

## Annexe 1 : oppositions et observations retirées

### 1. Opposition de M. Ronald Sutter

---

#### **Motifs**

##### ***Pully, le 3 juin 2014***

*« Moi, Ronald Sutter, domicilié av. de Villardin 8a, 1009 Pully, fais opposition à la suppression des places de parc à l'av. de Villardin pour en faire une piste cyclable. Il existe déjà une piste cyclable à l'av. de Somais qui rejoint le haut de l'av. de Villardin et avec une pente plus agréable pour le cycliste.*

*Avec des panneaux de circulation vous pouvez faire passer ces cyclistes par Somais et ainsi éviter des mesures brutales aux habitants de l'av. de Villardin et ces commerces.*

*Je suis toutefois d'accord de lever mon opposition si vous remettez ces 9 à 10 places de parc à l'av. des Tilleuls (dont les nouvelles) pour le macaron G en gardant les places de Somais. »*

#### **Détermination de la Municipalité**

Au regard des normes VSS déterminant les dimensions de voies de circulation, le maintien des places de parc sur l'av. de Villardin est incompatible avec la création d'une bande cyclable à la montée de ladite avenue.

Nous rappelons à cet égard que l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), ainsi que le plan directeur cantonal imposent à la Commune de mettre en oeuvre des mesures permettant la limitation des émissions dues au trafic. Dans ce but, la limitation du nombre de places de stationnement de véhicules, ainsi que la mise en oeuvre d'une politique multimodale et durable des transports sont privilégiées.

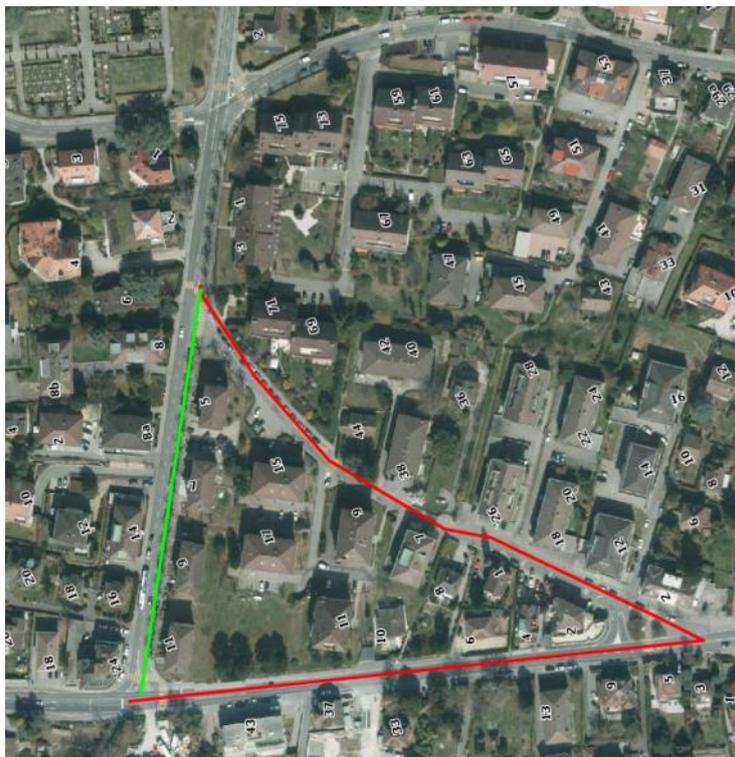
Le schéma directeur de la mobilité douce classe l'av. de Villardin, le ch. de la Joliette et leurs carrefours en « axes à caractère routier à assainir avec des aménagements cyclables ». La bande cyclable à la montée et les sas pour cyclistes aux carrefours représentent le minimum que l'on puisse faire pour développer un réseau efficace et attractif.

Consciente de la contrainte que ces suppressions représentent pour les usagers de ces places de parc, en particulier pour les clients des commerces, la Municipalité a mis en place plusieurs mesures compensatoires :

- La création d'une place de livraison de 11 m le long de l'av. de Villardin au droit du n°8A. Hors période de livraison, cette place permettra un « stationnement minute » pour les clients souhaitant faire un achat à l'épicerie.
- La création de 9 places publiques de stationnement au ch. des Tilleuls, c'est-à-dire à 220 m de distance.

L'itinéraire pour cyclistes via le ch. de Somais ne satisfait que ceux ayant pour origine l'av. Général Guisan, côté Est de l'av. de Villardin, et pour destination le Nord de l'av. de Villardin. En effet, pour les cyclistes venant de l'Ouest ou du Sud de l'av. de Villardin, l'itinéraire par le ch. de Somais représente un détour non négligeable

(560 m, en rouge ci-dessous) par rapport à celui projeté (190 m, en vert), quand bien même la pente de l'av. de Villardin (5.6 %) est plus importante que celle du ch. de Somais (4.75 %).



*Itinéraire Nord-Sud (en vert) et le détour (en rouge)*

Or, seul un réseau de bandes cyclables réellement attrayant aura pour effet un usage plus fréquent des cycles par la population pour ses déplacements urbains. Une telle déviation serait démotivante pour les usagers venant du Sud ou de l'Ouest pour se rendre au Nord.

La Municipalité confirme par le présent courrier que le projet soumis à enquête publique agit en faveur de l'intérêt public.

#### **Détermination de la Municipalité après séance de conciliation**

Par la présente, la Municipalité souhaite vous confirmer les propositions formulées lors de cet entretien avant de poursuivre la démarche formelle du traitement de votre opposition, conformément à l'art. 13 de la loi cantonale sur les routes (LRou).

D'entente avec Police Est Lausannois, il est convenu que :

1. Les nouvelles places créées sur le ch. de Chamblandes seront utilisables par les personnes disposant d'un macaron de la zone A.
2. Les personnes ayant actuellement un macaron G et résidant à l'av. de Villardin auront également accès à ces places. Elles seront invitées à prendre contact avec Police Est Lausannois pour le remplacement de leur macaron. Ce dernier permettra l'utilisation des places des zones A et G.

## 2. Opposition de M. Maurice Tardy et consorts

### Motifs

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY 43 Avenue Général Guisan 1009 Pully  
p.a M. Maurice Tardy 43 avenue Général Guisan 1009 Pully

Municipalité de la  
Commune de et à  
1009 Pully



Pully, le 09 juin 2014

**Concerne :** PROJET d'Aménagements routiers, renouvellement des conduites industrielles et des collecteurs d'évacuation des eaux Avenue de Villardin, Ch de la Joliette (Sud), Ch. de Somais, Chamblandes, Osches, Tilleuls et Verney.  
Mise à l'enquête du 13 mai 2014 au 12 juin 2014. Parution FAO le 13 mai 2014.

### OPPOSITION

Monsieur le Syndic et Messieurs,

Après avoir pris connaissance des documents de la mise à l'enquête mentionnée sous rubrique, les soussignés s'opposent formellement au projet.

L'enquête est intitulée « Aménagement routier.....avenue de Villardin, etc... ».

Or l'étude des documents montre qu'en fait est impliqué un axe routier important de la Commune : **Soit l'avenue Général Guisan à son intersection avec l'avenue Villardin .**

#### Raisons premières de l'opposition :

1) L'accès de la PPE Général Guisan 43 sur l'avenue Général Guisan est indiqué d'une manière **erronée** sur les plans d'enquête.

En effet cet accès est indiqué à la limite Ouest de notre parcelle dans le sens « entrée » et « sortie » **à la fois** ce qui est **inexact**.

Depuis la construction de l'immeuble, en 1960, l'accès (« **entrée** ») se fait depuis le côté Est de la parcelle dans le prolongement de la rampe en pente menant aux garages et la « **sortie** » se fait à l'Ouest de la PPE dans le prolongement de la rampe de sortie de ceux-ci.

**Les garages sont orientés de telle façon que ce sens ne peut pas être modifié.**

De plus l'accès à l'Est comprend un « **coffre pompiers** » obligatoire du point de vue légal puisqu'une borne automatique contrôle l'entrée.

La distance entre la marquise de l'entrée de notre immeuble et la clôture le long du trottoir est de 5.00 m. ce qui rend toute manœuvre de demi-tour sur la parcelle impossible . Il est aussi impératif de penser à ne pas rendre l'accès à notre immeuble impossible aux véhicules des pompiers et aux ambulances il en va de notre sécurité ; **ceci est une raison d'opposition à toute modification de la configuration des entrée et sortie de notre propriété. Sur ce point nous ne pouvons pas transiger : il en va de notre sécurité.**

**Notons que l'entrée est située à côté de l'accès du chemin menant à l'immeuble en PPE de la parcelle N° 885 sur laquelle est construit un immeuble de 4 étages sur rez et de la parcelle No 2254 sur laquelle est sise la propriété de Monsieur Cardis.**

**La sortie est située à côté de l'accès desservant les villas des parcelles No 886 et 2175 , propriétés de Mme Paloma Picasso et de Monsieur Eric Thévenet et No 2176 propriété du Dr Elmiger. Donc de nombreux mouvements de véhicules à cet endroit**

Le fait que l'entrée et la sortie de notre propriété soit séparées diminue les risques de difficulté avec les accès des propriétés voisines.

