



Conseil communal de la Ville de Pully

Rapport de la commission ad hoc au Conseil communal de la Ville de Pully

Préavis N°05-2026 Av. de Lavaux Sécurisation, mise aux normes et adaptations Crédit demandé CHF 3'639'000.00 TTC

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

La commission ad hoc en charge de l'examen de ce préavis s'est réunie le lundi 16 mars 2026, de 18h30 à 21h10 (durée : 2h40), dans les locaux de la DTSI et de la DUE, au chemin de la Damataire 13 à Pully, en présence de :

Monsieur le Municipal Lucas Girardet et Monsieur le Municipal Marc Zolliker ;
Monsieur Thierry Lassueur, chef du service des travaux, Monsieur Étienne Räss, chef du service de l'urbanisme et de l'environnement, et Madame Cindy Freudenthaler, responsable mobilité ;

Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux : Céline Gandar, Nathalie Lude, Pauline Tafelmacher, Olivier Burnet, Robin Carnello (arrivé à 18h45), Claude Dufour, Philippe Slama, Bertrand Yersin et Frédéric Bründler (président).

Déroulement de la séance

Il est proposé à la commission de procéder à l'examen du préavis selon la méthode suivante : entendre la Municipalité et les services, examiner le préavis chapitre par chapitre, puis ouvrir un débat général avant de procéder au vote.

Préavis de la commission des finances

La Commission des finances, dont l'examen est limité aux aspects financiers, a traité le préavis N°05-2026 lors de sa séance du 5 mars 2026. Composée de 13 membres avec droit de vote, elle a rendu un préavis financier positif à l'intention de la commission ad hoc, par 8 voix favorables, 2 oppositions et 3 abstentions.

Préambule

Monsieur le Conseiller municipal Marc Zolliker a présenté à la commission les objectifs généraux du préavis, à savoir le renforcement de la sécurité des usagers, l'amélioration de la fluidité pour l'ensemble des modes de déplacement, la mise en conformité des arrêts de bus conformément aux exigences de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand), ainsi que l'amélioration de la qualité urbaine, en particulier sur le secteur de la place de la Clergère.

La Municipalité a rappelé que ce projet s'inscrit dans le contexte du refus, par le Conseil communal le 20 novembre 2024 (préavis 23-2024 - PP8), d'un projet de réaménagement d'ensemble de l'avenue de Lavaux, jugé trop ambitieux au regard de son coût. Ce refus n'a toutefois pas remis en cause les constats de fond ni la nécessité d'intervenir sur cet axe structurant, en particulier sur certains points identifiés comme problématiques, dont la place de la Clergère, pour laquelle un consensus politique s'était clairement dégagé.



Conseil communal de la Ville de Pully

Dans ce cadre, la Municipalité a indiqué avoir revu sa copie en proposant un projet sensiblement redimensionné, visant à répondre de manière priorisée aux enjeux les plus urgents. Cette nouvelle approche repose sur des interventions ciblées, principalement en surface, sans emprises foncières significatives et sans travaux lourds sur les réseaux souterrains, dans une logique de maîtrise des coûts et de faisabilité à court terme.

Les échanges ont toutefois mis en évidence que, si cette approche resserrée est globalement comprise, elle suscite encore des interrogations, notamment quant au niveau d'ambition retenu, à l'équilibre entre les différents modes de déplacement et à la portée réelle des améliorations proposées sur certains secteurs sensibles.

Examen du préavis par chapitre

Chapitre 1 - Objet du préavis

Pas de remarque.

Chapitre 2 - Contexte

Un commissaire relève que l'avenue de Lavaux constitue un axe structurant traversant la commune et une véritable porte d'entrée du territoire communal. Dans ce contexte, il s'interroge sur le nombre important de passages piétons prévus et sur leur compatibilité avec cette fonction d'axe d'entrée de ville.

