VILLE DE pully
Municipalité

PRÉAVIS AU CONSEIL COMMUNAL
N° 11-2020

SÉANCE DU 30 SEPTEMBRE 2020

Rue de la Poste et av. Samson Reymondin

Réaménagement de l'espace public, mise en séparatif, renouvellement et renforcement des infrastructures de la Ville de Pully

---

Crédit demandé CHF 9'370'000.00

Responsabilité(s) du dossier :

- Direction des travaux et des services industriels,
  M. M. Zolliker, Conseiller municipal
- Direction de l'urbanisme et de l'environnement,
  M. N. Leuba, Conseiller municipal

TABLE DES MATIÈRES

1. Objet du préavis 3
2. Contexte 3
3. Situation géographique 3
4. Aménagements urbains et paysagers 4
   4.1. Description du projet de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin 4
   4.2. Description du projet du sentier du Lycée 8
   4.3. Estimation du coût des travaux d'aménagements urbains et paysagers 10
5. Etat des réseaux et descriptif des travaux projetés 10
   5.1. Réseau des routes 10
   5.2. Réseau d'évacuation des eaux 14
   5.3. Réseau d'eau potable 15
   5.4. Réseau d'électricité basse tension 16
   5.5. Réseau d'éclairage public 17
   5.6. Réseau fibre optique projeté 17
   5.7. Réseaux tiers 18
6. Assainissement du bruit routier 18
7. Archéologie et mines de charbon 19
8. Mise en conformité des bâtiments communaux 20
9. Stationnement pendant les travaux 20
10. Demande de crédit et de financement 21
   10.1. Résumé des coûts 21
   10.2. Prestations du personnel communal 22
   10.3. Financement et conséquences financières et comptables 23
11. Procédures 27
   11.1. Examen préalable auprès de la Direction générale de la mobilité et des routes 27
   11.2. Examen par la Direction générale de l'environnement (DGE) 27
   11.3. Publication des modifications de la signalisation routière dans la FAO 27
   11.4. Mise à l'enquête publique des aménagements routiers, du plan d'évacuation des eaux, des modifications foncières et publication des décisions d'allégement relatives au bruit routier 27
12. Planification des travaux 67
13. Pétition « Requalification de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin » 68
14. Développement durable 68
   14.1. Dimension économique 68
   14.2. Dimension environnementale 68
   14.3. Dimension sociale 68
15. Communication 69
16. Programme de législature 69
17. Conclusions 69

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers communaux,

1. Objet du préavis

Par ce préavis, la Municipalité demande au Conseil communal un crédit de CHF 9'370'000.00 afin de financer les travaux de réaménagement de l'espace public, de renouvellement et de renforcement des infrastructures, la mise en séparatif des biens-fonds communaux le long et aux abords de la rue de la Poste, de l'av. Samson Reymondin et du sentier du Lycée, ainsi que la mise à double sens des transports publics sur l'av. du Tirage.

2. Contexte

Ce projet d'envergure, inscrit au programme de législature 2016-2021 sous la dénomination de « requalification du centre-ville », a été lancé en 2013 et a pour objectifs de réaménager l'axe principal du centre-ville de Pully avec pour ambition de le rendre plus convivial, de permettre aux habitants de mieux s'approprier l'espace public, de faciliter l'accessibilité aux commerces et de promouvoir les multiples activités qui y ont lieu.

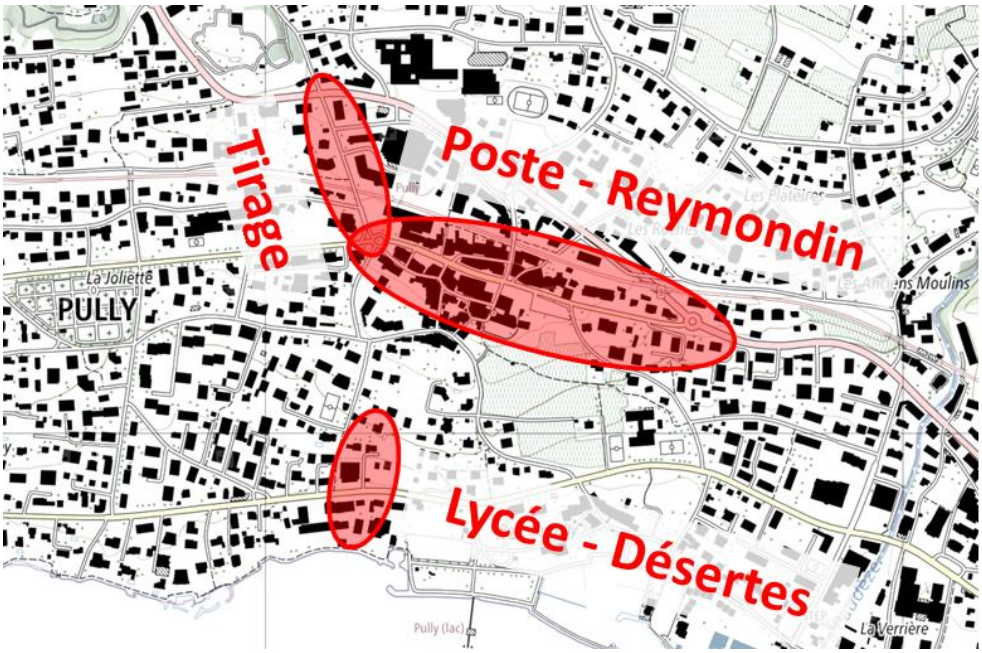
Il fait suite aux nombreuses séances d'information, ainsi qu'à la démarche participative menée par la Municipalité entre 2015 et 2017 en collaboration avec la Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud (HEIG-VD) et la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève (HEPIA). Cette approche a permis de concevoir un projet qui se veut autant que possible à l'image du centre-ville auquel aspirent ses riverains et ses commerçants.

De plus, l'ensemble des infrastructures communales situées sous cet axe sont en très mauvais état et doivent être renouvelées à court terme.

Enfin, la mise en séparatif de la rue de la Poste ne peut se faire de façon économique qu'en déviant une partie des eaux en direction du sentier du Lycée, ce qui implique nécessairement un renforcement du réseau d'évacuation des eaux sous ce sentier.

3. Situation géographique

Le périmètre du projet schématisé sur le plan ci-après comprend les avenues du Tirage et Samson Reymondin, la rue de la Poste, le giratoire de la gare, ainsi que la rue de la Gare et les rues et ruelles adjacentes, puis le sentier du Lycée.



Emprise des travaux

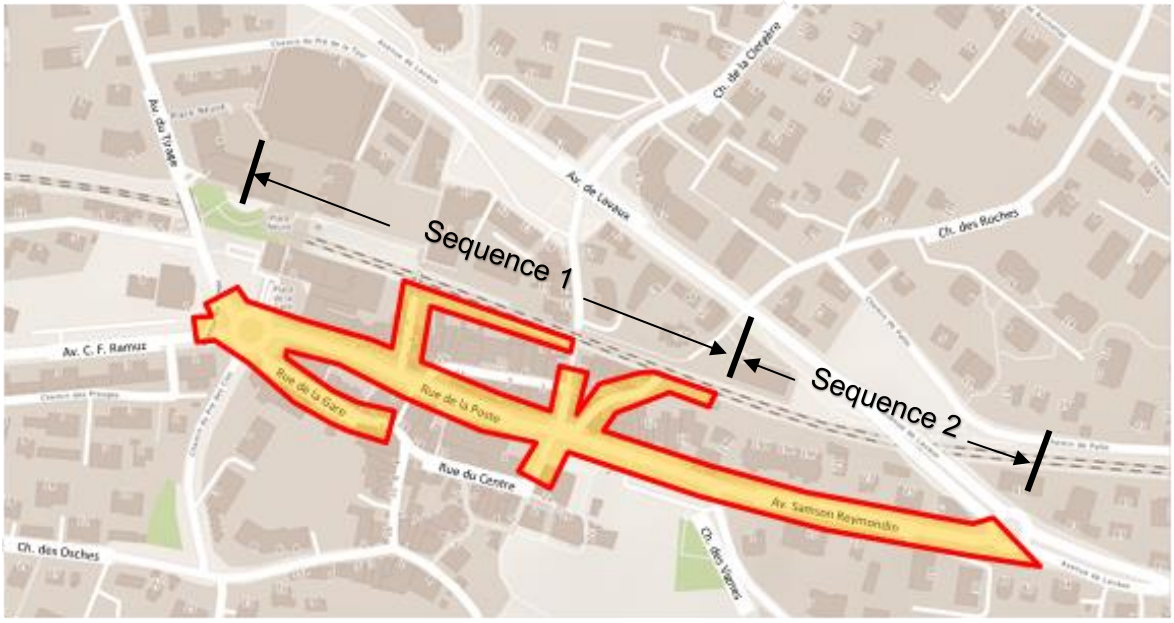
4. Aménagements urbains et paysagers

4.1. Description du projet de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin

Le projet de réaménagement s'étire du giratoire de la gare à celui de Samson Reymondin. Il a pour objectifs de valoriser et de tranquilliser la traversée du centre-ville, mais aussi de réduire le trafic routier, notamment par la mise en place d'une zone 30 sur toute sa longueur.

L'axe se décline en deux séquences : la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin.

La première séquence se caractérise par un contexte urbanistique ancien ; c'est le centre historique. Il regroupe les commerces et activités (boutiques, banque, cafés, administration, etc.). A l'inverse, l'av. Samson Reymondin longe un tissu bâti résidentiel et montre un caractère plus routier.



Axe Poste - Reymondin - Emprise des réaménagements urbains et des réseaux

Afin de tranquilliser la traversée du centre et de valoriser l'espace piétonnier, le projet s'inspire des aménagements pavés existants au Sud et au Nord de cet axe afin de créer une centralité unie et au caractère urbain accueillant.

4.1.1. Séquence 1 - Centre historique Poste / Samson Reymondin

Extrait du plan des aménagements urbains et paysagers - Hüsler & Associés

Les trottoirs seront élargis au profit des terrasses de commerces, des équipements, des nouvelles plantations et des places de stationnement qui ne se retrouveront visuellement plus sur la chaussée mais sur la zone pavée. Le pavé présent dans les rues adjacentes s'étendra désormais jusqu'à la chaussée, redonnant ainsi à la rue de la Poste un caractère qui s'harmonise avec celui de l'ancien bourg.

Afin de répondre à un fort besoin d'ombre, un concept de plantation accompagnera la traversée du village. Des séquences d'arbres d'alignement, à feuilles caduques (perte des feuilles à l'automne) et à moyen développement (10 à 15 m), prendront place de part et d'autre de la chaussée.

Visualisation du projet de la rue de la Poste - Hüsler & Associés

Ponctuellement, des grands arbres solitaires (20 à 25 m) de différentes espèces marqueront certains endroits clés de l'espace public : placettes, place ou encore des articulations de rue. Au total, une dizaine d'arbres supplémentaires s'installeront aux abords de la rue de la Poste, dans des surfaces généreusement plantées de fleurs vivaces, et apporteront enfin l'ombrage tant recherché.

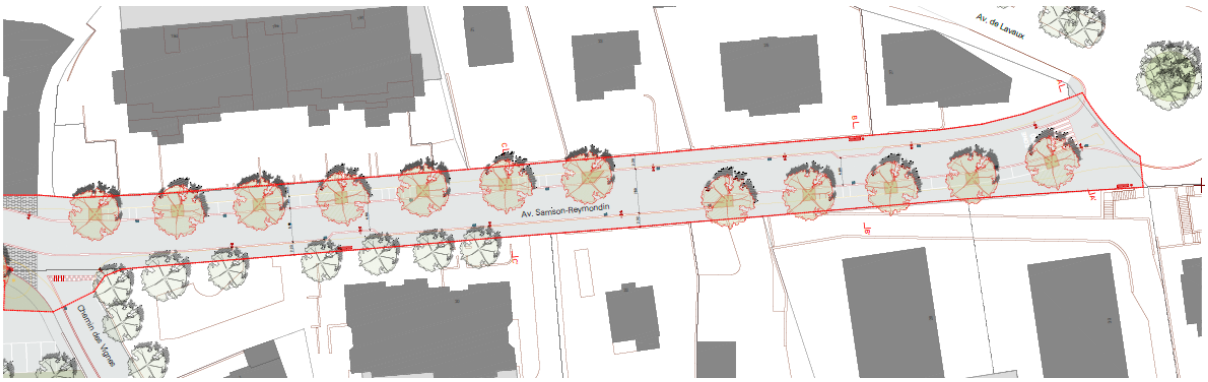
Entre le poste de police et le Garage de la gare, la parcelle communale N° 108 sera également valorisée. Le projet propose de retravailler légèrement la topographie et de créer un jardin généreux intégrant la fontaine existante. Cet espace à dominance végétale deviendra un lieu de pause mais aussi de repos. Il se composera d'un grand arbre solitaire, d'arbustes persistants, d'un grand massif de fleurs vivaces et de plusieurs arbres à fleurs en cépée.

L'alignement de platanes existants au droit du parking Pré-de-la-Cure a été analysé par l'entreprise Arbrexperts Sàrl. L'état sanitaire de ces arbres ainsi que les travaux qui seront réalisés à proximité nécessiteront leur abattage et leur remplacement.

Visualisation du projet de réaménagement de la parcelle N° 108, rue de la Poste - Hüsler & Associés

Photo actuelle - Séquence centre historique, av. Samson Reymondin

Visualisation du projet - Séquence centre historique, av. Samson Reymondin - Hüsler & Associés



Extrait du plan des aménagements urbains et paysagers - Hüsler & Associés

4.1.2. Séquence 2 - Tissu résidentiel Samson Reymondin

Cette séquence de 200 m de long est actuellement dépourvue d'arbres sur le domaine public et ne reflète pas l'image d'une entrée de centre-ville. Le projet prévoit dès lors de poursuivre le concept de plantation jusqu'au giratoire à l'Est en ne plantant pas moins de 12 arbres d'alignement.

Sur cette séquence résidentielle au caractère routier, le pavé laisse place au bitume et les trottoirs sont partiellement élargis pour accueillir les équipements, les arbres et les places de stationnement.

Photo actuelle - Séquence av. Samson Reymondin

Visualisation du projet - Séquence av. Samson Reymondin - Hüsler & Associés

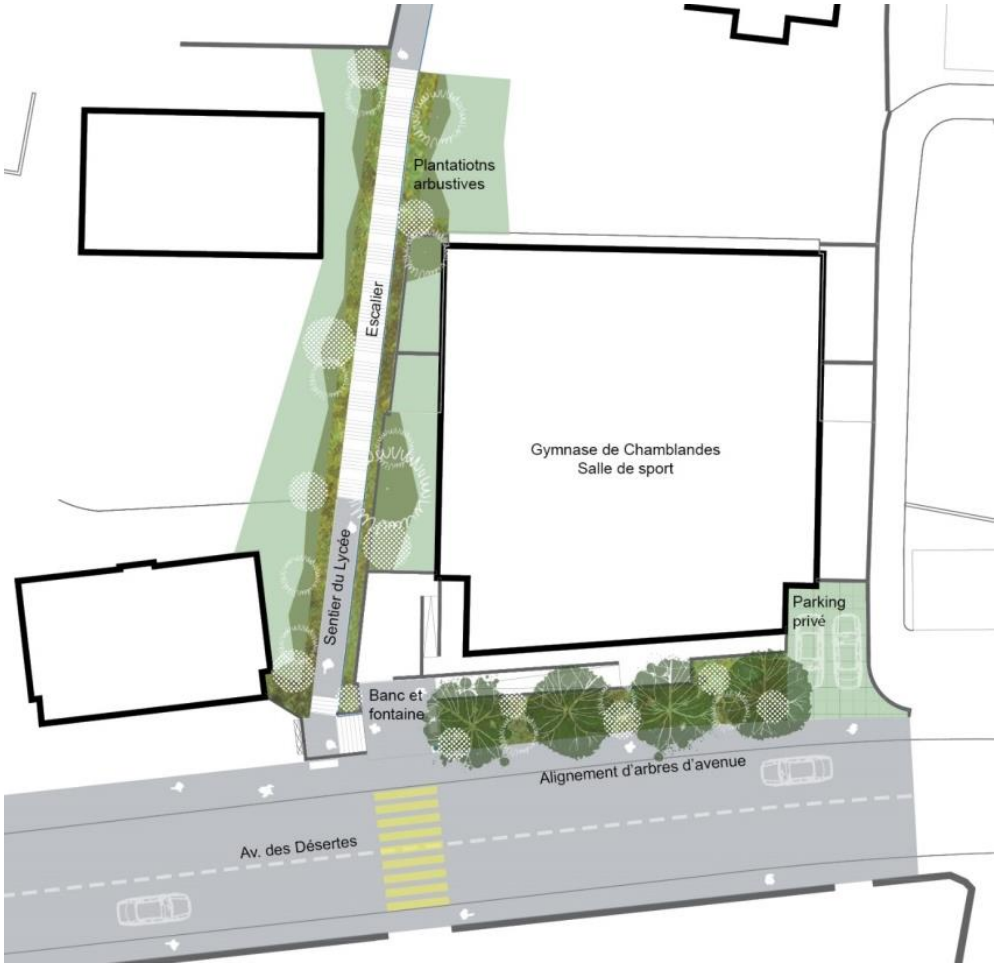
4.2. Description du projet du sentier du Lycée

Le sentier du Lycée fait également peau neuve en profitant du renouvellement des conduites industrielles pour réfectionner le grand escalier et sa main courante, mettre en valeur l'accès au Sud et renouveler les plantations de l'av. des Désertes le long du Gymnase de Chamblandes.

La liaison entre le Gymnase de Chamblandes et le bas du sentier sera traitée comme un espace d'articulation en intégrant des bancs et un point d'eau.

Les arbres vieillissants seront remplacés par des sujets plus vigoureux et mieux adaptés au contexte d'avenue.

L'ensemble des plantations basses, arbustives et herbacées sera renouvelé avec un concept d'ensemble.



Plan du projet du sentier du Lycée - DUE

Photo actuelle du sentier du Lycée

Visualisation du projet du sentier du Lycée - DUE

4.3. Estimation du coût des travaux d'aménagements urbains et paysagers

Travaux de génie civil	CHF	456'000.00
Travaux préparatoires	CHF	108'000.00
Terrassement et mise en forme	CHF	103'000.00
Travaux de jardinage	CHF	516'000.00
Mobilier urbain	CHF	276'000.00
Honoraires	CHF	153'000.00
Sous-total	CHF	1'612'000.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	161'000.00
Total HT	CHF	1'773'000.00
TVA 7.7 %	CHF	137'000.00
Total aménagements urbains et paysagers (TTC)	**CHF**	**1'910'000.00**

5. Etat des réseaux et descriptif des travaux projetés

5.1. Réseau des routes

5.1.1. Réseau existant

Le centre de Pully est aujourd'hui desservi par une route limitée à 50 km/h qui accueille la gare à son extrémité Ouest, puis des commerces (boutiques, banque, cafés, etc.) sur le tronçon de la rue de la Poste avec, par endroits, des terrasses longeant la chaussée. A l'inverse, l'av. Samson Reymondin longe un tissu bâti résidentiel.

D'une largeur peu uniforme et parfois importante (jusqu'à 10 m), cet axe au caractère très routier enlaidit et fragmente le centre historique de Pully. Les places de parc disposées le long de la chaussée accentuent cet effet routier et ne mettent pas en valeur les espaces publics.

5.1.2. Réseau projeté

L'objectif principal est de redynamiser le centre-ville en créant des espaces conviviaux et végétalisés qui redonnent de l'espace aux habitants.

Il nécessite quelques adaptations en termes d'aménagements routiers, notamment par :

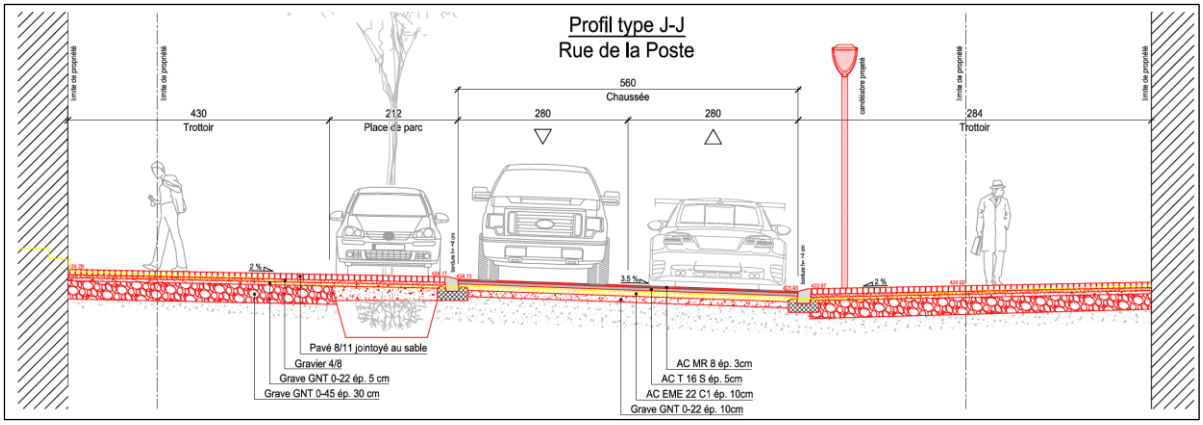
- l'adaptation du gabarit routier à ce type de zone en réduisant la chaussée à 5.6 m et en ajoutant des pincements ponctuels. Les espaces publics deviennent plus généreux et les trottoirs sont élargis et partagés avec le stationnement ;
- l'abaissement du régime de vitesse à 30 km/h à la rue de la Poste et à l'av. Samson Reymondin ;
- le revêtement en pavés des trottoirs sur la rue de la Poste afin d'unifier le centre ancien et de valoriser les espaces publics ;
- la suppression des transports publics sur cet axe et la création d'un nouvel itinéraire par l'av. du Tirage ;
- l'ajout de contresens cyclables dans les rues du centre-ville adjacentes à l'axe Poste-Reymondin ;
- la réorganisation de l'offre en stationnement ;
- le développement d'un concept de plantation adapté à un environnement urbain sur toute la longueur de l'axe routier ;
- l'adaptation de la largeur de l'av. du Tirage par la pose de nouvelles bordures pour permettre aux transports publics de remonter cette avenue ;
- la mise en place d'une zone de rencontre (zone 20 km/h) à l'intérieur du périmètre du bourg.