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY 43 Avenue Général Guisan 1009 Pully

2. Il est projeté dans les plans l'aménagement d'un arrêt de bus devant notre immeuble (no 43 avenue Général Guisan) à la place des parkings publics qui s'y trouvent actuellement. Il est clair qu'avec tous les accès privés que nous venons d'énumérer (à l'Est, parcelles 885 et 2254, à l'Ouest parcelles 2175, 2176 et 886, plus les nôtres) la situation deviendrait particulièrement hasardeuse pour ne pas dire plus. D'autant plus que l'étude annonce l'arrêt possible simultanément des bus No 47 et No 8. (Dans ce cas vous rendez périlleux ou impossible les accès aux 6 immeubles des 39, 41 et 43, A, B et C de l'Av. Général Guisan).

De plus il est projeté l'implantation d'un « **abri bus** » à ce nouvel arrêt. La question est posée : Pourquoi aucun abri bus n'a été construit à l'emplacement actuel de largeur confortable de l'arrêt Chataignier avenue Général Guisan ? Et comment ce serait possible sur l'emplacement projeté sur un trottoir étroit, **tout en garantissant le passage devant (sur le trottoir et non sur la route) d'une chaise roulante par exemple** ? Ceci serait bien entendu à vérifier.

**Nota** : nous avons, en 2011, pour nous mettre en conformité avec votre toute nouvelle (datée de mai 2011) « Charte des Aménagements Extérieurs sur Fonds Privés » (notamment p. 11), déposé une demande de permis pour la construction d'une clôture végétalisée selon vos souhaits. Une borne automatique était prévue à l'Est pour l'accès avec coffret pour la clé pompiers et une autre à l'Ouest pour la sortie.

Le tout est actuellement en fonction depuis plus de 2 ans donc.

3. Dans les mêmes plans, pour l'aménagement routier du carrefour Villardin/Guisan, avec l'implantation de feux tricolores, une ligne dite « de courtoisie » est tracée devant la ligne limite d'arrêt des voitures avant le feu. (direction Vevey->Lausanne.)

Pour la même raison (les accès aux diverses parcelles) qu'exposée ci-au-dessus, nous demandons de tracer cette « ligne de courtoisie » plus à l'Est pour permettre aux voitures venant des chemins desservant les bâtiments 43, 43A, 43B et 43C de l'avenue Général Guisan de s'insérer dans la circulation vers Lausanne plus aisément lorsque le feu est au rouge.

Nous savons qu'il est dans l'air du temps de vouloir limiter l'accès à la ville de Lausanne depuis les Communes situées à l'Est de Pully et en conséquence de limiter le retour des usagers. De même on veut limiter la traversée du centre de notre Commune de Pully en faisant en sorte que tout le trafic passe préférentiellement par les avenues de Lavaux au Nord et Général Guisan au Sud .

Les habitants de notre Commune ne peuvent-ils pas partager les « nuisances » de ce trafic d'une manière plus équitable, étant entendu que déjà ces deux axes forts que sont l'avenue de Lavaux et l'avenue Général Guisan font leur part ?

Le carrefour Villardin /Guisan était avant son aménagement tel qu'il est actuellement, riche en accidents. Le passage de l'avenue Général Guisan d'une limitation de vitesse de 60 km/h à 50 km/h a également contribué à une diminution remarquable de ceux-ci.

Avec l'implantation des feux et les ralentissements dus à l'empiètement des bus sur la route nous craignons que le bruit des pétarades diverses de « rage » ou d'impatience ne soit une nuisance de plus s'ajoutant à celle déjà existante d'un trafic intense qui, selon le Descriptif Technique, est annoncé comme encore plus important du fait du projet.

4. En suite de ce qui concerne spécifiquement notre PPE nous avons examiné aussi dans leurs implications globales les documents mis en annexe à la mise à l'enquête avec soin et vous faisons enfin part, ci-après, des réflexions qu'ils ont suscitées.

Ces réflexions impliquent des répétitions rédactionnelles au niveau de ce qui concerne notre propre situation par rapport à ce que nous venons d'exposer

Nous suivons l'ordonnancement de vos documents pour nous y référer et vous demandons de prêter toute votre attention à nos remarques.

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY 43 Avenue Général Guisan 1009 Pully

Donc, nous référant aux plans et au « Descriptif du projet des aménagements routiers »

Et au « Projet d'aménagement routier  
Avenue de Villardin  
Chemin de Somais »

### 1. Extension de la zone 30 du ch. de Chamblandes

Contrairement à ce qui est avancé dans le DPAR, les ch. de Chamblandes (pour sa partie adjacente au cimetière) et des Tilleuls sont des **axes importants d'échange et de transit** pour le trafic entre les av. de Villardin et C.F. Ramuz, notamment les usagers se dirigeant vers Lausanne qui ne sont pas autorisés à tourner à gauche au croisement Joliette/C.F. Ramuz, les véhicules lourds pour lesquels la montée du ch. de la Joliette s'avère difficile (voire impossible) et les véhicules encombrants incapables de tourner à droite en-haut du ch. de la Joliette sur C.F. Ramuz en direction de Pully sans empiéter très largement sur la voie en direction opposée.

Il est donc nécessaire de conserver le status quo pour tout ce tronçon le long du cimetière, et particulièrement de ne pas rétrécir à seulement 4.8 m (ou ponctuellement 4 m) la chaussée pour des raisons évidentes d'accès (véhicules lourds ou encombrants), de fluidité de la circulation et de sécurité pour tous les usagers.

### 2. Carrefour ch. des Osches / ch. de la Joliette / ch. de Chamblandes

Le carrefour modifié verra le ch. des Osches et le ch. de Chamblandes non plus alignés, mais séparés d'environ 10 m et pointant dans des directions opposées d'environ 15 degrés. En conséquence, un véhicule aura beaucoup de difficulté à sortir du ch. des Osches pour s'engager dans le ch. de Chamblandes (ou inversement).

L'étroitesse de la chaussée, 4.80 m (projet) au lieu de 9 m (actuel), rendra particulièrement difficile l'accès à l'un ou l'autre de ces deux chemins lorsqu'un véhicule est déjà présent à l'arrêt en sens inverse (cherchant à s'engager sur le ch. de la Joliette ou l'av. de Villardin).

Considérant que, selon le Descriptif Technique (DT), l'av. de Villardin et le ch. de la Joliette font la liaison entre les deux axes Est-Ouest importants que sont l'av. Général Guisan et l'av. C.F. Ramuz, le trafic est amené à y augmenter au moins dans les mêmes proportions. Sans compter que, si le centre de la ville de Pully est fermé au trafic (comme il en a été fait plusieurs fois mention dans la presse cette année), **tout le trafic provenant de l'av. C.F. Ramuz et en direction de Vevey se trouvera en fait obligé de descendre l'av. de Villardin**. De plus, la forte pente du ch. de la Joliette (10%) induit pour les véhicules à la descente une **vitesse souvent à la limite du 50 km/h autorisé**.

Il est donc à craindre que l'aménagement problématique de ce carrefour, combiné avec une augmentation du trafic et la vitesse, s'avère accidentogène.

### 3. Bande cyclable à la montée du ch. (sic) de Villardin

La bande cyclable prévue au bas de l'av. de Villardin, entre l'av. Général Guisan et le ch. de Somais, implique la **suppression de 9 places de parc pour les voitures et 1 place pour les 2 roues** dans une zone d'habitations qui en manque cruellement !

La suppression de **6 autres places de parc** pour les voitures à proximité (sur le ch. de Somais et l'av. Général Guisan) rend ce problème encore plus aigu pour les habitants aux alentours.

Le nombre de places supprimées est d'ailleurs très certainement sous-estimé, puisque là où le DPAR compte seulement 4 places pour les voitures sur l'av. Général Guisan (face au no. 43) il y a souvent 6 voitures parquées de façon tout à fait conforme.

C'est donc **en tout 17 voitures et 1 motocyclette qui ne pourront plus se parquer à moins de 100 m du carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin**, avec pour seule alternative les nouvelles places qu'il est projeté de créer en nombre largement insuffisant (la moitié

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY 43 Avenue Général Guisan 1009 Pully

seulement) sur le ch. de Chamblandes et donc à plus de 400 m de distance et 18 m de dénivelé du même carrefour - un **obstacle infranchissable à pied** pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite qui, aujourd'hui, peuvent se parquer proche de leur habitation.