En réponse, la Municipalité rappelle que la mise en conformité des aménagements au sens de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) constitue un enjeu central du projet. Elle souligne que les traversées piétonnes participent à améliorer la perméabilité entre le nord et le sud de l'avenue et à garantir un accès équitable à l'espace public pour l'ensemble des usagers. Les secteurs de la Clergère et du Montillier sont notamment identifiés comme des points de franchissement importants, y compris pour les piétons. Il est relevé que les infrastructures actuelles, en particulier les passages inférieurs, présentent des pentes pouvant atteindre 15 %, bien au-delà des normes légales (6 %), ce qui limite fortement leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

La Municipalité indique que le projet s'inscrit dans une réflexion plus large sur la fonction de l'avenue de Lavaux : il ne s'agit pas uniquement d'un axe de transit, mais d'un espace devant répondre aux besoins de l'ensemble des modes de déplacement. Dans cette optique, les passages piétons ne sont pas considérés comme incompatibles avec la fluidité du trafic, mais comme des éléments d'un équilibre global entre les usages.

Les services techniques précisent que le projet vise une amélioration du fonctionnement général de l'axe pour tous les usagers, y compris les automobilistes. La régulation des carrefours sera adaptée, notamment par l'introduction de systèmes de détection permettant une gestion plus dynamique des flux, en remplacement de cycles fixes jugés aujourd'hui peu efficaces. L'objectif est d'optimiser la fluidité sans générer de perturbations significatives.

Un commissaire exprime toutefois des inquiétudes quant à un éventuel report de trafic vers des axes secondaires ou le bourg historique, en particulier sur des rues de quartier à modération de trafic.

Les services techniques indiquent que les études de trafic réalisées intègrent ces aspects et reposent sur une optimisation de la régulation des carrefours. Selon ces analyses, le projet permettra au contraire d'améliorer la fluidité sur des secteurs aujourd'hui contraints, notamment aux carrefours du Tirage / Montillier et de la Damataire, où le niveau de service est actuellement jugé insuffisant. Ils précisent que les aménagements projetés visent à éviter la formation de files d'attente. Dans le cadre des analyses de trafic réalisées, il est précisé qu'aucun report significatif de trafic n'a été identifié sur des axes adjacents, en particulier sur l'avenue de la Poste et l'avenue Samson Reymondin.



Conseil communal de la Ville de Pully

Chapitre 3 - Enjeux

La commission a examiné les enjeux du projet en mettant en perspective les contraintes techniques, les objectifs de mise en conformité et les impacts sur le fonctionnement global de l'axe.

La Municipalité a précisé que quatre arrêts de bus ne seront pas mis aux normes LHand à ce stade, en raison de contraintes techniques importantes et de la nécessité d'emprises sur des terrains privés. Il s'agit des arrêts Perraudettaz (direction Lausanne), Montillier (directions Lausanne et Lutry) ainsi que Moulins (direction Lausanne). Concernant l'arrêt de Montillier en direction de Lausanne, il est relevé que sa localisation en courbe et en pente ne permet pas une mise en conformité satisfaisante. La Municipalité précise en outre qu'un déplacement futur de cet arrêt reste envisagé. A l'inverse, l'interface de la Clergère sera entièrement mise aux normes.

La question du retard dans la mise en conformité LHand a également été abordée. La Municipalité reconnaît que l'échéance légale est dépassée, tout en relevant que la situation de la Commune s'inscrit dans une tendance comparable à celle d'autres collectivités. Le Canton a par ailleurs identifié ce retard et mis en place un dispositif de soutien financier pour accélérer les mises en conformité et que le présent projet peut y prétendre.

S'agissant de la traversée de l'avenue, plusieurs commissaires ont questionné la pertinence de multiplier les passages piétons en surface, certains relevant une tension entre les objectifs d'accessibilité et ceux de fluidité du trafic. La Municipalité rappelle que les passages inférieurs existants présentent des limites importantes en termes d'accessibilité et ne permettent pas de répondre aux exigences actuelles. Elle souligne que le projet vise un rééquilibrage entre les modes, en sortant d'une logique historique de séparation stricte des flux prônée dans les années 60.

Des interrogations ont également été formulées quant à l'impact des nouveaux passages piétons sur la fluidité du trafic. Les services techniques indiquent que cinq traversées seront régulées par des feux à la demande, tandis que certaines resteront non régulées, notamment à l'Octogone et à la Perraudettaz. Les modélisations réalisées concluent à un maintien d'un fonctionnement global satisfaisant, sans dégradation significative de la fluidité, y compris aux heures de pointe.

