainsi, nous demandons que les temps d'attente pour les piétons n'excèdent pas 40 secondes au maximum (7 secondes, si le feu est muni d'un bouton presseoir) tel que le préconise Mobilité piétonne¹. Quant aux temps de traversée, la norme sur la circulation sans obstacle (SN 640 075), la phase de vert pour traverser doit être calculée sur une vitesse de 0,8 m/s, afin de garantir l'accès aux personnes à mobilité réduite.

En outre, l'absence de piste cyclable dans l'axe ouest est de la traversée de Paudex est problématique, la route n'est plus en pente pour garantir une inclusion des cyclistes. Dès lors, et conformément aux principes stratégiques du PALM visant une meilleure attractivité pour la mobilité douce, nous demandons la suppression des trop nombreuses présélections pour supprimer l'aspect routier de cet axe, y ajouter une nécessaire piste cyclable ouest-est et augmenter la taille des trottoirs sud. Ces suppressions de présélections sont d'autant plus justifiables par la limitation du trafic TIM aux entrées du tracé (Lutry) supprimant ainsi la nécessité du stockage aux carrefours.

Enfin, nous relevons les trop rares places de stationnement pour vélos (l'ensemble du projet ne prévoit que 9 places !), symptomatique de la non prise en considération de ce mode de transport dans ce projet de requalification. Nous demandons que soient aménagés des places en suffisance.

¹ Mobilité piétonne : Feux piétons (2016)
(https://mobilitepietonne.ch/fileadmin/redaktion/publikationen_f/2016/FAQ_Feux_pietons_2016.pdf)

Remarques par secteur

CARREFOUR CHEMIN DE DAMATAIRE/AVENUE DE LAVAUX

Ce carrefour est « coupé » entre le PP7 et le PP8. Par conséquent, il est impossible d'avoir une vue d'ensemble du réaménagement global. Néanmoins nous demandons :

1. La suppression de la présélection en limite de projet, arrivée ouest « tourné à gauche » vers le chemin des anciens moulins. Cette route est une route de déserte avec trafic faible, ne justifiant pas l'espace occupé par cette présélection.
2. L'aménagement d'une piste cyclable pour la route en aval direction ouest-est du carrefour avec l'espace gagné par la suppression de la présélection (voir point 1)
3. Le passage piéton situé à l'est du carrefour oblige à traverser 4(!) voies sans îlot. Cela est beaucoup trop dangereux et non conforme à la norme sur la circulation sans obstacle (SN 640 075). De plus la zone d'attente nord est trop exigüe. Nous demandons une alternative pour un passage piéton au dessus du passage sous voie actuel et par la même occasion la suppression de ce dernier.
4. la suppression de la présélection vers Damataire « tourné à gauche ».
5. l'aménagement d'une piste cyclable sur la voie ouest-est en amont du carrefour grâce à l'espace libéré au point 4

TRONÇON AVENUE DE LAVAUX DU CHEMIN DE L'ÉTANG JUSQU'À LA ROUTE DE BERNADAZ

Deux présélections sur toute la longueur prennent une place disproportionnée dans ce secteur, surtout au vu de l'étroitesse du trottoir sud adossé aux bâtiments.

Cette traversée de Paudex doit être un lieu de vie et non un couloir à véhicules. Une réduction de la vitesse doit notamment être envisagée. Nous demandons :

1. la suppression des deux présélections vers le chemin de l'étang et vers la route de Bernadaz (dont l'accès est réservé aux riverains). Des mesures supplémentaires devraient être mises en place pour décourager les utilisateurs à emprunter ce tracé pour rejoindre l'autoroute.
2. l'ajout d'une piste cyclable continue ouest-est et l'augmentation de la largeur du trottoir sud grâce à l'espace libéré au point 1

TRONÇON AVENUE DE LAVAUX ROUTE DE BERNADAZ JUSQU'À LA ROUTE DE TAILLE PIERRE

Nous demandons :

1. la suppression de la présélection depuis l'ouest « tourner a gauche » en direction de la placette actuelle. Un développement de cette zone (plan de quartier) est prévu, mais les accès à cette future zone d'habitation devraient utiliser les routes latérales existantes (Taille Pierre et/ou Bernadaz) pour libérer de l'espace et permettre l'ajout d'une piste cyclable dans le sens ouest-est.

ARRIVÉE VERS ROND POINT « ROUTE D'OUCHY/AVENUE DE LAVAUX

Nous demandons :

1. l'ajout d'un îlot pour la traversée piétonne à l'ouest du sentier de la Pelouse

CARREFOUR ROND POINT « ROUTE D'OUCHY/ AVENUE DE LAVAUX

Nous demandons :

1. de prévoir des passages directs est-ouest (au nord) et ouest-est (au sud) pour les cyclistes en cas d'arrêt des voitures pour laisser passer le bus (feux spécifiques ? voies supplémentaires ?).

CARREFOUR AVENUE LAVAUX / ROUTE DE LA CONVERSION

Nous demandons :

1. la suppression de la présélection arrivée sud « tourner à gauche » (la sortie de Lutry Bourg n'enregistre qu'un faible trafic), avec comme avantage un rétrécissement de la chaussée diminuant d'autant la longueur du passage piéton prévu sans îlot.

En l'état, le projet n'est pas garant d'une bonne sécurité routière, notamment en ce qui concerne les usagers les plus faibles, cyclistes et piétons.

Fondé sur ce qui précède, nous déposons une opposition au projet cité en titre. Toutefois, elle pourrait revoir sa position en cas d'évolution du projet dans le sens des remarques ci-dessus.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Syndic, Madame, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Au nom du comité ATE Vaud



Valérie Schwaar
Secrétaire générale

Opposition 3

Monsieur Alexandre Xavier, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

Le projet accentue le morcelage du territoire en élargissant l'axe routier qui traverse Paudex.

Réponse de la commune

L'espace dévolu au trafic est concentré comme actuellement sur deux voies de circulation. La largeur supplémentaire du gabarit routier est liée aux voies consacrées aux bus et cycles. En lien avec cet aménagement, un travail fin de relocalisation des traversées piétonnes a été fait. Les connexions avec les cheminements de la commune sont améliorées. De ce fait, le morcelage du territoire n'est pas accentué.

Votre opposition

Pourquoi supprimer des trottoirs à Paudex avec des contre-allées en remplacement.

Réponse de la commune

A la hauteur de Simplon 9, un aménagement minimisant la suppression des places de stationnement a été retenu. La création d'un espace en zone de rencontre, vitesse limitée à 20km/h, au pied des bâtiments est prévue dans le but de sécuriser les déplacements piétonniers. En ce qui concerne Simplon 31-43-45-47, la réinstallation du trottoir initialement prévu est maintenue. Modification validée par le canton.

Votre opposition

Le projet ne fait rien pour diminuer le trafic automobile.

Réponse de la commune

Le développement régional ainsi que celui de la commune induit l'augmentation de la population / des emplois et donc des déplacements. Les évolutions futures retenues dans le projet prévoient de reprendre une très grande partie de l'augmentation des déplacements futurs au travers des transports collectifs. Un report modal des déplacements complète ces développements. Le trafic automobile sera, il est vrai, assez proche de l'actuel, mais le nombre de personnes déplacées sur l'axe sera quant à lui nettement plus important. La voie dédiée au bus permettra une fluidité des TP et la fiabilité des horaires.

Votre opposition

L'élargissement de la chaussée va entraîner une dégradation pour les piétons (largeur traversée + attente au feu) à Paudex.

Réponse de la commune

Toutes les traversées piétonnes seront aménagées soit d'îlots, lorsque la chaussée sera équipée d'une voie par sens, ou de feux tricolores lorsqu'il y aura plus d'une voie par sens. De plus, les traversées sont sécurisées par des feux.

Votre opposition

La transformation de la Bernadaz en route de desserte communale permettrait d'alléger le trafic et les bouchons dans Paudex.

Réponse de la commune

Ce point n'est pas du ressort de la commune.

Votre opposition

Pourquoi supprimer un arrêt de bus.

Réponse de la commune

Les arrêts de bus Paudex Village et Marronniers sont très proches (environ 200m de distance), ce qui ne répond pas aux caractéristiques généralement admises pour un projet de BHNS (une distance moyenne d'environ 400m est généralement admise). Par ailleurs, la desserte de Paudex sera améliorée avec le rapprochement de l'arrêt Moulins à l'ouest de la Damataire. La distance inter arrêt avec l'arrêt Paudex Village actuel s'en trouverait encore diminuée. La pertinence de l'arrêt Marronniers actuel est encore réelle avec la nécessité de desservir les résidences et l'EMS et une distance avec l'arrêt Grand Pont supérieure à 400m. Par conséquent, il a été décidé, lors de la conception du projet de supprimer l'actuel arrêt Paudex Village. La desserte de Paudex étant maintenue selon les exigences de performance du BHNS.