Les relevés de vitesse réalisés entre le 23 avril et le 20 mai 2018 à la rue de la Poste ont permis de confirmer qu'à l'usage cet axe se rapproche déjà d'une zone 30 avec une vitesse moyenne mesurée de 30.1 km/h et une vitesse V85 (la vitesse non dépassée par 85 % des usagers) de 37.35 km/h sur cet axe routier pourtant limité à 50 km/h.

Ces vitesses démontrent à elles seules que cette future zone 30 sera pleinement compatible avec le trafic actuel et futur.

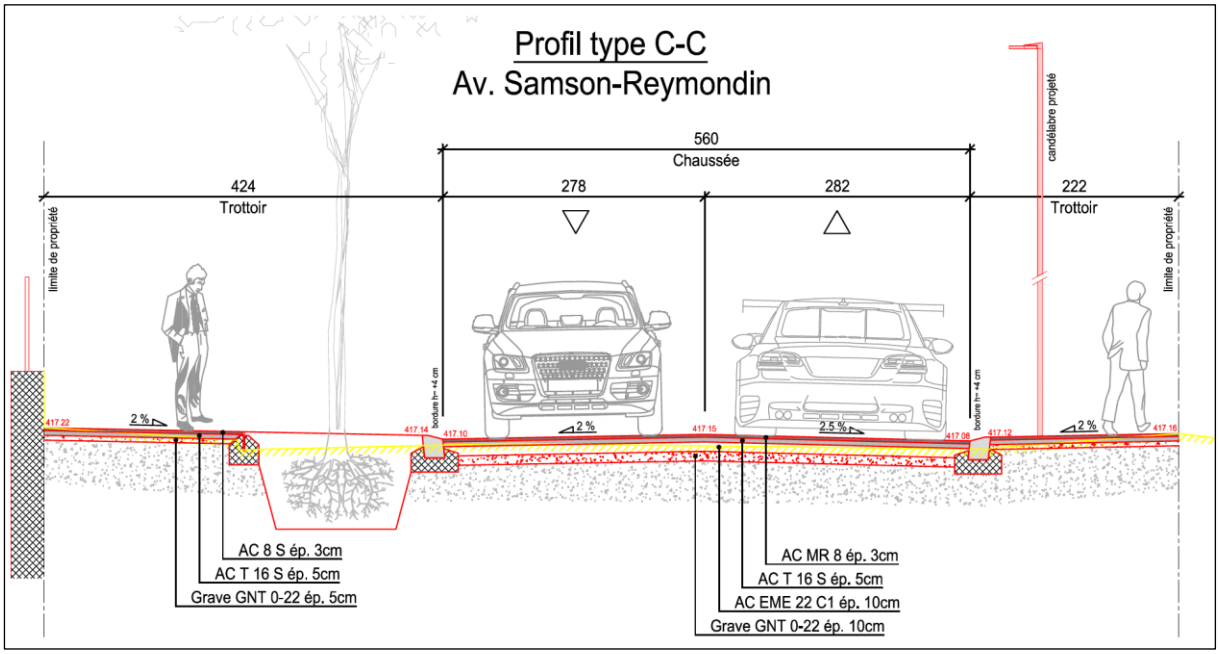
5.1.2.1. Rue de la Poste

Le rétrécissement de la chaussée ainsi que le pavage des trottoirs sont les deux principales transformations qui permettront de ralentir le trafic et redonneront au centre un caractère urbain apaisé. L'annexe 1 représente la situation des aménagements routiers projetés à la rue de la Poste.



Coupe des aménagements routiers projetés - Bureau technique DTSI

5.1.2.2. Av. Samson Reymondin



Coupe des aménagements routiers projetés - Bureau technique DTSI

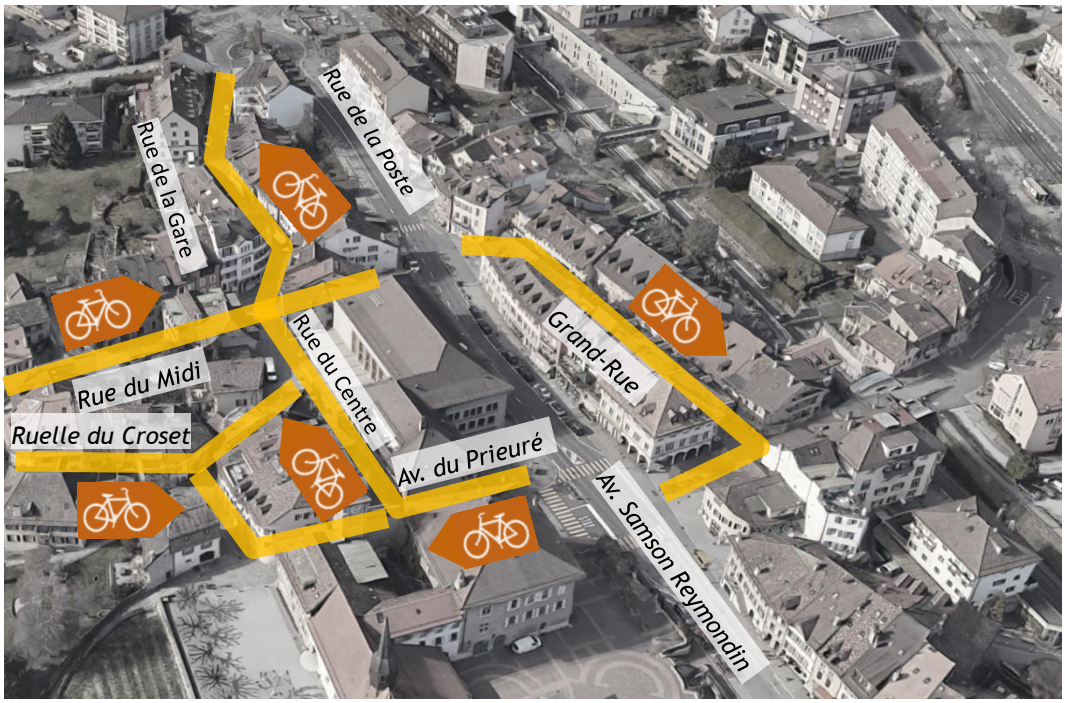
L'annexe 2 représente la situation des aménagements routiers projetés à l'av. Samson Reymondin.

5.1.2.3. Av. du Tirage

La suppression du transit des lignes de bus 47 et 48 sur la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin permettra de tranquilliser le centre-ville, de réduire le gabarit routier et d'augmenter l'espace dédié aux piétons. Ce changement sera en outre favorable à l'exploitation des lignes 47 et 48 par les Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl), grâce à un trajet plus direct pour traverser et desservir le centre-ville. Le régime de circulation de l'av. du Tirage sera modifié avec l'introduction d'un double sens pour les bus afin de permettre à ces deux lignes de remonter cette avenue. Cette modification est par ailleurs nécessaire à un bon déroulement du chantier. Quelques adaptations de la signalisation et de bordures seront nécessaires pour respecter le nouveau gabarit routier. Ce nouvel itinéraire optimise ces deux lignes et cet effet sera renforcé lors des futurs travaux de

réaménagement de l'av. de Lavaux (PP8). La mise à double sens de l'av. du Tirage pour les bus est une étape intermédiaire, avant une mise à double sens pour tous les véhicules et un réaménagement complet de cette avenue dans le cadre du PP8.

5.1.2.4. Contresens cyclable au centre-ville de Pully



Nouveaux contresens cyclables - Bureau technique DTSI

Les nouveaux contresens cyclables introduits par ce projet permettront aux cyclistes de circuler plus librement dans le centre-ville et augmenteront ainsi l'attractivité de ce mode de transport.

5.1.3. Stationnement

L'axe formé par la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin offre actuellement 63 places voitures et 36 places deux-roues motorisés le long et à proximité de la rue. Le parking Pré-de-la-Cure dispose d'une capacité de 36 places voitures supplémentaires. Pour un total de 135 places voitures et deux-roues motorisés, il n'y a en revanche que 6 places vélos sur l'ensemble du périmètre du projet.

On y trouve plusieurs régimes de stationnement, de la zone bleue gratuite au parcomètre limité à 30 minutes, 1 h ou 2 h. A proximité immédiate, le parking Pully Centre, d'une capacité de 526 places, complète avantageusement cette offre.

Le projet de réaménagement va inévitablement conduire à une évolution de l'offre en stationnement. La suppression d'une dizaine de places voitures et de quelques places deux-roues motorisés ainsi que l'ajout de 36 places vélos permettront d'augmenter l'espace piétonnier et de favoriser la mobilité douce.

Ces modifications n'ont engendré aucune opposition ni recours lors de leur publication.

5.1.4. Gestion des emprises foncières

La modification du gabarit routier et les aménagements projetés ne nécessitent pas d'emprise supplémentaire sur des parcelles privées ; le gabarit du domaine public est suffisant pour réaliser ces aménagements.

La modification du tracé des collecteurs situés sous le sentier du Lycée demandera des emprises sur 4 biens-fonds privés. La mise à jour des servitudes existantes pour ces collecteurs ainsi que les travaux d'aménagement y relatifs ont fait l'objet d'accords de principe entre les propriétaires et la Municipalité.

5.1.5. Estimation du coût des travaux

Travaux de génie civil	CHF	2'947'000.00
Constats d'immeubles	CHF	107'000.00
Signalisation et marquage	CHF	46'000.00
Frais de géomètre et de notaire relatifs aux travaux et emprises	CHF	77'000.00
Sous-total HT	CHF	3'177'000.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	318'000.00
Total HT	CHF	3'495'000.00
TVA 7.7 %	CHF	270'000.00
Etudes*	CHF	35'000.00
Total général réseau des routes (TTC)	**CHF**	**3'800'000.00**

*Un crédit d'étude (cf. communication N° 16-2013) d'un montant de CHF 95'000.00 a été ouvert pour financer les études liées au dimensionnement des infrastructures routières et aux relevés géométriques. Le montant dépensé se monte à environ CHF 35'000.00.

5.2. Réseau d'évacuation des eaux

5.2.1. Réseau existant

L'ensemble du réseau est en système unitaire à l'av. Samson Reymondin ainsi qu'aux rues de la Poste, de la Gare, du Nord et Verdaine.

5.2.2. Réseau projeté

Les travaux suivants sont prévus :

- création d'un réseau séparatif d'eaux usées et d'eaux claires à l'avenue et aux rues précitées ;
- raccordement des bâtiments jusqu'en limite de propriété avec des conduites d'un diamètre de 200 mm ;
- pose de grilles et de caniveaux pour la récolte des eaux de chaussée tous les 25 m ;
- mise en conformité de 10 bâtiments communaux.

La mise en séparatif de l'av. Samson Reymondin et de la rue de la Poste est une mesure importante issue du Plan général d'évacuation des eaux (PGEE) puisqu'elle va permettre de rejeter les eaux claires directement dans le lac. A l'heure actuelle, ces eaux transitent dans le réseau communal et sont traitées à la STEP de Pully.

Afin de réaliser ces travaux de la façon la plus économique possible qui soit, en évitant des fouilles de très grande profondeur sur la rue de la Poste, les eaux claires seront dirigées en partie en direction de l'Ouest, vers le sentier du Lycée, où les conduites d'assainissement, déjà sous-dimensionnées – ce qui a occasionné quelques inondations alentour – devront être adaptées. La pose de 2 nouveaux collecteurs de plus grande capacité est ainsi prévue. Sans ces travaux préalables, une mise en séparatif économique de la rue de la Poste ne serait pas possible.

Dans le périmètre où le réseau communal sera mis en séparatif, les propriétaires seront tenus de mettre leurs propres installations d'évacuation des eaux en conformité.

5.2.3. Estimation du coût des travaux

Travaux de génie civil	CHF	1'602'000.00
Mandats d'ingénieurs conseils	CHF	10'000.00
Sous-total	CHF	1'612'000.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	162'000.00
Total HT	CHF	1'774'000.00
TVA 7.7 %	CHF	137'000.00
Etudes*	CHF	9'000.00
Total général réseau d'évacuation des eaux (TTC)	**CHF**	**1'920'000.00**

*Un crédit d'étude (cf. communication N° 16-2013) d'un montant de CHF 95'000.00 a été ouvert pour financer les études liées au dimensionnement du réseau d'évacuation des eaux. Le montant dépensé se monte à environ CHF 9'000.00.

5.3. Réseau d'eau potable

5.3.1. Réseau existant

- rue de la Poste : une conduite en acier DN 200 datant de 1970, ainsi que 2 bornes hydrantes doivent être remplacées. Cette conduite n'a connu aucune rupture à ce jour mais, compte tenu de la période à laquelle elle a été posée (voir ci-après), son remplacement est recommandé ;
- av. Samson Reymondin : une conduite en fonte grise datant de 1957, ainsi qu'une borne hydrante doivent être remplacées. Un tronçon a déjà été abandonné et, en raison d'une quinzaine de fuites, une conduite provisoire a été posée en 2017 sur une longueur de 150 m ;
- rue de la Gare : une conduite en fonte ductile datant de 1980, ainsi qu'une borne hydrante doivent être remplacées ;
- rue du Nord : une conduite en fonte grise DN 100 datant de 1958, ainsi qu'une borne hydrante doivent être remplacées ;
- rue Verdaine : une conduite en fonte ductile DN 100 datant de 1979, ainsi qu'une borne hydrante doivent être remplacées ;
- av. du Prieuré : une conduite en fonte ductile DN 150 datant de 1981, ainsi qu'une borne hydrante doivent être remplacées.

5.3.2. Réseau projeté

Comme le révèlent plusieurs cas récents de ruptures en série dans diverses rues de Pully, les conduites en fonte ductile posées entre 1970 et 1990 environ sont exposées à un risque de rupture très élevé en raison d'une technique de pose malheureusement inappropriée (les conduites étaient installées sur des cales en bois favorisant la corrosion). De nombreuses fuites d'eau sont notamment survenues sur l'av. Samson Reymondin au cours de ces dernières années et ont nécessité, en 2017, la pose d'une conduite provisoire entre l'av. de Lavaux et le ch. des Vignes. Son remplacement est nécessaire, de même que celui de plusieurs conduites vétustes.

La Direction des travaux et des services industriels (ci-après DTSI) prévoit les travaux suivants :

- remplacement des conduites actuelles par des conduites d'eau potable en fonte d'un diamètre de 150 mm et de 125 mm sur l'ensemble du périmètre des travaux ;
- réfection de tous les branchements privés jusqu'en limite de propriété ;
- remplacement de 7 bornes hydrantes sur l'ensemble du périmètre ;
- reprise de 2 bornes hydrantes actuellement raccordées sur la conduite de transport de Lausanne.

5.3.3. Estimation du coût des travaux

Travaux de génie civil	CHF	316'000.00
Appareillage, conduite et main-d'œuvre	CHF	384'000.00
Sous-total	CHF	700'000.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	70'000.00
Total HT	CHF	770'000.00
TVA 7.7 %	CHF	60'000.00
Total général réseau d'eau potable (TTC)	**CHF**	**830'000.00**

La DTSI devrait percevoir une subvention de l'Etablissement d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels du Canton de Vaud (ECA) d'environ 20 % du montant total des travaux.

5.4. Réseau d'électricité basse tension

5.4.1. Réseau existant

Le réseau électrique basse tension existant est vétuste et sous-dimensionné. De plus, les bâtiments sont alimentés en dérivation du câble principal. Cette manière de faire n'est plus conforme au principe d'alimentation de la Ville de Pully (une alimentation séparée par immeuble, permettant une plus grande souplesse d'exploitation et une meilleure sécurité d'approvisionnement).

5.4.2. Réseau projeté

La DTSI prévoit les travaux suivants :

- renforcement du réseau principal et du réseau secondaire électrique ;
- création d'une nouvelle armoire de distribution ;
- rénovation des anciens branchements des bâtiments riverains sur l'ensemble du périmètre du projet selon les normes actuelles en vigueur.

5.4.3. Estimation du coût des travaux

Travaux de génie civil	CHF	199'000.00
Matériel et main-d'œuvre	CHF	96'000.00
Sous-total	CHF	295'000.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	30'000.00
Total HT	CHF	325'000.00
TVA 7.7 %	CHF	25'000.00
Total général réseau d'électricité basse tension (TTC)	**CHF**	**350'000.00**

5.5. Réseau d'éclairage public

5.5.1. Réseau existant

L'éclairage est de type routier sur l'ensemble du périmètre. Les installations sont vétustes et ne répondent plus aux exigences du réaménagement de l'espace public.

5.5.2. Réseau projeté

La DTSI prévoit les travaux suivants :

- mise en conformité et adaptation du système d'éclairage à la nouvelle configuration routière.

5.5.3. Estimation du coût des travaux

Travaux de génie civil	CHF	1'000.00
Luminaires sur mât, bornes lumineuses et main-d'œuvre	CHF	92'000.00
Sous-total	CHF	93'000.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	9'000.00
Total HT	CHF	102'000.00
TVA 7.7 %	CHF	8'000.00
Total général réseau d'éclairage public (TTC)	**CHF**	**110'000.00**

5.6. Réseau fibre optique projeté

Le bureau informatique de la Ville de Pully (ci-après BIP) souhaite profiter des travaux pour renforcer sa liaison en fibre optique, notamment par la mise en place de :

- un tube PEHD Ø 100/112 mm entre le Prieuré et le poste de police (la liaison actuelle atteint sa limite de capacité).

La fourniture, la pose des tubes, l'enrobage, le remblayage et les différents ouvrages sont pris en charge par le réseau d'électricité de la DTSI.

Les travaux liés à la mise en place de la fibre à l'intérieur des tubes seront financés directement par le BIP.

5.7. Réseaux tiers

Le Service du gaz de la Ville de Lausanne renouvellera l'ensemble de ses conduites dans le secteur de la rue de la Poste, de l'av. Samson Reymondin et de la rue de la Gare.

Le Service de l'électricité de la Ville de Lausanne renforcera ponctuellement son réseau de moyenne tension dans le secteur précité.

Une importante conduite d'adduction d'eau de la Ville de Lausanne devra être déplacée en raison de conflits avec certains éléments du projet. Son remplacement est prévu sur toute la longueur de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin.

Les tl profiteront également des travaux pour renforcer leur réseau de distribution d'énergie pour les transports publics à travers la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin.

Swisscom et UPC renforceront ponctuellement leurs infrastructures à leurs frais.

6. Assainissement du bruit routier

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

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

- la pose d'un revêtement phonoabsorbant sur l'ensemble des axes (-1 dB) ;
- la réduction de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h sur l'axe Est-Ouest à la rue de la Poste et à l'av. Samson Reymondin (-2 dB) ;
- la mise à double sens des transports publics à l'av. du Tirage (+1 dB) ;
- le remplacement de 177 fenêtres situées sur 22 bâtiments.

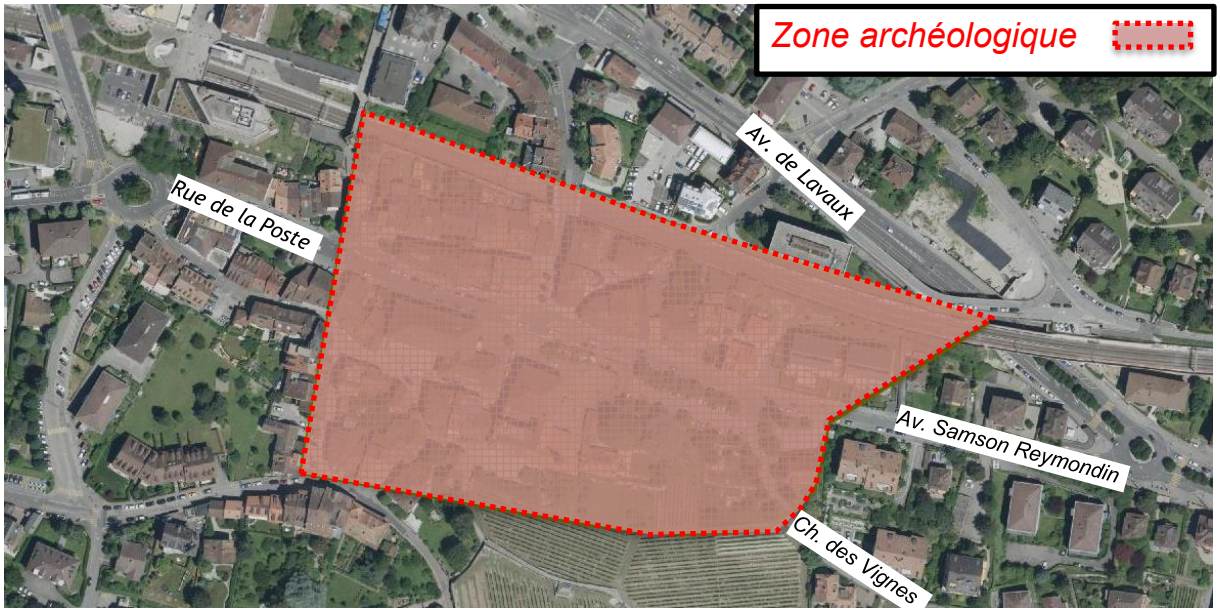
Le remplacement des fenêtres est financé par le préavis N° 07-2018 « Mesures d'assainissement du bruit routier ».

Malgré la mise en œuvre de ces mesures, 34 bâtiments situés dans le périmètre des travaux restent en dépassement des valeurs limites d'émission fixées par l'OPB. La Direction générale de l'environnement de l'Etat de Vaud (DGE) a octroyé un allégement pour ces bâtiments. Les décisions d'allégement ont été publiées parallèlement à la mise à l'enquête du projet routier, soit du 22 novembre au 23 décembre 2019. Préalablement, une séance d'information a été organisée pour aviser les propriétaires des bâtiments concernés par ces dépassements. La publication de ces allégements a engendré 9 oppositions et observations (cf. sections 11.4.2 et 11.4.3).

