

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

Crédit demandé CHF 400'000.00

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. L. Girardet, Conseiller municipal

TABLE DES MATIÈRES

1. Objet du préavis	3
2. Contexte et enjeux.....	3
3. Présentation du projet	4
4. Périmètre de projet	5
4.1. Description du projet	5
5. Coûts.....	9
5.1. Coût de l'ouvrage.....	11
5.2. Subventions possibles.....	11
6. Calendrier prévisionnel.....	11
7. Conséquences financières	12
7.1. Incidences sur le personnel.....	12
7.2. Charges d'exploitation.....	12
7.3. Charges d'amortissement	12
7.4. Charges d'intérêts	12
7.5. Revenus supplémentaires	12
7.6. Incidences sur le budget de fonctionnement	12
8. Développement durable.....	13
8.1. Dimension économique.....	13
8.2. Dimension environnementale	13
8.3. Dimension sociale	13
9. Communication	14
10. Programme de législature.....	14
11. Conclusions.....	14

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

1. Objet du préavis

Par ce préavis, la Municipalité sollicite du Conseil communal l'octroi d'un crédit de CHF 400'000.00 TTC afin de réaliser les études d'ouvrage pour la création d'une passerelle de mobilité douce sur le viaduc CFF de Rochettaz.

Le présent préavis succède au préavis N° 09-2026, soumis lors de la séance du Conseil communal du 22 avril 2026. Au regard des débats qui ont eu lieu sur ce sujet ainsi que de nouveaux éléments survenus depuis la publication du préavis, la Municipalité soumet une nouvelle proposition au Conseil communal.

2. Contexte et enjeux

La construction d'une passerelle de mobilité douce le long du viaduc CFF de Rochettaz est une formidable opportunité d'améliorer les possibilités et les conditions de déplacement des vélos et des piétons dans l'Est de notre Commune.

Porte d'entrée vers le Lavaux ou la gare CFF de La Conversion, cette nouvelle liaison bénéficierait à l'ensemble des Pulliérannes et des Pulliérans, tant pour leurs loisirs que pour leurs déplacements professionnels, mais aussi à toute la population de l'Est lausannois.

Elle comblerait un manque important puisqu'il n'existe aucune possibilité de rejoindre l'Est depuis Pully en dehors de la rte des Monts-de-Lavaux, de l'axe av. de Lavaux / rte du Simplon et de l'axe av. de Rochettaz / rte des Chaffeises, par ailleurs en très fort dénivelé.

Pour toutes ces raisons, cette liaison majeure de mobilité douce figure depuis 2007 au Plan d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM).

Reportée dans les différentes mises à jour de ce document, pour la dernière fois dans sa version de 2025 où elle est présentée comme une mesure prioritaire (« horizon A »), cette liaison est par ailleurs intégrée au réseau cyclable structurant dans l'image directrice des mobilités actives du Schéma Directeur de l'Est Lausannois (ci-après SDEL).

Ce nouvel itinéraire de mobilité active, qui permettrait de relier à plat le ch. de Leisis à Pully à la rte du Landar à Lutry, deviendra d'autant plus important que près de 2'000 nouveaux habitants et emplois sont attendus dans le secteur de Corsy - La Conversion au cours des prochaines années.

L'annonce du projet d'assainissement du viaduc de Rochettaz par les CFF en 2021 s'est muée en une opportunité unique pour les communes de l'Est lausannois, à savoir Lutry, Belmont-sur-Lausanne, Paudex et Pully, de concrétiser cette liaison de mobilité active, dont la construction pourrait en outre bénéficier de très importantes subventions cantonales et fédérales. Prévues par les CFF pour 2028, la réfection de cet ouvrage, qui entraînera la coupure des lignes ferroviaires de janvier à juin pour la voie Sud et de juin à décembre pour la voie Nord, offrira en effet une fenêtre idéale et unique pour construire cette passerelle à moindres frais, grâce à d'importants effets de synergie avec les travaux de la compagnie fédérale.

A la suite de cette annonce, les quatre Municipalités du SDEL se sont associées pour mener à bien, en 2022, une étude de faisabilité qui a permis de confirmer la constructibilité de cette passerelle et de proposer de premières variantes de réalisation. Ces études ont été suivies

par une étude d'avant-projet qui a abouti à la sélection d'une variante préférentielle. L'ensemble de ces études a été transmis pour examen préalable aux CFF conformément à l'art. 18m de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), et à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) dans le cadre d'une procédure de la Loi sur les routes (LRou). Les retours d'examen préalable, qui confirment l'utilité et la faisabilité de l'ouvrage, ont été reçus en automne 2025.