Votre opposition

La distance entre arrêts va être augmentée. Par conséquent, le temps de marche va augmenter également et le temps de trajet ne sera pas amélioré.

Réponse de la commune

Seul l'arrêt actuel Paudex Village sera supprimé par le projet, celui-ci étant situé à une distance faible des arrêts Marronniers et Moulins. Les arrêts Marronniers (rebaptisé Paudex Village) et Moulins seront par ailleurs déplacés pour maintenir une bonne accessibilité à Paudex. Par ailleurs, l'arrêt Rive à Lutry sera complété par un arrêt en direction de Lausanne actuellement inexistant. Enfin, l'amélioration des itinéraires piétons permettra de faciliter l'accès aux arrêts.

Opposition 4

Hoirie Crousaz, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

Aucune piste cyclable n'est prévue à Pully-Paudex direction Lutry.

Réponse de la commune

Les gabarits routiers de ce tronçon sont plus resserrés et ne permettent qu'une voie TIM (Transport individuel motorisé) dans chaque sens, ainsi qu'une voie bus direction Lausanne. Il n'est effectivement toutefois pas possible de mettre en place deux bandes cyclables. C'est le sens direction Lausanne qui a été retenu au vu de la pente.

Votre opposition

Pourquoi avoir ajouté une voie de présélection au niveau des côtes St-Maires et ne pas avoir mis un giratoire à Taillepied à la place.

Réponse de la commune

Une présélection a été prévue afin d'offrir la possibilité d'un accès le plus direct possible au parking. Solution demandée et exigée par la DGMR (direction générale de la mobilité et des routes), aucun rebroussement de trafic à Taillepied ou au Grand-Pont sera autorisé pour des raisons de report de trafic.

Votre opposition

Le projet n'est pas conforme au PQ des Côtes St-Maire qui prévoit une aire de mouvement de 5m.

Réponse de la commune

Le plan de quartier des Côtes St-Maire est implanté conformément à l'avant-projet. Il n'y a effectivement pas la possibilité de créer cette aire parallèle à la chaussée au vu de la largeur routière

et notamment de la présélection, afin de garantir le tourner à gauche, pour rentrer dans le future quartier Côtes St-Maires. Ceci en conformité à l'article 9 (air de mouvement) du règlement du plan de quartier.

Votre opposition

Le projet PP7 ne permet pas le respect des prescriptions en matière de bruit pour le PQ Côtes St Maire.

Réponse de la commune

Selon l'OPB, c'est au projet du PQ de prendre les mesures nécessaires afin de respecter les valeurs limites de planification. La pose d'un revêtement phono-absorbant va atténuer les nuisances sonores du trafic.

Votre opposition

Le PP7 aggrave la pente pour l'accès Est du PQ Côtes St-Maire.

Réponse de la commune

L'accès Est a déjà à ce jour une pente élevée. Un projet de reprise du profil en long a été élaboré, mais la pente reste effectivement contraignante.

Votre opposition

Pourquoi supprimer un arrêt de bus.

Réponse de la commune

Les arrêts de bus Paudex Village et Marronniers sont très proches (environ 200m de distance), ce qui ne répond pas aux caractéristiques généralement admises pour un projet de BHNS (une distance moyenne d'environ 400m est généralement admise). Par ailleurs, la desserte de Paudex sera améliorée avec le rapprochement de l'arrêt Moulins à l'ouest de la Damataire. La distance inter arrêt avec l'arrêt Paudex Village actuel s'en trouverait encore diminuée. La pertinence de l'arrêt Marronniers actuel est encore réelle avec la nécessité de desservir les résidences et l'EMS et une distance avec l'arrêt Grand Pont supérieure à 400m. Par conséquent, il a été décidé lors de la conception du projet de supprimer l'actuel arrêt Paudex Village. La desserte de Paudex étant maintenue selon les exigences de performance du BHNS. Cette réponse pourra utilement être complétée par la note produite pour expliquer la suppression de l'arrêt.

Votre opposition

4 arrêts de bus ne sont pas conformes aux prescriptions LHand.

Réponse de la commune

Dans la mesure du possible, les arrêts ont été prévus pour être réalisés avec une hauteur de 22 cm permettant un accès aux bus à planchers bas. Toutefois, il est nécessaire que les bus puissent s'aligner parfaitement au niveau des quais pour garantir une accessibilité optimale aux personnes à mobilité réduite. Pour ce faire, et selon la trajectoire des bus, il est possible que les véhicules balayent sur le quai pour s'aligner au plus près de l'arrêt. Cela n'est pas possible avec des quais à 22 cm. C'est pour cette raison que deux solutions ont été proposées pour 4 arrêts :

- Un début de quai à 16cm et une autre partie à 22 cm via une rampe. Dans ce cas, les accès à la seconde porte sont positionnés au niveau de la seconde porte.
- Des quais à 16 cm en dernier recours lorsque le balayage du bus est observé aux deux extrémités du quai.

Il est à noter que la hauteur de 16 cm est admise au titre de la loi LHand quand les conditions d'exploitation le nécessitent.

Opposition 5

Mme Schmid Harvey Emmanuella, déposée le 07.06.2019

Votre opposition

L'insuffisance d'aménagement dédié à la mobilité douce.

Réponse de la commune

Le gabarit de la route du Simplon, ne permet pas de faire deux pistes cyclables. Il a été décidé de faire celle montante depuis Lutry, car c'est à la montée que les vélos doivent être le plus protégé. A noter que, côté descendant, il y a l'option de passer par la route du Lac, où les deux pistes cyclables sont préservées.

Le sas au bas de la route de Lavaux concerne Pully.

Les places de stationnement vélos seront réalisées dans le cadre du projet, sur les portions du territoire communal. Sur les parcelles privées, telles que restaurants ou commerces, cela incombe aux propriétaires. Les autres endroits invoqués ne concernent pas la route du Simplon.

Votre opposition

Le manque de prise en compte des personnes à mobilité réduite PMR et les poussettes dans le réaménagement global du secteur.

Réponse de la commune

Tous les trottoirs, arrêts de bus et passages piétons sont conformes aux normes édictées par l'Hand. Le passage sous voie n'est pas prévu d'être adapté. Tous les passages en surface sont prévus pour les PMR. Le haut de Charrettaz sera revu et sécurisé.

Votre opposition

L'amputation d'une partie du verger de Paudex.

La réponse de la commune

Le Verger est une parcelle communale constructible. Seule la partie Nord du verger sera grevée par les places de parc. Nous allons garder ces places de parc en main communale afin d'en disposer à tout moment pour une autre affectation en cas de besoin. Ces places de parc sont vitales pour un certain nombre d'habitants. Il est nécessaire d'attribuer quelques places sur le verger pour compenser les places perdues.

Opposition 6

Mmes Schmidt Maillet Catherine, Tellier martine et M. Bartholoméo Patrick, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

L'enquête ne fait pas état des expropriations nécessaires et ne contient aucun document ou plan de géomètre y relatif.

La réponse de la commune

Les plans des emprises définitives et provisoires du projet ont été communiqués durant l'enquête publique. Il n'y a pas d'expropriation de parcelle.

Votre opposition

Contestation du rapport d'impact.

La réponse de la commune

La réduction de bruit et de pollution découlera de la mise en place d'un revêtement phono absorbant, par une utilisation plus grande des TP et d'une diminution de la pollution et de la chaleur par l'arborisation en bordure de la route du Simplon.

Votre opposition

Nuisances du chantier.

La réponse de la commune

Les nuisances durant le chantier feront l'objet d'un suivi régulier par la direction. Au vu de la réfection complète en sous-sol de toute la zone (infrastructure remise à neuf), nous ne pouvons pas garantir un accès permanent au garage. Il y aura des périodes où nous devons intervenir pour la pose de tuyaux ou la pose du revêtement, par exemple.

Votre opposition

Places expropriées.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées.

Votre opposition

Aménagement au droit des entrées.

La réponse de la commune

Des aménagement spécifiques et mobiliers urbains sont prévus pour assurer la sécurité des locataires et piétons.

Votre opposition

Accès à 117-114.

La réponse de la commune

Une zone 20 Km/h est prévue et limitée aux riverains.

Votre opposition

Emplacement des containers à poubelles.

La réponse de la commune

Les lieux de containers ont été disposés de manière la plus proche possible des usages actuels. Nous rappelons que la gestion des déchets incombe au propriétaire en premier lieu et que la commune est chargée de la récolte de ces déchets.

Opposition 7

Collectif représentant 29 opposants, déposée le 06.06.2019.