De plus, au vu de la **forte pente (6%)** sur ce tronçon de l'av. de Villardin et de l'existence d'une bande cyclable en montée sur le ch. de Somaïs qui, lui, est en pente douce (3%), tous les cyclistes venant de Vevey et la très grande majorité de ceux venant de Lausanne utilisent déjà et continueront de préférer la bande cyclable du ch. de Somaïs.

Enfin, puisque à certains endroits sur ce tronçon de l'av. de Villardin - notamment l'arrêt du bus 47 et la zone de livraison - les véhicules pourront empiéter sur la bande cyclable prévue, celle-ci en perdra encore plus de son utilité en terme de fluidité de la circulation et de sécurité pour tous les usagers.

C'est pourquoi cette bande cyclable prévue sur le bas de l'av. de Villardin s'avère non seulement problématique pour les habitants du lieu, mais aussi superflue pour les cyclistes et dangereuse pour tous les usagers.

La bande cyclable prévue sur le ch. de la Joliette risque elle aussi de s'avérer inutile pour les cyclistes, au vu de sa **forte pente (10%)** et de l'existence d'une alternative bien moins difficile à grimper (2.5%) soit les ch. de Chamblandes (pour sa partie adjacente au cimetière) et Ch. des Tilleuls !

Les membres de la Direction des travaux et des services industriels et ceux de la municipalité de la ville de Pully sont invités à juger par eux-même, bien évidemment à bicyclette, de la difficulté de la montée sur l'av. de Villardin et le ch. de la Joliette - en espérant que cela permettra des choix plus judicieux pour les futures bandes cyclables et le développement de la "mobilité douce" à Pully.

Avec cet exercice, nous sommes certains que les Autorités seront convaincues de la justesse de notre opposition à la création d'une bande cyclable sur l'av. de Villardin, entre l'av. Général Guisan et le ch. de Somaïs, et sur le ch. de la Joliette.

#### 4. Réorganisation de l'arrêt de bus Châtaigniers (sic)

Le déplacement dans des directions opposées des deux arrêts de bus sur l'av. Général Guisan, actuellement en face l'un de l'autre, dégradera la lisibilité du réseau de transports publics et entravera les correspondances. 

En effet, les 4 arrêts de bus actuels des lignes 8 et 47 sont à moins de 50 m les uns des autres et forment donc un ensemble compact. Par ailleurs, les usagers des transports publics peuvent aussi effectuer une correspondance entre les lignes 8 et 47 à l'arrêt suivant/précédent (Somaïs) commun aux deux lignes et ainsi éviter de faire le moindre pas.

Dans les seuls cas où un changement de bus à l'arrêt Châtaignier s'avère nécessaire pour ne pas risquer de manquer une correspondance, la distance à parcourir à pied pour les usagers augmentera jusqu'au double :

- bus 47 (dir. Pully-Port) à 8 (dir. Grand-Mont), **100 m au lieu de 50 m**
- bus 8 (dir. Verrière) à 47 (dir. Grandvaux), 60 m au lieu de 40 m

Cette réorganisation des arrêts de bus aura donc pour conséquences une **moindre accessibilité** aux personnes à mobilité réduite et une perte de temps pour tous les autres usagers lors de correspondances entre les lignes 8 et 47.

##### a) Arrêt Châtaignier Nord

Le DT justifie cette réorganisation par la nécessité d'implanter un abribus aux arrêts non équipés, ce qui ne serait pas possible à l'endroit de l'arrêt Châtaignier Nord (actuel) à cause d'un trottoir large de 1 m seulement.

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY 43 Avenue Général Guisan 1009 Pully

Or, la raison de ce trottoir étroit est l'arrêt de bus lui-même, car en forme de "baignoire". En additionnant la largeur du trottoir, de l'arrêt de bus et de la voie du trafic en direction de Lausanne adjacente, vous obtenez 6 m (actuel) et 6.90 m (projet) à l'arrêt Châtaignier Nord.

Le DT indique aussi que le bus s'arrêtera "sur une voie élargie à 5.20 m pour assurer une circulation continue des véhicules en direction de Lausanne lorsque le bus est arrêté." Si la ligne blanche au milieu de la route ne change pas de position, cela signifie que le trottoir ne fera que 1.70 m (= 6.90 - 5.20) de largeur.

Par ces deux méthodes, le gain d'espace se révèle être entre 70 cm et 90 cm seulement, ce qui laisse penser que le déplacement de l'arrêt Châtaignier Nord n'offre **aucune réelle solution au manque de place pour un abribus.**

Malheureusement, le DT n'explique pas pourquoi un toit ne pourrait pas être simplement ajouté au-dessus du distributeur à billets et du banc adjacent, à l'endroit de l'arrêt Châtaignier Nord (actuel) !

Les arrêts de bus en forme de "baignoire" font actuellement au moins 3 m de large pour éviter que le bus n'empiète sur la voie du trafic, considérant les dimensions du trolleybus : longueur 18.70 m et largeur 2.55 m hors miroirs (*source* : Hess AG).

Ainsi, lorsque le bus s'arrêtera "sur une voie élargie à 5.20 m", il ne restera aux autres usagers de la route que 2.20 m (= 5.20 - 3) pour passer, soit encore moins que sur la voie du trafic en direction de Lausanne adjacente à l'arrêt de bus actuel (2.60 m). En conséquence, et contrairement à l'assertion du DT, **la circulation des véhicules en direction de Lausanne sera très certainement entravée** puisque seuls les conducteurs les plus téméraires oseront franchir la ligne blanche - et se lancer face au trafic opposé - pour dépasser un bus à l'arrêt. A moins, évidemment, de construire de nouveau un arrêt en forme de "baignoire" avec les mêmes problèmes de manque de place pour un abribus.

Le DT indique encore que "cet aménagement nécessite la modification du marquage de la voie de présélection en direction de Vevey."

Or, il n'y a pas de voie de présélection à l'endroit prévu pour le futur arrêt Châtaignier Nord à moins de vouloir prolonger d'au moins 30 mètres celle du carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin (ce qui n'est pas l'objet du présent projet et ne figure sur aucun des plans joints).

Enfin, le DT mentionne que l'arrêt Châtaignier Nord (actuel) "*est positionné devant des accès privés (parking, garages).*" Ne fallait-il encore préciser que les garages en question sont utilisés comme dépôt de peinture par le magasin adjacent et donc n'interfèrent en rien avec l'arrêt de bus (ou inversement) ? Sans compter que l'arrêt Châtaignier Nord (projet) sera lui positionné devant un accès privé (garage) utilisé normalement et donc rendant l'arrêt de bus accidentogène.

C'est pourquoi l'arrêt Châtaignier Nord ne doit pas être déplacé.

#### b) Arrêt Châtaignier Sud

À l'endroit de l'arrêt Châtaignier Sud (actuel), le trottoir a une largeur de 2 m, ce qui est amplement suffisant pour la construction d'un abribus (au vu de ce qui est envisagé pour l'arrêt Châtaignier Nord). Il n'y a donc aucune raison impérieuse à déplacer l'arrêt Châtaignier Sud.

Par contre, l'arrêt Châtaignier Sud (projet) sur l'av. Général Guisan (en face du no. 43) nécessitera la **suppression de 6 places pour les voitures** dans une zone d'habitations qui en manque cruellement ! (Le DPAR ne mentionne que "4 places" sur l'av. Général Guisan, malgré un marquage continu sur 26 m de longueur correspondant à 5 places d'une longueur standard de 5 m chacune et le fait que souvent 6 voitures soient parkées de façon tout à fait conforme dans ce même espace.)

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY 43 Avenue Général Guisan 1009 Pully

La suppression de 11 autres places pour les voitures et 1 place pour les 2 roues à proximité (sur l'av. de Villardin et le ch. de Somaïs) rend ce problème encore plus aigu pour les habitants aux alentours.

C'est donc **en tout 17 voitures et 1 motocyclette qui ne pourront plus se parquer** à moins de 100 m du carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin, avec pour seule alternative les nouvelles places qu'il est projeté de créer en nombre largement insuffisant (la moitié seulement) sur le ch. de Chamblandes et donc à plus de 400 m de distance et 18 m de dénivelé du même carrefour - un **obstacle infranchissable à pied** pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite qui, aujourd'hui, peuvent se parquer proche de leur habitation.

De plus, cet arrêt sera positionné juste entre l'entrée et la sortie de la parcelle du No. 43 de l'av. Général Guisan, un bâtiment avec un parking de 16 places pour les voitures (9 en extérieur et 7 en sous-sol). Il y a aussi l'entrée/sortie adjacente des No. 39 et 41 (à l'Est), et celle des No. 43a, 43b et 43c (à l'Ouest), dont les parkings comptent 24 places pour les voitures. En conséquence, c'est un total de **40 voitures qui utilisent quotidiennement les accès aux habitations avoisinantes placés à moins de 5 m de l'arrêt de bus prévu**, ce qui sera donc extrêmement accidentogène !