7. Archéologie et mines de charbon

7.1.1. Archéologie

La partie centrale du projet sur la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin est située dans la zone archéologique N° 136/301 (grand établissement romain) de la commune de Pully au sens de l'article 67 de la loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS).



www.sigip.ch

Dès lors, une collaboration avec la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP) - division Direction de l'archéologie et du patrimoine du canton de Vaud, est nécessaire. Lors des travaux en profondeur dans cette région, un suivi par une entreprise spécialisée en fouilles archéologiques, mandatée par le Canton et financée par la Ville de Pully, sera demandé. En cas de découverte importante, d'éventuels surcoûts et retards dans la planification du chantier pourraient survenir.

Les travaux prévus traverseront de part en part la zone archéologique telle qu'elle est définie sur la carte ci-dessus. Cette zone correspond au noyau historique de Pully qui remonte à l'époque romaine. Il est dès lors très probable que plusieurs vestiges en lien avec l'aménagement de la villa romaine soient mis au jour durant ces travaux.

7.1.2. Mines de charbon

La présence d'anciennes mines de charbon situées sous l'av. Samson Reymondin nécessite également quelques précautions particulières. Une campagne de sondages sera réalisée pour déterminer la profondeur des galeries et la résistance du terrain.

7.1.3. Estimation du coût des travaux

Archéologie et mines de charbon (sondages et suivi)	CHF	154'000.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	16'000.00
Total HT	CHF	170'000.00
TVA 7.7 %	CHF	14'000.00
Total général archéologie et mines de charbon (TTC)	**CHF**	**184'000.00**

Les coûts liés à la découverte des vestiges archéologiques et des mines de charbon seront intégrés aux dépenses et à l'amortissement du réseau d'évacuation des eaux, dans la mesure où c'est celui qui est implanté aux plus grandes profondeurs.

8. Mise en conformité des bâtiments communaux

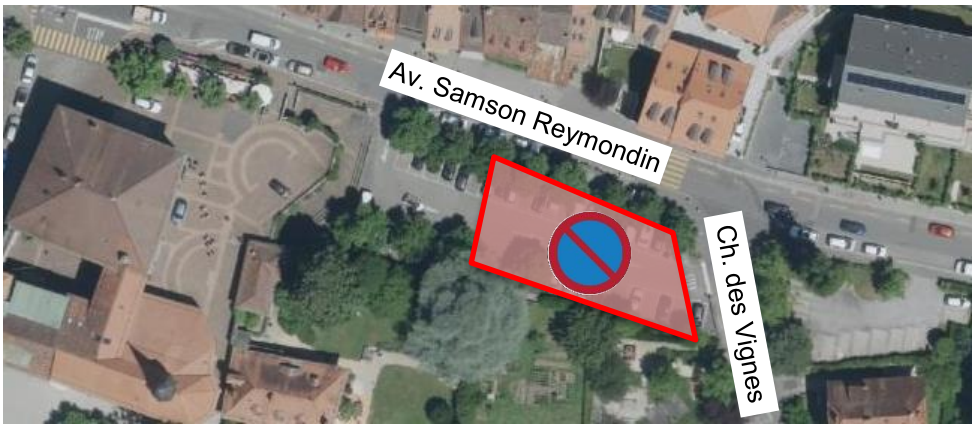
Dans le périmètre du chantier, les équipements d'évacuation des eaux ou de raccordement au réseau de gaz et d'eau potable d'un certain nombre de bâtiments communaux devront être adaptés ou modernisés. Pilotés par la Direction des domaines, gérances et sports (ci-après DDGS), ces travaux seront réalisés en étroite collaboration avec la DTSI.

8.1.1. Estimation du coût des travaux

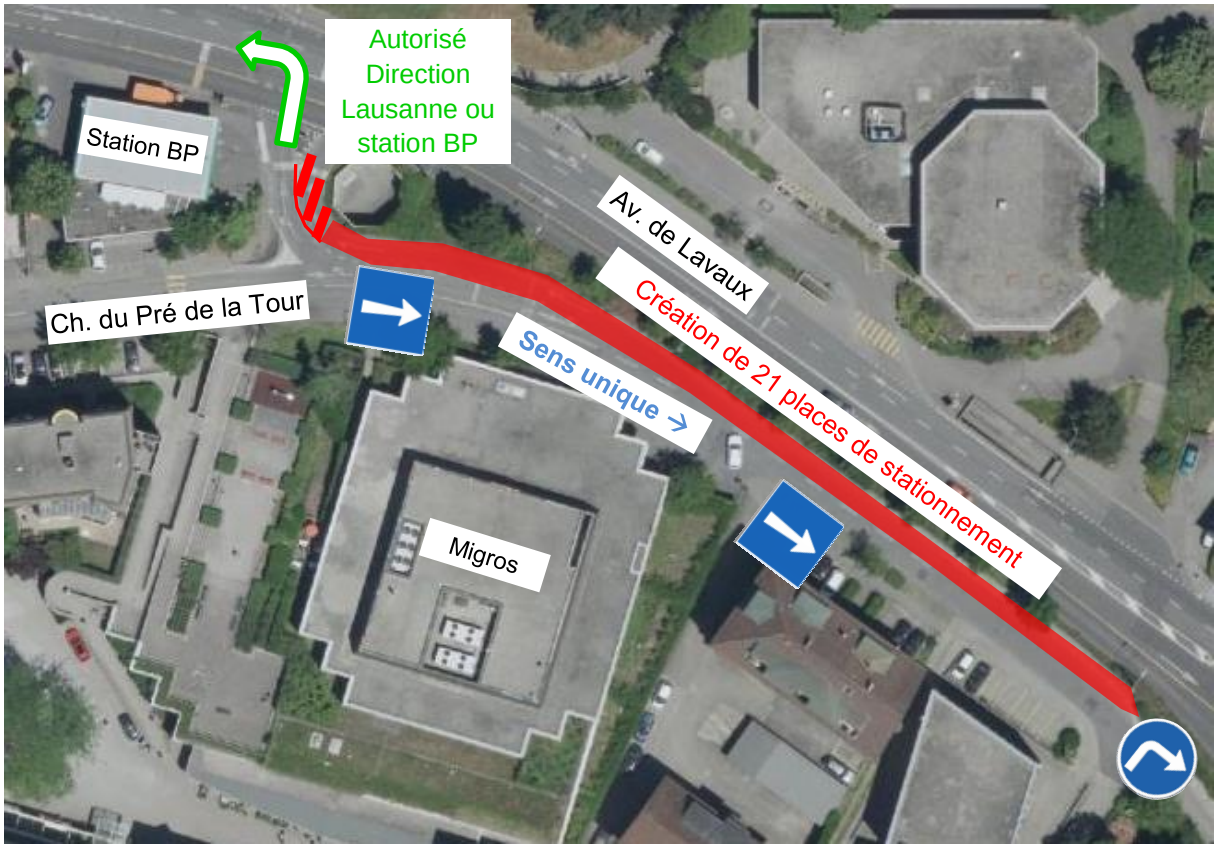
Mise en conformité des bâtiments communaux	CHF	224'000.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	23'000.00
Total HT	CHF	247'000.00
TVA 7.7 %	CHF	19'000.00
Total général mise en conformité (TTC)	**CHF**	**266'000.00**

9. Stationnement pendant les travaux

Le parking Pré-de-la-Cure sera utilisé pour l'installation de chantier de l'entreprise et les besoins des travaux. Afin d'atténuer cette perte d'offre en stationnement, un parking provisoire de 21 places pour les voitures sera créé au ch. du Pré de la Tour sur sa voie Nord. Ledit chemin sera configuré en sens unique depuis la station BP pendant toute la durée des travaux.



www.sigip.ch



www.sigip.ch

10. Demande de crédit et de financement

Il s'agit d'un crédit total de **CHF 9'370'000.00 TTC** que la Municipalité sollicite auprès du Conseil communal pour mener à bien ces travaux.

10.1. Résumé des coûts

Aménagements urbains et paysagers	CHF	1'910'000.00
Réseau des routes	CHF	3'800'000.00
Réseau d'évacuation des eaux	CHF	1'920'000.00
Réseau d'eau potable	CHF	830'000.00
Réseau d'électricité basse tension	CHF	350'000.00
Réseau d'éclairage public	CHF	110'000.00
Archéologie et mines de charbon	CHF	184'000.00
Mise en conformité des bâtiments communaux	CHF	266'000.00
Total général TTC *	**CHF**	**9'370'000.00**

*y compris la régularisation du crédit d'étude (cf. communication N° 16-2013) de CHF 95'000.00 pour le montant total de CHF 44'000.00 (cf. ch. 5.1.5 et 5.2.3).

Ces montants ont été calculés en fonction de soumissions rentrées (pour environ 60 % du total) et de devis estimatifs (pour les 40 % restants).

Pour mémoire, les amortissements et intérêts liés aux réseaux d'évacuation des eaux, d'eau potable et d'électricité seront financés, a posteriori, par leurs taxes respectives. Les dépenses seront ainsi couvertes pour un tiers environ (CHF 3'210'000.00) par des taxes affectées et pour le solde (CHF 6'160'000.00) par l'impôt.
Les parts des réseaux tiers ne sont pas comprises dans ces montants et seront réglées directement auprès des adjudicataires par les services concernés.

Prévus au plan des investissements 2019-2023 (ci-après PI), objet N° 45, les travaux avaient un coût estimé jusqu'ici à un montant total de CHF 7'545'000.00, réparti de la façon suivante :

Réseau des routes	CHF	2'700'000.00
Réseau d'évacuation des eaux	CHF	2'120'000.00
Réseau d'eau potable	CHF	430'000.00
Réseau d'électricité basse tension	CHF	115'000.00
Réseau d'éclairage public	CHF	125'000.00
Ordures ménagères et déchets	CHF	200'000.00
Aménagements urbains et paysagers	CHF	1'405'000.00
Mise en séparatif des bâtiments communaux	CHF	450'000.00
Total général TTC	**CHF**	**7'545'000.00**

Des travaux routiers, d'eau potable et d'électricité plus importants que ceux estimés au stade des études préliminaires, notamment à la rue de la Gare et au sentier du Lycée, expliquent en grande partie la différence entre les deux totaux.

Certaines prestations relatives à la prise en compte des sondages et du suivi des investigations pour les probables découvertes archéologiques et les galeries d'exploitation du charbon, à la mise en conformité des bâtiments communaux et aux mandats d'étude pour les constats d'immeubles avant travaux n'avaient en outre pas été comptabilisées dans le montant figurant au PI.

La durée des travaux sera d'environ 3 ans (cf. chapitre 12). Les dépenses s'étaleront ainsi sur 4 à 5 exercices.

10.2. Prestations du personnel communal

Les principales prestations internes du personnel communal nécessaires à la réalisation de ce projet peuvent être synthétisées comme suit :

- En phase projet : planification générale, synthèse des besoins des différents services, établissement des projets, des soumissions, des plans d'exécution, contacts et négociations avec les propriétaires privés, travaux administratifs, prestations d'évaluation des entreprises et propositions d'adjudications.
- En phase exécution : mise en provisoire du réseau d'eau potable, direction des travaux, relevés des ouvrages exécutés, contrôle permanent des coûts, de la qualité et des délais du projet dans son ensemble.

Les montants de ces prestations sont répartis comme suit :

	Bureau technique, bureau du paysage [CHF TTC]	Réseaux [CHF TTC]
Réseau des routes et emprises foncières		
Pilotage général 15 % du total du chapitre 5.1.5	570'000.00	
Réseau d'évacuation des eaux		
7 % du total du chapitre 5.2.3	134'000.00	
Contrôle des canalisations		15'000.00
Réseau d'eau potable		
7 % du total du chapitre 5.3.3	58'000.00	
Réseau principal et provisoire		51'000.00
Réseaux d'électricité et d'éclairage public		
7 % du total des chapitres 5.4.3 et 5.5.3	32'000.00	
Contrôle, suivi et câblage		27'000.00
Aménagements urbains et paysagers		
Prestations honoraires architecte-paysagiste 15 % du total du chapitre 4.3	286'000.00	
Mise en séparatif des bâtiments communaux		
Prestations de la DDGS 15 % du total du chapitre 8.1.1	40'000.00	
Sous-totaux	**1'120'000.00**	**93'000.00**
Total général	**1'213'000.00**	

Ces prestations représentent 13 % du montant du préavis et seront assurées par le personnel de la DTSI, de la Direction de l'urbanisme et de l'environnement (DUE) et de la DDGS. Elles sont indiquées ici pour mémoire et ne sont dès lors pas comprises dans la demande de crédit dont ce préavis fait l'objet.

10.3. Financement et conséquences financières et comptables

Une partie des travaux sera financée par des taxes et l'autre partie par l'impôt. Par conséquent, les travaux financés par des taxes, soient ceux liés aux réseaux d'évacuation des eaux, d'eau potable, d'électricité basse tension ainsi que d'éclairage public ne devraient générer aucun coût pour notre Commune.

Par contre, les travaux financés par l'impôt, soit la somme de CHF 6'160'000.00, génèreront des coûts qui auront un impact sur la situation financière de notre Commune.

10.3.1. Financement du projet

La situation financière actuelle de la Ville de Pully ne nous permet pas d'envisager un financement total ou partiel par le biais de fonds propres. Il est donc probable que le montant total dépensé, sans le financement par le biais de taxes, soit financé en entier (CHF 6'160'000.00) par des emprunts.

Néanmoins, il est important de rappeler que les coûts engendrés par cet investissement seront répartis sur 4 ans au minimum, soit jusqu'en 2024. D'ici là, la négociation actuellement menée entre le Conseil d'Etat et les communes vaudoises sur la répartition du

financement de la facture sociale aura abouti, et nous pouvons en espérer des effets positifs pour nos finances. Il n'est dès lors pas exclu que nous soyons en mesure de financer une partie des travaux par des fonds propres d'ici à 2024.

10.3.1.1. Modes de financement

Le financement par des fonds étrangers de ce type de projet pourrait s'effectuer principalement selon deux durées différentes :

a) Sur une durée d'environ 10 ans.
b) Sur une durée équivalente à l'amortissement total des travaux.

a) Durée de l'emprunt sur des périodes de 10 ans
La durée standard pour un emprunt servant à financer des infrastructures du type du projet qui vous est présenté est d'environ 10 ans. Il est important de préciser qu'un tel investissement est amorti comptablement sur une période allant de 20 à 30 ans. Par conséquent, les emprunts liés au financement devront être renouvelés une à deux fois pendant la durée de l'amortissement.

L'avantage de cette durée est de procurer une certaine souplesse et éventuellement de profiter de baisses des taux d'intérêts de base au moment des renouvellements après 10 et 20 ans.

L'inconvénient de cette durée réside dans le risque encouru au moment du refinancement de l'emprunt. En effet, en cas d'augmentation des taux d'intérêts durant la période de renouvellement, notre Commune serait sanctionnée par une augmentation du coût du financement du projet.

b) Durée de l'emprunt sur une durée équivalente à l'amortissement total des travaux
Ce type de durée permet de contracter un emprunt sur toute la période d'amortissement des travaux, soit un laps de temps de 30 ans. Ainsi, le taux d'intérêt est fixé au moment de contacter l'emprunt et reste le même tout au long de la durée d'amortissement de l'investissement, soit au maximum 30 ans.

L'avantage de cette durée est que les conditions sont connues dès le départ et donc les mêmes tout au long des 30 années de l'amortissement de l'infrastructure. Il n'y a donc pas de mauvaise surprise qui pourrait survenir tout au long de cette période.

L'inconvénient de cette durée est que les conditions restent les mêmes sur toute la durée du contrat, ce qui ne permet pas de profiter d'éventuelles baisses de taux ou d'un remboursement anticipé de l'emprunt en cas d'afflux de liquidités.

En principe, il est plus difficile d'obtenir sur le marché des emprunts des taux à très long terme (30 ans), que des emprunts standards à long terme (10 ans). Néanmoins, actuellement, il existe des opportunités et des instituts financiers qui sont prêts à entrer en matière quant à l'octroi d'un prêt sur 30 ans.

Une telle solution ne peut être envisageable que si les conditions du marché des emprunts sont très favorables, ce qui est le cas aujourd'hui avec des taux à un niveau historiquement extrêmement bas.

Nous avons sondé le marché des emprunts afin de connaître les conditions que nous pourrions obtenir aujourd'hui. Il en ressort que notre Commune pourrait obtenir, au moment de la rédaction du présent préavis, un taux compris entre 0.8 % et 1.2 % pour une période maximale de 30 ans. Il s'agit d'un taux extrêmement favorable qui permettrait d'assurer un coût de financement très bon marché sur toute la durée d'amortissement du projet.

10.3.1.2. Coût du financement privilégié

Si les conditions du marché des emprunts évoluent peu ces prochains mois, la Municipalité optera, selon toute vraisemblance, pour un financement d'une durée maximale de 30 ans, avec un taux d'intérêt de l'ordre de 1.2 % par année.

Ainsi, le coût de financement du projet concernant les travaux financés par l'impôt, représenterait une somme de CHF 74'000.00 par année.

10.3.2. Vente du patrimoine ne revêtant pas d'intérêt stratégique

La Municipalité a identifié une série d'objets à caractère non stratégique dans le cadre d'une analyse succincte. Certains pourraient faire l'objet d'une vente, dégageant ainsi quelques liquidités qui permettraient de financer une partie des futurs investissements consentis par notre Commune.

Dans ce contexte, la Municipalité présentera au Conseil communal plusieurs préavis dédiés à cette thématique.

10.3.3. Amortissement comptable de l'infrastructure

L'amortissement est la constatation comptable et annuelle de la perte de valeur des actifs qu'une entité subit du fait de l'usure, du temps ou de l'obsolescence. L'amortissement comptable permet d'étaler le coût d'une installation sur sa durée d'utilisation. L'amortissement permet ainsi de constater tous les ans, dans la comptabilité, la perte de la valeur comptable. L'amortissement enregistré chaque année vient en déduction du résultat réalisé.

Il est important de noter que les amortissements n'ont qu'un effet sur le résultat mais par contre, ils n'ont aucun impact sur la situation de trésorerie (cash-flow).

Ainsi, l'article 17 lettre b. du Règlement cantonal sur la comptabilité des communes (RCCom) prévoit que l'amortissement maximal pour les ouvrages de génie civil et d'assainissement, les bâtiments et constructions est de 30 ans.

De plus, il est important de prendre en compte le fait que l'amortissement des travaux débutera l'année suivante après le bouclement du chantier, par conséquent, pas avant l'année 2025. En sachant que les amortissements concernant les réseaux (évacuation des eaux, eau potable, électricité basse tension et éclairage public) sont entièrement financés par des taxes, les amortissements mentionnés dans le tableau ci-après ne concernent que ceux financés par les impôts :

Description	Début	Fin	Montant annuel [CHF]
Aménagements urbains et paysagers	2025	2044	95'500.00
Réseau des routes	2025	2054	126'667.00
Archéologie et mines de charbon	2025	2054	6'133.00
Mise conformité bâtiments communaux	2025	2054	8'867.00
Total amortissements annuels			**237'167.00**

Ainsi, l'amortissement des travaux financés par les impôts devrait représenter la somme annuelle approximative de CHF 237'000.00.

10.3.4. Récapitulatif des coûts financiers et comptables

On peut distinguer deux types de coûts différents :

a) coût ayant un impact sur le résultat de l'exercice comptable
b) coût ayant un impact sur le cash disponible de la Commune

a) Coût ayant un impact sur le résultat de l'exercice comptable

Le coût ayant un impact sur le résultat comptable de la Commune comprend l'amortissement des travaux financés par les impôts ainsi que les intérêts passifs liés au financement du projet. Par conséquent, le coût annuel comptable est d'environ CHF 311'000.00 (estimation sous réserve des conditions de l'emprunt à contracter).

b) Coûts ayant un impact sur le cash disponible de la Commune

En termes de liquidités, nous aurons, au début du chantier, un afflux de cash important, provenant de l'emprunt contracté pour 30 ans.

Ensuite, les sorties de cash seront échelonnées tout au long du chantier, jusqu'en 2024-25, en fonction de l'avancement des travaux et du rythme de facturation des acomptes par les entreprises. Dès le bouclement du préavis, la seule sortie de cash correspondra aux intérêts de l'emprunt contracté ; ce montant sera de l'ordre de CHF 74'000.00 par an (sous réserve des conditions de l'emprunt à contracter).

En conclusion, le projet d'investissement qui vous est présenté devrait avoir pour conséquence comptable un coût de l'ordre de CHF 311'000.00 par année et ce, grâce à un emprunt contracté dès le début des travaux pour la totalité de la période d'amortissement.

Ce coût peut être considéré comme relativement modique et supportable pour la Ville, en particulier si on le compare avec notre participation au financement de la facture sociale de l'ordre de CHF 40.0 mios par année.

11. Procédures

11.1. Examen préalable auprès de la Direction générale de la mobilité et des routes

Le projet d'aménagements routiers a été transmis le 14 février 2019 à la Direction générale de la mobilité et des routes (ci-après DGMR) pour examen préalable.

Le 16 mai 2019, la DGMR a émis un préavis favorable.

11.2. Examen par la Direction générale de l'environnement (DGE)

Le dossier concernant l'assainissement, tel que soumis à l'enquête publique, a été transmis le 4 mai 2020 à la Direction générale de l'environnement (ci-après DGE) pour examen.

Le 28 mai 2020, la DGE a délivré un préavis positif.

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

Les différentes modifications de la signalisation routière découlant du projet d'aménagements routiers ont fait l'objet d'une parution dans la Feuille des avis officiels du canton de Vaud (FAO) du 12 juin 2020 et n'ont suscité aucun recours.

11.4. Mise à l'enquête publique des aménagements routiers, du plan d'évacuation des eaux, des modifications foncières et publication des décisions d'allégement relatives au bruit routier

Les nouveaux aménagements routiers, la mise en séparatif des collecteurs d'évacuation des eaux ainsi que les modifications foncières qui en découlent ont été mis à l'enquête publique du 22 novembre au 23 décembre 2019. Les 34 décisions d'allégement relatives au bruit routier ont été publiées parallèlement.

Vingt-sept oppositions et observations ont été consignées sur les feuilles d'enquête ou envoyées à la Municipalité dans les délais et ainsi jugées recevables. Dix-huit portaient sur la mise à l'enquête des aménagements routiers, 1 sur la publication des décisions d'allégement relatives au bruit routier et 8 sur les deux objets. Dans le premier groupe figure une opposition collective comprenant 33 signatures.

