

Préavis N°02 – 2026 au Conseil communal

**Projet de passerelle de mobilité douce sur
le viaduc CFF de Rochettaz
Etudes de projet (SIA 32 à 41)**

TABLE DES MATIÈRES

1. Objet du préavis.....	3
2. Contexte et enjeux	3
3. Présentation du projet	4
3.1. Périmètre du projet.....	5
3.2. Description du projet	5
3.2.1. La passerelle.....	5
3.2.2. Les accès coté Pully.....	6
3.2.3. Les accès coté Belmont-sur-Lausanne et Lutry.....	7
4. Coûts	8
4.1. Coût de l'ouvrage	9
4.2. Subventions possibles	10
4.2.1. Subventions fédérales : PALM 2025.....	10
4.2.2. Subventions cantonales : LMTP et Stratégie vélo	10
5. Calendrier prévisionnel	11
6. Communication.....	11
7. Conclusions.....	12

Monsieur le Président,

Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers communaux,

1. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi, par le Conseil communal, d'un crédit de CHF 39'000.00 TTC. Ce montant est destiné à financer les études techniques nécessaires à la réalisation d'une passerelle de mobilité douce sur le viaduc CFF de Rochettaz.

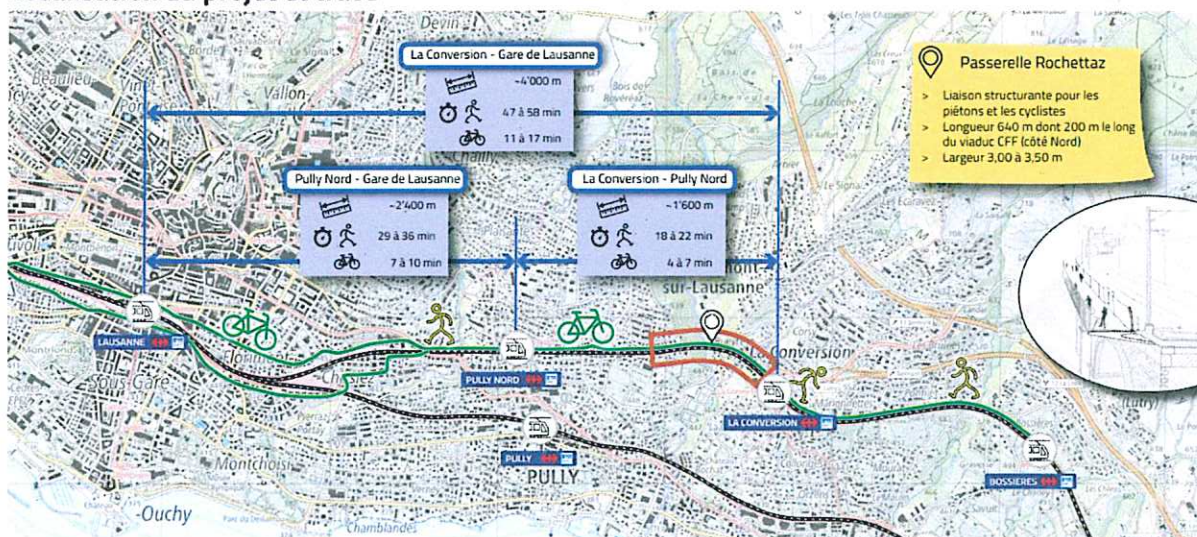
2. Contexte et enjeux

La construction d'une passerelle de mobilité douce le long du viaduc CFF de Rochettaz représente une opportunité majeure. Elle permettra d'améliorer significativement les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes au nord de la Commune.

Cette nouvelle liaison, porte d'entrée vers le Lavaux et la gare CFF de La Conversion, bénéficiera aux habitantes et habitants de Paudex, ainsi qu'à la population de l'Est lausannois. Elle répondra à la fois aux besoins de loisirs et de déplacements professionnels.

Cette passerelle comblera un manque important en reliant les quartiers du nord-est de la Commune à la gare nord de Pully, puis vers le centre de Lausanne, sans contrainte liée au dénivelé du vallon de la Paudèze.