En comparaison, l'arrêt de bus actuel jouxte un jardin et ne pose pas de problème aux habitations avoisinantes qui utilisent l'accès du ch. de Villardin auquel il est par ailleurs prévu d'ajouter un feu tricolore.

Les plans de l'arrêt Châtaignier Sud (projet) indiquent à cet endroit une voie en direction de Vevey élargie à 4.90 m. En conséquence, et contrairement à l'assertion du DT, **la circulation des véhicules en direction de Vevey sera très certainement entravée** puisqu'il ne restera aux autres usagers de la route que 1.90 m (= 4.90 - 3) pour passer lorsqu'un bus des lignes 8 et 47 est arrêté, soit encore moins que sur la voie du trafic en direction de Vevey adjacente à l'arrêt de bus actuel (2.60 m). En fait, la très grande majorité des voitures ne peuvent pas passer avec un dégagement de seulement 1.90 m et se retrouveront donc bloquées derrière le bus arrêté.

Notons encore que l'arrêt Châtaignier Sud (projet) sur l'av. Général Guisan (en face du No. 43) rendra impraticable pour des raisons de place sur la chaussée l'ajout futur d'une bande cyclable sur l'av. Général Guisan, entre l'av. de Villardin et le ch. de Somaïs, en continuation de celle qui est actuellement présente à l'Est et à l'Ouest de ce tronçon. Vu son intérêt légitime pour la "mobilité douce", il est surprenant que la ville de Pully puisse envisager une bande cyclable sur des tronçons à **forte pente** et peu utilisés par les cyclistes du bas de l'av. de Villardin (6%) et du ch. de la Joliette (10%), alors que celle sur un tronçon à **plat** et très utilisé - autant par les cyclistes que les autres usagers - de l'av. Général Guisan ne verra peut-être jamais le jour.

Malheureusement, le DT n'explique pas en quoi le déplacement des deux arrêts Châtaignier sur l'av. Général Guisan permettra *"d'améliorer la vitesse commerciale des bus"* ! La seule différence consistera en un arrêt droit sur la route (projet) plutôt qu'en forme de "baignoire" (actuel), ce qui ne change rien en terme de vitesse commerciale des bus mais péjore dramatiquement la fluidité de la circulation (voir ci-dessus).

De plus, le DT n'explique pas non plus en quoi le déplacement de l'arrêt Châtaignier Sud permettra *"de réduire les gênes occasionnées par l'aménagement du tourner-à-gauche sur la ligne de bus 8"* ! En effet, le système d'annonce des bus de la ligne 8 permet déjà d'assurer que le feu est vert pour eux, leur évitant toute gêne.

Par contre, ces gênes que relève le DT ne manqueront pas de se réaliser pour tous les autres usagers - dans les deux sens ! - de l'av. Général Guisan dépourvus du système d'annonce des bus.

C'est pourquoi l'arrêt Châtaignier Sud ne doit pas être déplacé.

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY 43 Avenue Général Guisan 1009 Pully

### c) Déplacement de l'arrêt de la ligne 47

Le déplacement de l'arrêt de la ligne 47 en descente sur l'av. de Villardin au nouvel arrêt Châtaignier Sud de la ligne 8 double la probabilité qu'un bus soit arrêté à cet emplacement sur l'av. Général Guisan, avec des conséquences néfastes pour la fluidité de la circulation (voir ci-dessus) sur cet axe Est-Ouest important de la ville de Pully.

Par ailleurs, cela n'apporte aucun avantage aux utilisateurs de la ligne 47 qui voudraient changer pour le bus 8 (dir. Verrière) puisqu'ils peuvent le faire à l'arrêt suivant (commun aux deux lignes), et double la distance à parcourir à pied pour ceux qui voudraient changer pour le bus 8 (dir. Grand-Mont), **100 m au lieu de 50 m**. Ces usagers devront aussi traverser le carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin, avec pour conséquence un **cycle supplémentaire des feux ralentissant plus encore la circulation** sur cet axe Est-Ouest important de la ville de Pully.

Malheureusement, le DT n'explique pas pourquoi "cette réorganisation renforce le gain offert par le ripage des arrêts de la ligne 8 sur la vitesse commerciale des bus" !

Bien que, lorsque le bus de la ligne 47 en descente sur l'av. de Villardin est arrêté, les véhicules derrière lui doivent attendre (à cause de la voie de 3.10 m de large seulement), ce tronçon de l'av. de Villardin est cependant peu fréquenté puisqu'il est actuellement interdit de tourner à gauche sur l'av. Général Guisan (hormis pour les bus de la ligne 47). Lorsque ce même bus de la ligne 47 sera arrêté au nouvel arrêt Châtaignier Sud de la ligne 8, il entravera la circulation des véhicules en direction de Vevey (voir ci-dessus) sur cet axe Est-Ouest important et la seule route principale du sud de la ville de Pully. Cette réorganisation consiste donc à remplacer un mal par un pire.

Le DT prévoit même que l'on puisse avoir "*deux bus alignés sans que cela ne perturbe la circulation au carrefour Villardin/Guisan*", ce qui est très contestable (voir ci-dessus). Sans compter que les trolleybus (ligne 8) et autobus articulés (ligne 47) ont une longueur de 18.70 m et 18.39 m respectivement (*source* : Hess AG et Van Hool NV), et donc deux bus alignés nécessiteront au moins 37.50 m dépassant ainsi largement l'espace disponible entre l'entrée et la sortie du No. 43 de l'av. Général Guisan puisque cet espace est de 34 m !

Bizarrement, les plans du projet indiquent l'entrée et la sortie du No. 43 de l'av. Général Guisan au même endroit (l'actuelle sortie), et rien à l'entrée actuelle de ce bâtiment. Afin de permettre deux bus alignés sur le nouvel arrêt Châtaignier Sud de la ligne 8, **est-il prévu de condamner l'entrée de ce bâtiment dont le parking compte 16 places pour les voitures ?**

Les propriétaires concernés - qui n'en ont jamais été informés - **s'y opposent formellement**. Depuis la construction de l'immeuble, en 1960, l'accès s'est toujours fait depuis le côté Est de la parcelle (l'entrée) dans le prolongement de la rampe menant aux garages jusqu'au côté Ouest (la sortie) dans le prolongement de la rampe provenant des garages. L'orientation des garages en sous-sol rend obligatoire la traversée d'Est en Ouest du tunnel, et la zone de parking en extérieur ne permet ni d'y faire demi-tour ni de s'y croiser. L'installation de bornes automatiques à l'entrée et la sortie (mise à l'enquête en 2011 conjointement à la mise en conformité avec la Charte des Aménagements Extérieurs sur Fonds Privés prévoyant la réalisation d'une clôture végétalisée), avec accès pompiers obligatoire du côté Est, concrétise depuis 2 ans la seule utilisation possible, à sens unique, de cet espace privé.

Ainsi, l'arrivée simultanées des bus des lignes 8 et 47 qu'envisage le DT entraînera de façon certaine leur débordement bien au-delà de l'espace prévu pour l'arrêt Châtaignier Sud (projet), empiétant sur les accès aux habitations avoisinantes dont les usagers seront empêchés d'aller et venir, soit au moins les habitants du No. 43 et potentiellement jusqu'à un total de 40 voitures qui utilisent quotidiennement ces accès placés à moins de 5 m de l'arrêt de bus futur (voir ci-dessus). Personne ne peut se résoudre à une telle éventualité

Pour ces raisons, l'arrêt de la ligne 47 sur l'av. de Villardin ne doit pas être déplacé.

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY 43 Avenue Général Guisan 1009 Pully

#### 5. Carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin

Les feux du carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin ne prennent en compte actuellement que la voie de présélection en direction de Vevey sur l'av. Général Guisan (pour tourner à gauche sur l'av. de Villardin) et l'annonce des bus de la ligne 47 sur l'av. de Villardin (seuls autorisés à tourner à gauche sur l'av. Général Guisan en direction de Vevey). Cet aménagement permet d'équilibrer le trafic en descente de l'av. de Villardin pour les véhicules en direction de Lausanne, du ch. de Somaïs pour ceux en direction de Vevey.

Or, ce projet compte réserver l'usage du ch. de Somaïs aux bordiers. Le report du trafic en descente du ch. de Somaïs à l'av. de Villardin, et la prise en compte par les feux du carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin de toutes les branches du carrefour - y compris les véhicules sur l'av. de Villardin qui seront désormais tous autorisés à tourner à gauche sur l'av. Général Guisan en direction de Vevey - entraînera **des cycles beaucoup plus fréquents et prolongés des feux, ralentissant plus encore la circulation** sur l'av. Général Guisan, un axe Est-Ouest important et la seule route principale du sud de la ville de Pully.