M. Algarvio, Mme Avoledo Lore, M. Boillat Jean-Jacques, Mme Boillat Michèle, Mme Camacho Maria Noemia, M. Carta Angelo, Mme Cosmo de Olivera Eliane, M. De Marsano Michel, Mme De Sousa Angela, Mme Dotrens Yvette, M. Duret Mikaël, Mme Fallot Laurence, M. Fleury Ludovic, M. Gama Fernando, Madame et M. Glaus Elodie et Philippe, Mme Grandchamp Ana, Mme et M. Guillard Marianne et Jacques, Mme Guiziou Ninon, Mme et M. Marra Ninna et Oronzo, Mme Morisot Elisabeth, M. Negro Giancarlo, M. Nuno Paulino, M. Parillo Pasquale, Mme et M. Pinto Anna Paula et Duarte, M. Steuli Fritz, Mme Terlizzi Fabiola, M. Villedieu de Torcy Benoit

Votre opposition

La suppression d'une douzaine de place de parc. La fluidité de la zone. Les places de dépose.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. A ce jour, les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de classe A des normes VSS. Les places de parc seront perpendiculaires à la hauteur des numéros 45 et 47 et longitudinales à la hauteur des numéros 31 et 43. Il est vrai que les places sauvages devant les garages disparaîtront. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires. La commune consacrera quelques places, en places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

En ce qui concerne la fluidité du trafic, elle sera assurée par la zone de rebroussement vers Simplon 31, de 10m de largeur. Des aménagement spécifiques et mobiliers urbains sont prévus pour assurer la sécurité des locataires et piétons. Une zone 20 Km/h est prévue et limitée aux riverains. Pour la sécurité des piétons, le trottoir devant la route du Simplon 31-47 est maintenu.

Votre opposition

L'emplacement des containers.

La réponse de la commune

Les lieux de containers ont été disposés de manière la plus proche possible des usages actuels. Nous rappelons que la gestion des déchets incombe au propriétaire en premier lieu et qu'il lui incombe de consacrer un local ou une place à l'extérieur à cet effet. La commune est chargée de la récolte de ces déchets.

Votre opposition

Nuisances du chantier.

La réponse de la commune

Les nuisances durant le chantier feront l'objet d'un suivi par la direction de projet qui effectuera un suivi régulier de ce point. Au vu de la réfection complète en sous-sol de toute la zone (infrastructure remise à neuf), nous ne pouvons pas garantir un accès permanent aux garages. Il y aura des périodes, le plus court possible, où nous devons intervenir au pied de garage pour la pose de tuyau ou la pose du revêtement, par exemple.

Votre opposition

Attribution de place de parc privée sur la parcelle du verger.

La réponse de la commune

Le Verger est une parcelle communale constructible. Seul la partie Nord du verger sera grevée par les places de parc. Nous allons garder ces places de parc en main communale afin d'en disposer à tout

moment pour une autre affectation, en cas de besoin. Ces places de parc sont vitales pour un certain nombre d'habitants. Il est nécessaire d'attribuer quelques places sur le verger pour compenser les places perdues.

Opposition 8

Mme Grandjean Françoise, déposée le 22.05.2019

Votre opposition

La relation entre le trafic routier aux heures de pointe et la fréquentation de la ligne 9 à Paudex est inexistante.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ces pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Le projet BHNS ne correspond pas aux besoins des habitants de Paudex (pas d'utilité publique). Engager à cet effet un montant entre 8 et 10M est déraisonnable, ce d'autant plus qu'il devra être financé par une augmentation sensible des impôts communaux.

La réponse de la commune

Le coût du projet de BHNS s'élève à CHF 55M, dont environ 9 pour la commune de Paudex. L'infrastructure existante arrive en fin de vie et devra être renouvelée de toute façon. L'étude du renouvellement de l'infrastructure à l'identique a été évaluée à environ CHF 4,5M. Outre une amélioration de la qualité urbaine, le supplément de CHF 4,5M, permet un aménagement supplémentaire pour atteindre les objectifs de mobilité fixé par le projet BHNS, notamment, un transport public plus performant, plus régulier avec un horaire fiable. Ce qui correspond à un besoin des habitants de Paudex.

La commune de Paudex déposera deux préavis. Un préavis pour la validation du projet et la levée des oppositions et un autre préavis du crédit d'ouvrage pour le financement du projet. L'investissement d'un tel projet implique des finances communales saines sur la durée. Si nos finances nous le permettent, Paudex pourra investir dans ce projet d'avenir, dans le cas contraire, nous repousserons la réalisation du projet, le temps d'avoir la bonne situation financière.

Votre opposition

Le nombre de place de parking publique et privée s'en trouvera diminué au détriment des paudéziens.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mis à la location. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leurs parcelles. La commune consacra quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Les places de parking latérales envisagées ne correspondent pas aux dimensions des véhicules actuels.

La réponse de la commune

A ce jour les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Opposition 9

M. Grandjean Christophe, déposée le 05.06.2019

Votre opposition

La non-présence d'un P + R à l'entrée de Lutry.

La réponse de la commune

La stratégie d'implantation des parcs relais dans l'agglomération est définie par le Canton de Vaud. Le Canton de Vaud a adopté en 2019 une stratégie cantonale des interfaces, dont l'objectif est de capter les usagers au plus près de leur domicile, soit en dehors des agglomérations, sur le réseau des transports publics. En particulier sur le réseau ferré du RER Vaud. Ce qui implique, que l'implantation de ces parkings soient réalisée dans les zones de départ des usagers motorisés et non le long du parcours effectué par ceux-ci.

Opposition 10

M. Grandjean Damien, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

La relation entre le trafic routier aux heures de pointe et la fréquentation de la ligne 9 à Paudex est inexistante.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Le nombre de place de parking publique et privée s'en trouvera diminué au détriment des paudéziens.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leurs parcelles. La commune consacra quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Les places de parking latérales envisagées ne correspondent pas aux dimensions des véhicules actuels.

La réponse de la commune

A ce jour, les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Opposition 11

M. Grandjean Thierry, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

La relation entre le trafic routier aux heures de pointe et la fréquentation de la ligne 9 à Paudex est inexistante.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Le nombre de place de parking publique et privée s'en trouvera diminué au détriment des paudéziens.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leur parcelle. La commune consacra quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Les places de parking latérales envisagées ne correspondent pas aux dimensions des véhicules actuels.

La réponse de la commune

A ce jour, les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Opposition 12

Mme Grandjean Laurence, déposée le 27.05.2019

Votre opposition

La relation entre le trafic routier aux heures de pointe et la fréquentation de la ligne 9 à Paudex est inexistante.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Le nombre de place de parking publique et privée s'en trouvera diminué au détriment des paudéziens.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leur parcelle. La commune consacra quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Les places de parking latérales envisagées ne correspondent pas aux dimensions des véhicules actuels.

La réponse de la commune

A ce jour, les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Opposition 13

Mme Lavanchy Ursula, déposée le 26.05.2019

Votre opposition

Réduction des places de parc des résidents.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leurs parcelles. La commune consacra quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Absence de parc aux accès du trolleybus.

La réponse de la commune

La stratégie d'implantation des parcs relais dans l'agglomération est définie par le Canton de Vaud. Une demande de réponse à ce motif d'opposition lui sera donc adressée. Afin de favoriser l'utilisation des TP, la stratégie cantonale P+R requière que l'implantation de ces parkings soit réalisée dans les zones de départ des usagers motorisés et non le long du parcours effectué par ceux-ci.

Votre opposition

Absence de relation entre le trafic et utilisation du trolleybus.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Empêchement d'accès à ma demeure et de mon activité professionnelle.

La réponse de la commune

L'accès aux demeures respectives ainsi que à l'activité professionnelle de chacun sera en général garanti en tout temps.

Les nuisances durant le chantier feront l'objet d'un suivi par la direction de projet qui effectuera un suivi régulier de ce point. Au vu de la réfection complète en sous-sol de toute la zone (infrastructure remise à neuf), nous ne pouvons pas garantir un accès permanent des voitures à leurs places de parc. Il y aura des périodes, les plus courtes possibles, où nous devrons intervenir au pied des immeubles pour la pose de tuyaux ou la pose du revêtement par exemple.

Votre opposition

Augmentation des impôts.

La réponse de la commune

La commune de Paudex déposera deux préavis. Un préavis pour la validation du projet et la levée des oppositions et un autre préavis de crédit d'ouvrage pour le financement du projet. L'investissement d'un tel projet implique des finances communales saines sur la durée. Si nos finances nous le permettent, Paudex pourra investir dans ce projet d'avenir selon un mode de financement supportable, dans le cas contraire, nous repousserons la réalisation du projet, le temps d'avoir la bonne situation financière.

Opposition 14

M. Lavanchy André, déposée le 26.05.2019

Votre opposition

Réduction des places de parc des résidents.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leurs parcelles. La commune consacrera quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Absence de parc aux accès du trolleybus.