Dès lors, le présent préavis a pour objet de demander au Conseil communal les crédits nécessaires à la réalisation des phases SIA 32 (études du projet de l'ouvrage) à 41 (appels d'offres) de la construction de cette passerelle de grande importance.

Les communes de Lutry, Belmont-sur-Lausanne, Paudex et Pully se sont concertées afin de soumettre à leurs Conseils respectifs un préavis analogue relatif à leur participation au financement de ce projet. Celui-ci a d'ores et déjà recueilli un soutien politique marqué dans les communes de Lutry et de Belmont-sur-Lausanne, les Conseils communaux de ces deux communes ayant approuvé le préavis correspondant à une large majorité, et ce malgré le refus du préavis N° 09-2026 par le Conseil communal de Pully. A la suite de ce refus, la Municipalité de Paudex a, pour sa part, décidé de suspendre provisoirement l'examen de cet objet qui sera porté à l'ordre du jour de la séance du Conseil communal de Paudex du 22 juin 2026.

3. Présentation du projet

La passerelle de Rochettaz constitue un maillon essentiel de l'itinéraire de mobilité douce reliant de manière continue les communes de Pully, Belmont-sur-Lausanne et Lutry, depuis la centralité principale d'agglomération que constitue le centre de Pully à l'Ouest, jusqu'aux secteurs en plein développement que sont Corsy et La Conversion à l'Est. En dotant l'Est lausannois d'une véritable épine dorsale de mobilité active, cette liaison ouvre un nouveau corridor important de déplacements, à la fois quotidien, durable et intercommunal.

En assurant un franchissement à niveau, sans rupture de pente et entièrement séparé du trafic motorisé, cette liaison doit apporter une continuité attendue depuis de nombreuses années et offrir aux piétons et aux cyclistes un itinéraire direct, sécurisé et confortable, reliant des quartiers aujourd'hui dissociés par la topographie et l'infrastructure ferroviaire. La passerelle permet de franchir à niveau la Paudèze - véritable barrière naturelle du territoire - et de concrétiser localement un projet de continuité cyclable et piétonne qui, à terme, traversera la totalité de l'agglomération jusqu'à Morges. La liaison offrira aussi une accessibilité renforcée sur les deux interfaces de La Conversion et de Pully Nord, permettant à de nouveaux usagers d'accéder aux trains et aux bus de part et d'autre du vallon.

L'aménagement de cette passerelle et de ses abords répond ainsi pleinement aux objectifs du PALM et aux besoins croissants de mobilité durable d'un territoire en mutation. En évitant les détours, les fortes pentes et les points de conflit, elle contribue à un réseau de mobilité active cohérent et sûr à l'échelle du bassin de vie de l'Est lausannois et de l'agglomération Lausanne-Morges.

Finalement, la passerelle de Rochettaz est aussi un symbole fort de la collaboration entre Pully, Belmont-sur-Lausanne, Paudex et Lutry. En reliant les quatre communes au-dessus du vallon de la Paudèze, elle matérialise leur volonté commune d'agir pour des mobilités plus durables, une qualité de vie renforcée et une planification territoriale coordonnée. L'ouvrage incarne une vision intercommunale qui dépasse les frontières administratives et renforce l'identité d'un territoire uni par un même bassin de vie, faisant de cette infrastructure non seulement un lien physique, mais aussi un geste fédérateur.

4. Périmètre de projet

Le périmètre de projet s'étend du ch. du Caudoz à Pully au ch. du Flonzel à Lutry, en passant par la Commune de Belmont-sur-Lausanne.

Le projet de passerelle se divise en trois parties : la passerelle fixée au viaduc CFF (en rouge sur la figure 1) et les accès côté Pully ainsi que ceux côté Belmont-sur-Lausanne et Lutry (en bleu).