La sécurité routière a constitué un autre point central des échanges. Les services ont indiqué que l'analyse de l'accidentologie faisait partie du diagnostic de base, en identifiant notamment les secteurs de la Perraudettaz, de Reymondin et de la Damataire comme particulièrement sensibles. Les données détaillées seront transmises par la Municipalité a posteriori¹.

Plusieurs discussions ont porté sur les choix de régulation et les adaptations de circulation, notamment la suppression de certains mouvements aux carrefours. La Municipalité précise que ces mesures visent à simplifier le fonctionnement des carrefours et à améliorer leur fluidité, en particulier au niveau de la Damataire et du Tirage, où des dysfonctionnements importants sont aujourd'hui observés. Les simulations présentées montrent une amélioration des niveaux de service, avec une réduction des files d'attente et un meilleur écoulement du trafic.

La question des reports de trafic sur des axes secondaires a été évoquée. La Municipalité précise que les analyses ne mettent pas en évidence de reports significatifs et que certaines mesures, notamment la suppression de mouvements spécifiques, visent précisément à éviter le transit parasite dans les quartiers.

Concernant les mobilités actives, la commission a abordé la cohabitation entre bus et vélos. La Municipalité précise que les choix retenus résultent d'analyses au cas par cas, tenant compte notamment des pentes, des longueurs de tronçons et des contraintes d'espace. L'ouverture de certaines voies bus

¹ Lien vers les statistiques officielles d'accidentologie sur l'avenue de Lavaux :

https://map.geo.admin.ch/#/?lang=fr¢er=2540465.46,1151559.54&z=9.263&topic=vu&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden_fussgaenger@year=all,f;ch.astra.unfaelle-personenschaeden_fahrraeder@year=all,f;ch.astra.unfaelle-personenschaeden_alle@year=all;ch.astra.unfaelle-personenschaeden_getoetete@year=all&bglayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&featureInfo=default&catalogNodes=ech,vu



Conseil communal de la Ville de Pully

aux vélos est considérée comme une solution pragmatique, déjà en partie pratiquée, et adaptée aux configurations locales.

Enfin, divers éléments de fonctionnement local ont été discutés, notamment l'organisation du trafic dans le secteur de la Clergère, les accès aux parkings et les adaptations du réseau de transports publics. La Municipalité démontre que ces éléments ont fait l'objet de simulations et d'analyses spécifiques, concluant à un fonctionnement globalement amélioré.

De manière générale, les plans ont été examinés par les services cantonaux compétents, qui ont validé leur conformité. La mise à l'enquête n'a par ailleurs suscité qu'une opposition de forme portant sur des considérations non bloquantes, sans remise en cause du projet dans son ensemble.

Chapitre 4 - Présentation du projet

La commission a interrogé la Municipalité sur les mesures complémentaires envisagées mais non retenues dans le cadre du présent préavis.

La Municipalité informe que plusieurs interventions ont été étudiées puis écartées à ce stade, à l'issue d'une pesée d'intérêts intégrant notamment les contraintes techniques, les coûts et les emprises nécessaires. Certaines mesures, en particulier la mise en conformité LHand de certains arrêts de bus, sont ainsi priorisées pour une réalisation ultérieure.

Parmi les éléments abandonnés dans le cadre du projet actuel figurent notamment une traversée piétonne au Val-d'Or, des adaptations géométriques au niveau du carrefour du Tirage visant à améliorer la giration des bus, ainsi que l'introduction de mouvements complémentaires (tourner-à-gauche) à la Clergère destinés à optimiser le fonctionnement du carrefour. Ces options ont été écartées principalement en raison de leur coût et des contraintes foncières qu'elles impliqueraient.