La réponse de la commune

La stratégie d'implantation des parcs relais dans l'agglomération est définie par le Canton de Vaud. Une demande de réponse à ce motif d'opposition lui sera donc adressée. Afin de favoriser l'utilisation des TP, la stratégie cantonale P+R requière que l'implantation de ces parkings soit réalisée dans les zones de départ des usagers motorisés et non le long du parcours effectué par ceux-ci.

Votre opposition

Absence de relation entre le trafic et utilisation du trolleybus.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Empêchement d'accès à ma demeure et de mon activité professionnelle.

La réponse de la commune

L'accès aux demeures respectives ainsi que à l'activité professionnelle de chacun sera en général garanti en tout temps.

Les nuisances durant le chantier feront l'objet d'un suivi par la direction de projet qui effectuera un suivi régulier de ce point. Au vu de la réfection complète en sous-sol de toute la zone (infrastructure remise à neuf), nous ne pouvons pas garantir un accès permanent des voitures à leurs places de parc. Il y aura des périodes, les plus courtes possibles, où nous devrons intervenir au pied des immeubles pour la pose de tuyaux ou la pose du revêtement par exemple.

Votre opposition

Augmentation des impôts.

La réponse de la commune

La commune de Paudex déposera deux préavis. Un préavis pour la validation du projet et la levée des oppositions et un autre préavis de crédit d'ouvrage pour le financement du projet. L'investissement d'un tel projet implique des finances communales saines sur la durée. Si nos finances nous le permettent, Paudex pourra investir dans ce projet d'avenir selon un mode de financement supportable, dans le cas contraire, nous repousserons la réalisation du projet, le temps d'avoir la bonne situation financière.

Opposition 15

M. Lavanchy Laurent, déposée le 26.05.2019

Votre opposition

Augmentation de l'inclinaison du chemin d'accès à Simplon 35, ainsi la dangerosité et l'accessibilité du Chemin.

La réponse de la commune

L'augmentation de l'inclinaison du chemin est minime au niveau de son raccordement à route du Simplon et ne pèjore pas son accessibilité. L'inclinaison définitive figure dans les plans de mise à l'enquête. Le plan en profil 2.2, montre que l'inclinaison du chemin n'est que légèrement augmentée dans sa partie inférieure. En conséquence, il n'est pas plus dangereux qu'actuellement. Les proches aidant y accéderont comme c'est le cas aujourd'hui.

Votre opposition

Réduction des places de parc des résidents.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leur parcelle. La commune consacrera quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Absence de parc aux accès du trolleybus.

La réponse de la commune

La stratégie d'implantation des parcs relais dans l'agglomération est définie par le Canton de Vaud. Une demande de réponse à ce motif d'opposition lui sera donc adressée. Afin de favoriser l'utilisation des TP, la stratégie cantonale P+R requière que l'implantation de ces parkings soit réalisée dans les zones de départ des usagers motorisés et non le long du parcours effectué par ceux-ci.

Votre opposition

Absence de relation entre le trafic et utilisation du trolleybus.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Diminution de la valeur de la demeure.

La réponse de la commune

Le projet PP7 ne dégrade pas la valeur des biens le long de cet axe. Bien au contraire, par un aménagement urbain moderne, une arborisation nettement accrue et des transports publics plus efficaces et réguliers, les biens ne peuvent qu'avoir un attrait plus grand, tant pour les locataires, que les propriétaires.

Votre opposition

Non utilisation des structures CFF déjà en place.

La réponse de la commune

Au contraire, les liaisons vers la gare de Pully en seront renforcées, plus rapides et plus efficaces. Par les projets de mobilité complémentaires de la commune de Lutry, les liaisons vers la gare de Lutry et celle de la Conversion en seront aussi renforcées.

Opposition 16

M. Leone Vincenzo, déposée le 23.05.2019

Votre opposition

Augmentation des impôts.

La réponse de la commune

La commune de Paudex déposera deux préavis. Un préavis pour la validation du projet et la levée des oppositions et un autre préavis du crédit d'ouvrage pour le financement du projet. L'investissement d'un tel projet implique des finances communales saines sur la durée. Si nos finances nous le permettent, Paudex pourra investir dans ce projet d'avenir, dans le cas contraire, nous repousserons la réalisation du projet, le temps d'avoir la bonne situation financière.

Votre opposition

Distance, l'immeuble sera extrêmement proche du grand axe routier.

La réponse de la commune

Oui, l'ensemble de l'axe routier se rapprochera de votre immeuble. Mais le niveau sonore va diminuer par la pose de revêtement phono absorbant et la sécurité des piétons est garanti par l'attribution d'un meilleur espace de trottoir, non partagé par des véhicules en stationnement.

Votre opposition

Espace vert : Attribution de place de parc privée sur la parcelle du verger.

La réponse de la commune

Le verger est identifié, selon le guichet cartographique cantonal, en « Zone de construction d'utilité publique ». En conséquence, l'aménagement de place de stationnement publique est compatible avec l'affectation de la parcelle. Le Verger est une parcelle communale constructible. Seule la partie Nord du verger sera grevée par les places de parc. Nous allons garder ces places de parc en main communale afin d'en disposer à tout moment pour une autre affectation en cas de besoin. Ces places de parc sont vitales pour un certain nombre d'habitants. Il est nécessaire d'attribuer quelques places sur le verger pour compenser les places perdues.

Opposition 18

Mme Gentil Danielle, déposée le 04.05.2019

Votre opposition

Suppression des places de parc.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Il est du ressort du propriétaire de l'attribution de ses places. Il vous faudra négocier avec votre propriétaire pour l'attribution des places vitales pour votre activité. Les places devant l'immeuble sont situées sur une parcelle privée où la commune ne peut intervenir.

Votre opposition

Manque à gagner.

La réponse de la commune

Pour votre clientèle, il vous faut exiger, de la part de votre propriétaire, une des places prévues devant le salon de coiffure. En ce qui concerne les PMR et les personnes âgées, le nouvel arrêt de bus, adapté aux PMR, est à proximité de votre salon.

Votre opposition

Augmentation des impôts.

La réponse de la commune

La commune de Paudex déposera deux préavis. Un préavis pour la validation du projet et la levée des Oppositions et un autre préavis du crédit d'ouvrage pour le financement du projet. L'investissement d'un tel projet implique des finances communales saines sur la durée. Si nos finances nous le permettent, Paudex pourra investir dans ce projet d'avenir, dans le cas contraire, nous repousserons la réalisation du projet, le temps d'avoir la bonne situation financière.

Opposition 19

M. Gentil Charles, déposée le 04.05.2019

Votre opposition

Le manque de place P+R au départ de Lutry.

La réponse de la commune

La stratégie d'implantation des parcs relais dans l'agglomération est définie par le Canton de Vaud. Le Canton de Vaud a adopté en 2019 une stratégie cantonale des interfaces dont l'objectif est de capter les usagers au plus près de leur domicile, soit en dehors des agglomérations, sur le réseau des transports publics. En particulier sur le réseau ferré du RER Vaud. Ce qui implique que l'implantation de ces parkings soit réalisée dans les zones de départ des usagers motorisés et non le long du parcours effectué par ceux-ci.

Votre opposition

La taille du bus paraît disproportionnée.

La réponse de la commune

Il n'est pas envisageable d'avoir des flottes de bus différentes selon les heures de la journée sur le réseau de bus. En effet, cela nécessiterait des coûts d'investissement considérables. Par conséquent, le parc de véhicules est défini à partir de la fréquentation à l'heure de pointe. Par ailleurs, il est à noter que les pratiques de mobilité tendent à augmenter la part de la demande en dehors des heures de pointe.

Votre opposition

Suppression des places de parc et sécurité compromise devant Simplon 31-47.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. A ce jour les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS. Les places de parc seront perpendiculaires à la hauteur des numéros 45 et 47 et longitudinales à la hauteur des numéros 31 et 43. Il est vrai que les places sauvages devant les garages disparaîtront. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires. La commune consacra quelques places, en places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

En ce qui concerne la fluidité du trafic, elle sera assurée par la zone de rebroussement vers Simplon 31, de 10m de largeur. Des aménagements spécifiques et mobiliers urbains sont prévus pour assurer la sécurité des locataires et piétons. Une zone 20 Km/h est prévue et limitée aux riverains. Pour la Sécurité des piétons, le trottoir devant la rte du Simplon 31-47 est maintenu.

Votre opposition

La participation financière pour Paudex est énorme.

La réponse de la commune

Le coût du projet de BHNS s'élève à 55M CHF dont 9 pour la commune de Paudex. Toutefois, l'infrastructure existante arrive en fin de vie et devra être renouvelée de toute façon. L'étude du renouvellement de l'infrastructure à l'identique a été évaluée à 4,5M CHF. Toutefois, ce renouvellement à l'identique ne permettrait pas d'apporter les gains du projet PP7, telle qu'une desserte en transport public plus performante, un meilleur partage de l'espace en faveur des modes doux et une amélioration de la qualité urbaine.