Localisation du projet et tracé



Intégrée depuis 2007 au Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), cette liaison figure parmi les mesures prioritaires (« horizon A ») de la version 2025. Elle est également inscrite au réseau cyclable structurant du Schéma Directeur de l'Est Lausannois (SDEL).

L'annonce, en 2021, du projet d'assainissement du viaduc de Rochettaz par les CFF a ouvert une perspective inédite. Les communes de Lutry, Belmont-sur-Lausanne, Pully et Paudex peuvent ainsi concrétiser cette liaison de mobilité active, avec la possibilité de bénéficier de subventions cantonales et fédérales substantielles.

Les travaux de réfection du viaduc, prévus pour 2028, entraîneront une interruption des lignes ferroviaires. Cette période offrira une fenêtre idéale pour construire la passerelle avec des économies substantielles, grâce à des synergies avec les travaux des CFF.

En 2022, les quatre Municipalités du SDEL ont mené une étude de faisabilité, confirmant la constructibilité de l'ouvrage et proposant plusieurs variantes. Une étude d'avant-projet a ensuite permis de sélectionner une variante préférentielle. Ces documents ont été soumis pour examen préalable aux CFF et à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Les retours, reçus à l'automne 2025, confirment l'utilité et la faisabilité du projet.

Le présent préavis sollicite du Conseil communal les crédits nécessaires pour réaliser les phases SIA 32 (études du projet de l'ouvrage) à 41 (appels d'offres) de la construction de cette passerelle. Les quatre communes concernées (Lutry, Belmont-sur-Lausanne, Pully et Paudex) déposent simultanément un préavis similaire auprès de leurs Conseils respectifs pour leur contribution au financement de ce projet d'envergure.

3. Présentation du projet

La passerelle de Rochettaz constitue un élément essentiel de l'itinéraire de mobilité douce reliant Pully, Belmont-sur-Lausanne et Lutry. Elle assure une continuité entre le centre de Pully à l'ouest et les secteurs en développement de Corsy et La Conversion à l'est.

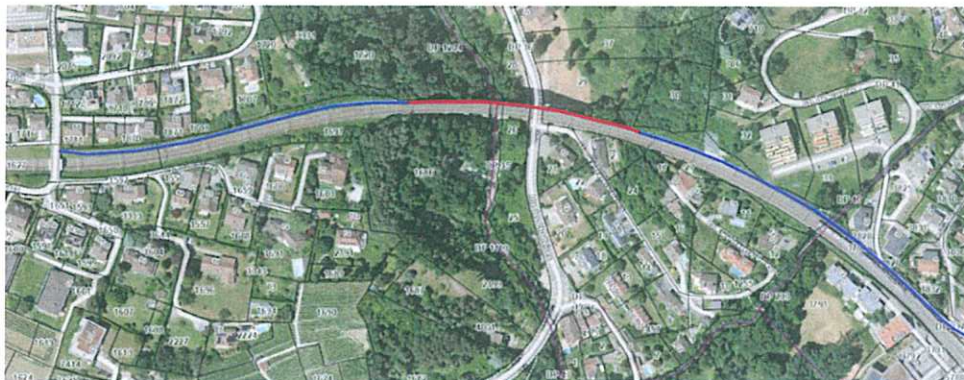
Cette liaison crée un nouveau corridor de déplacements quotidiens, durables et intercommunaux. Elle offre un franchissement à niveau, sans rupture de pente et séparé du trafic motorisé, répondant ainsi à une attente de longue date.

La passerelle permet de franchir la Paudèze, barrière naturelle du territoire, et concrétise un projet de continuité cyclable et piétonne à l'échelle de l'agglomération. Elle améliore également l'accessibilité aux interfaces de La Conversion et de Pully Nord, facilitant l'accès aux transports publics de part et d'autre du vallon.

L'aménagement de la passerelle et de ses abords s'inscrit pleinement dans les objectifs du Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Il répond aux besoins croissants de mobilité durable d'un territoire en mutation, en évitant détours, pentes fortes et points de conflit. La passerelle de Rochettaz incarne la volonté des communes de Pully, Belmont-sur-Lausanne, Lutry et Paudex d'agir pour des mobilités plus durables et une qualité de vie renforcée. Elle matérialise une planification territoriale coordonnée, dépassant les frontières administratives.