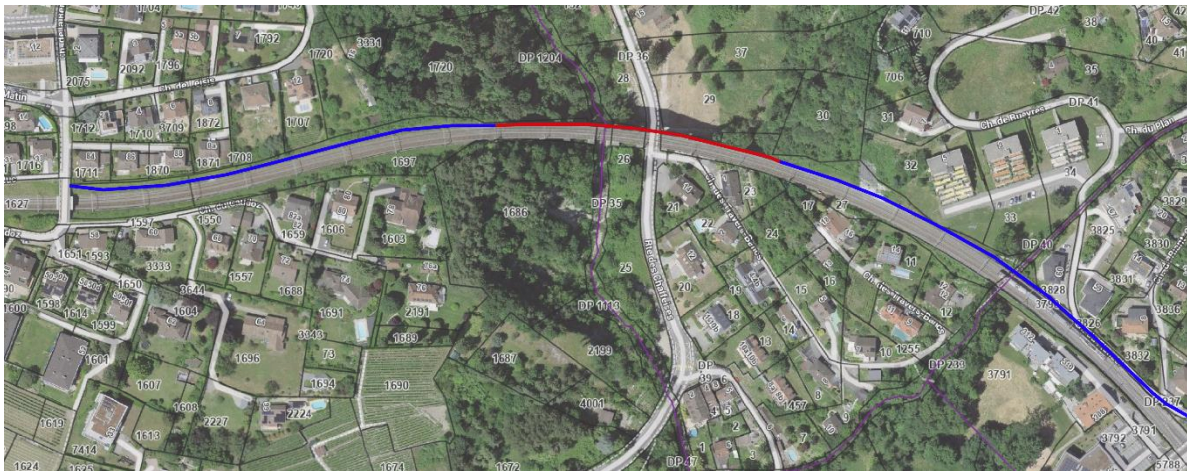


Figure 1 : tronçon de la liaison de mobilité active
Passerelle fixée au viaduc (en rouge) et accès (en bleu)

4.1. Description du projet

La passerelle et ses accès se situent au Nord de la voie de chemin de fer (cf. figure 1).

Tout le tronçon (passerelle et accès) est pensé pour accueillir les mobilités actives. Ainsi, la largeur de l'infrastructure permet le croisement de deux vélos ou d'un piéton et d'un vélo (3 m de large pour la passerelle et 3.5 m pour le chemin de mobilité active). La largeur utile de la passerelle le long du viaduc a dû être limitée à 3 m pour des raisons statiques et structurelles.

Le dénivelé du chemin de mobilité active est également optimisé afin qu'il soit le moins important possible. Le projet respecte la norme VSS 40 238 qui limite à 6 % le dénivelé de la pente.

Le viaduc étant classé en note 2 (objet d'importance régionale) au recensement architectural du Canton de Vaud, et étant également reconnu par les CFF comme un ouvrage d'importance, le projet est soumis à des contraintes patrimoniales et paysagères importantes. Ainsi, l'intégration de ces deux aspects fait partie des critères essentiels à prendre en considération pour la construction et l'aménagement de la passerelle et de ses accès. La collaboration avec le Canton de Vaud et les CFF a donc débuté dès le démarrage des études de faisabilité.

4.1.1. La passerelle

Le long du viaduc, la passerelle en porte-à-faux est fixée à l'auge en béton du viaduc. Elle est composée d'un plancher en acier qui est connecté à l'auge par des profilés métalliques placés tous les 2.5 m. La connexion des profilés avec l'auge du viaduc CFF est réalisée à l'aide de quatre barres d'ancrage (cf. figure 2).

Comme présenté sur les figures 2 et 3, une paroi de protection d'une hauteur d'environ 2.5 m est installée du côté des voies de chemin de fer, et un garde-corps de 1.8 m placé de l'autre côté.