Le DT reconnaît l'existence des **"gênes occasionnées par l'aménagement du tourner-à-gauche** sur la ligne de bus 8", et donc implicitement sur tous les autres usagers - dans les deux sens ! - de l'av. Général Guisan dépourvus du système d'annonce des bus.

Or, l'av. Général Guisan est un des principaux axes de transit Est-Ouest de la ville de Pully, avec de longues queues de voitures qui avancent au pas tous les matins et tous les soirs. Actuellement, les remontées maximales au carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin se trouvent sur l'av. Général Guisan au moment de l'annonce des bus de la ligne 47 sur l'av. de Villardin (*source* : DPAR). Il est donc à prévoir que cette situation ne pourra être améliorée par la régulation des feux.

En conséquence, il faudra **reculer** - au moyen d'une ligne de courtoisie - **de 15 m** l'arrêt des voitures sur l'av. Général Guisan en direction de Lausanne, afin de permettre aux véhicules qui utilisent la sortie du No. 43, et celle adjacente des No. 43a, 43b et 43c, de s'insérer plus facilement dans le trafic en direction de Lausanne, améliorant ainsi la sécurité de tous les usagers.

##### a) Capacité d'utilisation dépassée

Le DT indique aussi une utilisation du carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin **actuellement à 80%** de sa capacité le matin (7h-8h) et 65% le soir (17h-18h), prévoyant une utilisation **après les travaux à 105%** et 95% respectivement. Malheureusement, le DT n'explique pas où devraient transiter les 5% de trafic excédentaire (au-delà de la capacité maximale, 100%) le matin !

Sans compter que ces mesures d'utilisation sont très certainement sous-évaluées, considérant que le trafic **est le plus dense dans la tranche horaire de 8h-9h le matin - non pas 7h-8h !** - et que l'Office fédéral de la statistique (OFS) prévoit une croissance de 10.1% du nombre d'habitants dans le canton de Vaud d'ici 2023 avec pour conséquence logique une augmentation au moins équivalente du trafic.

La Direction des travaux et des services industriels de la ville de Pully ne peut donc pas vouloir modifier un carrefour déjà à la limite de sa capacité d'utilisation (80% entre 7h-8h, peut-être 100% dans la tranche horaire suivante ?) : la situation sur l'un des principaux axes de transit Est-Ouest en serait péjorée à cause d'un carrefour surchargé à la fin des travaux projetés (105% entre 7h-8h, peut-être 135% dans la tranche horaire suivante ?) et pire encore s'il est tenu compte de la croissance démographique du canton de Vaud d'ici 2023 et la densification urbaine encouragée par la municipalité de la ville de Pully (selon toute vraisemblance, **jusqu'à 150% de la capacité d'utilisation**).

Une telle démarche, menant d'une façon certaine au blocage d'un axe Est-Ouest important qui est la seule route principale du sud de la ville de Pully, semble illogique à moins d'une

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY 43 Avenue Général Guisan 1009 Pully

volonté affirmée de sabotage à l'encontre de tous les usagers de l'av. Général Guisan - car même les bus se trouvent pris au piège des embouteillages et doivent avancer au pas !

b) Trafic de transit sur l'av. de Villardin et le ch. de Somaïs

Ce projet cherche à se conformer avec la "hiérarchie du réseau routier" (*source* : DPAR) qui désigne l'av. de Villardin comme une "route collectrice" destinée à devenir un axe important d'échange et de transit pour tout le trafic entre les av. Général Guisan et C.F. Ramuz.

Cependant, le bas de l'av. de Villardin (entre l'av. Général Guisan et le ch. de Somaïs), avec son alignement de **29 tilleuls classés**, n'est pas adapté à un trafic plus dense et ne peut le devenir - autant à cause de sa **chaussée étroite** que de sa **forte pente** (6%). Ce tronçon de l'av. de Villardin ne se démarque d'ailleurs pas du ch. de Somaïs en terme de verdure ou de densité d'habitations, rendant le zonage (transit et résidentiel, respectivement) tout à fait incompréhensible.

Les plans joints au projet se révèlent excessivement optimistes - au point d'induire la population en erreur ! - concernant la largeur de l'av. de Villardin : la coupe A-A montre la chaussée de 8 m de large avec un bus à l'arrêt sur la voie en descente ainsi qu'un bus à l'arrêt et une voiture se partageant la voie en montée de 4.90 m de large. L'arrêt de bus nécessitant au moins 3 m de largeur (voir ci-dessus), la très grande majorité des voitures ne peuvent pas passer avec un dégagement de seulement 1.90 m et, déjà aujourd'hui, se retrouvent donc bloquées derrière le bus arrêté.

Le DT mentionne les "deux axes Est-Ouest importants : l'av. Général Guisan et l'av. C.F. Ramuz" et justifie sa désignation de l'av. de Villardin comme une route collectrice par "*la liaison (qu'elle fait) entre ces deux routes principales.*"

Or, sur la même page, l'av. C.F. Ramuz est indiquée comme une "route collectrice" - non pas une "route principale" ! - sur le plan. Contradiction que nous tenons à relever.

Par ailleurs, si le centre de la ville de Pully est fermé au trafic (comme il en a été fait plusieurs fois mention dans la presse cette année), **tout le trafic provenant de l'av. C.F. Ramuz et en direction de Vevey se trouvera en fait obligé de descendre l'av. de Villardin**.

Cette augmentation considérable du trafic en descente sur l'av. de Villardin de l'utilisation - déjà excédentaire selon toutes les prévisions ! - du carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin, avec la régulation des feux, mènera de façon certaine à des **périodes encore plus longues d'embouteillages** sur l'av. Général Guisan et à des **nuisances supplémentaires** (notamment le bruit des véhicules qui accélèrent après les feux et la difficulté à s'insérer dans le trafic) pour les habitants du sud de la ville de Pully, en premier lieu ceux des av. Général Guisan et de Villardin.

C'est pourquoi il faut renoncer à réserver l'usage du ch. de Somaïs aux bordiers et abandonner l'aménagement du tourner-à-gauche en bas de l'av. de Villardin.

Le ch. de Somaïs bénéficie déjà d'une circulation réduite car à sens unique (contrairement aux autres zones 30km/h proches des ch. des Osches et de Chamblandes) et le trafic en direction de Vevey qui y transite, principalement le soir (17h-18h), représente une part bien moindre de sa capacité d'utilisation que celle du carrefour av. Général Guisan / av. de Villardin. Il n'y a donc pas lieu d'interdire le ch. de Somaïs au trafic de transit.

Par contre, le revêtement routier doit être actualisé avec une couche de roulement phonoabsorbante et une bande cyclable (côté Nord) sur toute la longueur de l'av. Général Guisan, y compris le tronçon entre l'av. de Villardin et le ch. de Somaïs où celle-ci est actuellement interrompue.

Nous invitons aussi nos Autorités à prévoir de nouveaux itinéraires avant d'introduire des limitations (ou interdictions, comme c'est envisagé sur le ch. de Somaïs et au centre de la ville de Pully) du trafic de transit. En effet, ce n'est pas parce qu'un carrefour atteint le maximum de sa capacité d'utilisation que le trafic excédentaire disparaîtra comme par magie.

PPE GENERAL GUISAN 43 PULLY

43 Avenue Général Guisan

1009 Pully

**En conclusion :** Vous pouvez constater que notre opposition est très argumentée et que donc il est **vraiment nécessaire** de réétudier plus soigneusement le projet car il en va de la prise en compte de tous les citoyens de ce quartier : ceux qui demandent une « mobilité douce », (**réellement douce : Pente douce ou à plat !**), ceux qui demandent des transports publics efficaces (**limités en longueur de marche pour accéder aux arrêts de bus**), ceux qui tout simplement souhaitent gagner leur habitation en se parquant **non loin de celle-ci** ou en y accédant par des voies dont le **débouché sur le domaine public ne soit pas rendu plus difficile que nécessaire.**

Un juste équilibre dans la répartition **des nuisances** est souhaité entre tous les citoyens de notre Commune de Pully : ceux des grands axes (appelés dans le projet « *routes principales* »), ceux des axes moins importants (appelés « *routes collectrices*»), et ceux des axes nommés « *routes de desserte* ».

Nous vous saurions gré d'enregistrer notre opposition et vous demandons une concertation afin de modifier le projet de la manière la plus satisfaisante pour tous.

Dans cette attente nous vous présentons, Monsieur le Syndic et Messieurs, nos respectueuses salutations.