S'agissant des emprises, la Municipalité précise qu'une seule emprise foncière limitée, d'environ 7 m², est nécessaire. Celle-ci concerne l'arrêt de bus « Moulins » en direction de Lutry, où un élargissement est requis afin de garantir une zone d'attente conforme, d'une largeur d'environ 2,5 mètres. Cette emprise se situe sur un domaine privé et fait actuellement l'objet de discussions avancées avec le propriétaire concerné.

Chapitre 5 - Description détaillée par secteur

Secteur A - Perraudettaz

La commission prend acte du maintien du dispositif de feux au centre du giratoire, tandis que le feu situé à l'est est supprimé dans le cadre du projet.

Secteur B - Tirage - Montillier

Les échanges ont porté sur les aménagements cyclables. Il est précisé que la montée du Tirage pourra être effectuée à vélo sur l'ensemble du tronçon et que les cyclistes seront autorisés à effectuer le tourner-à-gauche en direction du collège du Tirage.

S'agissant de l'avenue de Lavaux entre Montillier et le Liaudoz, il n'est pas prévu de bande ou de piste cyclable dédiée dans ce secteur. Les services techniques indiquent que les contraintes d'espace, notamment la largeur insuffisante des trottoirs (inférieure à 2 mètres), ne permettent pas un aménagement conforme aux normes VSS. Une alternative par des itinéraires secondaires, notamment via Montillier et le parc Guillemin, est évoquée. La possibilité d'un marquage par pictogrammes est mentionnée comme option future. Un commissaire exprime le vœu d'introduire de tels pictogrammes.



Conseil communal de la Ville de Pully

Un autre commissaire formule le vœu d'étudier la mise en place d'un passage piéton régulé à hauteur de l'Octogone.

Secteur C - Octogone - Clergère - Roches

Un commissaire relève que certaines places de stationnement de courte durée sont supprimées face à la pharmacie et de la maison de santé, dans le cadre du projet, tandis que les zones bleues situées dans la contre-allée du chemin du Pré-de-la-Tour sont maintenues.

Le déplacement du passage piéton du chemin de la Clergère, repositionné plus près du carrefour, est confirmé. La Municipalité souligne également l'optimisation de l'interface de transports publics à la Clergère, permettant une meilleure organisation des arrêts et des correspondances entre les lignes 9-47-49 toutes regroupées au même endroit.

Il est précisé qu'aucune emprise sur des parcelles privées n'est prévue dans ce secteur. Un commissaire exprime toutefois le vœu d'examiner une amélioration de l'accessibilité du chemin de la Clergère, notamment pour les personnes à mobilité réduite côté est, ainsi que la possibilité d'un passage piéton supplémentaire en amont.

Concernant les cycles, il est indiqué que la traversée du carrefour au sud de la place de la Clergère sera possible grâce à un sas vélo coordonné avec les phases piétonnes, permettant des mouvements nord-sud et sud-nord.

La requalification de la place de la Clergère est présentée comme visant à renforcer son caractère d'espace public convivial et perméable. La zone de rencontre permettra notamment des arrêts de courte durée pour la dépose et la prise en charge. Il est relevé que des solutions de stationnement existent à proximité, notamment à proximité directe de la maison de santé.

Secteur D - Samson Reymondin

Un commissaire s'interroge sur la localisation du passage piéton à proximité de l'établissement « Dieci », situé à l'entrée du giratoire, et propose d'envisager son déplacement. La Municipalité relève que le giratoire sera reconfiguré afin de réduire les vitesses et améliorer la sécurité globale.

La problématique des trottoirs étroits dans ce secteur est également relevée. La Municipalité précise que des discussions sont en cours avec les acteurs concernés et que des mesures, notamment de végétalisation, sont envisagées afin de limiter le stationnement illicite et sécuriser les cheminements piétons et améliorer la lisibilité des espaces.

L'accessibilité des voies bus aux cycles en montée est confirmée, dans la continuité des autres secteurs.

Secteur E - Damataire

La commission revient sur la question de la modernisation de l'éclairage public. La Municipalité précise que, contrairement aux projets précédents non réalisés, le présent préavis prévoit le renouvellement complet de l'éclairage en LED sur l'ensemble du périmètre. Cette mesure permettra des économies d'énergie ainsi qu'une réduction de la pollution lumineuse.