Toutes les personnes ayant formulé une opposition ou une observation lors de la mise à l'enquête ont reçu un courrier de réponse résumant la détermination de la Municipalité et ont eu la possibilité, conformément à l'art. 40 de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (ci-après LATC), de demander une séance de conciliation. S'agissant de l'opposition collective, 5 personnes se sont désignées pour représenter l'ensemble des signataires.

Dix-neuf opposants ont sollicité ou ont été convoqués à des séances de conciliation, lesquelles ont été organisées par thématique. Dans certains cas, ces séances ont conduit à de légers ajustements du projet.

Trois oppositions et observations ont été retirées à la suite de ces démarches.

Les 24 oppositions et observations maintenues (16 concernant le projet routier et 8 concernant à la fois le bruit et le projet routier) sont annexées au présent préavis. La Municipalité propose au Conseil communal de lever l'ensemble de ces oppositions.

Conformément à l'art. 42 LATC, il appartient au Conseil communal de statuer sur les projets de réponses de la Municipalité, présentés ci-après.

11.4.1. Propositions de réponses aux oppositions portant sur les nouveaux aménagements routiers

11.4.1.1. Proposition de réponse à l'opposition de Me Elisabeth Santschi, ch. des Vignes 1

Conformité de la zone 30

Comme le relève l'article que vous citez dans votre opposition, l'introduction d'une zone 30 au centre d'une localité doit faire l'objet d'une appréciation au cas par cas. Conformément à la législation en vigueur, en particulier la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR) et l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre, des études ont été menées afin de déterminer quel était le régime le plus adapté à l'axe routier formé par la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin, compte tenu de sa position dans la hiérarchie du réseau routier, des volumes et de la vitesse du trafic qui l'emprunte ou encore des objectifs poursuivis par son réaménagement. Ces études ont été réalisées en étroite coordination avec les services du Canton, notamment la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et la Direction générale de l'environnement (DGE), lesquelles ont préavisé favorablement sur une mise en zone 30 de cet axe.

Il ressort en effet de ces études qu'une telle mesure est en l'espèce justifiée et proportionnée, en particulier pour des raisons de sécurité, de maîtrise du trafic ainsi que de réduction du bruit et de la pollution sur ce tronçon en centre de localité.

L'analyse des vitesses de circulation et le rapport d'expertise du bureau Citec Ingénieurs Conseils SA joint au dossier d'enquête démontrent que la mise en zone 30 de cet axe est pertinente au regard du concept global de gestion des circulations à l'échelle du bourg dans lequel elle s'inscrit.

Par ailleurs, nous soulignons que la Municipalité a consulté la population sur ce sujet lors d'une démarche participative et que cet aménagement a été largement plébiscité. Nous espérons ainsi répondre à la demande des Pulliérans.

11.4.1.2. Proposition de réponse à l'opposition de Mme Elisabeth Voirol, av. du Tirage 5

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton (Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et Direction générale de l'environnement (DGE)). L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB).

Conformément à la mesure d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

Augmentation de la pollution

La récente mise à jour en 2018 du Plan des mesures de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (ci-après OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges (www.vd.ch/themes/environnement/air/plans-dactions-et-dassainissement) démontre qu'une amélioration significative de la qualité de l'air a été observée à l'échelle de l'agglomération de 2005 à 2015, et en particulier à Pully (p. 16 à 19). En effet, nous pouvons relever que les valeurs des émissions de polluants mesurées à Pully se situent bien en dessous des valeurs seuils de l'OPair.

A l'échelle du centre de Pully, nous pouvons également relever que le trajet des bus sera plus court et émettra donc moins de nuisances et de polluants.

Par ailleurs, selon des informations obtenues des Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl), il s'avère que ceux-ci ont entrepris un grand travail de renouvellement des autobus depuis 2014. Cela leur permet ainsi d'avoir l'une des flottes les plus récentes de Suisse qui, de plus, est conforme aux dernières normes anti-pollution. En effet, la moyenne d'âge des véhicules thermiques est inférieure à 4 ans.

Tous les autobus thermiques des tl répondent à la norme des émissions de polluants

« Euro 6 », qui est la norme la plus récente actuellement en vigueur. La norme « Euro 6 » exige une mesure en continu des gaz, ce qui implique que la conformité est vérifiée à chaque instant. En cas de défaut, le conducteur est directement averti. S'il ne réagit pas, la puissance du véhicule est réduite afin de l'obliger à s'arrêter et à faire réparer le système anti-pollution.

S'agissant des filtres à particules, ils sont remplacés tous les deux ou trois ans, selon les fournisseurs et leur volume. De plus, le filtre est également contrôlé en continu. En effet, si le filtre est obstrué ou défectueux, le conducteur est averti et, s'il ne s'arrête pas, le système réduit la puissance pour l'obliger à prendre en compte la défectuosité et à la faire réparer.

En ce qui concerne les minibus, sur une flotte de 16 véhicules, les tl disposent de 11 véhicules respectant la norme « Euro 5 ». Dans ce cas, le filtre est aussi contrôlé en continu. En cas de défaut, le conducteur est également averti mais il n'y a pas de réduction de puissance. Le témoin indique la nécessité de procéder à une régénération du filtre. L'opération est alors prise en charge par les opérateurs de maintenance des tl. En complément, il est à noter que les tl ont prévu de remplacer, dans le courant du premier semestre 2020, la plupart de ces derniers véhicules « Euro 5 ».

Informations sur la mise à double sens de l'av. du Tirage

Nous pouvons en outre relever que la cadence maximale sur la voie montante de l'av. du Tirage (réservée aux bus) sera de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes. Cette voie sera moins fréquentée qu'actuellement. Les nuisances ne seront ainsi pas significatives.

Par ailleurs, les aménagements prévus dans le cadre du projet permettront de renforcer l'attractivité des lignes 47 et 48. Cela incitera donc la population à privilégier les trajets en bus plutôt qu'en voiture, ce qui contribuera à maîtriser les charges du trafic individuel motorisé et à diminuer la congestion routière.

11.4.1.3. Proposition de réponse à l'opposition de M. et Mme Raymond et Annabelle Bressoud, av. du Tirage 5

Connexité des projets de l'av. du Tirage et de la rue de la Poste / av. Samson Reymondin

L'av. du Tirage est principalement concernée par des mesures de signalisation. Son réaménagement complet sera planifié dans le cadre du projet de réaménagement de l'av. de Lavaux, également appelé « PP8 ». Vous trouverez la documentation concernant ce dernier en ligne.

Traversées piétonnes sur l'av. du Tirage

Selon la Norme VSS SN 640 241, la construction d'un îlot n'est requise que lorsque la chaussée est égale ou supérieure à 8.5 m, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Par ailleurs, en raison d'une cadence maximale de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes, nous pouvons relever que la voie montante (réservée aux bus) sera moins fréquentée qu'actuellement, ce qui améliorera les conditions de sécurité des piétons pour traverser la route. Ces derniers bénéficieront en effet d'une meilleure visibilité sur les zones d'attente et auront plus de facilité à s'engager sur les passages pour piétons.

Il n'est toutefois pas exclu que le nombre et l'emplacement des passages pour piétons soient revus ultérieurement. Le cas échéant, cela fera l'objet d'une nouvelle publication.

Doublement des bus à l'arrêt en bas de l'av. du Tirage et augmentation de la pollution

La récente mise à jour en 2018 du Plan des mesures de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (ci-après OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges (www.vd.ch/themes/environnement/air/plans-dactions-et-dassainissement) démontre qu'une amélioration significative de la qualité de l'air a été observée à l'échelle de l'agglomération de 2005 à 2015, et en particulier à Pully (p. 16-19). En effet, nous pouvons relever que les valeurs des émissions de polluants mesurées à Pully se situent bien en dessous des valeurs seuils de l'OPair.

A l'échelle du centre de Pully, nous pouvons également relever que le trajet des bus sera plus court et émettra donc moins de nuisances et de polluants.

Le projet ne contient ainsi pas de modification notable susceptible d'affecter l'environnement, au sens de l'art. 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), qui imposerait de procéder à une étude d'impact.

Par ailleurs, selon des informations obtenues des Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl), il s'avère que ceux-ci ont entrepris un grand travail de renouvellement des autobus depuis 2014. Cela leur permet ainsi d'avoir l'une des flottes les plus récentes de Suisse qui, de plus, est conforme aux dernières normes anti-pollution. En effet, la moyenne d'âge des véhicules thermiques est inférieure à 4 ans.

Tous les autobus thermiques des tl répondent à la norme des émissions de polluants « Euro 6 », qui est la norme la plus récente actuellement en vigueur. La norme « Euro 6 » exige une mesure en continu des gaz, ce qui implique que la conformité est vérifiée à chaque instant. En cas de défaut, le conducteur est directement averti. S'il ne réagit pas, la puissance du véhicule est réduite afin de l'obliger à s'arrêter et à faire réparer le système anti-pollution.

S'agissant des filtres à particules, ils sont remplacés tous les deux ou trois ans, selon les fournisseurs et leur volume. De plus, le filtre est également contrôlé en continu. En effet, si le filtre est obstrué ou défectueux, le conducteur est averti et, s'il ne s'arrête pas, le système réduit la puissance pour l'obliger à prendre en compte la défectuosité et à la faire réparer.

En ce qui concerne les minibus, sur une flotte de 16 véhicules, les tl disposent de 11 véhicules respectant la norme « Euro 5 ». Dans ce cas, le filtre est aussi contrôlé en continu. En cas de défaut, le conducteur est également averti mais il n'y a pas de réduction de puissance. Le témoin indique la nécessité de procéder à une régénération du filtre. L'opération est alors prise en charge par les opérateurs de maintenance des tl. En complément, il est à noter que les tl ont prévu de remplacer, dans le courant du premier semestre 2020, la plupart de ces derniers véhicules « Euro 5 ».

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton (Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et Direction générale de l'environnement (DGE)). L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB).

Conformément à la mesure d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

S'agissant des résidents de l'EMS, ceux-ci sont évidemment pris en compte en application de l'OPB en considérant un degré de sensibilité plus élevé, comme c'est le cas pour toutes les habitations.

Informations sur la mise à double sens de l'av. du Tirage

Nous pouvons rappeler que la cadence maximale sur la voie montante de l'av. du Tirage (réservée aux bus) sera de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes. Cette voie sera moins fréquentée qu'actuellement. Les nuisances ne seront ainsi pas significatives.

Par ailleurs, les aménagements prévus dans le cadre du projet permettront de renforcer l'attractivité des lignes 47 et 48. Cela incitera donc la population à privilégier les trajets en

bus plutôt qu'en voiture, ce qui contribuera à maîtriser les charges du trafic individuel motorisé et à diminuer la congestion routière.

Pl. de la Gare et giratoire

Des transformations mineures sont prévues sur les îlots afin que les bus puissent s'introduire sur l'av. du Tirage. Des adaptations du mur au Sud de la pl. de la Gare seront en outre nécessaires.

L'arrêt tl équivalent à l'arrêt actuel « Pully Centre » sera situé en haut de l'av. C.F. Ramuz. A cet effet, nous vous renvoyons au plan de signalisation mis à jour figurant dans la présentation de la séance de conciliation.

Il convient par ailleurs de relever que le réaménagement de la pl. de la Gare ainsi que celui du giratoire de la gare ne font pas partie du présent projet mais feront l'objet d'un projet propre.

Carrefour av. de Lavaux - av. du Tirage

Il n'est pas prévu de couloir de présélection pour les bus à la montée dans la mesure où seuls 10 bus par heure circuleront, soit un toutes les 6 minutes en moyenne.

Le passage des bus sera coordonné avec la régulation des carrefours, qui est adaptée pour cette nouvelle configuration.

Visibilité à la sortie du parking souterrain sur l'av. du Tirage

Le projet sera adapté en fonction des remarques reçues à ce sujet. La sortie est maintenue, mais reconfigurée, sans feux de signalisation. La ligne du « STOP » sera déplacée vers le Nord pour augmenter la visibilité vers les piétons et les véhicules.

Nous pouvons également relever que la visibilité sur les bus montants a été vérifiée. Ces véhicules étant très hauts, ceux-ci sont visibles suffisamment tôt pour s'engager dans de bonnes conditions, d'autant plus qu'ils circuleront à une allure modérée sur ce tronçon à la montée.

11.4.1.4. Proposition de réponse à l'opposition collective de l'av. du Tirage 11 et voisins, représentés par M. et Mme Daniel et Marie-Louise Antonetti, M. et Mme Olivier et Aleksandra Jeanneret, MM. Philippe Baud, Fernand Clavien et Carlos Simão

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et de la Direction générale de l'environnement (DGE).

L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB). Il est vrai que ce dernier est très efficace lorsqu'il est neuf, puis voit son efficacité se réduire lorsqu'il s'use. Cependant, nous notons que cette baisse du gain acoustique n'intervient que de manière très légère et sur une longue durée. Afin de garantir la qualité de ses infrastructures à long terme, la Ville de Pully tient un registre de l'état de ses routes. Si, à terme, des dégradations devaient apparaître, le secteur concerné serait intégré à la campagne de réfection annuelle.

Conformément à la mesure d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

S'agissant des résidents de l'EMS, ceux-ci sont évidemment pris en compte en application de l'OPB en considérant un degré de sensibilité plus élevé, comme c'est le cas pour toutes les habitations.

Nuisances sonores pour le bâtiment de l'av. du Tirage 13

Il a été considéré que les bâtiments situés à l'av. du Tirage 10 et 13 sont beaucoup plus impactés par le bruit provenant de l'av. de Lavaux. Ainsi, les décisions d'allégement relatives à ces deux bâtiments seront mises à l'enquête publique dans un deuxième temps, avec le projet de réaménagement de l'av. de Lavaux, également appelé « PP8 ».

Augmentation de la pollution

La récente mise à jour en 2018 du Plan des mesures de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (ci-après OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges (www.vd.ch/themes/environnement/air/plans-dactions-et-dassainissement) démontre qu'une amélioration significative de la qualité de l'air a été observée à l'échelle de l'agglomération de 2005 à 2015, et en particulier à Pully (p. 16 à 19). En effet, nous pouvons relever que les valeurs des émissions de polluants mesurées à Pully se situent bien en dessous des valeurs seuils de l'OPair.

A l'échelle du centre de Pully, nous pouvons également relever que le trajet des bus sera plus court et émettra donc moins de nuisances et de polluants.

Le projet ne contient ainsi pas de modification notable susceptible d'affecter l'environnement, au sens de l'art. 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), qui imposerait de procéder à une étude d'impact.

Par ailleurs, selon des informations obtenues des Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl), il s'avère que ceux-ci ont entrepris un grand travail de renouvellement des autobus depuis 2014. Cela leur permet ainsi d'avoir l'une des flottes les plus récentes de Suisse qui, de plus, est conforme aux dernières normes anti-pollution. En effet, la moyenne d'âge des véhicules thermiques est inférieure à 4 ans.

Tous les autobus thermiques des tl répondent à la norme des émissions de polluants « Euro 6 », qui est la norme la plus récente actuellement en vigueur. La norme « Euro 6 » exige une mesure en continu des gaz, ce qui implique que la conformité est vérifiée à chaque instant. En cas de défaut, le conducteur est directement averti. S'il ne réagit pas, la puissance du véhicule est réduite afin de l'obliger à s'arrêter et à faire réparer le système anti-pollution.

S'agissant des filtres à particules, ils sont remplacés tous les deux ou trois ans, selon les fournisseurs et leur volume. De plus, le filtre est également contrôlé en continu. En effet, si le filtre est obstrué ou défectueux, le conducteur est averti et, s'il ne s'arrête pas, le système réduit la puissance pour l'obliger à prendre en compte la défectuosité et à la faire réparer.

Concernant les minibus, sur une flotte de 16 véhicules, les tl disposent de 11 véhicules respectant la norme « Euro 5 ». Dans ce cas, le filtre est aussi contrôlé en continu. En cas de défaut, le conducteur est également averti, mais il n'y a pas de réduction de puissance. Le témoin indique la nécessité de procéder à une régénération du filtre. L'opération est alors prise en charge par les opérateurs de maintenance des tl. En complément, il est à noter que les tl ont prévu de remplacer, dans le courant du premier semestre 2020, la plupart de ces derniers véhicules « Euro 5 ».

Traversées piétonnes sur l'av. du Tirage

En raison d'une cadence maximale de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes, nous pouvons relever que la voie montante (réservée aux bus) sera moins fréquentée qu'actuellement, ce qui améliorera les conditions de sécurité des piétons pour traverser la route. Ces derniers bénéficieront en effet d'une meilleure visibilité sur les zones d'attente et auront plus de facilité à s'engager sur les passages pour piétons.

Passage pour piétons pour atteindre le ch. du Pré-des-Clos

Le giratoire ne fait pas partie du projet de réaménagement. La situation actuelle, avec le passage pour piétons, est ainsi conservée.

Visibilité à la sortie du parking souterrain sur l'av. du Tirage

Le projet sera adapté en fonction des remarques reçues à ce sujet. La ligne du « STOP » sera déplacée vers le Nord pour augmenter la visibilité vers les piétons et les véhicules.

Croisement des bus sur l'av. du Tirage

Le croisement de deux poids lourds est possible à vitesse réduite. Le gabarit de la chaussée est similaire à celui du tronçon actuel de l'av. Samson Reymondin.

Charge maximale du pont sur les voies CFF

Le pont sur les voies CFF est dimensionné pour des véhicules de 40 tonnes. Actuellement, il existe effectivement un panneau de limitation de tonnage à 22 tonnes, excepté pour les tl.

Bus en attente au sommet de l'av. du Tirage

Les aménagements prévus dans le cadre du projet permettront de renforcer l'attractivité des lignes 47 et 48. Cela incitera donc la population à privilégier les trajets en bus plutôt qu'en voiture, ce qui contribuera à diminuer la congestion routière.

Difficultés sur l'av. du Tirage en hiver

Les bus tl sont systématiquement équipés de chaînes en cas de neige.

En cas de neige ou de verglas nécessitant la fermeture de l'av. du Tirage, nous notons que d'autres axes situés au Nord du tracé de ces lignes (Bruyère, Rennier) seraient également fermés. Nous précisons toutefois qu'une telle situation serait exceptionnelle et tend à se raréfier avec le réchauffement climatique.

Position du nouvel arrêt de bus sur l'av. C.F. Ramuz

La position de l'arrêt a été revue afin d'optimiser l'insertion des véhicules depuis l'av. du Tirage sur l'av. C.F. Ramuz.

Av. du Tirage à double sens pour tous les véhicules

Le double sens de l'av. du Tirage pour le reste des véhicules est effectivement prévu à l'avenir. Cette mesure sera mise à l'enquête dans le projet de réaménagement de l'av. de Lavaux, également appelé « PP8 ».

Aménagements sur la rue de la Poste

Il convient de rappeler que l'objectif du projet est de rendre le centre de Pully plus attractif et plus agréable pour les piétons, tout en modérant les volumes et la vitesse de la circulation. Les aménagements prévus sur la rue de la Poste vont en ce sens, avec notamment la plantation de nouveaux arbres, l'élargissement des trottoirs, etc.

11.4.1.5. Proposition de réponse à l'opposition de l'Association Pully Patrimoine, M. Edouard Deguemp, bd de la Forêt 19

Av. Samson Reymondin - Bande herbeuse au parking de la Cure

Bien qu'elle n'apparaisse pas sur les plans, nous pouvons vous certifier que le projet prévoit bien une bande herbeuse au pied des arbres, telle qu'elle a été présentée dans le photomontage.

Rue de la Poste - Détail de la mise en œuvre des places de parc sur trottoir

Les places de parc seront effectivement recouvertes de pavés et délimitées de la partie piétonne par une ligne blanche au sol. Ce détail a été préféré à une différence de niveau pour des questions d'accessibilité et de lisibilité de l'espace routier et de l'espace piéton. Les trottoirs auront ainsi l'air plus généreux.

Les arbres seront protégés par des entourages d'arbre en métal.

Les places de parc ont été dimensionnées selon la norme VSS 640 291a et permettent d'accueillir tout type de véhicule léger. En cas d'empiétement sur le trottoir, le propriétaire du véhicule est amendable.

Rue de la Poste - Traversée piétonne côté giratoire de la gare

Les passages pour piétons en entrée de zone 30 sont prévus. Nous vous renvoyons à ce sujet aux plans du projet.

Rue de la Poste - Autres traversées piétonnes

Le gabarit projeté est de 5.6 m, alors qu'il varie actuellement entre 6.3 et 10 m.

De ce fait, la traversée pour les piétons sera déjà bien plus aisée qu'aujourd'hui. Nous estimons donc qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter des pincements supplémentaires à ceux se situant aux entrées Est et Ouest de l'axe. Par ailleurs, nous avons vérifié que les piétons soient visibles tout au long de l'axe, de sorte que ces derniers puissent traverser là où ils le souhaitent dans de bonnes conditions de sécurité.

Rue de la Poste - Parcelle N° 108

A la lecture de vos inquiétudes, nous tenons à vous rassurer en vous informant que l'espace vert ne sera pas autant retravaillé. En effet, le projet prévoit bien de remplacer le mur de soutènement au Sud, mais il n'est en aucun cas prévu de le surélever, ni de créer une butte. Le point bas, qui est le niveau originel des façades historiques, restera inchangé.

Nous soulignons en outre qu'il n'y aura pas de surélévation de terrain mais seulement un élargissement du trottoir, avec une adaptation nécessaire du talus. Ce dernier aura alors une pente plus prononcée, étant précisé que l'effet sur la luminosité sera très faible. Ces aménagements apporteront ainsi plus de place pour les piétons et davantage de verdure, ce qui augmentera la convivialité de cet espace.

Les travaux d'élargissement du trottoir empiéteront sur les espaces racinaires des 2 arbres (érables) actuellement alignés le long dudit trottoir et leur seront malheureusement fatals. Un arbre (érable) doit par ailleurs être abattu en raison de l'élargissement de l'espace public autour de la fontaine.