### Détermination de la Municipalité

Nous nous référons à l'opposition que vous avez formulée à l'égard du projet cité en titre lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 13 mai au 12 juin 2014, ainsi qu'à la séance de conciliation qui s'est tenue le 26 août 2014 en nos locaux en présence de M. Marc Zolliker, directeur de la Direction des travaux et des services industriels (ci-après DTSI) et représentant de la Municipalité, ainsi que de collaborateurs de la DTSI et de la Direction de l'urbanisme et de l'environnement.

Par la présente, la Municipalité souhaite faire une synthèse des positions qu'elle a exprimées le 26 août dernier et vous communiquer quelques informations complémentaires avant de poursuivre la démarche formelle du traitement de votre opposition, conformément à l'art. 13 de la loi cantonale sur les routes (LRou).

Personnes présentes lors de la séance de conciliation

#### Représentants de l'opposition collective

M. et Mme Maurice et Marièle Tardy, M. Guilhem Tardy, Mme Andrée Eyer, M. Pierre Loth.

#### Représentants de la Commune

M. Marc Zolliker, Conseiller municipal, M. Thierry Lassueur, chef de service, M. Philippe Daucourt, chef de service, M. Alexandre Machu, ingénieur, M. Farshid Assef-Vaziri, ingénieur du bureau RGR, M. Yves Baechler, ingénieur du bureau RGR.

Habitant de l'immeuble av. Général Guisan 43 et signataire de l'opposition collective

M. Pierre-Laurent Rochat.

## Synthèse des réponses à l'opposition

### 1. Corrections de dessin

Nous confirmons que les accès à la propriété de l'av. Général Guisan 43 demeureront inchangés par rapport à la situation actuelle. Le projet n'implique aucune modification de l'entrée ni de la sortie qui, par ailleurs, ont été réaménagées par vos soins récemment. Nous vous demandons dès lors de considérer la flèche bidirectionnelle au droit de votre sortie, indiquée sur les plans d'enquête, comme une erreur de dessin dont nous vous prions de bien vouloir nous excuser.

### 2. Bordiers autorisés sur le ch. de Somais

Nous confirmons que le ch. de Somais ne sera pas réservé à la circulation des bordiers. Les aménagements de l'entrée de la zone 30 inciteront les automobilistes à descendre l'av. de Villardin, mais ne contraindront pas ceux qui souhaitent emprunter le ch. de Somais. De ce fait, les calculs de capacité qui figurent dans le rapport du bureau RGR prennent pour hypothèse de base un trafic maximal.

### 3. Assainissement du bruit routier

Les bases légales suisses, soit notamment la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), obligent les détenteurs des installations "polluantes" à les assainir. Elles exigent ainsi que les communes assainissent leur réseau routier afin d'atténuer les nuisances sonores pour respecter les limites légales.

Une étude sur l'assainissement du bruit routier sur le territoire pulliéran est actuellement en cours d'élaboration.

En accord avec le service cantonal en charge du dossier bruit, il a été décidé que :

- le choix du revêtement sur les av. de Villardin et Général Guisan est de type phonoabsorbant ;
- les ch. des Tilleuls, de Verney et de Chamblandes sont limités à 30 km/h ;
- les éventuelles autres mesures de réduction du bruit routier et allègements seront traités lorsque cette étude sera terminée, c'est-à-dire lorsqu'elle sera validée par la Municipalité de Pully et par le Canton.

Le potentiel phonoabsorbant d'un revêtement provient du volume de vide contenu dans ce dernier. En effet, plus la teneur de vide est importante, plus le revêtement est efficace d'un point de vue phonique. Toutefois, les revêtements les plus performants sont également mécaniquement bien moins résistants, tout particulièrement aux éléments suivants :

- poids lourds munis de chaînes tels que les véhicules des transports publics lausannois qui peuvent, en quelques passages, fortement abîmer la chaussée ;

- tronçon à forte pente nécessitant des accélérations et freinages fréquents des véhicules, provoquant une usure accélérée du revêtement.

En ce qui concerne les avenues de Villardin et Général Guisan, les revêtements les plus performants ne sont pas adaptés pour les raisons citées ci-dessus. C'est pourquoi, il a été décidé de mettre en place un revêtement phonoabsorbant à moins fort potentiel phonique.

#### 4. Hiérarchie du réseau routier

Il convient de rappeler que le réseau routier de la Ville de Pully, à l'instar de tout réseau routier, n'est pas uniforme mais hiérarchisé. Chaque axe est classé selon sa position dans cette hiérarchie, ce qui lui confère une fonction particulière. Il n'est pas possible d'envisager un réseau routier dans lequel tous les axes contiennent un trafic identique. La fonction de l'av. de Villardin est importante ; cet axe assure une liaison Nord-Sud entre l'av. Général Guisan (route cantonale) et l'av. C.-F. Ramuz (route communale).

Le projet de réaménagement est un compromis entre des objectifs de maîtrise du trafic de transit et par conséquent la diminution des nuisances liées au bruit routier et la fluidité de l'écoulement de ce trafic sur le réseau routier.

Le projet de réaménagement du ch. des Tilleuls consiste à mettre en adéquation les largeurs de chaussées et la limitation de vitesse avec le volume de trafic actuel. De plus, cette mesure est requise pour l'assainissement du bruit routier.

#### 5. Stationnement

Au regard des normes VSS déterminant les dimensions de voies de circulation, le maintien des places de parc sur l'av. de Villardin est incompatible avec la création d'une bande cyclable à la montée de ladite avenue.

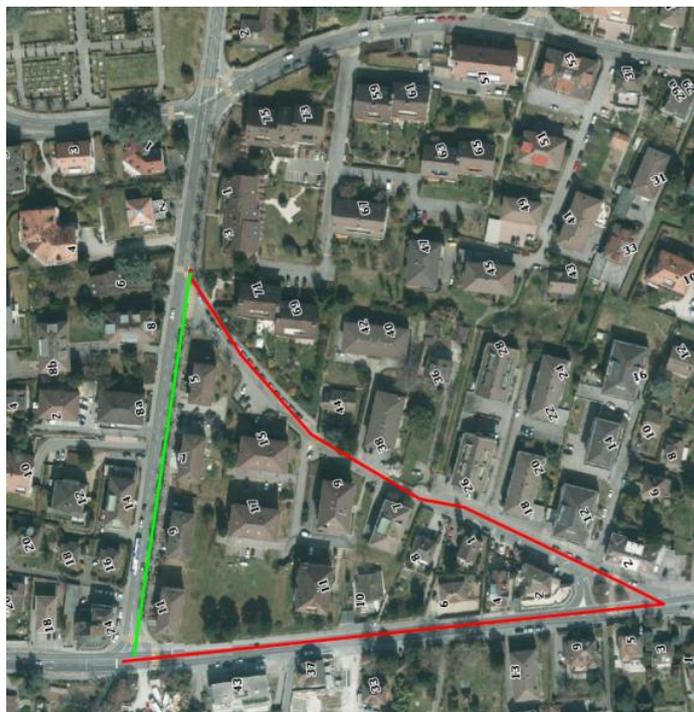
Le schéma directeur de la mobilité douce classe l'av. de Villardin, le ch. de la Joliette et leurs carrefours en « axes à caractère routier à assainir avec des aménagements cyclables ». La bande cyclable à la montée et les sas pour cyclistes aux carrefours représentent le minimum que l'on puisse faire pour développer un réseau efficace et attractif.

Comme discuté en séance, la variante d'un trottoir mixte à la montée n'est pas envisageable étant donné que la largeur du trottoir est réduite par l'alignement d'arbres protégés.

Consciente de la contrainte que ces suppressions représentent pour les usagers de ces places de parc, en particulier pour les clients des deux commerces, la DTSI a mis en place plusieurs compensations :

- la création d'une place de livraison de 11 m le long de l'av. de Villardin au droit du n°8A ;
- la création de 9 places publiques de stationnement au ch. des Tilleuls, c'est-à-dire à 220 m de distance.

L'itinéraire pour cyclistes via le ch. de Somais ne satisfait que ceux ayant pour origine l'av. Général Guisan, côté Est de l'av. de Villardin, et pour destination le Nord de l'av. de Villardin. Pour les cyclistes venant de l'Ouest ou du Sud de l'av. de Villardin, l'itinéraire par le ch. de Somais représente un détour non négligeable (560 m, en rouge ci-dessous) par rapport à celui projeté (190 m, en vert), quand bien même la pente de l'av. de Villardin (5.6 %) est plus importante que celle du ch. de Somais (4.75 %).



*Itinéraire Nord-Sud (en vert) et le détour (en rouge)*

Or, seul un réseau de bandes cyclables réellement attrayant aura pour effet un usage plus fréquent des cycles par la population pour ses déplacements urbains. Une telle déviation serait démotivante pour les usagers venant du Sud ou de l'Ouest pour se rendre au Nord.