Les services techniques expliquent que les nouveaux luminaires, mieux orientés, limiteront la dispersion de la lumière vers le ciel, contrairement aux installations existantes de type « boule ».

Chapitre 6 - Synthèse des coûts



Conseil communal de la Ville de Pully

La commission a également examiné les aspects financiers du projet, en particulier la question des subventions, des provisions pour imprévus et des honoraires.

La Municipalité précise que la quasi-totalité des travaux est éligible à des subventions, y compris les aménagements paysagers et les plantations. Le taux de cofinancement est estimé à environ 35 % du montant des travaux qui améliorent les conditions de transports, principalement via le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), ainsi que par des contributions cantonales liées à la mise en conformité des arrêts de bus au sens de la LHand. L'octroi de ces subventions est conditionné notamment à une validation du projet par le Conseil communal et à un démarrage des travaux avant la fin de l'année 2027.

S'agissant du poste « divers et imprévus » fixé à 10 %, un commissaire s'interroge sur son niveau. La Municipalité précise que, bien que la majorité des coûts repose sur des offres déjà rentrées, certaines incertitudes subsistent, notamment en lien avec la nature du terrain, d'éventuelles contraintes du sous-sol ou des ajustements en cours de réalisation. Ce poste vise ainsi à couvrir d'éventuelles surprises liées aux travaux de génie civil, même limités, et s'inscrit dans une pratique usuelle de prudence budgétaire.

Un commissaire s'interroge sur la présence d'honoraires dans le tableau de synthèse. La Municipalité précise que les honoraires liés aux études ont déjà été engagés en amont et ne figurent pas dans le crédit de réalisation. Les prestations encore nécessaires sont intégrées dans les postes de fournitures ou couvertes, le cas échéant, par les « divers et imprévus ». Les honoraires complémentaires ne seraient engagés que si de nouveaux mandats devaient être attribués.

Chapitre 7 - Calendrier prévisionnel

La commission se renseigne sur le calendrier de réalisation des travaux.

La Municipalité répond que le démarrage est envisagé au début de l'été 2026, sous réserve notamment de la validation des subventions et de la planification des entreprises. La durée des travaux est estimée à quelques mois, sans échéance précise arrêtée à ce stade, celle-ci dépendant des conditions d'exécution. Il est précisé que l'organisation du chantier visera à limiter autant que possible les impacts sur le trafic, notamment en privilégiant des interventions durant les périodes de vacances scolaires. En cas de contraintes de planification, le démarrage pourrait être décalé au plus tard à l'année 2027.

Chapitre 8 - Conséquences financières

La commission a interrogé la Municipalité sur le mode de calcul des charges d'intérêts.

Il est précisé que celles-ci sont calculées sur la base de la moitié des investissements, conformément à la pratique usuelle. Cette méthode repose sur le fait que la dette diminue progressivement au fil des amortissements, les intérêts étant ainsi dégressifs dans le temps. Le calcul sur une valeur moyenne permet dès lors de refléter de manière simplifiée et réaliste la charge financière.

La question des coûts d'entretien liés aux aménagements paysagers a également été abordée. La Municipalité souligne que le projet n'entraînera pas de charges d'entretien supplémentaires significatives. L'objectif est d'optimiser la gestion des surfaces existantes, en intégrant ces nouveaux aménagements dans les périmètres déjà entretenus.

Chapitre 9 - Développement durable

Pas de remarque

Chapitre 10 - Communication

Pas de remarque



Conseil communal de la Ville de Pully

Chapitre 11 - Programme de législation

Pas de remarque

Chapitre 12 - Conclusions

Pas de remarque

Discussion générale finale sur le préavis :

La commission a procédé à un débat de fond sur le préavis, en revenant notamment sur son articulation avec le projet précédemment refusé (PP8) et sur la stratégie globale de la Municipalité.