Les 2 autres arbres restant se trouvent actuellement dans le talus dont la pente doit être légèrement accentuée en raison de l'élargissement du trottoir. Nous estimons qu'il faudra également les abattre en raison de la proximité des travaux de génie civil relatifs à la démolition-reconstruction du mur situé en bas de la parcelle. Cependant, conformément à nos échanges lors de la séance de conciliation, nous tenterons de préserver le bouleau en demandant à l'entreprise de travailler avec soin lors des interventions à proximité de son système racinaire.

Quelle que soit l'issue de la démarche de préservation du bouleau, un grand arbre majeur de près de 20 m de haut (taille adulte) ainsi qu'une dizaine d'arbustes en cépée de 4 à 5 m de haut (taille adulte) seront plantés. A terme, la situation actuelle sera donc largement compensée, voire dépassée en matière de protection contre la chaleur, d'ombrage et de filtration de l'air. Ces nouvelles plantations génèreront par ailleurs un milieu plus favorable à la biodiversité. La Ville de Pully tend à renouveler son parc arboré en mettant les moyens nécessaires pour que les nouveaux sujets puissent atteindre leur taille adulte dans d'excellentes conditions (taille de fosse plus importante, substrat de qualité, apport d'eau nécessaire, suivi régulier par des spécialistes, etc.). Ainsi, les nouveaux arbres, exempts d'être taillés chaque année et grâce à de bonnes conditions racinaires, pourront s'épanouir et atteindre rapidement la taille des arbres actuels.

Le projet prévoit de valoriser la parcelle N° 108 et de l'affirmer comme espace public à dominance végétale propice à la pause. L'espace libre autour de la fontaine deviendra généreux et permettra d'y installer une assise supplémentaire pour contempler avec un peu de recul ce bel élément patrimonial. Par ailleurs, nous relevons que l'aménagement proposé a été reçu de manière positive lors des diverses présentations publiques.

A la suite de la séance de conciliation, nous confirmons le souhait d'étendre cet espace tel que prévu sur le plan d'aménagement mis à l'enquête. Nous vous invitons à considérer que la future couronne de l'arbre majeur, choisi pour la densité de son ombrage, débordera largement sur le trottoir et abritera la zone pavée à son pied, contribuant ainsi à une augmentation de la surface végétalisée de ce secteur. Finalement, comme demandé lors de la séance, nous allons ajouter un banc à proximité de la fontaine. Ce dernier sera orienté vers le Nord et muni d'accoudoirs.

Rue de la Poste / Av. Samson Reymondin - Assainissement du bruit de la rue

Le dossier d'assainissement du bruit routier lié au projet est conforme à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB). En effet, il a été validé par le Canton au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et de la Direction générale de l'environnement (DGE). La réduction de la vitesse à 30 km/h sur la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin ainsi que la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB) constituent l'ensemble des mesures techniquement possibles à mettre en place pour réduire le bruit d'un point de vue « coût-efficacité ». L'objectif de la réduction de la vitesse à 30 km/h est également de diminuer le nombre de véhicules en transit.

Av. du Tirage - Parapet de sécurité

Ce signalement est pertinent. Nous allons prévoir cet élément sécuritaire dans le cadre du projet. Des vérifications seront entreprises avant le début des travaux avec un bureau d'étude spécialisé.

Giratoire de la gare - Trottoir Nord

Ce point sera étudié dans le cadre du projet de réfection de la place de la Gare.

Rue de la Poste / place de la Gare - Transition trottoir pavé

Le plan prévoit effectivement un arrêt perpendiculaire de la zone pavée. Cette zone de transition sera adaptée ultérieurement dans le cadre du projet de réfection de la place de la Gare.

Place de la Gare - Statut routier

La proposition de changement du statut routier de la place de la Gare est pertinente et sera étudiée lors du projet de réfection de ladite place.

Rue de la Gare - Réorganisation des places de stationnement

Après examen des oppositions et remarques au sujet de ces 3 places de stationnement, nous avons considéré que seules 2 cases de stationnement seraient créées. Le dossier de signalisation a été adapté en ce sens.

Rues du bourg historique - Zone de rencontre et double sens

Le concept de circulation devant le musée est propice à une zone 20. L'extension de cette zone hors de la zone pavée actuelle n'est pas souhaitée pour des raisons de cohérence d'aménagement et afin de ne pas étendre encore le périmètre du projet.

Nous prenons tout de même note de cette proposition ainsi que des modifications du schéma de circulation discutées lors de la séance de conciliation et les étudierons dans le cadre des futurs projets dans ce quartier.

Rue de la Poste - Aménagement technique

La position de l'armoire électrique sur le plan mis à l'enquête était schématisée. Nous pouvons vous confirmer que, sous réserve de la découverte de vestiges dignes d'être sauvegardés ou mis en valeur, elle sera placée en façade du N° 24 tel que vous le proposez.

11.4.1.6. Proposition de réponse à l'opposition de l'hoirie Elmiger, Mme Michèle Elmiger à Paudex

Précisions concernant le mur de retenue et l'espace vert

A la lecture de vos doléances, nous espérons pouvoir vous rassurer en vous informant que l'espace vert ne sera pas autant retravaillé. En effet, le projet prévoit bien de remplacer le mur de soutènement au Sud, mais il n'est en aucun cas prévu de le surélever, ni de créer une butte. Le point bas, qui est le niveau originel des façades historiques, restera inchangé.

Nous soulignons en outre qu'il n'y aura pas de surélévation de terrain mais seulement un élargissement du trottoir, avec une adaptation nécessaire du talus. Ce dernier aura alors une pente plus prononcée, étant précisé que l'effet sur la luminosité sera très faible. Ces aménagements apporteront ainsi plus de place pour les piétons et davantage de verdure, ce qui augmentera la convivialité de cet espace.

Abattage des arbres

Le projet prévoit d'élargir le trottoir Sud. Ces travaux empiéteront sur les espaces racinaires des 2 arbres (érables) actuellement alignés le long dudit trottoir et leur seront malheureusement fatals.

Un arbre (érable) doit par ailleurs être abattu en raison de l'élargissement de l'espace public autour de la fontaine.

Les 2 autres arbres restant (érables) se trouvent actuellement dans le talus dont la pente doit être légèrement accentuée en raison de l'élargissement du trottoir. Nous estimons qu'il faudra également les abattre compte tenu de la proximité des travaux de génie civil relatifs à la démolition-reconstruction du mur situé en bas de la parcelle. Cependant, conformément à nos échanges lors de la séance de conciliation, nous tenterons de préserver le bouleau en demandant à l'entreprise de travailler avec soin lors des interventions à proximité de son système racinaire.

Nouvelles plantations d'arbres et d'arbustes

Quelle que soit l'issue de la démarche de préservation du bouleau, un grand arbre majeur de près de 20 m de haut (taille adulte) ainsi qu'une dizaine d'arbustes en cépée de 4 à 5 m de haut (taille adulte) seront plantés. A terme, la situation actuelle sera donc largement compensée, voire dépassée en matière de protection contre la chaleur, d'ombrage et de filtration de l'air. Ces nouvelles plantations génèreront par ailleurs un milieu plus favorable à la biodiversité.

La Ville de Pully tend à renouveler son parc arboré en mettant les moyens nécessaires pour que les nouveaux sujets puissent atteindre leur taille adulte dans d'excellentes conditions (taille de fosse plus importante, substrat de qualité, apport d'eau nécessaire, suivi régulier par des spécialistes, etc.). Ainsi, les nouveaux arbres et arbustes, exempts d'être taillés chaque année et grâce à de bonnes conditions racinaires, pourront s'épanouir et atteindre rapidement la taille des arbres actuels.

Précisions concernant l'agrandissement de l'espace public autour de la fontaine

Nous confirmons le souhait d'étendre cet espace tel que prévu sur le plan d'aménagement mis à l'enquête. Nous vous invitons à considérer que la future couronne de l'arbre majeur, choisi pour la densité de son ombrage, débordera largement sur le trottoir et abritera la zone pavée à son pied, contribuant ainsi à une augmentation de la surface végétalisée de ce secteur. Finalement, comme demandé lors de la séance de conciliation, nous allons ajouter un banc à proximité de la fontaine. Ce dernier sera orienté vers le Nord et muni d'accoudoirs.

11.4.1.7. Proposition de réponse à l'opposition de Mme Nadia Privet, rue de la Poste 22

Fontaine historique ensevelie sous la parcelle n° 32

Nous notons tout d'abord que la fontaine historique dont vous faites mention n'est pas officiellement recensée. Cela étant, selon nos discussions lors de la séance de conciliation, nous pouvons vous assurer qu'un protocole spécifique sera engagé en cas de découverte de celle-ci. Etant donné la richesse du sous-sol pulliéran en vestiges de différentes périodes, l'entreprise de génie civil sera sensibilisée au fait que les travaux devront être menés de façon précautionneuse et que le service archéologique cantonal devra impérativement être contacté en cas de doute afin de mener les investigations nécessaires. Si la fontaine à pompe que vous mentionnez devait être découverte, la direction des travaux se conformerait aux consignes dudit service. Si la valeur historique de cette même fontaine devait être confirmée et qu'une démarche de protection était requise, la direction des travaux adapterait l'implantation des différents composants du réseau électrique (câbles et armoire technique) dans la mesure du possible.

S'agissant des travaux de surface, nous vous certifions que la pose d'un revêtement pavé n'aura aucune incidence sur ladite fontaine.

Nous soulignons que l'aménagement de la parcelle ne prévoit pas d'agencement de mobilier urbain, mais uniquement l'installation d'une armoire électrique. La position et l'utilité de cette dernière ont été précisées à l'issue de la séance de conciliation. Elle sera implantée dans la parcelle N° 32 contre la façade du bâtiment sis rue de la Poste 24.

Enfin, l'aménagement proposé et décrit précédemment n'empêchera pas l'établissement d'une terrasse à café.

11.4.1.8. Proposition de réponse à l'opposition de Mme Nathalie Imrei, av. des Collèges 9

Pistes cyclables

En zone 30, le principe de la mixité des usagers de la route prévaut. De ce fait, la circulation des vélos sur une voie séparée par une bande cyclable n'est pas autorisée.

Cependant, nous vous informons que la Ville de Pully réalise régulièrement des aménagements pour cycles sur le territoire communal, selon le schéma directeur de la mobilité douce.

A titre d'exemple, nous pouvons vous indiquer qu'environ 800 m de bandes cyclables ont été réalisés sur le bd de la Forêt en 2019.

Impact sur la circulation

Nous notons que la tendance concernant la circulation sur l'axe Poste-Reymondin est à la baisse ces dernières années (entre -0.5 et -1 % par an).

Avec le réaménagement de la rue en zone 30, une diminution supplémentaire des vitesses et des volumes est attendue.

En outre, nous relevons que le projet prévoit dans son ensemble la plantation de 5 alignements d'arbres, dont l'espacement entre ces derniers (environ 14 m) aura un effet de ralentissement sur la circulation. En effet, le rythme visuel incitera les automobilistes à ralentir. En roulant à vitesse constante à côté d'un alignement d'arbres, l'automobiliste a la sensation d'accélérer et tend ainsi à lever le pied. Pour rappel, l'un des objectifs principaux qui est ressorti de la démarche participative sur le centre-ville était de tranquilliser la rue.

11.4.1.9. Proposition de réponse à l'opposition de l'hoirie Genoud, M. Philippe Weber, av. Samson Reymondin 19D

Informations sur les nouveaux arbres

Le projet prévoit dans son ensemble la plantation de 5 alignements d'arbres de 2ème grandeur (hauteur de 10 à 15 m environ). Les visualisations et coupes présentées lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 rendent bien compte des proportions de ces végétaux. Conformément aux dispositions légales (notamment la LRou), les arbres d'alignement en bordure de chaussée devront respecter une hauteur sous couronne de 5 m pour ne pas gêner le passage des véhicules. Dès lors, la plantation d'arbres de taille réduite n'est pas admise.

A l'heure actuelle, deux essences ont été retenues : le charme-houblon et l'érable champêtre. Il s'agit d'essences feuillues, bien adaptées pour les alignements d'avenue et particulièrement résistantes aux changements climatiques. D'après nos fournisseurs, le charme-houblon peut atteindre une taille adulte de 14-15 m et l'érable champêtre une taille de 11-13 m environ. Nous prenons bonne note de votre souhait que ce soit l'essence la moins haute qui soit sélectionnée au final.

L'espacement qui a été retenu pour ces arbres d'alignement est d'environ 14 m. Un tel écartement a été jugé intéressant pour les raisons suivantes :

- il permet d'intercaler un nombre suffisant de places véhicules ;
- l'espace est adéquat pour le développement optimal d'arbres de 2ème grandeur ;
- le rythme visuel incite les automobilistes à ralentir. En effet, en roulant à vitesse constante à côté d'un alignement d'arbres, l'automobiliste a la sensation d'accélérer et tend ainsi à lever le pied. A contrario, un espacement plus important, de l'ordre de 30 m (en supprimant un arbre sur deux), atténuerait considérablement cette fonction de ralentissement et irait à l'encontre des attentes de la Municipalité et des habitants. Pour

rappel, l'un des objectifs principaux qui est ressorti de la démarche participative était de tranquilliser la rue.

De plus, l'arbre est un élément vivant qui joue un rôle majeur dans le refroidissement des températures en ville (ombrage, évapotranspiration, courant d'air, etc.). Il y a aujourd'hui une nécessité de verdir les villes et cela passe avant tout par la plantation d'arbres. Un nombre suffisant de sujets sera donc nécessaire au centre-ville de Pully si l'on veut ressentir leurs effets bénéfiques sur les températures excessives en été.

Lors de la démarche participative sur le centre-ville, les Pulliérans ont appelé la Municipalité à verdir Pully. Nous soulignons que le projet tend clairement en ce sens. D'ailleurs, les Pulliérans se sont dit très satisfaits lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 puisque le projet remplit les 3 principes clés de cette démarche :

- améliorer le cadre qualitatif de la rue ;
- requalifier le front Nord ;
- tranquilliser la rue et développer son attractivité piétonne.

Conséquences sur votre parcelle

Les arbres seront plantés à environ 3 m de la parcelle et à plus de 10 m des appartements. Nous pouvons vous assurer que l'ombre qui sera projetée sur l'avant des jardins lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte, soit dans une quarantaine d'années, ne sera que de faible importance. Celle-ci n'aura ainsi que peu d'impact sur la pousse de la végétation en place et sur la quantité de lumière dans les appartements. Au contraire, ces arbres plantés sur le domaine public auront des effets bénéfiques sur les jardins privatifs grâce à leurs qualités de climatiseur, d'attracteur de biodiversité et de filtre visuel sur le domaine routier. Ainsi, il est fort probable que la valeur des appartements soit même revue à la hausse.

Nous notons par ailleurs que les essences sélectionnées sont à feuillage caduc et non persistant. Dès lors, l'ombrage sera quasi nul pendant toute la période hivernale, soit de novembre à avril environ.

Sécurité lors de la sortie du garage

L'accès pour véhicules construit en 2011 ne respecte effectivement pas les normes en vigueur concernant la visibilité. Les usagers du trottoir et de la route ne sont visibles qu'au moment où le véhicule sortant s'est avancé sur le trottoir, voire en partie sur la chaussée. Nous invitons les propriétaires à faire le nécessaire pour corriger ce défaut de conception en adaptant la géométrie de leur accès.

Nous soulignons cependant que le déplacement, par le projet, des places de parc du Sud au Nord de la chaussée favorise la sécurité de la sortie.

Places de parc pour motos

Le nombre et la disposition des places de parc pour les voitures, les motos et les vélos ont été déterminés au regard d'un concept de répartition sur l'ensemble du périmètre du projet.

Les cases pour les motos contribuent à la bonne accessibilité du centre, en particulier pour les commerces et les habitations. De plus, contrairement aux places de parc pour les voitures, les cases pour les motos péjorent moins la visibilité sur la route.

11.4.1.10. Proposition de réponse à l'opposition de M. et Mme Philippe et Margarita Weber, av. Samson Reymondin 19D

Le projet prévoit dans son ensemble la plantation de 5 alignements d'arbres de 2ème grandeur (hauteur de 10 à 15 m environ). Les visualisations et coupes présentées lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 rendent bien compte des proportions de ces végétaux. Conformément aux dispositions légales (notamment la LRou), les arbres d'alignement en bordure de chaussée devront respecter une hauteur sous couronne de 5 m pour ne pas gêner le passage des véhicules. Dès lors, la plantation d'arbres de taille réduite n'est pas admise.

A l'heure actuelle, deux essences ont été retenues : le charme-houblon et l'érable champêtre. Il s'agit d'essences feuillues, bien adaptées pour les alignements d'avenue et particulièrement résistantes aux changements climatiques. D'après nos fournisseurs, le charme-houblon peut atteindre une taille adulte de 14-15 m et l'érable champêtre une taille de 11-13 m environ. Nous prenons bonne note de votre souhait que ce soit l'essence la moins haute qui soit sélectionnée au final.

L'espacement qui a été retenu pour ces arbres d'alignement est d'environ 14 m. Un tel écartement a été jugé intéressant pour les raisons suivantes :

- il permet d'intercaler un nombre suffisant de places véhicules ;
- l'espace est adéquat pour le développement optimal d'arbres de 2ème grandeur ;
- le rythme visuel incite les automobilistes à ralentir. En effet, en roulant à vitesse constante à côté d'un alignement d'arbres, l'automobiliste a la sensation d'accélérer et tend ainsi à lever le pied. A contrario, un espacement plus important, de l'ordre de 30 m (en supprimant un arbre sur deux), atténuerait considérablement cette fonction de ralentissement et irait à l'encontre des attentes de la Municipalité et des habitants. Pour rappel, l'un des objectifs principaux qui est ressorti de la démarche participative était de tranquilliser la rue.

De plus, l'arbre est un élément vivant qui joue un rôle majeur dans le refroidissement des températures en ville (ombrage, évapotranspiration, courant d'air, etc.). Il y a aujourd'hui une nécessité de verdir les villes et cela passe avant tout par la plantation d'arbres. Un nombre suffisant de sujets sera donc nécessaire au centre-ville de Pully si l'on veut ressentir leurs effets bénéfiques sur les températures excessives en été.

Lors de la démarche participative sur le centre-ville, les Pulliérans ont appelé la Municipalité à verdir Pully. Nous soulignons que le projet tend clairement en ce sens. D'ailleurs, les Pulliérans se sont dit très satisfaits lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 puisque le projet remplit les 3 principes clés de cette démarche :

- améliorer le cadre qualitatif de la rue ;
- requalifier le front Nord ;
- tranquilliser la rue et développer son attractivité piétonne.

<u>Conséquences sur votre parcelle</u>

Les arbres seront plantés à environ 3 m de la parcelle et à plus de 10 m des appartements. Nous pouvons vous assurer que l'ombre qui sera projetée sur l'avant des jardins lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte, soit dans une quarantaine d'années, ne sera que de faible importance. Celle-ci n'aura ainsi que peu d'impact sur la pousse de la végétation en place et sur la quantité de lumière dans les appartements. Au contraire, ces arbres plantés

sur le domaine public auront des effets bénéfiques sur les jardins privatifs grâce à leurs qualités de climatiseur, d'attracteur de biodiversité et de filtre visuel sur le domaine routier. Ainsi, il est fort probable que la valeur des appartements soit même revue à la hausse.

Nous notons par ailleurs que les essences sélectionnées sont à feuillage caduc et non persistant. Dès lors, l'ombrage sera quasi nul pendant toute la période hivernale, soit de novembre à avril environ.

Sécurité lors de la sortie du garage

L'accès pour véhicules construit en 2011 ne respecte effectivement pas les normes en vigueur concernant la visibilité. Les usagers du trottoir et de la route ne sont visibles qu'au moment où le véhicule sortant s'est avancé sur le trottoir, voire en partie sur la chaussée. Nous invitons les propriétaires à faire le nécessaire pour corriger ce défaut de conception en adaptant la géométrie de leur accès.

Nous soulignons cependant que le déplacement, par le projet, des places de parc du Sud au Nord de la chaussée favorise la sécurité de la sortie.

Places de parc pour motos

Le nombre et la disposition des places de parc pour les voitures, les motos et les vélos ont été déterminés au regard d'un concept de répartition sur l'ensemble du périmètre du projet.

Les cases pour les motos contribuent à la bonne accessibilité du centre, en particulier pour les commerces et les habitations. De plus, contrairement aux places de parc pour les voitures, les cases pour les motos péjorent moins la visibilité sur la route.

11.4.1.11. Proposition de réponse à l'opposition de M. Jean-Denis Christinat et de Mme Anne-Claire Aoun, av. Samson Reymondin 19F

Informations sur les nouveaux arbres

Le projet prévoit dans son ensemble la plantation de 5 alignements d'arbres de 2ème grandeur (hauteur de 10 à 15 m environ). Les visualisations et coupes présentées lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 rendent bien compte des proportions de ces végétaux. Conformément aux dispositions légales (notamment la LRou), les arbres d'alignement en bordure de chaussée devront respecter une hauteur sous couronne de 5 m pour ne pas gêner le passage des véhicules. Dès lors, la plantation d'arbres de taille réduite n'est pas admise.

A l'heure actuelle, deux essences ont été retenues : le charme-houblon et l'érable champêtre. Il s'agit d'essences feuillues, bien adaptées pour les alignements d'avenue et particulièrement résistantes aux changements climatiques. La Municipalité se réserve toutefois la possibilité de choisir une autre essence qui serait encore mieux adaptée.

L'espacement qui a été retenu pour ces arbres d'alignement est d'environ 14 m. Un tel écartement a été jugé intéressant pour les raisons suivantes :

- il permet d'intercaler un nombre suffisant de places véhicules ;
- l'espace est suffisant pour le développement optimal d'arbres de 2ème grandeur ;
- le rythme visuel incite les automobilistes à ralentir. En effet, en roulant à vitesse constante à côté d'un alignement d'arbres, l'automobiliste a la sensation d'accélérer et

tend ainsi à lever le pied. A contrario, un espacement plus important, de l'ordre de 30 m (en supprimant un arbre sur deux), atténuerait considérablement cette fonction de ralentissement et irait à l'encontre des attentes de la Municipalité et des habitants. Pour rappel, l'un des objectifs principaux qui est ressorti de la démarche participative était de tranquilliser la rue.