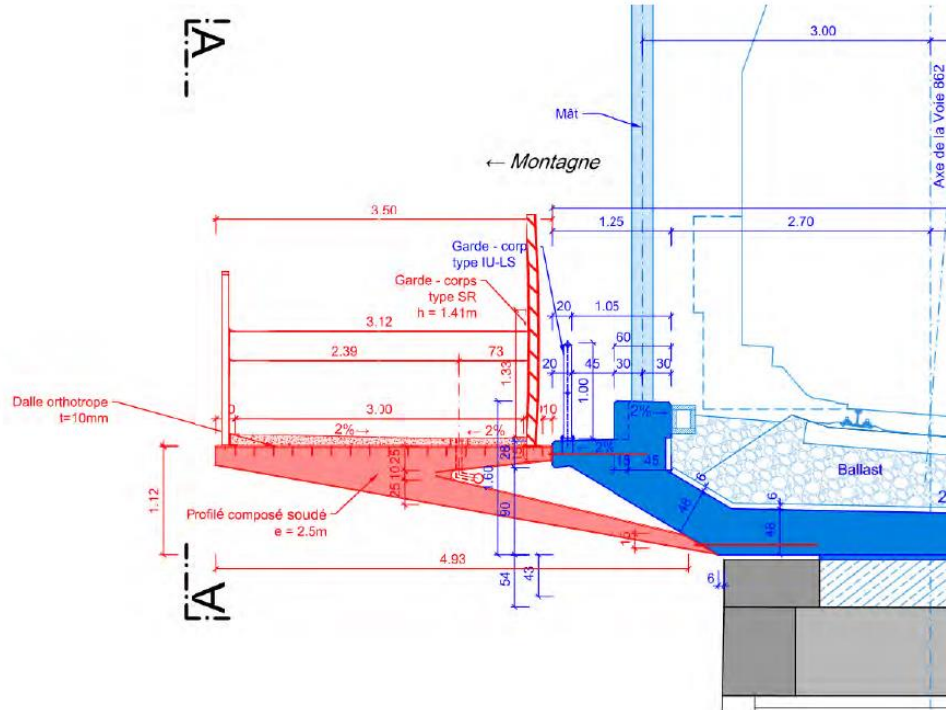


Figure 2 : coupe de la passerelle fixée à l'auge en béton du viaduc. © Gruner, 2024

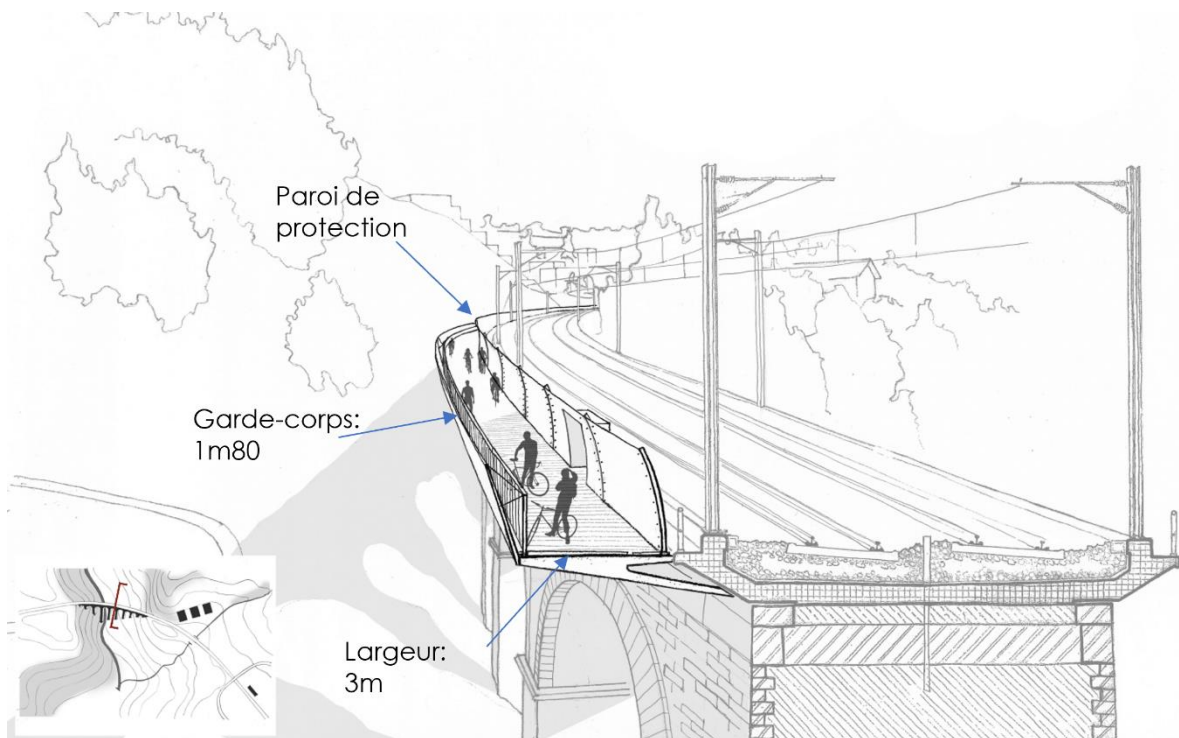


Figure 3 : coupe de la passerelle le long du viaduc CFF de Rochettaz. © Glatz & Delachaux, 2024

4.1.2. Les accès côté Pully

Côté Pully, la première partie du chemin de mobilité active est une passerelle en acier appuyée ponctuellement sur le mur de soutènement des CFF (en bleu sur la figure 4). Cette proposition permet de ne pas modifier les infrastructures CFF et d'éviter des excavations ainsi que des dénivelés trop importants. Ici également, une paroi de protection d'une hauteur d'environ 2.5 m sera posée côté voies de chemin de fer.