Votre opposition

Augmentation des impôts.

La réponse de la commune

La commune de Paudex déposera deux préavis. Un préavis pour la validation du projet et la levée des oppositions et un autre préavis du crédit d'ouvrage pour le financement du projet. L'investissement d'un tel projet implique des finances communales saines sur la durée. Si nos finances nous le permettent, Paudex pourra investir dans ce projet d'avenir, dans le cas contraire nous repousserons la réalisation du projet, le temps d'avoir la bonne situation financière.

Opposition20

Mme Clivaz Marie Edith, déposée le 03.05.2019

Votre opposition

Suppression des places de parc.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Il est du ressort du propriétaire de l'attribution de ses places de parc. Il vous faudra négocier avec lui lesquelles vous désirez et lui faire comprendre qu'elles sont vitales pour vous. Ces places devant l'immeuble sont sur une parcelle privée où la commune ne peut intervenir.

Votre opposition

Participation cantonale et fédérale trop faible.

La réponse de la commune

Le Canton de Vaud et la Confédération participent au financement des différents projets partiels de BHNS, dans le cadre des axes forts, selon les conventions établies en 2007 et selon la répartition adoptée lors de la DEPOL du 8 juin 2012. Pour le PP7, l'État participe, pour l'ensemble du projet de l'Est lausannois (SDEL) à hauteur de CHF 4.469.000 H.T. et la Confédération à hauteur de CHF 4.585.000 H.T., ce qui représente près de 20 % du coût des travaux.

Votre opposition

Le manque de place P+R au départ de Lutry.

La réponse de la commune

La stratégie d'implantation des parcs relais dans l'agglomération est définie par le Canton de Vaud. Le Canton de Vaud a adopté en 2019 une stratégie cantonale des interfaces dont l'objectif est de capter les usagers au plus près de leur domicile, soit en dehors des agglomérations, sur le réseau des transports publics. En particulier sur le réseau ferré du RER Vaud. Ce qui implique que l'implantation de ces parkings soit réalisée dans les zones de départ des usagers motorisés et non le long du parcours effectué par ceux-ci.

Opposition 23

Mme Enz Liliane, déposée le 04.06.2019

Votre opposition

Espace vert : Attribution de place de parc privée sur la parcelle du verger.

Réponse de la commune

Le verger est identifié, selon le guichet cartographique cantonal, en « Zone de construction d'utilité publique ». En conséquence, l'aménagement de places de stationnement est compatible avec

l'affectation de la parcelle. Le Verger est une parcelle communale constructible. Seul la partie Nord du verger sera grevée par les places de parc. Nous allons garder ces places de parc en main communale afin d'en disposer à tout moment pour une autre affectation en cas de besoin. Ces places de parc sont vitales pour un certain nombre d'habitants. La non-compensation de places de parc fait aussi l'objet d'opposition. L'intérêt public ici est évident puisque l'emplacement de ces places publiques découle intrinsèquement du projet des BHNS, qui est un projet d'intérêt public de mobilité. Les dimensions projetées des places de parc, le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Opposition 24

M. Rieben Francis, déposée le 23.05.2019

Votre opposition totale

Suppression des places de parc, emplacement des containers et l'emplacement de l'arrêt de bus.

La réponse de la commune

Les places de parc sont maintenues. Vos places de parc, ainsi que l'emplacement des containers figurent dans la convention N°6.

La proximité de l'arrêt de bus est un avantage et non un inconvénient pour les habitants. De plus, le paysage urbain devant votre immeuble sera nettement amélioré.

Opposition 25

M. White Marc, déposée le 04.06.2019

Votre opposition

Coût trop élevé et augmentation des impôts.

La réponse de la commune

Le coût du projet de BHNS s'élève à 55M CHF dont 9 pour la commune de Paudex. Toutefois, l'infrastructure existante arrive en fin de vie et devra être renouvelée de toute façon.

L'étude du renouvellement de l'infrastructure à l'identique a été évaluée à 4,5M CHF. Toutefois, ce renouvellement à l'identique ne permettrait pas d'apporter les gains du projet PP7, telle qu'une desserte en transport public plus performante, un meilleur partage de l'espace en faveur des modes doux et une amélioration de la qualité urbaine. La commune de Paudex déposera deux préavis. Un de faisabilité et un autre sur le financement du projet. L'investissement d'un tel projet implique des finances communales saines. Si notre plafond d'endettement et notre marge d'autofinancement nous le permettent, Paudex pourra investir dans ce projet d'avenir, dans le cas contraire, nous repousserons la faisabilité du projet, le temps d'avoir la bonne solution financière.

Votre opposition

La sécurité est limitée.

La réponse de la commune

Les améliorations suivantes sont apportées au projet. Le trottoir est réintroduit au niveau de la route du Simplon 31 à 47. Par rapport à la situation actuelle, à certains endroits les trottoirs sont élargis, la sécurité des piétons est garantie par l'attribution d'un meilleur espace de trottoir, non partagé par des véhicules en stationnement. La sécurité des cyclistes est garantie dans le sens Lutry-Pully. Le gabarit à disposition n'a pas permis la réalisation d'une bande cyclable dans le sens Pully-Lutry, toutefois, les deux bandes cyclables sont maintenues sur la route du Lac et constituent une alternative satisfaisante pour la sécurité des cyclistes.

Votre opposition

Suppression des places de parcs.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. A ce jour, les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires. La commune consacrera quelques places, en places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs. En ce qui concerne la fluidité du trafic, elle sera assurée par la zone de rebroussement vers Simplon 31, de 10m de largeur. Des aménagements spécifiques et mobiliers urbains sont prévus pour assurer la sécurité des locataires et piétons. Une zone 20 Km/h est prévue et limitée aux riverains. Pour la sécurité des piétons, le trottoir devant la route du Simplon 31-47 est maintenu.

Opposition 26

FIR VD SA M. Saviaux Nicolas, déposée le 04.06.2019

Votre opposition

Expropriation d'une bande de terrain avec impact sur les possibilités de construire.

La réponse de la commune

Une bande de 77m² fait l'objet d'une emprise avec compensation financière. La commune a décidé expressément de procéder par emprise et non par expropriation afin de préserver vos droits à bâtir.

Votre opposition

Compensation de la démolition des 3 box par 3 places de parc.

La réponse de la commune

La compensation de ces places de parc figure sur le plan annexé de la convention.

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. A ce jour les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires. La commune consacrera quelques places, en places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

En ce qui concerne la fluidité du trafic, elle sera assurée par la zone de rebroussement vers Simplon 31, de 10m de largeur. Des aménagements spécifiques et mobiliers urbains sont prévus pour assurer la sécurité des locataires et piétons. Une zone 20 Km/h est prévue et limitée aux riverains. Pour la sécurité des piétons, le trottoir devant la route du Simplon 31-47 est maintenu.

Votre opposition

Les nuisances du chantier et l'usage des places de parc durant le chantier.

La réponse de la commune

Les nuisances durant le chantier feront l'objet d'un suivi par la direction de projet qui effectuera un suivi régulier de ce point. Au vu de la réfection complète en sous-sol de toute la zone (infrastructure remise à neuf), nous ne pouvons pas garantir un accès permanent aux garages. Il y aura des périodes, le plus court possible, où nous devrons intervenir au pied de garage pour la pose de tuyau ou la pose du revêtement par exemple.

Votre opposition

Le non nécessité de passer sur votre bien-fonds.

La réponse de la commune

Toutes les parcelles de Simplon 31-47 ont des servitudes de passage. Vous, comme les autres habitants du quartier en bénéficient. Nous vous rappelons que la zone devant vos immeubles sera à 20km/h et réservée uniquement aux habitants des quatre immeubles concernés.

Opposition 27

M. Frigerio Christian, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

La sécurité.

La réponse de la commune

Les gabarits routiers de ce tronçon sont plus resserrés et permettent d'une voie TIM dans chaque sens, ainsi qu'une voie bus direction Lausanne. Il n'est effectivement toutefois pas possible de mettre en place deux bandes cyclables. C'est le sens direction Lausanne qui a été retenu au vu de la pente. Les gabarits des voies TIM sont au minimum de 3m et jusqu'à 3.5m si les bus sont en site mixte. A noter que les cycles disposent de bandes à 1.5m, qui ont été augmentées suite à l'avant-projet (voies de 1.2m). Les deux bandes cyclables sur la route du Lac sont une alternative pour la sécurité. L'ensemble de l'espace sera en zone de rencontre et comprendra une signalétique verticale, un marquage au sol en entrée et en rappel, ainsi que des coussins berlinois comme ralentisseurs. Toutes les traversées piétonnes seront aménagées, soit d'îlots lorsque la chaussée sera équipée d'une voie par sens et de feux tricolores lorsqu'il y aura plus d'une voie par sens.