De plus, l'arbre est un élément vivant qui joue un rôle majeur dans le refroidissement des températures en ville (ombrage, évapotranspiration, courant d'air, etc.). Il y a aujourd'hui une nécessité de verdir les villes et cela passe avant tout par la plantation d'arbres. Un nombre suffisant de sujets sera donc nécessaire au centre-ville de Pully si l'on veut ressentir leurs effets bénéfiques sur les températures excessives en été.

Lors de la démarche participative sur le centre-ville, les Pulliérans ont appelé la Municipalité à verdir Pully. Nous soulignons que le projet tend clairement en ce sens. D'ailleurs, les Pulliérans se sont dit très satisfaits lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 puisque le projet remplit les 3 principes clés de cette démarche :

- améliorer le cadre qualitatif de la rue ;
- requalifier le front Nord ;
- tranquilliser la rue et développer son attractivité piétonne.

<u>Conséquences sur votre parcelle</u>

Les arbres seront plantés à environ 3 m de la parcelle et à plus de 10 m des appartements. Nous pouvons vous assurer que l'ombre qui sera projetée sur l'avant des jardins lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte, soit dans une quarantaine d'années, ne sera que de faible importance. Celle-ci n'aura ainsi que peu d'impact sur la pousse de la végétation en place et sur la quantité de lumière dans les appartements. Au contraire, ces arbres plantés sur le domaine public auront des effets bénéfiques sur les jardins privatifs grâce à leurs qualités de climatiseur, d'attracteur de biodiversité et de filtre visuel sur le domaine routier. Ainsi, il est fort probable que la valeur des appartements soit même revue à la hausse.

Nous notons par ailleurs que les essences sélectionnées sont à feuillage caduc et non persistant. Dès lors, l'ombrage sera quasi nul pendant toute la période hivernale, soit de novembre à avril environ.

<u>Places de parc pour motos</u>

Le nombre et la disposition des places de parc pour les voitures, les motos et les vélos ont été déterminés au regard d'un concept de répartition sur l'ensemble du périmètre du projet.

Les cases pour les motos contribuent à la bonne accessibilité du centre, en particulier pour les commerces et les habitations. De plus, contrairement aux places de parc pour les voitures, les cases pour les motos péjorent moins la visibilité sur la route.

<u>Sécurité lors de la sortie du garage</u>

L'accès pour véhicules construit en 2011 ne respecte effectivement pas les normes en vigueur concernant la visibilité. Les usagers du trottoir et de la route ne sont visibles qu'au moment où le véhicule sortant s'est avancé sur le trottoir, voire en partie sur la chaussée. Nous invitons les propriétaires à faire le nécessaire pour corriger ce défaut de conception en adaptant la géométrie de leur accès.

Nous soulignons cependant que le déplacement, par le projet, des places de parc du Sud au Nord de la chaussée favorise la sécurité de la sortie.

Proposition de rue piétonne

Nous vous rappelons qu'un projet de rue à sens unique offrant plus d'espace pour les piétons a été proposé en 2013, mais a fait l'objet d'une opposition commune des commerçants de Pully. La Municipalité a donc dû revoir le projet et a lancé en ce sens une grande démarche participative avec ses habitants.

Le nouveau projet est maintenant équilibré, puisqu'il tend à rendre le centre-ville plus attractif en maintenant une bonne accessibilité des commerces en véhicule, tout en tranquillisant la rue avec la mise en zone 30. Il répond donc aux objectifs fixés par le programme de législature et la démarche participative.

Nous soulignons que la piétonnisation complète de cet axe routier n'est actuellement pas envisageable. En effet, les reports sur les autres axes routiers environnants seraient trop importants. En revanche, la mise en zone 30 et la réduction des gabarits constituent une étape vers une diminution du trafic de transit sur cet axe.

11.4.1.12. Proposition de réponse à l'opposition de M. et Mme Diego et Anne Gianinazzi, av. Samson Reymondin 19D

Informations sur les nouveaux arbres

Le projet prévoit dans son ensemble la plantation de 5 alignements d'arbres de 2ème grandeur (hauteur de 10 à 15 m environ). Les visualisations et coupes présentées lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 rendent bien compte des proportions de ces végétaux. Conformément aux dispositions légales (notamment la LRou), les arbres d'alignement en bordure de chaussée devront respecter une hauteur sous couronne de 5 m pour ne pas gêner le passage des véhicules. Dès lors, la plantation d'arbres de taille réduite n'est pas admise.

A l'heure actuelle, deux essences ont été retenues : le charme-houblon et l'érable champêtre. Il s'agit d'essences feuillues, bien adaptées pour les alignements d'avenue et particulièrement résistantes aux changements climatiques. La Municipalité se réserve toutefois la possibilité de choisir une autre essence qui serait encore mieux adaptée.

L'espacement qui a été retenu pour ces arbres d'alignement est d'environ 14 m. Un tel écartement a été jugé intéressant pour les raisons suivantes :

- il permet d'intercaler un nombre suffisant de places véhicules ;
- l'espace est suffisant pour le développement optimal d'arbres de 2ème grandeur ;
- le rythme visuel incite les automobilistes à ralentir. En effet, en roulant à vitesse constante à côté d'un alignement d'arbres, l'automobiliste a la sensation d'accélérer et tend ainsi à lever le pied. A contrario, un espacement plus important, de l'ordre de 30 m (en supprimant un arbre sur deux), atténuerait considérablement cette fonction de ralentissement et irait à l'encontre des attentes de la Municipalité et des habitants. Pour rappel, l'un des objectifs principaux qui est ressorti de la démarche participative était de tranquilliser la rue.

De plus, l'arbre est un élément vivant qui joue un rôle majeur dans le refroidissement des températures en ville (ombrage, évapotranspiration, courant d'air, etc.). Il y a aujourd'hui une nécessité de verdir les villes et cela passe avant tout par la plantation d'arbres. Un nombre suffisant de sujets sera donc nécessaire au centre-ville de Pully si l'on veut ressentir leurs effets bénéfiques sur les températures excessives en été.

Lors de la démarche participative sur le centre-ville, les Pulliérans ont appelé la Municipalité à verdir Pully. Nous soulignons que le projet tend clairement en ce sens. D'ailleurs, les Pulliérans se sont dit très satisfaits lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 puisque le projet remplit les 3 principes clés de cette démarche :

- améliorer le cadre qualitatif de la rue ;
- requalifier le front Nord ;
- tranquilliser la rue et développer son attractivité piétonne.

Conséquences sur votre parcelle

Les arbres seront plantés à environ 3 m de la parcelle et à plus de 10 m des appartements. Nous pouvons vous assurer que l'ombre qui sera projetée sur l'avant des jardins lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte, soit dans une quarantaine d'années, ne sera que de faible importance. Celle-ci n'aura ainsi que peu d'impact sur la pousse de la végétation en place et sur la quantité de lumière dans les appartements. Au contraire, ces arbres plantés sur le domaine public auront des effets bénéfiques sur les jardins privatifs grâce à leurs qualités de climatiseur, d'attracteur de biodiversité et de filtre visuel sur le domaine routier. Ainsi, il est fort probable que la valeur des appartements soit même revue à la hausse.

Nous notons par ailleurs que les essences sélectionnées sont à feuillage caduc et non persistant. Dès lors, l'ombrage sera quasi nul pendant toute la période hivernale, soit de novembre à avril environ.

Places de parc pour motos

Le nombre et la disposition des places de parc pour les voitures, les motos et les vélos ont été déterminés au regard d'un concept de répartition sur l'ensemble du périmètre du projet.
Les cases pour les motos contribuent à la bonne accessibilité du centre, en particulier pour les commerces et les habitations. De plus, contrairement aux places de parc pour les voitures, les cases pour les motos péjorent moins la visibilité sur la route.

Revêtement phonoabsorbant

La pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB) est bien prévue dans le cadre du projet. En zone limitée à 30 km/h, les phonoabsorbants ne sont pas pris en compte comme mesure de lutte contre le bruit au sens de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), ce qui explique pourquoi ledit revêtement ne figure pas dans votre décision d'allégement.

Sécurité lors de la sortie du garage

L'accès pour véhicules construit en 2011 ne respecte effectivement pas les normes en vigueur concernant la visibilité. Les usagers du trottoir et de la route ne sont visibles qu'au moment où le véhicule sortant s'est avancé sur le trottoir, voire en partie sur la chaussée. Nous invitons les propriétaires à faire le nécessaire pour corriger ce défaut de conception en adaptant la géométrie de leur accès.

Suppression du passage pour piétons devant le bâtiment

La législation en vigueur ne nous permet pas de déroger à la règle de suppression des passages pour piétons en zone 30 (art. 4 al. 2 de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre).

11.4.1.13. Proposition de réponse à l'opposition de Mme Sandra Hahn-Diggelmann, av. Samson Reymondin 19D

Informations sur les nouveaux arbres

Le projet prévoit dans son ensemble la plantation de 5 alignements d'arbres de 2ème grandeur (hauteur de 10 à 15 m environ). Les visualisations et coupes présentées lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 rendent bien compte des proportions de ces végétaux. Conformément aux dispositions légales (notamment la LRou), les arbres d'alignement en bordure de chaussée devront respecter une hauteur sous couronne de 5 m pour ne pas gêner le passage des véhicules. Dès lors, la plantation d'arbres de taille réduite n'est pas admise.

A l'heure actuelle, deux essences ont été retenues : le charme-houblon et l'érable champêtre. Il s'agit d'essences feuillues, bien adaptées pour les alignements d'avenue et particulièrement résistantes aux changements climatiques. D'après nos fournisseurs, le charme-houblon peut atteindre une taille adulte de 14-15 m et l'érable champêtre une taille de 11-13 m environ. Nous prenons bonne note de votre souhait que ce soit l'essence la moins haute qui soit sélectionnée au final.

L'espacement qui a été retenu pour ces arbres d'alignement est d'environ 14 m. Un tel écartement a été jugé intéressant pour les raisons suivantes :

- il permet d'intercaler un nombre suffisant de places véhicules ;
- l'espace est adéquat pour le développement optimal d'arbres de 2ème grandeur ;
- le rythme visuel incite les automobilistes à ralentir. En effet, en roulant à vitesse constante à côté d'un alignement d'arbres, l'automobiliste a la sensation d'accélérer et tend ainsi à lever le pied. A contrario, un espacement plus important, de l'ordre de 30 m (en supprimant un arbre sur deux), atténuerait considérablement cette fonction de ralentissement et irait à l'encontre des attentes de la Municipalité et des habitants. Pour rappel, l'un des objectifs principaux qui est ressorti de la démarche participative était de tranquilliser la rue.

De plus, l'arbre est un élément vivant qui joue un rôle majeur dans le refroidissement des températures en ville (ombrage, évapotranspiration, courant d'air, etc.). Il y a aujourd'hui une nécessité de verdir les villes et cela passe avant tout par la plantation d'arbres. Un nombre suffisant de sujets sera donc nécessaire au centre-ville de Pully si l'on veut ressentir leurs effets bénéfiques sur les températures excessives en été.

Lors de la démarche participative sur le centre-ville, les Pulliérans ont appelé la Municipalité à verdir Pully. Nous soulignons que le projet tend clairement en ce sens. D'ailleurs, les Pulliérans se sont dit très satisfaits lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 puisque le projet remplit les 3 principes clés de cette démarche :

- améliorer le cadre qualitatif de la rue ;
- requalifier le front Nord ;
- tranquilliser la rue et développer son attractivité piétonne.

Conséquences sur votre parcelle

Les arbres seront plantés à environ 3 m de la parcelle et à plus de 10 m des appartements. Nous pouvons vous assurer que l'ombre qui sera projetée sur l'avant des jardins lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte, soit dans une quarantaine d'années, ne sera que de faible importance. Celle-ci n'aura ainsi que peu d'impact sur la pousse de la végétation en place et sur la quantité de lumière dans les appartements. Au contraire, ces arbres plantés sur le domaine public auront des effets bénéfiques sur les jardins privatifs grâce à leurs qualités de climatiseur, d'attracteur de biodiversité et de filtre visuel sur le domaine routier. Ainsi, il est fort probable que la valeur des appartements soit même revue à la hausse.

Nous notons par ailleurs que les essences sélectionnées sont à feuillage caduc et non persistant. Dès lors, l'ombrage sera quasi nul pendant toute la période hivernale, soit de novembre à avril environ.

Absence de votre arbre sur les plans

Nous pouvons vous certifier que votre arbre a été pris en compte dans le cadre du projet. Celui-ci ne figure pas sur les plans car il ne participe que très peu à l'environnement de la rue compte tenu de son retrait par rapport à celle-ci et de sa dimension, au contraire de l'alignement de platanes au Sud qui est un élément marquant sur l'espace public. Nous nous engageons toutefois à faire figurer les arbres des parcelles privées sur les plans pour la suite du projet.

11.4.1.14. Proposition de réponse à l'opposition de M. et Mme Emmanuel et Martine Marclay, av. Samson Reymondin 19F

Informations sur les nouveaux arbres

Le projet prévoit dans son ensemble la plantation de 5 alignements d'arbres de 2ème grandeur (hauteur de 10 à 15 m environ). Les visualisations et coupes présentées lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 rendent bien compte des proportions de ces végétaux. Conformément aux dispositions légales (notamment la LRou), les arbres d'alignement en bordure de chaussée devront respecter une hauteur sous couronne de 5 m pour ne pas gêner le passage des véhicules. Dès lors, la plantation d'arbres de taille réduite n'est pas admise.

A l'heure actuelle, deux essences ont été retenues : le charme-houblon et l'érable champêtre. Il s'agit d'essences feuillues, bien adaptées pour les alignements d'avenue et particulièrement résistantes aux changements climatiques. La Municipalité se réserve toutefois la possibilité de choisir une autre essence qui serait encore mieux adaptée.

L'espacement qui a été retenu pour ces arbres d'alignement est d'environ 14 m. Un tel écartement a été jugé intéressant pour les raisons suivantes :

- il permet d'intercaler un nombre suffisant de places véhicules ;
- l'espace est suffisant pour le développement optimal d'arbres de 2ème grandeur ;
- le rythme visuel incite les automobilistes à ralentir. En effet, en roulant à vitesse constante à côté d'un alignement d'arbres, l'automobiliste a la sensation d'accélérer et tend ainsi à lever le pied. A contrario, un espacement plus important, de l'ordre de 30 m (en supprimant un arbre sur deux), atténuerait considérablement cette fonction de ralentissement et irait à l'encontre des attentes de la Municipalité et des habitants. Pour

rappel, l'un des objectifs principaux qui est ressorti de la démarche participative était de tranquilliser la rue.

De plus, l'arbre est un élément vivant qui joue un rôle majeur dans le refroidissement des températures en ville (ombrage, évapotranspiration, courant d'air, etc.). Il y a aujourd'hui une nécessité de verdir les villes et cela passe avant tout par la plantation d'arbres. Un nombre suffisant d'arbres sera donc nécessaire au centre-ville de Pully si l'on veut ressentir leurs effets bénéfiques sur les températures excessives en été.

Lors de la démarche participative sur le centre-ville, les Pulliérans ont appelé la Municipalité à verdir Pully. Nous soulignons que le projet tend clairement en ce sens. D'ailleurs, les Pulliérans se sont dit très satisfaits lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 puisque le projet remplit les 3 principes clés de cette démarche :

- améliorer le cadre qualitatif de la rue ;
- requalifier le front Nord ;
- tranquilliser la rue et développer son attractivité piétonne.

Conséquences sur votre parcelle

Les arbres seront plantés à environ 3 m de la parcelle et à plus de 10 m des appartements. Nous pouvons vous assurer que l'ombre qui sera projetée sur l'avant des jardins lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte, soit dans une quarantaine d'années, ne sera que de faible importance. Celle-ci n'aura ainsi que peu d'impact sur la pousse de la végétation en place et sur la quantité de lumière dans les appartements. Au contraire, ces arbres plantés sur le domaine public auront des effets bénéfiques sur les jardins privatifs grâce à leurs qualités de climatiseur, d'attracteur de biodiversité et de filtre visuel sur le domaine routier. Ainsi, il est fort probable que la valeur des appartements soit même revue à la hausse.

Nous relevons en outre que l'argument de l'obscurcissement de la vue sur le lac ne peut pas être pris en considération. En effet, nous vous rappelons que les parcelles au Sud de l'av. Samson Reymondin disposent actuellement de droits à bâtir qui, s'ils étaient utilisés dans le futur, pourraient entraver la vue.

Nous notons cependant que les essences sélectionnées sont à feuillage caduc et non persistant. Dès lors, l'ombrage sera quasi nul pendant toute la période hivernale, soit de novembre à avril environ.

Ramassage des feuilles

Chaque propriétaire ramasse les feuilles tombées sur sa parcelle, quelle que soit leur provenance. Au même titre, la Ville de Pully ramasse sur le domaine public les feuilles provenant d'arbres plantés sur des parcelles privées.

Absence des arbres de la parcelle sur les plans

Nous pouvons vous certifier que ces arbres ont été pris en compte dans le cadre du projet. Ils ne figurent pas sur les plans car ils ne participent que très peu à l'environnement de la rue compte tenu de leur retrait de celle-ci et de leur dimension, au contraire de l'alignement de platanes au Sud qui est un élément marquant sur l'espace public.

Places de parc pour motos

Le nombre et la disposition des places de parc pour les voitures, les motos et les vélos ont été déterminés au regard d'un concept de répartition sur l'ensemble du périmètre du projet.

Les cases pour les motos contribuent à la bonne accessibilité du centre, en particulier pour les commerces et les habitations. De plus, contrairement aux places de parc pour les voitures, les cases pour les motos péjorent moins la visibilité sur la route.

Sécurité lors de la sortie du garage

L'accès pour véhicules construit en 2011 ne respecte effectivement pas les normes en vigueur concernant la visibilité. Les usagers du trottoir et de la route ne sont visibles qu'au moment où le véhicule sortant s'est avancé sur le trottoir, voire en partie sur la chaussée. Nous invitons les propriétaires à faire le nécessaire pour corriger ce défaut de conception en adaptant la géométrie de leur accès.

Nous soulignons cependant que le déplacement, par le projet, des places de parc du Sud au Nord de la chaussée favorise la sécurité de la sortie.

Suppression du passage pour piétons devant le bâtiment

La législation en vigueur ne nous permet pas de déroger à la règle de suppression des passages pour piétons en zone 30 (art. 4 al. 2 de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre).

Anciennes galeries de mines

Une étude sera lancée auprès d'un bureau d'ingénieurs afin d'ôter toute incertitude à ce sujet sur le tronçon concerné de l'av. Samson Reymondin. Nous notons qu'une pré-étude avait déjà été réalisée dans le cadre du projet du ch. des Vignes.

11.4.1.15. Proposition de réponse à l'opposition de M. Saverio Patimo et de Mme Michela Vecchiola, av. Samson Reymondin 19F

Informations sur les nouveaux arbres

Le projet prévoit dans son ensemble la plantation de 5 alignements d'arbres de 2ème grandeur (hauteur de 10 à 15 m environ). Les visualisations et coupes présentées lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 rendent bien compte des proportions de ces végétaux. Conformément aux dispositions légales (notamment la LRou), les arbres d'alignement en bordure de chaussée devront respecter une hauteur sous couronne de 5 m pour ne pas gêner le passage des véhicules. Dès lors, la plantation d'arbres de taille réduite n'est pas admise.

A l'heure actuelle, deux essences ont été retenues : le charme-houblon et l'érable champêtre. Il s'agit d'essences feuillues, bien adaptées pour les alignements d'avenue et particulièrement résistantes aux changements climatiques. La Municipalité se réserve toutefois la possibilité de choisir une autre essence qui serait encore mieux adaptée.

L'espacement qui a été retenu pour ces arbres d'alignement est d'environ 14 m. Un tel écartement a été jugé intéressant pour les raisons suivantes :

- il permet d'intercaler un nombre suffisant de places véhicules ;
- l'espace est suffisant pour le développement optimal d'arbres de 2ème grandeur ;
- le rythme visuel incite les automobilistes à ralentir. En effet, en roulant à vitesse constante à côté d'un alignement d'arbres, l'automobiliste a la sensation d'accélérer et tend ainsi à lever le pied. A contrario, un espacement plus important, de l'ordre de 30 m (en supprimant un arbre sur deux), atténuerait considérablement cette fonction de ralentissement et irait à l'encontre des attentes de la Municipalité et des habitants. Pour rappel, l'un des objectifs principaux qui est ressorti de la démarche participative était de tranquilliser la rue.

De plus, l'arbre est un élément vivant qui joue un rôle majeur dans le refroidissement des températures en ville (ombrage, évapotranspiration, courant d'air, etc.). Il y a aujourd'hui une nécessité de verdir les villes et cela passe avant tout par la plantation d'arbres. Un nombre suffisant d'arbres sera donc nécessaire au centre-ville de Pully si l'on veut ressentir leurs effets bénéfiques sur les températures excessives en été.

Lors de la démarche participative sur le centre-ville, les Pulliérans ont appelé la Municipalité à verdir Pully. Nous soulignons que le projet tend clairement en ce sens. D'ailleurs, les Pulliérans se sont dit très satisfaits lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 puisque le projet remplit les 3 principes clés de cette démarche :

- améliorer le cadre qualitatif de la rue ;
- requalifier le front Nord ;
- tranquilliser la rue et développer son attractivité piétonne.

Conséquences sur votre parcelle

Les arbres seront plantés à environ 3 m de la parcelle et à plus de 10 m des appartements. Nous pouvons vous assurer que l'ombre qui sera projetée sur l'avant des jardins lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte, soit dans une quarantaine d'années, ne sera que de faible importance. Celle-ci n'aura ainsi que peu d'impact sur la pousse de la végétation en place et sur la quantité de lumière dans les appartements. Au contraire, ces arbres plantés sur le domaine public auront des effets bénéfiques sur les jardins privatifs grâce à leurs qualités de climatiseur, d'attracteur de biodiversité et de filtre visuel sur le domaine routier. Ainsi, il est fort probable que la valeur des appartements soit même revue à la hausse.

Nous notons par ailleurs que les essences sélectionnées sont à feuillage caduc et non persistant. Dès lors, l'ombrage sera quasi nul pendant toute la période hivernale, soit de novembre à avril environ.