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

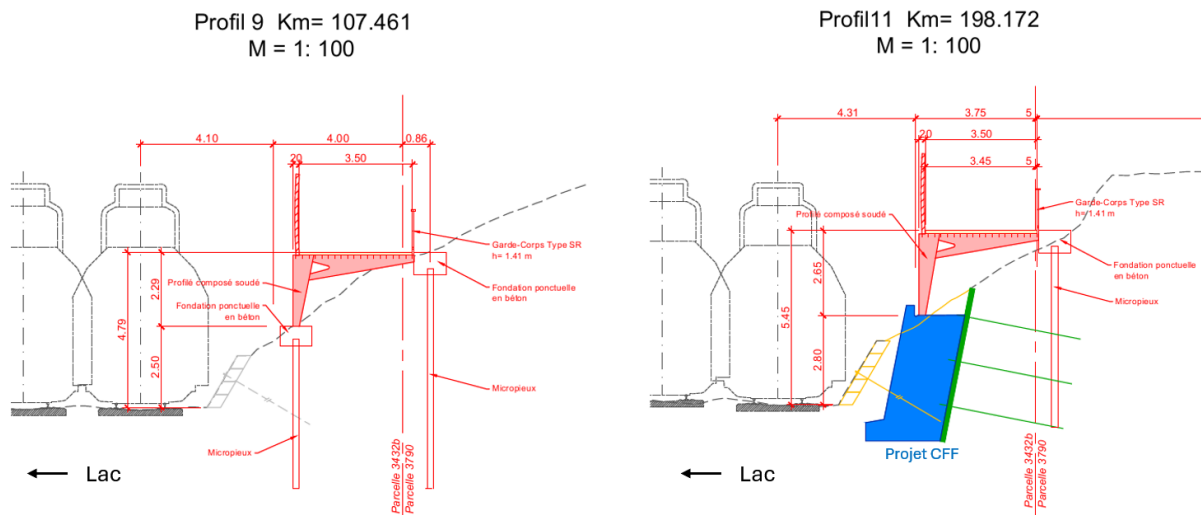


Figure 4 : coupes du chemin de mobilité active pour accéder à la passerelle du côté de Pully
© Gruner, 2024

Pour faire passer ce chemin, des servitudes devront être négociées avec des propriétaires privés. A Pully, six riverains sont concernés (en bleu sur la figure 5) ainsi qu'une parcelle privée en aire forestière (en vert) et deux parcelles appartenant aux CFF (en orange). Tous les propriétaires concernés sur Pully ont d'ores et déjà été contactés et rencontrés afin de leur présenter le projet.

Les emprises sur les parcelles privées sont minimales et feront l'objet de négociations dès l'octroi du crédit d'étude, le but étant de signer des conventions avant la mise à l'enquête du projet. Jusqu'à présent, pour le développement de ce type de projets, la Municipalité est toujours parvenue à trouver des accords à l'amiable avec les propriétaires touchés, sans jamais devoir recourir à une procédure d'expropriation.

4.1.3. Les accès côté Belmont-sur-Lausanne et Lutry



Figure 5 : parcelles à Pully concernées par des servitudes pour le passage du chemin de mobilité active

Le chemin est, comme à Pully, constitué d'une passerelle en acier avec des fondations ponctuelles en béton (cf. figure 6).

Le passage du chemin de mobilité active à Belmont-sur-Lausanne demande de reculer le mur de soutènement qui appartient aux CFF (figure 6 et encadré rouge sur la figure 7). Ledit mur doit être refait par ces derniers, indépendamment de la réfection du viaduc. Dès lors, la réalisation de ce chemin représente une opportunité de bénéficier des synergies de travaux et de calendrier entre tous les projets. Ainsi, les coûts des études et des travaux pour le mur de soutènement seront partagés entre les CFF et les communes. Les CFF paieront le coût du mur initialement prévu (sans le chemin de mobilité active), tandis que les communes prendront à leur charge le surcoût engendré par le recul du mur grâce auquel le gabarit nécessaire à la création du chemin de mobilité active pourra être obtenu.