3.1. Périmètre du projet

Le périmètre de projet s'étend du ch. du Caudoz à Pully au ch. du Flonzel à Lutry, en passant par la Commune de Belmont-sur-Lausanne. Le projet de passerelle se divise en trois parties : la passerelle fixée au viaduc CFF (en rouge sur la figure 1) et les accès côté Pully ainsi que ceux côté Belmont-sur-Lausanne et Lutry (en bleu).



*Figure 1 : tronçon de la liaison de mobilité active
Passerelle fixée au viaduc (en rouge) et accès (en bleu)*

3.2. Description du projet

La passerelle et ses accès sont situés au nord de la voie ferrée (cf. figure 1). L'ensemble du tronçon (passerelle et accès) est conçu pour les mobilités actives.

La largeur de la passerelle (3 mètres) et celle du chemin de mobilité active (3,5 mètres) permettent le croisement de deux vélos ou d'un piéton et d'un vélo. Pour des raisons structurelles, la largeur utile de la passerelle le long du viaduc est limitée à 3 mètres.

Le dénivelé du chemin de mobilité active est optimisé pour rester minimal. Le projet respecte la norme VSS 40 238, limitant la pente à 6 %.

Le viaduc, classé note 2 (objet d'importance régionale) au recensement architectural du canton de Vaud et reconnu par les CFF comme un ouvrage d'importance, est soumis à des contraintes patrimoniales et paysagères strictes. L'intégration de ces aspects constitue un critère essentiel pour la construction et l'aménagement de la passerelle et de ses accès.

La collaboration avec le canton de Vaud et les CFF a été engagée dès les études de faisabilité

3.2.1. La passerelle

Le long du viaduc, la passerelle en porte-à-faux est fixée à l'auge en béton du viaduc. Elle est composée d'un plancher en acier qui est connecté à l'auge par des profilés métalliques placés tous les 2.5 m. La connexion des profilés avec l'auge du viaduc CFF est réalisée à l'aide de quatre barres d'ancrage.

Comme présenté sur la figure 2, une paroi de protection est installée du côté des voies CFF, et un garde-corps de 1.8 m placé de l'autre côté.