Ramassage des feuilles

Chaque propriétaire ramasse les feuilles tombées sur sa parcelle, quelle que soit leur provenance. Au même titre, la Ville de Pully ramasse sur le domaine public les feuilles provenant d'arbres plantés sur des parcelles privées.

Absence de vos arbres sur les plans

Nous pouvons vous certifier que vos arbres ont été pris en compte dans le cadre du projet. Ils ne figurent pas sur les plans car ils ne participent que très peu à l'environnement de la rue compte tenu de leur retrait de celle-ci et de leur dimension, au contraire de l'alignement de platanes au Sud qui est un élément marquant sur l'espace public.

Sécurité lors de la sortie du garage

L'accès pour véhicules construit en 2011 ne respecte effectivement pas les normes en vigueur concernant la visibilité. Les usagers du trottoir et de la route ne sont visibles qu'au moment où le véhicule sortant s'est avancé sur le trottoir, voire en partie sur la chaussée. Nous invitons les propriétaires à faire le nécessaire pour corriger ce défaut de conception en adaptant la géométrie de leur accès.

Nous soulignons cependant que le déplacement, par le projet, des places de parc du Sud au Nord de la chaussée favorise la sécurité de la sortie.

Places de parc pour motos

Le nombre et la disposition des places de parc pour les voitures, les motos et les vélos ont été déterminés au regard d'un concept de répartition sur l'ensemble du périmètre du projet.

Les cases pour les motos contribuent à la bonne accessibilité du centre, en particulier pour les commerces et les habitations. De plus, contrairement aux places de parc pour les voitures, les cases pour les motos péjorent moins la visibilité sur la route.

11.4.1.16. Proposition de réponse à l'opposition de Roland Savary Immobilier SA, administrateur de la PPE Samson Reymondin 19 D-E-F

Informations sur les nouveaux arbres

Le projet prévoit dans son ensemble la plantation de 5 alignements d'arbres de 2ème grandeur (hauteur de 10 à 15 m environ). Les visualisations et coupes présentées lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 rendent bien compte des proportions de ces végétaux. Conformément aux dispositions légales (notamment la LRou), les arbres d'alignement en bordure de chaussée devront respecter une hauteur sous couronne de 5 m pour ne pas gêner le passage des véhicules. Dès lors, la plantation d'arbres de taille réduite n'est pas admise.

A l'heure actuelle, deux essences ont été retenues : le charme-houblon et l'érable champêtre. Il s'agit d'essences feuillues, bien adaptées pour les alignements d'avenue et particulièrement résistantes aux changements climatiques. La Municipalité se réserve toutefois la possibilité de choisir une autre essence qui serait encore mieux adaptée.

L'espacement qui a été retenu pour ces arbres d'alignement est d'environ 14 m. Un tel écartement a été jugé intéressant pour les raisons suivantes :

- il permet d'intercaler un nombre suffisant de places véhicules ;
- l'espace est suffisant pour le développement optimal d'arbres de 2ème grandeur ;
- le rythme visuel incite les automobilistes à ralentir. En effet, en roulant à vitesse constante à côté d'un alignement d'arbres, l'automobiliste a la sensation d'accélérer et tend ainsi à lever le pied. A contrario, un espacement plus important, de l'ordre de 30 m (en supprimant un arbre sur deux), atténuerait considérablement cette fonction de ralentissement et irait à l'encontre des attentes de la Municipalité et des habitants. Pour rappel, l'un des objectifs principaux qui est ressorti de la démarche participative était de tranquilliser la rue.

De plus, l'arbre est un élément vivant qui joue un rôle majeur dans le refroidissement des températures en ville (ombrage, évapotranspiration, courant d'air, etc.). Il y a aujourd'hui une nécessité de verdir les villes et cela passe avant tout par la plantation d'arbres. Un nombre suffisant de sujets sera donc nécessaire au centre-ville de Pully si l'on veut ressentir leurs effets bénéfiques sur les températures excessives en été.

Lors de la démarche participative sur le centre-ville, les Pulliérans ont appelé la Municipalité à verdir Pully. Nous soulignons que le projet tend clairement en ce sens. D'ailleurs, les Pulliérans se sont dit très satisfaits lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 puisque le projet remplit les 3 principes clés de cette démarche :

- améliorer le cadre qualitatif de la rue ;
- requalifier le front Nord ;
- tranquilliser la rue et développer son attractivité piétonne.

Conséquences sur la parcelle de la PPE

Les arbres seront plantés à environ 3 m de la parcelle et à plus de 10 m des appartements. Nous pouvons vous assurer que l'ombre qui sera projetée sur l'avant des jardins lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte, soit dans une quarantaine d'années, ne sera que de faible importance. Celle-ci n'aura ainsi que peu d'impact sur la pousse de la végétation en place et sur la quantité de lumière dans les appartements. Au contraire, ces arbres plantés sur le domaine public auront des effets bénéfiques sur les jardins privatifs grâce à leurs qualités de climatiseur, d'attracteur de biodiversité et de filtre visuel sur le domaine routier. Ainsi, il est fort probable que la valeur des appartements soit même revue à la hausse.

Nous notons par ailleurs que les essences sélectionnées sont à feuillage caduc et non persistant. Dès lors, l'ombrage sera quasi nul pendant toute la période hivernale, soit de novembre à avril environ.

Places de parc pour motos

Le nombre et la disposition des places de parc pour les voitures, les motos et les vélos ont été déterminés au regard d'un concept de répartition sur l'ensemble du périmètre du projet.
Les cases pour les motos contribuent à la bonne accessibilité du centre, en particulier pour les commerces et les habitations. De plus, contrairement aux places de parc pour les voitures, les cases pour les motos péjorent moins la visibilité sur la route.

Sécurité lors de la sortie du garage

L'accès pour véhicules construit en 2011 ne respecte effectivement pas les normes en vigueur concernant la visibilité. Les usagers du trottoir et de la route ne sont visibles qu'au moment où le véhicule sortant s'est avancé sur le trottoir, voire en partie sur la chaussée. Nous invitons les propriétaires à faire le nécessaire pour corriger ce défaut de conception en adaptant la géométrie de leur accès.

Nous soulignons cependant que le déplacement, par le projet, des places de parc du Sud au Nord de la chaussée favorise la sécurité de la sortie.

11.4.2. Propositions de réponses aux oppositions portant sur les nouveaux aménagements routiers et les décisions d'allégement relatives au bruit routier

11.4.2.1. Proposition de réponse à l'opposition de M. et Mme Guido et Paula Hurlimann, av. du Tirage 7

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) peut être considérée comme une étude d'impact. Cela n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton (Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et Direction générale de l'environnement (DGE)).

L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB).

Conformément à la mesure d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

Evolution du dossier « bruit » depuis 2016

En effet, la mise à double sens de l'av. du Tirage pour les bus n'était pas prévue lors des premières séances d'information sur le bruit routier en 2016. Le dossier de base validé par le Canton en 2018 ne tient d'ailleurs pas compte du passage de bus à la montée. Cet aménagement a été mis en place plus tard.

En ce sens, un complément à l'étude initiale a dû être réalisé sur la base du projet de réaménagement de la rue de la Poste, de l'av. Samson Reymondin et de l'av. du Tirage. Ce complément, comprenant les décisions d'allégement, a ensuite été mis en consultation simultanément au projet d'aménagement.

Au final, les décisions d'allégement ont été validées par le Canton et sont conformes au projet de réaménagement mis à l'enquête simultanément.

Nuisances liées à la mise à double sens et aux transports publics

La cadence maximale sur la voie montante de l'av. du Tirage (réservée aux bus) sera de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes. Cette voie sera libre la plupart du temps. Les nuisances ne seront ainsi pas significatives.

Par ailleurs, les aménagements prévus dans le cadre du projet permettront de renforcer l'attractivité des lignes 47 et 48. Cela incitera donc la population à privilégier les trajets en

bus plutôt qu'en voiture, ce qui contribuera à maîtriser les charges du trafic individuel motorisé et à diminuer la congestion routière.

S'agissant des services de secours, ceux-ci seront bien entendu admis lorsqu'ils seront en « feux bleus ». Les services de voirie (nettoyage et déneigement) pourront également emprunter la voie montante.

Traversées piétonnes sur l'av. du Tirage

En raison d'une cadence maximale de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes, nous pouvons relever que la voie montante sera moins fréquentée qu'actuellement, ce qui améliorera les conditions de sécurité des piétons pour traverser la route. Ces derniers bénéficieront en effet d'une meilleure visibilité sur les zones d'attente et auront plus de facilité à s'engager sur les passages pour piétons.

Croisement des bus sur l'av. du Tirage

Le croisement de deux poids lourds est possible à vitesse réduite. Le gabarit de la chaussée est similaire à celui du tronçon actuel de l'av. Samson Reymondin.

Charge maximale du pont sur les voies CFF

Le pont sur les voies CFF est dimensionné pour des véhicules de 40 tonnes. Actuellement, il existe effectivement un panneau de limitation de tonnage à 22 tonnes, excepté pour les « tl ».

Difficultés sur l'av. du Tirage en hiver

Les bus « tl » sont systématiquement équipés de chaînes en cas de neige.

En cas de neige ou de verglas nécessitant la fermeture de l'av. du Tirage, nous notons que d'autres axes situés au Nord du tracé de ces lignes (Bruyère, Rennier) seraient également fermés. Nous précisons toutefois qu'une telle situation serait exceptionnelle, dont la survenance tend à diminuer avec le réchauffement climatique.

Sortie des véhicules sur l'av. du Tirage

Grâce à la régulation du carrefour av. de Lavaux - av. du Tirage, les véhicules continueront d'arriver par saccades, le cycle total étant de 90 secondes. Cela générera donc de nombreuses opportunités pour s'insérer sur l'avenue.

De plus, si l'accès à la route ou aux habitations devait nécessiter des manœuvres particulières, celles-ci seraient évidemment tolérées.

Aménagements du centre-ville et esthétique

Par ce projet, la Municipalité a souhaité répondre à l'appel des Pulliérans à verdir Pully, qui a été formulé lors de la démarche participative sur le centre-ville. Le projet prévoit en effet la plantation de 26 arbres supplémentaires (en pleine terre et non en pot), ainsi que le remplacement de plus de 300 m² d'asphalte par des parterres de fleurs.

D'ailleurs, les habitants se sont dit très satisfaits du projet lors de la séance d'information aux riverains du 4 septembre 2019 puisque celui-ci remplit les 3 principes clés de cette démarche :

- améliorer le cadre qualitatif de la rue ;
- requalifier le front Nord ;
- tranquilliser la rue et développer son attractivité piétonne.

11.4.2.2. Proposition de réponse à l'opposition de M. Pierre-Yves Grosjean et de Mme Claudia Maradan, av. du Tirage 7

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton (Direction générale de la mobilité et des routes {DGMR} et Direction générale de l'environnement {DGE}).

Nous pouvons préciser que le dossier de base a été validé par le Canton en 2018, mais ne tenait pas compte de la mise à double sens de l'av. du Tirage pour les bus. Cet aménagement a été décidé plus tard. En ce sens, un complément à l'étude initiale a dû être réalisé sur la base du projet de réaménagement de la rue de la Poste, de l'av. Samson Reymondin et de l'av. du Tirage. Ce complément, comprenant les décisions d'allégement, a ensuite été mis en consultation simultanément au projet d'aménagement. Au final, les décisions d'allégement ont été validées par le Canton et sont conformes au projet de réaménagement mis à l'enquête simultanément.

L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB). Il est vrai que ce dernier est très efficace lorsqu'il est neuf, puis voit son efficacité se réduire lorsqu'il s'use. Cependant, nous notons que cette baisse du gain acoustique n'intervient que de manière très légère et sur une longue durée. Afin de garantir la qualité de ses infrastructures à long terme, la Ville de Pully tient un registre de l'état de ses routes. Si, à terme, des dégradations devaient apparaître, le secteur concerné serait intégré à la campagne de réfection annuelle.

Par ailleurs, en raison de cette augmentation du bruit causée par les bus, il est considéré que le projet contient une « modification notable » de la nouvelle installation au sens de l'OPB. De ce fait, conformément à la décision d'allégement, le détenteur de l'installation, soit la Commune, doit financer entièrement le remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

Paroi antibruit

La création d'une paroi antibruit au sens de l'OPB n'a pas été retenue par le Canton et la Commune (réf. correspondance de la Municipalité du 13 octobre 2017). Néanmoins, il est

toujours possible de créer un mur entre 2 parcelles pour autant que ce dernier soit mis à l'enquête et respecte la législation en vigueur.

Subventions fédérales à l'assainissement et aux mesures d'isolation acoustique des routes existantes

La Commune peut toujours obtenir des subventions fédérales pour l'assainissement et les mesures d'isolation acoustique des routes existantes. Le droit aux subventions a été repoussé au 31 décembre 2022 (art. 21 OPB).

Périmètre du projet et archéologie

Le périmètre de réaménagement routier du projet traite uniquement de la rue de la Poste, de l'av. Samson Reymondin, de la rue de la Gare et des ruelles adjacentes. L'av. du Tirage est principalement concernée par des mesures de signalisation. Son réaménagement complet sera planifié dans le cadre du projet de réaménagement de l'av. de Lavaux, également appelé « PP8 ». Vous trouverez la documentation concernant ce dernier en ligne.

La partie centrale du projet sur la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin est en effet située dans la zone archéologique n° 136/301 (grand établissement romain). Afin de s'assurer du bon déroulement des travaux, un mandat a été demandé à un bureau d'étude spécialisé afin que l'on recense tous les renseignements nécessaires avant le démarrage des travaux.

De plus, les travaux dans ce secteur seront suivis par l'architecte cantonal.

Aménagements projetés contraires aux directives cantonales

L'analyse des vitesses de circulation ainsi que le rapport d'expertise du bureau Citec Ingénieurs Conseils SA joint au dossier d'enquête démontrent que la mise en zone 30 de cet axe est pertinente au regard du concept global de gestion des circulations à l'échelle du bourg dans lequel elle s'inscrit.

Les blocages du trafic liés aux travaux perdureront lorsque les aménagements seront terminés

Nous sommes d'avis que les comportements de mobilité vont s'adapter aux nouveaux aménagements, lesquels offrent des alternatives attrayantes pour les déplacements à vélo (contresens cyclables, meilleure offre de stationnement pour les vélos) et en bus (voie réservée, trajets plus courts). Vu l'impossibilité d'augmenter les capacités du réseau routier, ces alternatives sont les seules solutions permettant de maîtriser la congestion du trafic.

Contresens cyclables et pistes cyclables

Le tissu bâti ancien et l'étroitesse du domaine public ne permettent pas d'aménager des pistes cyclables entièrement séparées des flux piétons et véhicules. C'est pourquoi les contresens cyclables sont prévus dans des zones de rencontre, où les piétons sont les plus nombreux et ont la priorité. Nous sommes confiants sur le fait que la cohabitation entre piétons et cyclistes sera pacifique car elle l'est déjà actuellement entre les piétons, cycles et voitures circulant sur ces axes. Si cela ne devait pas être le cas, la Ville de Pully demanderait à Police Est Lausannois (PEL) de mener une campagne de sensibilisation, voire de verbalisation à l'égard des cyclistes.

S'agissant de l'absence de pistes cyclables menant aux nouvelles zones de stationnement pour vélos, nous relevons qu'en zone 30 prévaut le principe de mixité des modes dans l'espace routier. Il n'est de ce fait pas admis d'aménager des bandes cyclables dans une zone 30.

Sortie des véhicules sur l'av. du Tirage

Grâce à la régulation du carrefour entre l'av. de Lavaux et l'av. du Tirage, les véhicules continueront d'arriver par saccades, le cycle total étant de 90 secondes. Cela générera donc de nombreuses opportunités pour s'insérer sur l'avenue

En outre, la cadence maximale sur la voie montante de l'av. du Tirage (réservée aux bus) sera de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes. Cette voie sera ainsi libérée de tout véhicule la plupart du temps.

Nous notons également que, si l'accès à la route ou aux habitations devait nécessiter des manœuvres particulières, celles-ci seraient évidemment tolérées.

11.4.2.3. Proposition de réponse à l'opposition de M. et Mme Francis et Liliane Luisier, av. du Tirage 7

Compétence de validation du dossier bruit

La Direction générale de la mobilité et des routes (ci-après DGMR) est responsable de l'application de la législation fédérale en matière de protection contre le bruit dans le canton de Vaud. Elle est chargée de mener ou de diriger les études conjointement avec les communes et d'évaluer les mesures d'assainissement à prendre le long des routes. Dans tous les cas, la DGMR et le Service du développement territorial (SDT) préavisent les dossiers. La Direction générale de l'environnement (ci-après DGE) accompagne la démarche, assure la cohérence et approuve les mesures d'assainissement proposées. C'est donc bien le Canton qui valide les dossiers d'assainissement du bruit routier et qui autorise certains allégements conformément à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB).

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'OPB n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton (DGMR et DGE). L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB).

Nous pouvons préciser que le dossier de base a été validé par le Canton en 2018, mais ne tenait pas compte de la mise à double sens de l'av. du Tirage pour les bus. Cet aménagement a été mis en place plus tard. En ce sens, un complément à l'étude initiale a dû être réalisé sur la base du projet de réaménagement de la rue de la Poste, de l'av. Samson Reymondin et de l'av. du Tirage. Ce complément, comprenant les décisions d'allégement, a ensuite été mis en consultation simultanément au projet d'aménagement. Au final, les décisions d'allégement ont été validées par le Canton et sont conformes au projet de réaménagement mis à l'enquête simultanément.

Il convient de relever que le préavis N° 07-2018 adopté le 25 avril 2018 par le Conseil communal n'avait pas pour objet de valider le dossier bruit, mais uniquement d'allouer à la Municipalité un crédit afin de couvrir les frais nécessaires à la réalisation de mesures d'assainissement du bruit routier.

Conformément aux mesures d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

Informations sur la mise à double sens de l'av. du Tirage

La séance d'information du 18 septembre 2018 avait pour but de montrer une vision d'ensemble du projet et des conséquences pour la circulation au centre de Pully. La documentation y relative est disponible en ligne depuis.

Les conséquences de la mise à double sens de l'av. du Tirage pour les bus sont détaillées dans le dossier d'enquête.

Nous pouvons tout de même relever que la cadence maximale sur la voie montante de l'av. du Tirage (réservée aux bus) sera de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes. Cette voie sera moins fréquentée qu'actuellement. Les nuisances ne seront ainsi pas significatives.

Par ailleurs, les aménagements prévus dans le cadre du projet permettront de renforcer l'attractivité des lignes 47 et 48. Cela incitera donc la population à privilégier les trajets en bus plutôt qu'en voiture, ce qui contribuera à maîtriser les charges du trafic individuel motorisé et à diminuer la congestion routière.

Mise à double sens de l'av. du Tirage – Avis de la société RGR Conseils SA

Votre argument porte sur une mesure de circulation qui ne figure pas dans le présent projet.

Il est effectivement nécessaire de réaménager le carrefour de la Clergère afin de pouvoir mettre l'av. du Tirage à double sens pour l'ensemble des véhicules. Cette mesure sera mise à l'enquête dans le projet de réaménagement de l'av. de Lavaux, également appelé « PP8 ».

Sortie des véhicules sur l'av. du Tirage

Grâce à la régulation du carrefour entre l'av. de Lavaux et l'av. du Tirage, les véhicules continueront d'arriver par saccades, le cycle total étant de 90 secondes. Cela générera donc de nombreuses opportunités pour s'insérer sur l'avenue.

En outre, tel que précité, la circulation des bus sur la voie montante aux heures de pointe représente 10 bus par heure, soit un toutes les 6 minutes en moyenne. La plupart du temps, la voie montante sera ainsi complétement libre.

Nous notons également que, si l'accès à la route ou aux habitations devait nécessiter des manœuvres particulières, celles-ci seraient évidemment tolérées.

11.4.2.4. Proposition de réponse à l'opposition de M. et Mme Arnold et Simone Wydler, av. du Tirage 7

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton (Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et Direction générale de l'environnement (DGE)).

Nous pouvons préciser que le dossier de base a été validé par le Canton en 2018, mais ne tenait pas compte de la mise à double sens de l'av. du Tirage pour les bus. Cet aménagement a été mis en place plus tard. En ce sens, un complément à l'étude initiale a dû être réalisé sur la base du projet de réaménagement de la rue de la Poste, de l'av. Samson Reymondin et de l'av. du Tirage. Ce complément, comprenant les décisions d'allégement, a ensuite été mis en consultation simultanément au projet d'aménagement. Au final, les décisions d'allégement ont été validées par le Canton et sont conformes au projet de réaménagement mis à l'enquête simultanément.

En effet, l'étude de bruit montre une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB).

Conformément aux mesures d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

Nuisances liées à la mise à double sens et aux transports publics

La cadence maximale sur la voie montante de l'av. du Tirage (réservée aux bus) sera de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes. Cette voie sera libre la plupart du temps. Les nuisances ne seront ainsi pas significatives.

Par ailleurs, les aménagements prévus dans le cadre du projet permettront de renforcer l'attractivité des lignes 47 et 48. Cela incitera donc la population à privilégier les trajets en bus plutôt qu'en voiture, ce qui contribuera à maîtriser les charges du trafic individuel motorisé et à diminuer la congestion routière.

Traversées piétonnes sur l'av. du Tirage

En raison de cette cadence maximale de 10 bus par heure, nous pouvons relever que la voie montante sera moins fréquentée qu'actuellement, ce qui améliorera les conditions de

sécurité des piétons pour traverser la route. Ces derniers bénéficieront en effet d'une meilleure visibilité sur les zones d'attente et auront plus de facilité à s'engager sur les passages pour piétons.

Sortie des véhicules sur l'av. du Tirage

Grâce à la régulation du carrefour av. de Lavaux - av. du Tirage, les véhicules continueront d'arriver par saccades, le cycle total étant de 90 secondes. Cela générera donc de nombreuses opportunités pour s'insérer sur l'avenue.

En outre, tel que précité, la circulation sur la voie montante aux heures de pointe ne représente qu'un bus toutes les 6 minutes en moyenne. Cette voie sera ainsi souvent libérée de tout véhicule.