Devant Simplon 31 à 47, des aménagements spécifiques et mobiliers urbains sont prévus pour assurer la sécurité des locataires et des piétons. Une zone 20 Km/h est prévue et limitée aux riverains. Le trottoir devant la rte du Simplon 31-47 est maintenu.

Votre opposition

Objectif de base : Les P + R.

La réponse de la commune

La stratégie d'implantation des parcs relais dans l'agglomération est définie par le Canton de Vaud. Le Canton de Vaud a adopté en 2019 une stratégie cantonale des interfaces, dont l'objectif est de capter les usagers au plus près de leur domicile, soit en dehors des agglomérations, sur le réseau des transports publics. En particulier sur le réseau ferré du RER Vaud. Ce qui implique que l'implantation de ces parkings soit réalisée dans les zones de départ des usagers motorisés et non le long du parcours effectué par ceux-ci.

La ligne de BHNS permettra la desserte directe de la gare de Pully via l'interface de la Clergère. Dans le cadre du réaménagement de la route de Lavaux sur la commune de Pully (Projet Partiel 8), la place de la Clergère sera entièrement remodelée, permettant une meilleure correspondance avec l'offre CFF et les lignes de bus.

Votre opposition

Les cyclistes.

La réponse de la commune

Voire chiffre 1. En complément, les deux pistes cyclables de la route du Lac seront préservées et constituent une alternative acceptable pour le trafic vélo.

Votre opposition

Préservation de la qualité de l'air.

La réponse de la commune

L'étude des particules fines doit être réalisée conformément à la révision de la loi OPair de juin 2018. Toutefois, cette étude se déroule sur une année. Elle ne pouvait donc pas techniquement être réalisée pour une mise à l'enquête en mai 2019. De plus, le projet de BHNS, par le report modal qu'il implique, est censé faire baisser les émissions de particules fines.

Votre opposition

Le Coût.

La réponse de la commune

Le coût du projet de BHNS s'élève à 55M CHF dont 9 pour la commune de Paudex. Toutefois, l'infrastructure existante arrive en fin de vie et devra être renouvelée de toute façon. L'étude du renouvellement de l'infrastructure à l'identique a été évaluée à 5M CHF. Toutefois, ce renouvellement à l'identique ne permettrait pas d'apporter les gains du projet PP7, telle qu'une desserte en transport public plus performante, un meilleur partage de l'espace en faveur des modes doux et une amélioration de la qualité urbaine. Le réaménagement de la RC780 répond à plusieurs objectifs, dont une desserte plus performante par les transports publics. Ce n'est toutefois pas le seul, et il faut noter que cette requalification permettra de partager l'espace pour les différentes formes de mobilité avec des trottoirs élargis, la création d'itinéraires cyclables et des voies de circulation. Ce nouveau partage de l'espace devrait permettre un report modal de l'automobile vers les transports publics et les modes doux, tout en garantissant le bon fonctionnement du réseau routier.

Concernant les transports publics, les études ont montré que le projet permettait un gain de temps moyen de 3 minutes jusqu'au centre de Lausanne. Toutefois, cela masque les variations de temps de parcours très importantes observées actuellement en heure de pointe. Le projet de BHNS permettra de conserver un temps de trajet fiable au cours de la journée en libérant les bus des contraintes de circulation.

Les travaux seront également l'occasion d'améliorer la qualité urbaine d'une route dont la conception date des années 60 et qui doit de toute façon être requalifiée. A ce titre, le coût du projet doit également être mis en regard de ce qui devrait être dépensé pour refaire la route à l'identique.

Opposition 28

M. Samarati Pierre, déposée le 07.06.2019

Votre opposition

Trop cher pour l'utilité et surtout surdimensionné.

La réponse de la commune

Le coût du projet de BHNS s'élève à 55M CHF dont 9 pour la commune de Paudex. Toutefois, l'infrastructure existante arrive en fin de vie et devra être renouvelée de toute façon. L'étude du renouvellement de l'infrastructure à l'identique a été évaluée à 5M CHF. Toutefois, ce renouvellement à l'identique ne permettrait pas d'apporter les gains du projet PP7, telle qu'une desserte en transport public plus performante, un meilleur partage de l'espace en faveur des modes doux et une amélioration de la qualité urbaine. Le réaménagement de la RC780 répond à plusieurs objectifs, dont une desserte plus performante par les transports publics. Ce n'est toutefois pas le seul, et il faut noter

que cette requalification permettra de partager l'espace pour les différentes formes de mobilité avec des trottoirs élargis, la création d'itinéraires cyclables et des voies de circulation. Ce nouveau partage de l'espace devrait permettre un report modal de l'automobile vers les transports publics et les modes doux, tout en garantissant le bon fonctionnement du réseau routier.

Concernant les transports publics, les études ont montré que le projet permettait un gain de temps moyen de 3 minutes jusqu'au centre de Lausanne. Toutefois, cela masque les variations de temps de parcours très importantes observées actuellement en heure de pointe. Le projet de BHNS permettra de conserver un temps de trajet fiable au cours de la journée en libérant les bus des contraintes de circulation.

Les travaux seront également l'occasion d'améliorer la qualité urbaine d'une route dont la conception date des années 60 et qui doit de toute façon être requalifiée. A ce titre, le coût du projet doit également être mis en regard de ce qui devrait être dépensé pour refaire la route à l'identique.

Opposition 29

Mme Dormond Pierrette, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

La relation entre le trafic routier aux heures de pointe et la fréquentation de la ligne 9 à Paudex est inexistante.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Le nombre de place de parking publique et privée s'en trouvera diminué au détriment des paudéziens.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leurs parcelles. La commune consacrera quelques places, en places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Les places de parking latérales envisagées ne correspondent pas aux dimensions des véhicules actuels.

La réponse de la commune

A ce jour les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès.

Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS. L'on peut augmenter la taille des places de parc, mais c'est au détriment de leurs nombres.

Opposition 30

Mme Paschoud Josette, déposée le 27.05.2019

Votre opposition

La relation entre le trafic routier aux heures de pointe et la fréquentation de la ligne 9 à Paudex est inexistante.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Le projet BHNS ne correspond pas aux besoins des habitants de Paudex (pas d'utilité publique). Engager à cet effet un montant entre CHF 8 et 10M est déraisonnable, ce d'autant plus, qu'il devra être financé par une augmentation sensible des impôts communaux.

La réponse de la commune

Le coût du projet de BHNS s'élève à 55M CHF dont 9 pour la commune de Paudex. Toutefois, l'infrastructure existante arrive en fin de vie et devra être renouvelée de toute façon. L'étude du renouvellement de l'infrastructure à l'identique a été évaluée à 5M CHF. Toutefois, ce renouvellement à l'identique ne permettrait pas d'apporter les gains du projet PP7, telle qu'une desserte en transport public plus performante, un meilleur partage de l'espace en faveur des modes doux et une amélioration de la qualité urbaine.

Votre opposition

Le nombre de places de parking publiques et privées s'en trouvera diminué au détriment des paudéziens.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépôt ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leurs parcelles. La commune consacrera quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Les places de parking latérales envisagées ne correspondent pas aux dimensions des véhicules actuels.

La réponse de la commune

A ce jour les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Opposition 31

M. Hediguer Yves-Julien, déposée le 27.05.2019

Votre opposition

La relation entre le trafic routier aux heures de pointe et la fréquentation de la ligne 9 à Paudex est inexistante.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Le projet BHNS ne correspond pas aux besoins des habitants de Paudex (pas d'utilité publique). Engager à cet effet un montant entre CHF 8 et 10M est déraisonnable, ce d'autant plus qu'il devra être financé par une augmentation sensible des impôts communaux.

La réponse de la commune

Le coût du projet de BHNS s'élève à 55M CHF dont 9 pour la commune de Paudex. Toutefois, l'infrastructure existante arrive en fin de vie et devra être renouvelée de toute façon. L'étude du renouvellement de l'infrastructure à l'identique a été évaluée à 5M CHF. Toutefois, ce renouvellement à l'identique ne permettrait pas d'apporter les gains du projet PP7, telle qu'une desserte en transport public plus performante, un meilleur partage de l'espace en faveur des modes doux et une amélioration de la qualité urbaine.

Votre opposition

Le nombre de places de parking publique et privée s'en trouvera diminué au détriment des paudéziens.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leurs parcelles. La commune consacrera quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Les places de parking latérales envisagées ne correspondent pas aux dimensions des véhicules actuels.

La réponse de la commune

A ce jour les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Opposition 32

M. Duperrut André, déposée le 24.05.2019

Votre opposition

La relation entre le trafic routier aux heures de pointe et la fréquentation de la ligne 9 à Paudex est inexistante.