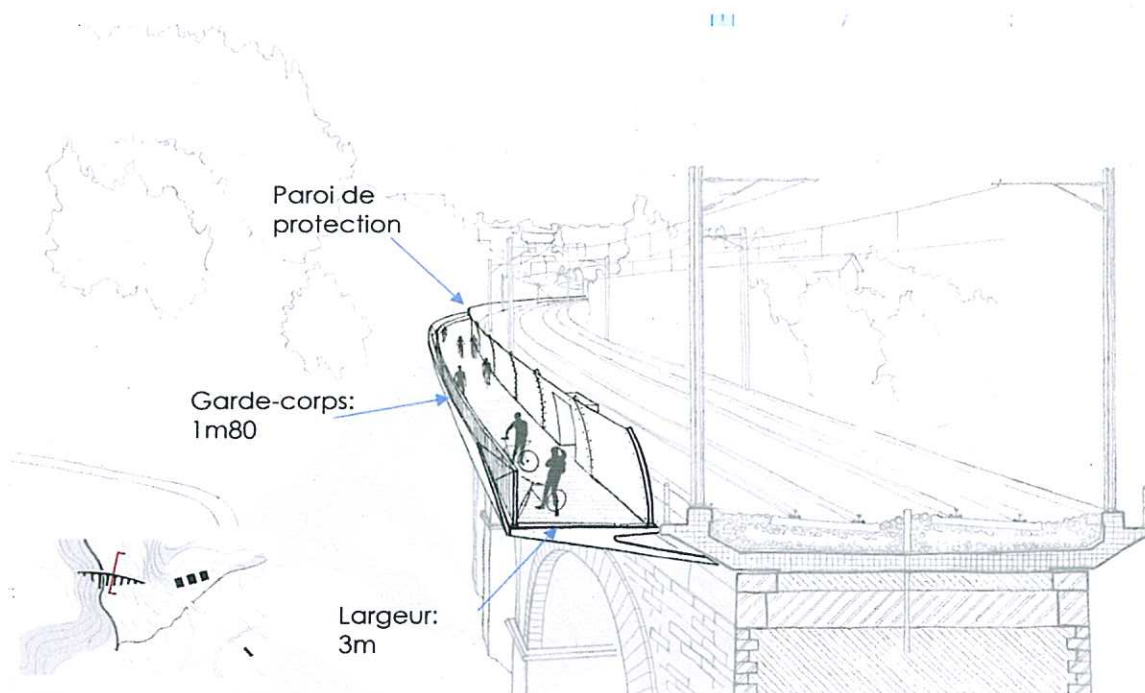


Figure 2 : coupe de la passerelle le long du viaduc CFF de Rochettaz. © Glatz & Delachaux, 2024

3.2.2. Les accès coté Pully

Côté Pully, la première partie du chemin de mobilité active est une passerelle en acier appuyée ponctuellement sur le mur de soutènement des CFF (en bleu sur la figure 3 ci-dessous). Cette proposition permet de ne pas modifier les infrastructures CFF et d'éviter des excavations ainsi que des dénivelés trop importants.

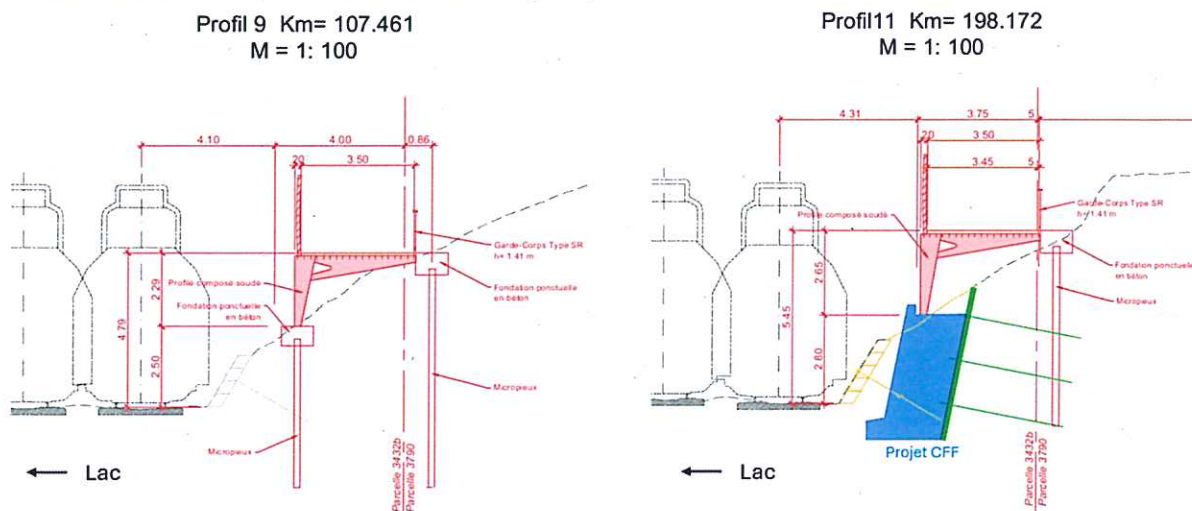


Figure 3 : coupes du chemin de mobilité active pour accéder à la passerelle du côté de Pully
© Gruner, 2024

La seconde partie du tracé, à l'approche du viaduc (profil n° 9 de la figure 3 ci-dessus), sera appuyée directement sur des fondations ponctuelles en raison de l'absence du mur de soutènement des CFF.

La réalisation de ce chemin nécessite la négociation de servitudes avec des propriétaires privés. À Pully, six riverains sont concernés (en bleu sur la figure 4), ainsi qu'une parcelle privée en aire forestière (en vert) et deux parcelles appartenant aux CFF (en orange).



Figure 4 : parcelles à Pully concernées par des servitudes pour le passage du chemin de mobilité active

Tous les propriétaires concernés sur le territoire de Pully ont été contactés et rencontrés afin de leur présenter le projet.

3.2.3. Les accès coté Belmont-sur-Lausanne et Lutry

Le chemin, similaire à celui de Pully, se compose d'une passerelle en acier reposant sur des fondations ponctuelles en béton.