Nous notons également que, si l'accès à la route ou aux habitations devait nécessiter des manœuvres particulières, celles-ci seraient évidemment tolérées.

11.4.2.5. Proposition de réponse à l'opposition de M. et Mme Alan et Doris Etherington, av. du Tirage 5

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et de la Direction générale de l'environnement (DGE). L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB).

Conformément à la mesure d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

Augmentation de la pollution

La récente mise à jour en 2018 du Plan des mesures de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (ci-après OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges (www.vd.ch/themes/environnement/air/plans-dactions-et-dassainissement) démontre qu'une amélioration significative de la qualité de l'air a été observée à l'échelle de l'agglomération de 2005 à 2015, et en particulier à Pully (p. 16 à 19). En effet, nous pouvons relever que les valeurs des émissions de polluants mesurées à Pully se situent bien en dessous des valeurs seuils de l'OPair.

A l'échelle du centre de Pully, nous pouvons également relever que le trajet des bus sera plus court et émettra donc moins de nuisances et de polluants.

Le projet ne contient ainsi pas de modification notable susceptible d'affecter l'environnement, au sens de l'art. 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), qui imposerait de procéder à une étude d'impact.

Par ailleurs, selon des informations obtenues des Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl), il s'avère que ceux-ci ont entrepris un grand travail de renouvellement des autobus depuis 2014. Cela leur permet ainsi d'avoir l'une des flottes les plus récentes de Suisse qui, de plus, est conforme aux dernières normes anti-pollution. En effet, la moyenne d'âge des véhicules thermiques est inférieure à 4 ans.

Tous les autobus thermiques des tl répondent à la norme des émissions de polluants « Euro 6 », qui est la norme la plus récente actuellement en vigueur. La norme « Euro 6 » exige une mesure en continu des gaz, ce qui implique que la conformité est vérifiée à chaque instant. En cas de défaut, le conducteur est directement averti. S'il ne réagit pas, la puissance du véhicule est réduite afin de l'obliger à s'arrêter et à faire réparer le système anti-pollution.

S'agissant des filtres à particules, ils sont remplacés tous les deux ou trois ans, selon les fournisseurs et leur volume. De plus, le filtre est également contrôlé en continu. En effet, si le filtre est obstrué ou défectueux, le conducteur est averti et, s'il ne s'arrête pas, le système réduit la puissance pour l'obliger à prendre en compte la défectuosité et à la faire réparer.

En ce qui concerne les minibus, sur une flotte de 16 véhicules, les tl disposent de 11 véhicules respectant la norme « Euro 5 ». Dans ce cas, le filtre est aussi contrôlé en continu. En cas de défaut, le conducteur est également averti, mais il n'y a pas de réduction de puissance. Le témoin indique la nécessité de procéder à une régénération du filtre. L'opération est alors prise en charge par les opérateurs de maintenance des tl. En complément, il est à noter que les tl ont prévu de remplacer, dans le courant du premier semestre 2020, la plupart de ces derniers véhicules « Euro 5 ».

Traversées piétonnes sur l'av. du Tirage

Selon la Norme VSS SN 640 241, la construction d'un îlot n'est requise que lorsque la chaussée est égale ou supérieure à 8.5 m, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Par ailleurs, en raison d'une cadence maximale de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes, nous pouvons relever que la voie montante (réservée aux bus) sera moins fréquentée qu'actuellement, ce qui améliorera les conditions de sécurité des piétons pour traverser la route. Ces derniers bénéficieront en effet d'une meilleure visibilité sur les zones d'attente et auront plus de facilité à s'engager sur les passages pour piétons.

Visibilité à la sortie du parking souterrain sur l'av. du Tirage

Le projet sera adapté en fonction des remarques reçues à ce sujet. La ligne du « STOP » sera déplacée vers le Nord pour augmenter la visibilité vers les piétons et les véhicules.

11.4.2.6. Proposition de réponse à l'opposition de Mme Anne Grandjean, av. du Tirage 5

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et de la Direction générale de l'environnement (DGE). L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB).

Conformément à la mesure d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

Augmentation de la pollution

La récente mise à jour en 2018 du Plan des mesures de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (ci-après OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges (www.vd.ch/themes/environnement/air/plans-dactions-et-dassainissement) démontre qu'une amélioration significative de la qualité de l'air a été observée à l'échelle de l'agglomération de 2005 à 2015, et en particulier à Pully (p. 16 à 19). En effet, nous pouvons relever que les valeurs des émissions de polluants mesurées à Pully se situent bien en dessous des valeurs seuils de l'OPair.

A l'échelle du centre de Pully, nous pouvons également relever que le trajet des bus sera plus court et émettra donc moins de nuisances et de polluants.

Le projet ne contient ainsi pas de modification notable susceptible d'affecter l'environnement, au sens de l'art. 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), qui imposerait de procéder à une étude d'impact.

Par ailleurs, selon des informations obtenues des Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl), il s'avère que ceux-ci ont entrepris un grand travail de renouvellement des autobus depuis 2014. Cela leur permet ainsi d'avoir l'une des flottes les plus récentes de Suisse qui, de plus, est conforme aux dernières normes anti-pollution. En effet, la moyenne d'âge des véhicules thermiques est inférieure à 4 ans.

Tous les autobus thermiques des tl répondent à la norme des émissions de polluants « Euro 6 », qui est la norme la plus récente actuellement en vigueur. La norme « Euro 6 » exige une mesure en continu des gaz, ce qui implique que la conformité est vérifiée à chaque instant. En cas de défaut, le conducteur est directement averti. S'il ne réagit pas, la puissance du véhicule est réduite afin de l'obliger à s'arrêter et à faire réparer le système anti-pollution.

S'agissant des filtres à particules, ils sont remplacés tous les deux ou trois ans, selon les fournisseurs et leur volume. De plus, le filtre est également contrôlé en continu. En effet, si le filtre est obstrué ou défectueux, le conducteur est averti et, s'il ne s'arrête pas, le système réduit la puissance pour l'obliger à prendre en compte la défectuosité et à la faire réparer.

En ce qui concerne les minibus, sur une flotte de 16 véhicules, les tl disposent de 11 véhicules respectant la norme « Euro 5 ». Dans ce cas, le filtre est aussi contrôlé en continu. En cas de défaut, le conducteur est également averti, mais il n'y a pas de réduction de puissance. Le témoin indique la nécessité de procéder à une régénération du filtre. L'opération est alors prise en charge par les opérateurs de maintenance des tl. En complément, il est à noter que les tl ont prévu de remplacer, dans le courant du premier semestre 2020, la plupart de ces derniers véhicules « Euro 5 ».

Traversées piétonnes sur l'av. du Tirage

Selon la Norme VSS SN 640 241, la construction d'un îlot n'est requise que lorsque la chaussée est égale ou supérieure à 8.5 m, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Par ailleurs, en raison d'une cadence maximale de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes, nous pouvons relever que la voie montante (réservée aux bus) sera moins fréquentée qu'actuellement, ce qui améliorera les conditions de sécurité des piétons pour traverser la route. Ces derniers bénéficieront en effet d'une meilleure visibilité sur les zones d'attente et auront plus de facilité à s'engager sur les passages pour piétons.

Visibilité à la sortie du parking souterrain sur l'av. du Tirage

Le projet sera adapté en fonction des remarques reçues à ce sujet. La ligne du « STOP » sera déplacée vers le Nord pour augmenter la visibilité vers les piétons et les véhicules.

11.4.2.7. Proposition de réponse à l'opposition de M. Remo Kuonen, av. du Tirage 5

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et de la Direction générale de l'environnement (DGE). L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB).

Conformément à la mesure d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

Augmentation de la pollution

La récente mise à jour en 2018 du Plan des mesures de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (ci-après OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges (www.vd.ch/themes/environnement/air/plans-dactions-et-dassainissement) démontre qu'une amélioration significative de la qualité de l'air a été observée à l'échelle de l'agglomération de 2005 à 2015, et en particulier à Pully (p. 16 à 19). En effet, nous pouvons relever que les valeurs des émissions de polluants mesurées à Pully se situent bien en dessous des valeurs seuils de l'OPair.

A l'échelle du centre de Pully, nous pouvons également relever que le trajet des bus sera plus court et émettra donc moins de nuisances et de polluants.

Le projet ne contient ainsi pas de modification notable susceptible d'affecter l'environnement, au sens de l'art. 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), qui imposerait de procéder à une étude d'impact.

Par ailleurs, selon des informations obtenues des Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl), il s'avère que ceux-ci ont entrepris un grand travail de renouvellement des autobus depuis 2014. Cela leur permet ainsi d'avoir l'une des flottes les plus récentes de Suisse qui, de plus, est conforme aux dernières normes anti-pollution. En effet, la moyenne d'âge des véhicules thermiques est inférieure à 4 ans.

Tous les autobus thermiques des tl répondent à la norme des émissions de polluants « Euro 6 », qui est la norme la plus récente actuellement en vigueur. La norme « Euro 6 » exige une mesure en continu des gaz, ce qui implique que la conformité est vérifiée à chaque instant. En cas de défaut, le conducteur est directement averti. S'il ne réagit pas, la puissance du véhicule est réduite afin de l'obliger à s'arrêter et à faire réparer le système anti-pollution.

S'agissant des filtres à particules, ils sont remplacés tous les deux ou trois ans, selon les fournisseurs et leur volume. De plus, le filtre est également contrôlé en continu. En effet, si le filtre est obstrué ou défectueux, le conducteur est averti et, s'il ne s'arrête pas, le système réduit la puissance pour l'obliger à prendre en compte la défectuosité et à la faire réparer.

En ce qui concerne les minibus, sur une flotte de 16 véhicules, les tl disposent de 11 véhicules respectant la norme « Euro 5 ». Dans ce cas, le filtre est aussi contrôlé en continu. En cas de défaut, le conducteur est également averti, mais il n'y a pas de réduction de puissance. Le témoin indique la nécessité de procéder à une régénération du filtre. L'opération est alors prise en charge par les opérateurs de maintenance des tl. En complément, il est à noter que les tl ont prévu de remplacer, dans le courant du premier semestre 2020, la plupart de ces derniers véhicules « Euro 5 ».

Traversées piétonnes sur l'av. du Tirage

Selon la Norme VSS SN 640 241, la construction d'un îlot n'est requise que lorsque la chaussée est égale ou supérieure à 8.5 m, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Par ailleurs, en raison d'une cadence maximale de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes, nous pouvons relever que la voie montante (réservée aux bus) sera moins fréquentée qu'actuellement, ce qui améliorera les conditions de sécurité des piétons pour traverser la route. Ces derniers bénéficieront en effet d'une meilleure visibilité sur les zones d'attente et auront plus de facilité à s'engager sur les passages pour piétons.

Visibilité à la sortie du parking souterrain sur l'av. du Tirage

Le projet sera adapté en fonction des remarques reçues à ce sujet. La ligne du « STOP » sera déplacée vers le Nord pour augmenter la visibilité vers les piétons et les véhicules.

11.4.2.8. Proposition de réponse à l'opposition de Mme Claudine Reymond, av. du Tirage 5

Augmentation du bruit

La mise en conformité d'un projet par rapport à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) n'implique pas forcément une diminution du bruit routier. L'intérêt public est prépondérant, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire (art. 7 OPB). En l'espèce, le dossier d'assainissement du bruit routier est conforme à l'OPB. Celui-ci a été réalisé par un bureau d'ingénieurs externe spécialisé et a été approuvé par le Canton au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et de la Direction générale de l'environnement (DGE). L'étude de bruit montre effectivement une nuisance sonore plus élevée liée aux passages des bus (+1dB), mais celle-ci sera compensée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant (-1dB).
Conformément à la mesure d'allégement, l'étude stipule en outre que le détenteur de l'installation, soit la Commune, supporte les frais de remplacement des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit (salons, chambres à coucher, etc.) sur la façade Est ainsi que les fenêtres des pièces d'angle du bâtiment côté route.

Pour information, mi-2019, une nouvelle mesure est venue s'ajouter à celles à disposition des communes vaudoises pour atténuer le bruit sur leurs routes : le 30 km/h de nuit. Cette mesure, qui est soutenue sur le principe par la Municipalité, est actuellement à l'étude sur certains tronçons à Pully, dont l'av. du Tirage.

Augmentation de la pollution

La récente mise à jour en 2018 du Plan des mesures de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (ci-après OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges (www.vd.ch/themes/environnement/air/plans-dactions-et-dassainissement) démontre qu'une amélioration significative de la qualité de l'air a été observée à l'échelle de l'agglomération de 2005 à 2015, et en particulier à Pully (p. 16 à 19). En effet, nous pouvons relever que les valeurs des émissions de polluants mesurées à Pully se situent bien en dessous des valeurs seuils de l'OPair.

A l'échelle du centre de Pully, nous pouvons également relever que le trajet des bus sera plus court et émettra donc moins de nuisances et de polluants.

Le projet ne contient ainsi pas de modification notable susceptible d'affecter l'environnement, au sens de l'art. 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), qui imposerait de procéder à une étude d'impact.

Par ailleurs, selon des informations obtenues des Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après tl), il s'avère que ceux-ci ont entrepris un grand travail de renouvellement des autobus depuis 2014. Cela leur permet ainsi d'avoir l'une des flottes les plus récentes de Suisse qui, de plus, est conforme aux dernières normes anti-pollution. En effet, la moyenne d'âge des véhicules thermiques est inférieure à 4 ans.

Tous les autobus thermiques des tl répondent à la norme des émissions de polluants « Euro 6 », qui est la norme la plus récente actuellement en vigueur. La norme « Euro 6 » exige une mesure en continu des gaz, ce qui implique que la conformité est vérifiée à chaque instant. En cas de défaut, le conducteur est directement averti. S'il ne réagit pas, la puissance du véhicule est réduite afin de l'obliger à s'arrêter et à faire réparer le système anti-pollution.

S'agissant des filtres à particules, ils sont remplacés tous les deux ou trois ans, selon les fournisseurs et leur volume. De plus, le filtre est également contrôlé en continu. En effet, si le filtre est obstrué ou défectueux, le conducteur est averti et, s'il ne s'arrête pas, le système réduit la puissance pour l'obliger à prendre en compte la défectuosité et à la faire réparer.

En ce qui concerne les minibus, sur une flotte de 16 véhicules, les tl disposent de 11 véhicules respectant la norme « Euro 5 ». Dans ce cas, le filtre est aussi contrôlé en continu. En cas de défaut, le conducteur est également averti, mais il n'y a pas de réduction de puissance. Le témoin indique la nécessité de procéder à une régénération du filtre. L'opération est alors prise en charge par les opérateurs de maintenance des tl. En complément, il est à noter que les tl ont prévu de remplacer, dans le courant du premier semestre 2020, la plupart de ces derniers véhicules « Euro 5 ».

Traversées piétonnes sur l'av. du Tirage

Selon la Norme VSS SN 640 241, la construction d'un îlot n'est requise que lorsque la chaussée est égale ou supérieure à 8.5 m, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Par ailleurs, en raison d'une cadence maximale de 10 bus par heure, soit un bus toutes les 6 minutes, nous pouvons relever que la voie montante (réservée aux bus) sera moins fréquentée qu'actuellement, ce qui améliorera les conditions de sécurité des piétons pour traverser la route. Ces derniers bénéficieront en effet d'une meilleure visibilité sur les zones d'attente et auront plus de facilité à s'engager sur les passages pour piétons.

Visibilité à la sortie du parking souterrain sur l'av. du Tirage

Le projet sera adapté en fonction des remarques reçues à ce sujet. La ligne du « STOP » sera déplacée vers le Nord pour augmenter la visibilité vers les piétons et les véhicules.

12. Planification des travaux

Le démarrage du chantier est prévu pour le premier semestre 2021. Après analyse des différents plannings intentionnels remis par les entreprises qui ont participé à l'appel d'offres, la durée des travaux est estimée à environ 3 ans.

En principe, les travaux devraient débuter en parallèle au sentier du Lycée et à l'av. du Tirage (pour les travaux préparatoires permettant aux bus de remonter l'avenue), puis se concentrer sur la rue de la Poste et l'av. Samson-Reymondin.

Toutes les précautions seront prises afin de minimiser l'impact des travaux sur l'espace public, la circulation, les commerces et les riverains. Par ailleurs, une étroite coordination sera assurée avec les travaux de transformation du Prieuré et de la Villa Romaine, lesquels pourraient se dérouler en partie en même temps.

13. Pétition « Requalification de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin »

Le 30 avril 2014, le Conseil communal a renvoyé à la Municipalité les points B à G de la pétition modulable « Requalification de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin » contenant 427 signatures.

La Municipalité considère que le présent préavis aborde les thèmes abordés par les différents volets de cette pétition et qu'elle y a par conséquent répondu.

14. Développement durable

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

L'objet de ce préavis a été évalué sur la base des critères de Boussole 21. Cet outil d'évaluation, développé par le canton de Vaud au sein de l'Unité de développement durable du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), permet d'apprécier l'engagement des projets en faveur du développement durable.

14.1. Dimension économique

L'évaluation met en évidence les points suivants :

- la nécessité pour une ville de posséder de bonnes infrastructures (eaux, énergies et communication) ;
- la synergie des interventions de tous les services a pour conséquence une optimisation des coûts de renouvellement des infrastructures.

14.2. Dimension environnementale

L'évaluation met en évidence les points suivants :

- le nouvel aménagement prévoit la plantation de nombreux arbres qui ramèneront de la fraîcheur et de la végétation dans ce milieu urbain ;
- le projet d'aménagement routier prévoit la création d'une zone 30 km/h sur l'entier de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin.

14.3. Dimension sociale

L'évaluation met en évidence les points suivants :

- l'abaissement de la vitesse sur cet axe routier permettra d'augmenter la sécurité ;
- la vie au centre-ville sera largement valorisée avec des espaces piétons, des zones de détente et une vitesse adaptée à cet environnement ;
- la démarche participative a permis de concevoir un projet à l'image des riverains et des commerçants du centre-ville.

15. Communication

Une démarche participative a été réalisée dans le cadre de ce projet. Lors de diverses séances de travail, les riverains et commerçants de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin ont pu donner leur opinion, leurs idées et critiques envers le projet prévu initialement. Le projet final a été conçu en puisant la riche matière produite par cette démarche.

Deux séances publiques d'information ont été organisées en septembre 2018 et septembre 2020 qui ont permis de présenter le résultat de la démarche précitée et d'apporter quelques ajustements et optimisations favorables à la qualité du projet.

Comme à l'habitude, le déroulement des travaux sera présenté aux riverains lors d'une séance d'information qui aura lieu d'ici la fin de cette année, deux mois avant le début du chantier.

Enfin, le site Internet de la Ville de Pully sera mis à jour et les riverains seront avisés par le biais de circulaires aussi souvent que nécessaire.

16. Programme de législature

Les travaux présentés dans le présent préavis doivent concrétiser l'un des plus importants objectifs du programme de la législature en cours, à savoir le réaménagement et la dynamisation du centre-ville de Pully (« Cœur de Ville »). Plus largement, il s'agit de :

- développer la vie sociale au centre-ville, la convivialité des espaces publics et l'attractivité des commerces ;
- renouveler les infrastructures souterraines selon les priorités définies dans le plan des investissements ;
- favoriser les mesures destinées à améliorer la liaison Nord-Sud en transports publics ;
- mettre en œuvre les mesures de protection contre le bruit routier.

17. Conclusions

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

Le Conseil communal de Pully,

vu le préavis municipal N° 11-2020 du 12 août 2020
vu le rapport de la Commission désignée à cet effet,
vu le préavis de la Commission des finances,

décide

1. d'adopter le projet de réaménagement de l'espace public, de renouvellement et de renforcement des infrastructures, la mise en séparatif des biens-fonds communaux le long et aux abords de la rue de la Poste, de l'av. Samson Reymondin et du sentier du Lycée ainsi que la mise à double sens des transports publics sur l'av. du Tirage, soumis à l'enquête publique du 22 novembre au 23 décembre 2019 ;

2. de faire siennes les déterminations de la Municipalité relatives aux oppositions maintenues ;
3. d'allouer à la Municipalité un crédit de CHF 9'370'000.00 TTC destiné à couvrir les frais nécessaires à la réalisation des travaux de réaménagement de l'espace public, de renouvellement et de renforcement des infrastructures ainsi que la mise en séparatif des biens-fonds aux endroits précités, montant à prélever en totalité ou en partie sur les disponibilités de la bourse communale ;
4. d'autoriser la Municipalité à recourir, si nécessaire, à l'emprunt pour le solde à souscrire aux meilleures conditions du marché ;
5. d'autoriser la Municipalité à procéder à l'amortissement de ces dépenses selon les modalités suivantes :
   a) par annuités égales sur 30 ans au maximum et comptabilisées dans les comptes de la Commune pour les travaux liés au réseau routier ;
   b) par annuités égales sur 30 ans au maximum et comptabilisées dans les comptes de la Commune pour les travaux liés au réseau d'évacuation des eaux ;
   c) par annuités égales sur 30 ans au maximum et comptabilisées dans les comptes de la Commune pour les travaux liés au réseau d'eau potable ;
   d) par annuités égales sur 20 ans au maximum et comptabilisées dans les comptes de la Commune pour les travaux liés au réseau d'électricité basse tension ;
   e) par annuités égales sur 20 ans au maximum et comptabilisées dans les comptes de la Commune pour les travaux liés au réseau d'éclairage public ;
   f) par annuités égales sur 20 ans au maximum et comptabilisées dans les comptes de la Commune pour les travaux liés aux aménagements urbains ;
   g) par annuités égales sur 30 ans au maximum et comptabilisées dans les comptes de la Commune pour les travaux liés aux mises en conformité des bâtiments communaux.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 12 août 2020.

Au nom de la Municipalité

Le syndic | Le secrétaire

G. Reichen | Ph. Steiner

Annexe(s) :
- Plans : aménagements routiers projetés (annexes 1 et 2)
- Vingt-quatre oppositions (annexe 3)
- En raison de leur quantité et de leur taille, des documents supplémentaires et des plans plus détaillés seront :
  - présentés aux membres de la Commission ad hoc ;
  - affichés lors de la séance du Conseil communal ;
  - disponibles au secrétariat de la Damataire, aux heures ouvrables, pour les membres du Conseil communal.