La réponse de la commune

La ligne 9 connaît ses pics de fréquentation aux heures de pointe, tout comme le réseau routier. Dans le secteur de Lutry et Paudex, en bout de ligne, les bus affichent une réserve de capacité. Toutefois, ils continuent de se remplir et l'on observe que la capacité maximale des bus est atteinte sur le secteur Georgette – Bonne Espérance. Une ligne de bus doit être dimensionnée sur sa demande maximale sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe. Par conséquent, les aménagements prévus répondent aux besoins de la ligne 9.

Votre opposition

Le projet BHNS ne correspond pas aux besoins des habitants de Paudex (pas d'utilité publique). Engager à cet effet un montant entre CHF 8 et 10M est déraisonnable, ce d'autant plus qu'il devra être financé par une augmentation sensible des impôts communaux.

La réponse de la commune

Le coût du projet de BHNS s'élève à 55M CHF dont 9 pour la commune de Paudex. Toutefois, l'infrastructure existante arrive en fin de vie et devra être renouvelée de toute façon. L'étude du renouvellement de l'infrastructure à l'identique a été évaluée à 5M CHF. Toutefois, ce renouvellement à l'identique ne permettrait pas d'apporter les gains du projet PP7, telle qu'une desserte en transport public plus performante, un meilleur partage de l'espace en faveur des modes doux et une amélioration de la qualité urbaine.

Votre opposition

Le nombre de places de parking publique et privée s'en trouvera diminué au détriment des Paudéziens.

La réponse de la commune

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. Les places de dépôt ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires sur leurs parcelles. La commune consacrera quelques places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

Votre opposition

Les places de parking latérales envisagées ne correspondent pas aux dimensions des véhicules actuels.

La réponse de la commune

A ce jour les places de parkings ne sont pas aux normes, surtout pour ce qui concerne leur accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Opposition 33

M. Schärli Robert, déposée le 05.06.2019

Rampe d'accès : Les plans et modifications vous ont été exposés lors de la séance du 19 novembre 2019 en présence de M. Burri, chef de projet PP7 et figurent dans la convention N°22.

Opposition 34

Mme Dürrenmatt Bettina, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

Les passages sous-route et passages piétons.

La réponse de la commune

Le passage sous-route Simplon est conservé tel quel. Celui de Damataire est sur le territoire de Pully. Toutes les traversées piétonnes seront aménagées soit d'îlots, lorsque la chaussée sera équipée d'une voie par sens et de feux tricolores lorsqu'il y aura plus d'une voie par sens.

Dans la mesure du possible, les arrêts ont été prévus pour être réalisés avec une hauteur de 22 cm permettant un accès aux bus à planchers bas. Toutefois, il est nécessaire que les bus puissent s'aligner parfaitement au niveau des quais pour garantir une accessibilité optimale aux personnes à mobilité réduite. Pour ce faire, et selon la trajectoire des bus, il est possible que les véhicules balayent sur le

quai pour s'aligner au plus près de l'arrêt. Cela n'est pas possible avec des quais à 22 cm. C'est pour cette raison que deux solutions ont été proposées pour 4 arrêts :

- Un début de quai à 16cm et une autre partie à 22 cm via une rampe. Dans ce cas, les accès à la seconde porte sont positionnés au niveau de la seconde porte.
- Des quais à 16 cm en dernier recours lorsque le balayage du bus est observé aux deux extrémités du quai.

Il est à noter que la hauteur de 16 cm est admise au titre de la loi LHand quand les conditions d'exploitation le nécessitent.

Votre opposition

Dangerosité du haut du chemin de Charrettaz.

La réponse de la commune

Le haut de la route va être repris. Nous étudierons la possibilité de mettre le chemin piétonnier sur la droite.

Votre opposition

Qu'en est-il du Bancomat.

Réponse de la commune

Le Bancomat de Paudex est conservé. La commune ne peut toutefois pas se prononcer sur le maintien de ce distributeur. La décision revient à l'organisme bancaire. Les voitures doivent se garer sur la parcelle privée du garage.

Votre opposition

Qu'en est-il des rampes de l'ancien collège.

La réponse de la commune

Les rampes pour le vieux collège sont prévues à 6%.

Votre opposition

Possibilité de créer un accès depuis la terrasse du restaurant sur le chemin à côté de l'ancien collège.

La réponse de la commune

La proposition mérite d'être étudiée et sera transmise au propriétaire. Il s'agit d'un terrain privé.

Votre opposition

Attribution de place de parc privée sur la parcelle du verger.

La réponse de la commune

Le verger est identifié, selon le guichet cartographique cantonal, en « Zone de construction d'utilité publique ». En conséquence, l'aménagement de places de stationnement publiques est compatible avec l'affectation de la parcelle.

Votre opposition

Les toilettes publiques.

La réponse de la commune

Le problème des toilettes publiques sera résolu avec la réfection du complexe communal.

Opposition 35

Mme Samarati Clotild, déposée le 07.06.2019

Votre opposition

Avant tout prévoir des parkings. Pas besoin de grand bus dans la région, mais aux heures de pointe en mettre plus.

La réponse de la commune

La stratégie d'implantation des parcs relais dans l'agglomération est définie par le Canton de Vaud. Le Canton de Vaud a adopté en 2019 une stratégie cantonale des interfaces dont l'objectif est de capter les usagers au plus près de leur domicile, soit en dehors des agglomérations, sur le réseau des transports publics. En particulier sur le réseau ferré du RER Vaud. Ce qui implique que l'implantation de ces parkings soit réalisée dans les zones de départ des usagers motorisés et non le long du parcours effectué par ceux-ci.

La ligne de BHNS permettra la desserte directe de la gare de Pully via l'interface de la Clergère. Dans le cadre du réaménagement de la route de Lavaux sur la commune de Pully (Projet Partiel 8), la place de la Clergère sera entièrement remodelée, permettant une meilleure correspondance avec l'offre CFF et les lignes de bus.

L'augmentation des fréquences est une piste pour améliorer la capacité de la ligne de bus. Toutefois, elle représente un coût supplémentaire en matériel roulant, et en exploitation. De plus, elle représente une contrainte supplémentaire pour la circulation routière en augmentant les temps de feux nécessaires à la priorité des bus. Enfin, il faut noter qu'à terme, et une fois l'ensemble des tronçons du BHNS réalisés, la fréquence de la ligne sera de 7,5 à 5 minutes.

Opposition 36

Mme Crousaz Karine, déposée le 29.05.2019

Votre opposition

Le projet accentue le morcelage du territoire en élargissant l'axe routier qui traverse Paudex.

La réponse de la commune

Le morcelage n'est pas accentué. Les passages nord-sud sont garantis en nombre et en qualité augmenté. Le passage sous voie à Paudex est maintenu.

L'espace dévolu au trafic est concentré comme actuellement sur deux voies de circulation. La largeur supplémentaire du gabarit routier est liée aux voies consacrées au bus et aux cycles. En lien avec cet aménagement, un travail fin de relocalisation des traversées piétonnes a été fait. Les connexions avec les cheminements de la commune sont améliorées.

Votre opposition

Pourquoi supprimer des trottoirs à Paudex avec des contre-allées en remplacement.

Réponse de la commune

A la hauteur de Simplon 9, un aménagement minimisant la suppression des places de stationnement a été retenu. La création d'un espace en zone de rencontre, vitesse limitée à 20km/h, en pied des bâtiments est prévue, dans le but de sécuriser les déplacements piétonniers. En ce qui concerne Simplon 31-43-45-47, nous avons réintroduit le trottoir initialement supprimé. Modification validée par le canton.

Le trottoir sud de la route du Simplon est désencombré des voitures en stationnement, qui, de par leur longueur, empiétait sur ledit trottoir.

Votre opposition

Le projet ne fait rien pour diminuer le trafic automobile.

La réponse de la commune

Le développement régional ainsi que celui de la commune induit des augmentations de population / emplois et donc de déplacements. Les évolutions futures retenues dans le projet prévoient de reprendre une très grande partie des augmentations de déplacements futures au travers des transports collectifs. Un report modal des déplacements complète ces développements. Le trafic automobile sera, il est vrai, assez proche de l'actuel, mais le nombre de personnes déplacées sur l'axe sera quant à lui nettement plus important.

Votre opposition

L'élargissement de la chaussée va entraîner une dégradation pour les piétons (largeur traversée + attente au feu) à Paudex.

La réponse de la commune

Toutes les traversées piétonnes seront aménagées, soit d'îlots lorsque la chaussée sera équipée d'une voie par sens et de feux tricolores lorsqu'il y aura plus d'une voie par sens. Grâce à ces aménagements, il y aura une meilleure sécurité pour les piétons.