La réalisation du chemin de mobilité active à Belmont-sur-Lausanne nécessite le recul du mur de soutènement appartenant aux CFF (encadré rouge sur la figure 5). Ce mur doit être refait par les CFF, indépendamment des travaux de réfection du viaduc.

Ce projet offre l'opportunité de mutualiser les études et les travaux, ainsi que les calendriers respectifs. Les coûts des études et des travaux relatifs au mur de soutènement seront partagés entre les CFF et les communes.

Les communes financeront le surcoût lié au recul du mur, permettant ainsi d'obtenir le gabarit nécessaire à la création du chemin.

Sur ce côté du viaduc également, la réalisation du chemin nécessite la négociation de servitudes. Un riverain est concerné à Lutry, ainsi qu'une copropriété à Belmont-sur-Lausanne (en bleu sur la figure 5). Deux parcelles appartenant aux CFF sont également impliquées (en orange). Une emprise provisoire devra en outre être négociée sur une parcelle forestière appartenant à l'État de Vaud (en vert).



Figure 5 : parcelles à Belmont-sur-Lausanne et à Lutry concernées par des servitudes pour le passage du chemin de mobilité active

4. Coûts

Utilisation des crédits demandés

Les crédits sollicités dans le présent préavis financeront les études du projet d'ouvrage (SIA 32), la procédure d'autorisation de construire (SIA 33) ainsi que la réalisation des appels d'offres (SIA 41). Le détail des montants estimés figure dans le tableau ci-après.

Deux études majeures sont prévues :

- les études relatives au déplacement du mur de soutènement des CFF sur la commune de Belmont-sur-Lausanne ;
- les études pour la création de la passerelle et de ses accès, côté Pully, Belmont-sur-Lausanne et Lutry. Le présent préavis couvre également d'autres prestations, notamment celles d'un bureau d'appui au maître d'ouvrage (BAMO), qui conseillera les Municipalités pour la conduite du projet, ainsi que l'appui technique ferroviaire fourni par les CFF.

Dépenses prévues pour les phases SIA 32, 33 et 41	Montants [CHF TTC]	Base de l'estimation
BAMO	160'000.00	[1]
Appui technique ferroviaire	60'000.00	[2]
Ingénieurs civils	360'000.00	[1]
Architectes paysagistes	100'000.00	[2]
Ingénieur mobilité	17'000.00	[1]
Etude d'impact sur l'environnement	17'000.00	[1]
Etudes géotechniques	30'000.00	[2]
Géomètre	30'000.00	[2]
Communication	20'000.00	[2]
Divers et imprévus (15 %)	120'000.00	
Total	914'000.00	

[1] Estimation fondée sur des offres reçues

[2] Estimation fondée sur le montant de mandats similaires

Le montant total des études est réparti de la façon suivante entre les quatre communes, au prorata de leur nombre d'habitants en 2025 :

Répartition des frais d'études (hors subventions)	Nombre d'habitants	Montants [CHF TTC]
Part de Pully (env. 54.7 %)	19'707	499'700.00
Part de Lutry (env. 30.2 %)	10'892	276'183.00
Part de Belmont-sur-Lausanne (env. 10.9 %)	3'941	99'930.00
Part de Paudex (env. 4.2 %)	1'506	38'187.00
Total	36'046	914'000.00

Le montant à la charge de Paudex s'élève donc, après arrondi, à **CHF 39'000.00 TTC**.

4.1. Coût de l'ouvrage

Le coût total des travaux est estimé entre CHF 8 millions (fourchette moyenne) et CHF 13 millions (fourchette haute). Les études d'ouvrage et les appels d'offres prévus dans le cadre du présent préavis permettront d'affiner ce montant.

Le tableau ci-dessous présente la variante la plus vraisemblable à ce stade (budget à 10 millions).