#### **6. Remaniement de l'arrêt de bus «Châtaigniers»**

Le déplacement de l'arrêt de bus Châtaigniers a été longuement étudié sur la base de plusieurs variantes. Ces dernières ont été analysées selon les critères suivants :

1. emprises sur le domaine privé ;
2. vitesse commerciale des bus tl ;
3. fluidité du trafic ;
4. gestion du carrefour ;
5. accès privés et manoeuvres ;
6. accessibilité des arrêts pour les usagers tl, en particulier ceux à mobilité réduite ;
7. rayon d'influence et interdistance entre arrêts ;
8. bassin versant de population autour des arrêts ;
9. coût de l'aménagement.

Nous précisons au sujet de la vitesse commerciale des bus et de la fluidité du trafic que le déplacement des deux arrêts Châtaigniers lignes 8 et 47 direction Paudex assure :

- Une meilleure capacité utilisée du carrefour Villardin/Guisan en accordant le passage au bus via des détections avancées. Ceci permet de supprimer tout risque de blocage du trafic individuel par un arrêt situé en amont du carrefour, comme pour la ligne 47 actuelle, mais aussi d'optimiser le temps de passage d'un bus qui, autrement, devrait s'arrêter avant le carrefour puis effectuer son annonce pour le franchir (prolongement ou anticipation de phase). Ces éléments sont d'autant plus importants vu les capacités utilisées attendues dans le futur qui devraient se situer à la limite de la saturation pour l'heure de pointe du soir dans la situation la plus défavorable, c'est-à-dire avec l'entier des charges de trafic sur le tourner-à-gauche Villardin direction Paudex (sous-entendu aucun véhicule en transit via Somais).
- Une meilleure vitesse commerciale des véhicules tl qui ne devront plus attendre leur phase verte à l'arrêt en amont du carrefour en direction de Paudex. Le temps de franchissement du carrefour « sans arrêt » sera ainsi fortement diminué via des détections avancées pour les deux lignes 8 et 47 en direction de Paudex.

La variante retenue est celle qui présente le meilleur compromis. Elle a été choisie en connaissance de cause par le groupe technique du projet composé des services techniques de la Ville de Pully, des représentants des tl, de PEL, ainsi que du bureau RGR spécialisé en études de trafic. Elle a finalement été validée par les instances politiques.

#### 7. Accès de la propriété de l'av. Général Guisan n° 43

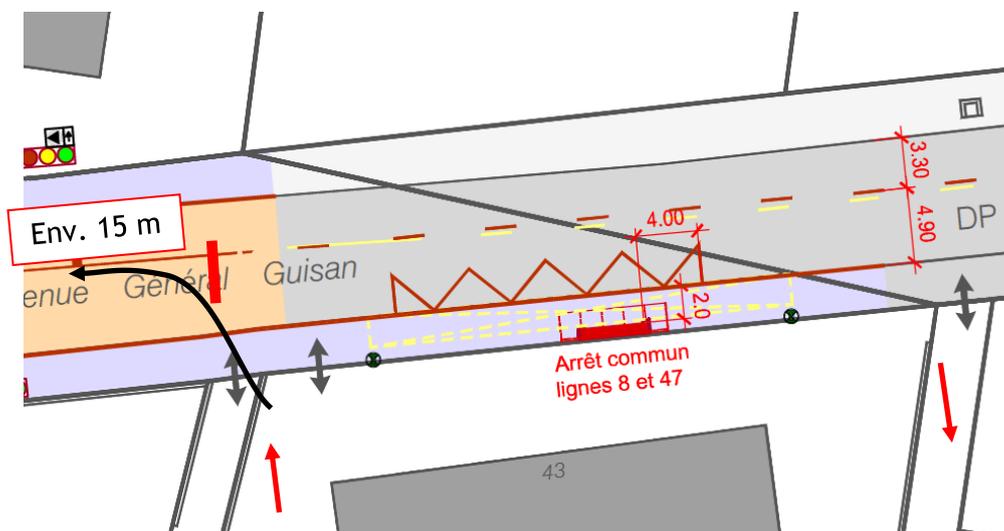


Illustration de la « ligne de courtoisie » demandée

Le marquage d'une ligne d'arrêt supplémentaire, environ 15 m avant celle du sas vélo, permettrait l'insertion des véhicules des propriétés privées en tête de file d'attente et réduirait quelque peu les difficultés d'insertion des riverains dans le trafic durant les heures de pointe.

Un tel aménagement engendrerait toutefois une augmentation de 2 à 3 % de la capacité utilisée du carrefour, alors que ce dernier se trouve au seuil de la saturation, et décalerait les difficultés d'insertion dans le trafic sur les propriétés voisines situées en amont des

remontées de files d'attente. Par ailleurs, le respect de la ligne de courtoisie dépendrait de la bonne volonté des usagers.

Il est déjà possible de tourner à droite en sortant de la propriété pour effectuer un demi-tour au carrefour entre l'av. Général Guisan et le ch. de Somais en cas d'impossibilité de s'insérer dans le trafic. Les conditions de rebroussement pourraient néanmoins être améliorées moyennant certains travaux de marquage.

La Municipalité, tenant compte de la proximité des propriétés de l'av. Général Guisan n°s 43, 43A et 43B au carrefour Guisan/Villardin, et compte tenu du relativement faible impact qu'un tel aménagement aurait sur le fonctionnement du carrefour, soumettra aux services de l'Etat la proposition de créer une ligne d'arrêt supplémentaire environ 15 m avant celle du sas vélo. En cas d'approbation, le projet sera soumis à consultation publique (enquête ou publication FAO). En cas de refus des services de l'Etat ou d'opposition, la Municipalité modifiera le marquage du carrefour entre l'av. Général Guisan et le ch. de Somais afin de faciliter le demi-tour en direction de Lausanne.



*Illustration du trajet alternatif (500 m) à effectuer par les habitants de l'av. Général Guisan n°43 en cas de difficulté de tourner à gauche à la sortie de leur propriété.*

## **8. Création d'un passage pour piétons supplémentaire à proximité des commerces du ch. des Vosges**

La Municipalité de Pully créera un passage pour piétons supplémentaire pour faciliter l'accès aux commerces, selon suggestion de M. Guilhem Tardy, sous réserve du respect des normes VSS correspondantes, de l'approbation des autorités cantonales et de l'absence d'opposition lors de la publication du marquage.

## **9. Remarques à propos du caractère accidentogène des aménagements projetés**

Au sujet des remarques relatives à la sécurité et à la viabilité des aménagements routiers, nous précisons que les études de projet sont le fruit d'une étroite collaboration entre un bureau d'ingénieurs trafic, un bureau d'aménagements paysagers, les services techniques de la Ville de Pully concernés, PEL, les tl, ainsi que les services du Canton concernés. Les carrefours et autres aménagements jugés accidentogènes dans le texte de l'opposition ont été dûment dimensionnés et aménagés en application des normes VSS.

Nous prenons bonne note des remarques formulées et confirmons que les aménagements projetés auront pour effet une amélioration des conditions de sécurité pour tous les usagers.

### 3. Observation de M. Alexis Bally

#### **Motifs**

*Pully, le 11 juin 2014*

1) *Limitation de vitesse*

*Si j'approuve totalement l'extension des zones 30 dans le quartier, j'estime que la vitesse devrait aussi être limitée sur l'av. de Villardin et sur le ch. de la Joliette, même si ces deux rues sont considérées comme rues de transit. Aux heures creuses, les vitesses excessives y sont courantes et ne représentent pour les conducteurs qui "se lâchent" qu'un gain de temps infime par rapport à un parcours à 30 km/h en vitesse maximum: 17 secondes, temps d'accélération et temps de freinage compris pour un parcours à 50 km/h en vitesse max. entre points d'arrêt au droit de Guisan et de Ramuz (calcul effectué pour une moto performante).*

2) *Autorisation de tourner à gauche au bas de Villardin*

*L'essai doit certes être tenté, mais avec possibilité de revenir à la situation actuelle. En effet, maintenant où seul le tourner à droite est autorisé, les véhicules descendant Villardin arrivent assez rapidement à s'insérer dans le trafic de l'av. Guisan. Les files en attente ne sont jamais très grandes, même aux heures de pointe. Le report sur Villardin du trafic passant actuellement par le ch. de Somaïs et tournant à gauche direction Vevey, avec régulation par feux, aura probablement pour effet de rallonger les files en attente, notamment en freinant l'écoulement des véhicules vers la droite, aisé aujourd'hui.*

*Ce rallongement sera-t-il suffisant pour agir de manière dissuasive sur le trafic de transit? Comme habitant du quartier, je pourrais le souhaiter.*