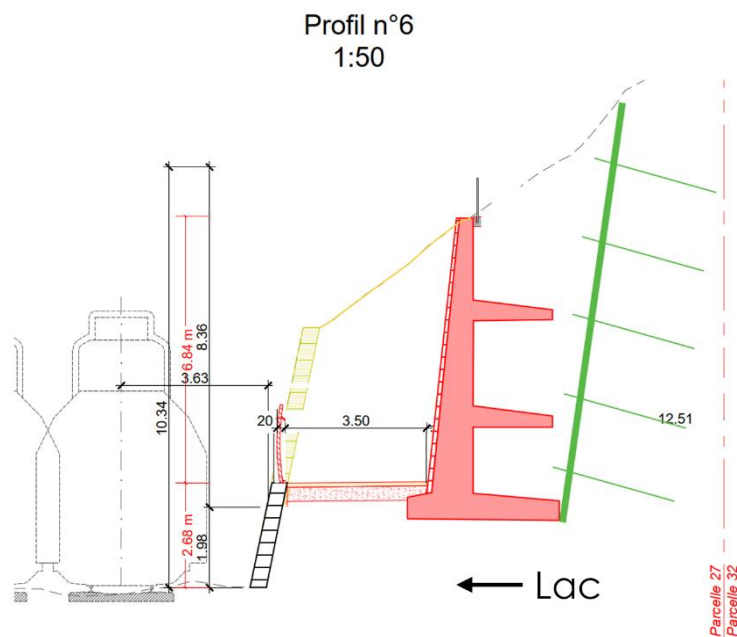


Figure 6 : coupe du chemin de mobilité active pour accéder à la passerelle du côté de Belmont-sur-Lausanne. © Gruner, 2024

Comme à Pully, des servitudes devront être négociées pour le passage du chemin. Un riverain est concerné à Lutry et une copropriété à Belmont-sur-Lausanne (en bleu sur la figure 7) ainsi que deux parcelles appartenant aux CFF (en orange). Une emprise provisoire devra également être négociée sur une parcelle appartenant à l'Etat de Vaud, située en aire forestière (en vert).