Variante A _ clé de répartition selon le nombre d'habitants 2025, avec montant divisé entre 4				Subventionnements possibles			
Budget : 10'000'000 CHF (TTC)				Hypothèse avec subvention fédérale de 30 %		Hypothèse + subvention LMTP 20%	
Communes	au prorata de la population		Total TTC/commune	Participation CH	Solde TTC / commune	Subvention VD LMTP 20%	Solde TTC/commune
	Nombre d'habitants	% pop. Tot.			Subvention déduite		Subvention déduite
Pully	19 707	54,67%	5 467 180,82 CHF	1 640 154,25 CHF	3 827 026,58 CHF	1 093 436,16 CHF	2 733 590,41 CHF
Lutry	10 892	30,22%	3 021 694,50 CHF	906 508,35 CHF	2 115 186,15 CHF	604 338,90 CHF	1 510 847,25 CHF
Belmont	3 941	10,93%	1 093 325,20 CHF	327 997,56 CHF	765 327,64 CHF	218 665,04 CHF	546 662,60 CHF
Paudex	1 506	4,18%	417 799,48 CHF	125 339,84 CHF	292 459,63 CHF	83 559,90 CHF	208 899,74 CHF
	36 046	100,00%	10 000 000,00 CHF	3 000 000,00 CHF	7 000 000,00 CHF	2 000 000,00 CHF	5 000 000,00 CHF

La Municipalité a, à ce stade, pris l'engagement d'accepter le crédit d'étude, sous réserve de l'approbation du Conseil communal,

La Municipalité de Paudex a d'ores et déjà informé le SDEL que sa participation au crédit de réalisation sera limitée à un montant maximal de CHF 210'000.00 (voir tableau ci-dessus), quel que soit le coût total du projet. Un nouveau préavis sera soumis à l'approbation du Conseil communal.

4.2. Subventions possibles

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) analyse actuellement les projets de cinquième génération du PALM (PALM 2025). Le taux exact de subventionnement n'est pas encore connu. Trois subventions, cumulables et potentiellement importantes, sont envisageables.

4.2.1. Subventions fédérales : PALM 2025

Le projet, inscrit comme mesure du PALM 2025, peut bénéficier d'une subvention fédérale allant jusqu'à 35 %. La décision sera communiquée courant 2026.

4.2.2. Subventions cantonales : LMTP et Stratégie vélo

Deux subventions cantonales sont possibles, sous réserve des fonds disponibles :

- La Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) accorde 20 % de subvention aux ouvrages de franchissement déjà cofinancés par la Confédération.
- La Stratégie vélo pourrait couvrir jusqu'à 50 % du solde restant après déduction des subventions fédérale et LMTP.

Les demandes de subvention sont en cours. Bien que les communes du SDEL anticipent un octroi, le montant exact n'est pas encore connu. Dans le meilleur des cas, les subventions

fédérales et cantonales pourraient atteindre 60 à 75 % du coût total des études et de la réalisation de l'ouvrage.

5. Calendrier prévisionnel

Le planning intentionnel pour la suite du projet est le suivant :

Etapes	Périodes
Projet d'ouvrage	2026
Appels d'offres	1 ^{er} semestre 2027
Enquête publique	Eté 2027
Préavis pour crédit d'ouvrage	Fin 2027
Début des travaux	2028
Durée estimée des travaux	6 mois

6. Communication

Les actions de communication à entreprendre seront définies en collaboration avec les communes du SDEL et avec le Bureau de la communication.

7. Conclusions

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

le Conseil communal de Paudex

- dans sa séance du 11 mai 2026,
- vu le préavis municipal N° 02 – 2026,
- vu /ouï le rapport de la Commission ad hoc désignée pour examiner cet objet,
- vu /ouï le rapport de la Commission des finances,
- considérant que ledit objet a été porté à l'ordre du jour,

d é c i d e

1. d'allouer un crédit de CHF 39'000.00 TTC destiné à financer les études d'ouvrage pour la création d'une passerelle de mobilité douce sur le viaduc CFF de Rochettaz,
2. de prélever cette somme sur les disponibilités de la Bourse communale,
3. d'autoriser la Municipalité à amortir ce montant selon les normes en vigueur.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

Le Secrétaire municipal

Jean-Philippe Chaubert

Nicolas Chamorel



Approuvé

par la Municipalité dans sa séance du 17 mars 2026.

Délégué municipal

Jean-Philippe Chaubert, Syndic, Administration générale-
assainissement-travaux-mobilité