3) *Places de stationnement pour l'épicerie*

*Nous avons la chance de disposer d'une épicerie admirablement bien gérée, utile non seulement pour nos achats mais aussi comme lieu de rencontre entre habitants du quartier. Pour son avenir, il est important de lui réserver des places de stationnement de courte durée pour les livraisons et pour la clientèle de passage.*

4) *Bruit*

*La réduction du trafic espérée sur le ch. de Somaïs sera certes appréciée par les bordiers. Les "sacrifiés" seront les bordiers de l'av. de Villardin, du fait du report de trafic sur cette avenue. Les bâtiments y sont orientés avec de grandes façades parallèles à l'avenue, avec effet de renvoi du bruit de part et d'autre de l'avenue. Ces bâtiments sont donc beaucoup plus sensibles au bruit que les bâtiments du ch. de Somaïs. De plus, d'après le cadastre du bruit, le bas de l'av. de Villardin, au débouché sur l'av. Guisan, est un des endroits les plus bruyants de la commune. Ces considérations donnent une raison supplémentaire (voir sous 2) pour garder la possibilité de revenir à la situation actuelle si l'essai ne se révèle pas concluant.*

5) *Aménagements cyclables*

*Comme cycliste assidu, je ne peux que me réjouir de l'aménagement de nouvelles bandes cyclables. Notamment la continuation, sur le ch. de la Joliette, de la très utile remontée à contresens du ch. de Somaïs. »*

#### **Détermination de la Municipalité**

1. La hiérarchie du réseau routier ne recommande pas la mise en zone 30 d'un axe aussi important que celui de Joliette / Villardin. La fonction de route collectrice de cet axe, traversé par 6'700 véhicules par jour, préconise selon les normes VSS 640 201 le maintien d'une limite de vitesse à 50 km/h. La transformation de cet axe en zone 30 impliquerait en outre la mise en place d'aménagements ayant pour effet de ralentir la circulation, tels que rétrécissements ou décrochements verticaux. Ces aménagements, indispensables pour inciter les automobilistes à respecter une limitation à 30 km/h, ne sont pas indiqués sur un axe traversé par une importante ligne de bus puisqu'ils induiraient une nette détérioration de la vitesse commerciale et du

respect des horaires de la ligne 47. Par ailleurs, les contrôles effectués encore récemment ( $V^{85} = 46$  km/h à la montée et  $V^{85} = 48$  km/h à la descente<sup>1</sup>) démontrent que la limitation de vitesse à 50 km/h est respectée sur cet axe. Enfin, la mise en place d'une bande cyclable à la montée devrait avoir un effet modérateur sur la vitesse de circulation des véhicules le long de cet axe.

2. Le rétablissement du tourner-à-gauche n'est pas à proprement parler une mesure qui a pour vocation de limiter la circulation sur l'av. de Villardin. Elle vise plutôt à soulager le ch. de Somais qui n'est pas conçu pour écouler le trafic de transit. On peut néanmoins penser que cette mesure, de même que les autres mesures du projet (extension de la zone 30, bande cyclable) devraient contribuer dans l'ensemble à encourager au report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce, au détriment du trafic de transit.

Le bureau RGR a modélisé un report maximal de la circulation du ch. de Somais sur l'av. de Villardin et a obtenu des files d'attente, certes plus longues qu'actuellement, mais tout à fait satisfaisantes (pas de remontées plus hautes que le ch. de Somais au quart d'heure de pointe). Nous tenons à préciser que ce calcul se base sur des hypothèses maximalistes étant donné que le ch. de Somais ne sera pas signalé en bordiers autorisés et que les automobilistes auront toujours la possibilité d'aller à l'Est via Somais.

Le changement de concept de circulation a par ailleurs été validé par les services de l'Etat.

Il va de soi que si la réalité ne suivait pas les modèles - qui sont en principe ici très fiables car il s'agit d'un seul carrefour, simulé avec des hypothèses maximalistes - il serait possible de revenir en arrière.

3. Les 9 places supprimées sur l'av. de Villardin sont compensées sur le ch. de Chamblandes, soit 220 m plus au Nord de la propriété de l'av. de Villardin 8A, ainsi que par la création d'une place de livraison de 11 m de long à proximité directe de l'épicerie. Hors période de livraison, cette place permettra un « stationnement minute » pour les clients souhaitant faire un achat.
4. Le changement de concept de circulation va effectivement augmenter la charge de trafic sur l'av. de Villardin. La potentielle augmentation des nuisances sonores liées à la circulation sera cependant compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant. La mise en place d'une bande cyclable sera aussi de nature à inciter à une conduite plus prudente limitant les émissions de bruit. Par ailleurs, d'autres mesures - qui découleront du plan d'assainissement du bruit de la Ville de Pully prochainement validé par les services de l'Etat - seront prises si nécessaire pour réduire encore le bruit et garantir des immissions en dessous des normes pour tous les habitants du secteur.

**Détermination de la Municipalité après séance de conciliation le 1<sup>er</sup> octobre 2014**

---

<sup>1</sup> Comptages Lausanne Région 2010

Nous vous remercions pour le retrait de votre remarque ainsi que pour les réflexions apportées sur le projet. Nous vous informons que les demandes suivantes sont transmises pour traitement à la Direction des travaux et des services industriels :

- étudier la possibilité de poser une borne délimitant le contre-sens cyclable sur le ch. de Somais au droit du n° 44 afin de sécuriser les cyclistes ;
- étudier la possibilité d'installer un capteur de vitesse sur l'av. de Villardin à l'amont du carrefour Guisan-Villardin afin de déclencher un feu rouge si la vitesse des véhicules y est trop élevée ;
- demander à PEL d'effectuer des contrôles radars durant les heures creuses sur l'av. de Villardin ;
- étudier la possibilité de soumettre le préavis de demande de crédit pour la réalisation du projet cité en titre à la Commission permanente de l'urbanisme.

## 4. Observation de M. Jesus Fernandez

### **Motifs**

**Pully, le 3 juin 2014**

*« L'avenue Villardin est utilisée par certains conducteurs (avec son fort dénivelé et son faux plat au centre) comme un terrain propice à un jeu dangereux.*

*Ils poussent leur voiture puissante ou leur moto pour le plaisir de ces accélérations. Ils mettent ainsi grandement en danger les nombreux enfants qui se rendent à l'école. Villardin est en effet la voie d'accès située entre le collège de Chamblandes et le principal (tous deux sur l'av. C.-F. Ramuz). Il est nécessaire compte tenu de l'augmentation du trafic générée, de canaliser ces excès inconscients. Je ne sais pas quelle option est la plus appropriée, feux de signalisation pour permettre de traverser en sécurité (au milieu de Villardin, pas à une extrémité), limitation de vitesse, interdiction d'obliquer ...*

*Je me tiens volontiers à votre disposition pour en discuter car quelque chose doit absolument être fait pour éviter des accidents dramatiques. »*

### **Détermination de la Municipalité**

Les contrôles de vitesse effectués en 2014 montrent ( $V^{85} = 46$  km/h à la montée et  $V^{85} = 48$  km/h à la descente) que la limitation de vitesse est respectée. Par ailleurs, le cheminement des écoliers fait l'objet d'une attention particulière des services de Police en charge de la sécurité routière. En effet, afin de se prémunir de toute situation accidentogène, des limitations de vitesse ou des passages pour piétons balisent les cheminements fréquemment empruntés par les écoliers de tous les établissements de la Ville de Pully.

Nous comprenons votre crainte relative aux conducteurs imprudents et irresponsables qui empruntent l'avenue. La Municipalité souhaite toutefois maintenir le projet tel que prévu, ses aménagements étant conformes à une limitation de la vitesse à 50 km/h. De plus, la présence d'une bande cyclable à la montée contribuera certainement à une conduite plus prudente des automobilistes.

Un aménagement de l'avenue en zone 30 n'est pas souhaité, ni possible au regard de la fonction de l'axe dans la hiérarchie du réseau routier.

## 5. Observation de M. Adolf Klinger

---

### **Motifs**

#### **Non daté**

*«J'adhère également aux remarques de M. Bally. Actuellement, malgré des places existantes à l'av. Villardin, les clients fréquentant le commerce sis sur la parcelle n°3876 parquent leurs véhicules sur le trottoir. Je n'ose pas penser à la situation après la fin des travaux. Donc l'utilisation du trottoir deviendra difficile, voire dangereux »*

### **Détermination de la Municipalité**

Les 9 places supprimées sur l'av. de Villardin sont compensées sur le ch. de Chamblandes, soit 220 m plus au Nord de la propriété de l'av. de Villardin 8A, ainsi que par la création d'une place de livraison de 11 m de long à proximité directe de l'épicerie. Hors période de livraison, cette place permettra un « stationnement minute » pour les clients souhaitant faire un achat.

Par ailleurs, nous vous informons que M. A. Bally a retiré sa remarque.