Plusieurs commissaires relèvent que certains éléments structurants du projet initial, notamment la réfection des réseaux souterrains, la mise en séparatif et le déploiement du chauffage à distance (CAD), ne sont pas intégrés dans le présent préavis. La Municipalité informe que ces interventions demeurent planifiées, mais dans un calendrier distinct, avec un déploiement du CAD prévu entre 2031 et 2037, par tronçons, et une mise en séparatif également programmée sur une temporalité similaire. Elle précise que le projet actuel est conçu de manière compatible avec ces futures interventions et que les investissements envisagés ne seront pas remis en cause.

Un débat s'engage sur l'opportunité de traiter le projet dans le contexte de la fin de législature. Certains commissaires expriment un malaise à l'idée de valider un projet dont la mise en œuvre incombera en grande partie à la prochaine Municipalité, et suggèrent qu'un réexamen par les nouvelles autorités pourrait être envisagé.

D'autres commissaires ainsi que la Municipalité rappellent que ce dossier s'inscrit dans un processus engagé de longue date, initié dès 2015, et qu'il répond à des besoins identifiés et réitérés, notamment lors du refus du précédent projet. Il est souligné que les législatures s'inscrivent par nature dans une continuité de l'action publique et que le projet présenté correspond à une version redimensionnée, ciblée et financièrement maîtrisée, en phase avec les attentes exprimées par le Conseil communal.

La Municipalité met également en avant les bénéfices concrets du projet, notamment en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, d'amélioration des traversées piétonnes, de fonctionnement des carrefours et de qualité des espaces publics, en particulier à la Clergère. Elle souligne que le projet vise un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacement et contribue à atténuer l'effet de coupure de l'avenue de Lavaux.

La question du calendrier et du risque d'un report du projet est également discutée. La Municipalité informe qu'un report pourrait compromettre l'obtention des subventions, estimées à environ 35 % des coûts visant à améliorer la qualité des espaces et des mobilités, celles-ci étant conditionnées dans le temps. Elle souligne qu'un décalage pourrait repousser la réalisation à un horizon où ces soutiens financiers ne seraient plus garantis.

Plus globalement, plusieurs interventions rappellent que le projet répond aux objectifs fixés à la suite du refus du précédent préavis, à savoir une approche plus ciblée, des coûts maîtrisés et une priorité donnée à certains secteurs, notamment la place de la Clergère.

Enfin, il est relevé que la question d'un éventuel passage piéton régulé à l'Octogone constitue un point d'attention. La Municipalité souligne que cet élément peut être envisagé comme une variable d'ajustement, en fonction des observations futures et de l'évolution des besoins. L'ajout d'un feu pourrait se faire sans procédure particulière, selon les besoins et sur la base d'un retour d'expérience.

Au terme de ses travaux approfondis, et au bénéfice des réponses complètes apportées par la Municipalité et ses services, la commission a pu se forger une appréciation claire et globale des enjeux,



Conseil communal de la Ville de Pully

tant techniques que politiques, liés à ce projet. Nous remercions la Municipalité et ses services pour la qualité des échanges, la transparence dans les échanges et la qualité d'écoute des intervenants.

Synthèse de vœux de la commission

Au cours de ses travaux, la commission a formulé plusieurs vœux et souhaits visant à améliorer certains aspects du projet, ou limiter des risques perçus :

- **Mobilités actives (vélo)**
→ Etudier l'introduction de marquages cyclables (pictogrammes) sur certains tronçons ne permettant pas d'aménagements conformes.
- **Traversées piétonnes**
→ Examiner la mise en place d'un passage piéton régulé à l'Octogone, en fonction des besoins et des observations futures.
- **Accessibilité (PMR) / Sécurité et lisibilité des aménagements**
→ Etudier des améliorations complémentaires d'accessibilité, notamment dans le secteur du chemin de la Clergère (côté sud vers le centre médical et la pharmacie).

Vote de la commission ad hoc

La commission prend acte du préavis financier positif rendu par la Commission des finances.

En l'absence de questions ou de remarques supplémentaires, la commission ad hoc procède au vote final sur le préavis.

Les conclusions telles que présentées par la Municipalité sont acceptées par 5 voix favorables, 3 oppositions et 1 abstention.

La séance est levée à 21h10 le 16 mars 2026.

./.

Frédéric Bründler, Président de la commission
Pully, le 25 mars 2026