Votre opposition

La transformation de la Bernadaz en route de desserte communale permettrait d'alléger le trafic et les bouchons dans Paudex.

La réponse de la commune

Le projet n'a ni la vocation, ni la compétence de revoir la hiérarchie du réseau routier. Toutefois, la route de la Bernadaz est une route cantonale d'intérêt local. Cela est confirmé dans la hiérarchie du réseau routier du PALM (de 3^e génération), dont la route de la Bernadaz fait partie du réseau de desserte.

Votre opposition

Pourquoi supprimer un arrêt de bus.

La réponse de la commune

Les arrêts de bus Paudex Village et Marronniers sont très proches (environ 200m de distance), ce qui ne répond pas aux caractéristiques généralement admises pour un projet de BHNS (une distance moyenne d'environ 400m est généralement admise). Par ailleurs, la desserte de Paudex sera améliorée avec le rapprochement de l'arrêt Moulins à l'ouest de la Damataire. La distance inter arrêt avec l'arrêt Paudex Village actuel s'en trouverait encore diminuée. La pertinence de l'arrêt Marronniers actuel est encore réelle avec la nécessité de desservir les résidences et l'EMS et la distance avec l'arrêt Grand Pont supérieure à 400m. Par conséquent, il a été décidé lors de la conception du projet de supprimer l'actuel arrêt Paudex Village. La desserte de Paudex étant maintenue selon les exigences de performance du BHNS. Cette réponse pourra utilement être complétée par la note produite pour expliquer la suppression de l'arrêt.

Votre opposition

La distance entre arrêts va être augmentée. Par conséquent, le temps de marche va augmenter également et le temps de trajet ne sera pas amélioré.

La réponse de la commune

Seul l'arrêt actuel Paudex Village sera supprimé par le projet, celui-ci étant situé à une distance faible des arrêts Marronniers et Moulins. Les arrêts Marronniers (rebaptisé Paudex Village) et Moulins seront par ailleurs déplacés pour maintenir une bonne accessibilité à Paudex. Par ailleurs, l'arrêt Rive à Lutry sera complété par un arrêt en direction de Lausanne actuellement inexistant. Enfin, l'amélioration des itinéraires piétons permettra de faciliter l'accès aux arrêts.

Opposition 37

Mme Pannacchi Verdier, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

Nous sommes complètement opposés pour plusieurs raisons économiques, urbanistiques et même philosophiques.

Les réponses de la commune

Le coût du projet de BHNS s'élève à CHF 55M dont 9 pour la commune de Paudex. Toutefois, l'infrastructure existante arrive en fin de vie et devra être renouvelée de toute façon.

L'étude du renouvellement de l'infrastructure à l'identique a été évaluée à CHF 5M. Toutefois, ce renouvellement à l'identique ne permettrait pas d'apporter les gains du projet PP7, telle qu'une desserte en transport public plus performante, un meilleur partage de l'espace en faveur des modes doux et une amélioration de la qualité urbaine.

Le réaménagement de la RC780 répond à plusieurs objectifs, dont une desserte plus performante par les transports publics. Ce n'est toutefois pas le seul, et il faut noter que cette requalification permettra de partager l'espace pour les différentes formes de mobilité avec des trottoirs élargis, la création d'itinéraires cyclables et des voies de circulation. Ce nouveau partage de l'espace devrait permettre un report modal de l'automobile vers les transports publics et les modes doux, tout en garantissant le bon fonctionnement du réseau routier.

Concernant les transports publics, les études ont montré que le projet permettait un gain de temps moyen de 3 minutes jusqu'au centre de Lausanne. Toutefois, cela masque les variations de temps de parcours très importantes observées actuellement en heure de pointe. Le projet de BHNS permettra de conserver un temps de trajet fiable au cours de la journée, en libérant les bus des contraintes de circulation.

Les travaux seront également l'occasion d'améliorer la qualité urbaine d'une route dont la conception date des années 60 et qui doit de toute façon être requalifiée. A ce titre, le coût du projet doit également être mis en regard de ce qui devrait être dépensé pour refaire la route à l'identique.

Opposition 38

Mme Laffely Héloïse, déposée le 06.06.2019

Votre opposition

Le projet BHNS, présenté comme une amélioration de la liaison est-ouest de l'agglomération lausannoise, amène des nuisances massives pour les habitants riverains de la route de la ligne N°9.

La réponse de la commune

L'espace dévolu au trafic est concentré comme actuellement sur deux voies de circulation. La largeur supplémentaire du gabarit routier est liée aux voies consacrées au bus et aux cycles. En lien avec cet aménagement, un travail fin de relocalisation des traversées piétonnes a été fait. Les connexions avec les cheminements de la commune sont améliorées.

Votre opposition

Aucun P+R ne favorisera l'utilisation des TP.

La réponse de la commune

La stratégie d'implantation des parcs relais dans l'agglomération est définie par le Canton de Vaud. Le Canton de Vaud a adopté en 2019 une stratégie cantonale des interfaces dont l'objectif est de capter les usagers au plus près de leur domicile, soit en dehors des agglomérations, sur le réseau des transports publics. En particulier sur le réseau ferré du RER Vaud. Ce qui implique que l'implantation de ces parkings soit réalisée dans les zones de départ des usagers motorisés et non le long du parcours effectué par ceux-ci.

Votre opposition

L'amélioration du temps de déplacement d'un terminus à l'autre nous semble dérisoire.

La réponse de la commune

Le réaménagement de la RC780 répond à plusieurs objectifs, dont une desserte plus performante par les transports publics. Ce n'est toutefois pas le seul, et il faut noter que cette requalification permettra de partager l'espace pour les différentes formes de mobilité avec des trottoirs élargis, la création d'itinéraires cyclables et des voies de circulation. Ce nouveau partage de l'espace devrait permettre un report modal de l'automobile vers les transports publics et les modes doux, tout en garantissant le bon fonctionnement du réseau routier.

Concernant les transports publics, les études ont montré que le projet permettait un gain de temps moyen de 3 minutes jusqu'au centre de Lausanne. Toutefois, cela masque les variations de temps de parcours très importantes observées actuellement en heure de pointe. Le projet de BHNS permettra de conserver un temps de trajet fiable au cours de la journée en libérant les bus des contraintes de circulation.

Les travaux seront également l'occasion d'améliorer la qualité urbaine d'une route dont la conception date des années 60 et qui doit de toute façon être requalifiée. A ce titre, le coût du projet doit également être mis en regard de ce qui devrait être dépensé pour refaire la route à l'identique.

Votre opposition

Rien n'est envisagé pour limiter le trafic automobile sur ce tronçon.

La réponse de la commune

Le développement régional ainsi que celui de la commune induit des augmentations de population / emplois et donc de déplacements. Les évolutions futures retenues dans le projet prévoient de reprendre une très grande partie des augmentations de déplacements futures au travers des transports collectifs. Un report modal des déplacements complète ces développements. Le trafic automobile sera, il est vrai, assez proche de l'actuel mais le nombre de personnes déplacées sur l'axe sera quant à lui nettement plus important.

Votre opposition

L'élargissement de la chaussée rapproche dangereusement la circulation des immeubles, les manœuvres des automobiles sont difficiles, la sécurité des personnes est péjorée. Pas d'emplacement container et places pour PMR. L'élargissement de la chaussée va entraîner une dégradation pour les piétons (largeur traversée + attente au feu) à Paudex.

Les réponses de la commune

Toutes les traversées piétonnes seront aménagées, soit d'îlots lorsque la chaussée sera équipée d'une voie par sens et de feux tricolores lorsqu'il y aura plus d'une voie par sens. Par des trottoirs plus larges, la sécurité des piétons est améliorée.

Toutes les places de parc de tous les propriétaires seront compensées. Une partie des places en main communale seront mises à la location. A ce jour les places de parking ne sont pas aux normes, surtout en ce qui concerne leurs accès. Les dimensions projetées le sont conformément au niveau de la classe A des normes VSS.

Les places de dépose ou de livraison seront à prévoir par les propriétaires. La commune consacra quelques places, en places publiques qui pourront être utilisées par les visiteurs.

En ce qui concerne la fluidité du trafic, elle sera assurée par la zone de rebroussement vers Simplon 31, de 10m de largeur.

Des aménagement spécifiques et mobiliers urbains sont prévus pour assurer la sécurité des locataires et piétons. Une zone 20 Km/h est prévue et limitée aux riverains. Pour la sécurité des piétons, le trottoir devant la rte du Simplon 31-47 est maintenu.

Les lieux de containers ont été disposés de manière la plus proche possible des usages actuels.

Nous rappelons que la gestion des déchets incombe aux propriétaires en premier lieu et qu'ils leur Incombent de consacrer un local ou une place à l'extérieur, à cet effet et que la commune est chargée de la récolte de ces déchets.