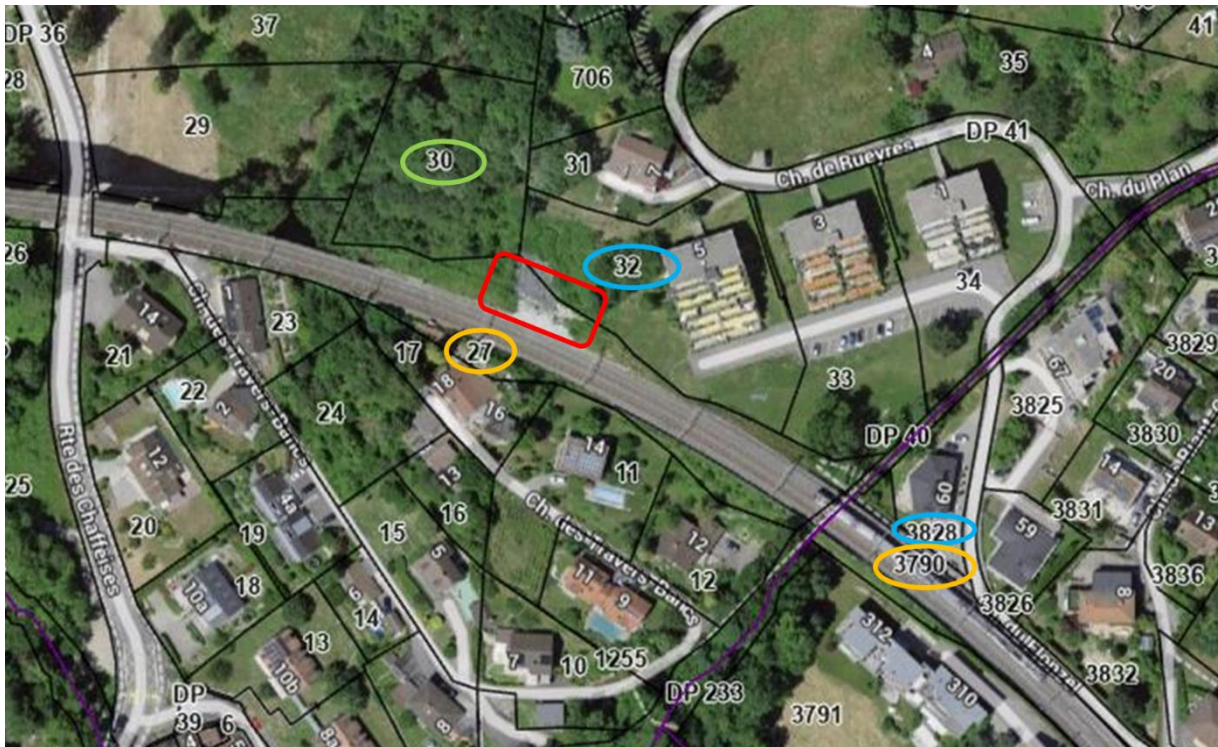


Figure 7 : parcelles à Belmont-sur-Lausanne et à Lutry concernées par des servitudes pour le passage du chemin de mobilité active

4.1.4. Aspects sécuritaires

Comme les schémas des chapitres précédents l'illustrent, la passerelle et ses accès seront bordés de murs et de garde-corps, parfois de grand gabarit. Leur dimension et leurs caractéristiques techniques respectent les prescriptions de sécurité de la SUVA et des CFF au sujet des risques de chute et des dangers liés à la proximité des voies de chemin de fer. La matérialisation de ces éléments, pour empêcher les risques d'escalade, sera traitée en phase de projet.

Bien que pour des questions de coûts et de proportionnalité, il ne soit pas prévu que des véhicules d'intervention lourds puissent accéder à l'ensemble de l'ouvrage, l'accès aux services de secours sera possible sur l'ensemble du tracé. Cette situation ne reflète pas un manque de vigilance ou un cas exceptionnel. A titre d'exemple, certains tunnels du métro m2 ne sont pas accessibles à de tels véhicules, alors qu'il accueille annuellement plus de 36 millions de voyageurs.

5. Coûts

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

Les deux principales études concernées sont :

- les études liées au mur de soutènement des CFF à déplacer sur la Commune de Belmont-sur-Lausanne ;
- les études liées à la création de la passerelle et des accès du côté de Pully ainsi que du côté de Belmont-sur-Lausanne et Lutry.

D'autres mandats sont également concernés par le présent préavis tels que les prestations d'un bureau d'appui au maître d'ouvrage (ci-après BAMO) qui conseillera les Municipalités pour la conduite du projet, ou des CFF, qui fourniront un appui technique ferroviaire.

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

[1] Estimation fondée sur des offres reçues

[2] Estimation fondée sur le montant de mandats similaires

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

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

Le montant à la charge de Pully s'élève donc, après arrondi, à CHF 500'000.00 TTC.

Cependant, afin de répondre aux préoccupations exprimées par une partie du Conseil communal à l'occasion de la présentation du préavis N° 09-2026, la Municipalité propose de solliciter un montant inférieur, soit une somme de CHF 400'000.00 TTC.

La complexité particulièrement importante du projet ainsi que les délais contraignants auxquels les études sont soumises laissent peu de marge pour ramener leur coût en deçà de

l'estimation actuelle de CHF 914'000.00 TTC. La Municipalité s'efforcera néanmoins de mettre en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition — notamment par la simplification et l'optimisation du projet, l'internalisation de certaines prestations, le report d'éventuels frais divers ainsi que la réévaluation de la répartition de certains coûts entre les partenaires du projet — afin de contenir la participation de Pully aux coûts des études à CHF 400'000.00 TTC.

5.1. Coût de l'ouvrage

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

5.2. Subventions possibles

L'analyse des projets de cinquième génération du PALM (PALM 2025) est en cours au sein de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et la part de subventionnement exacte du projet n'est pas encore connue.

Les subventions possibles, très importantes toutefois, sont au nombre de trois, et par ailleurs cumulables.

5.2.1. Subvention fédérale : PALM 2025

Le projet étant inscrit comme mesure du PALM 2025, une subvention fédérale d'au maximum 35 % peut être octroyée. La décision sera connue courant 2026.

5.2.2. Subventions cantonales : LMTP et Stratégie cantonale vélo

Deux subventions sont envisageables au niveau cantonal, sous réserve des fonds disponibles. La première est liée à la Loi sur la mobilité et les transports publics (ci-après LMTP), laquelle accorde 20 % de subvention aux ouvrages de franchissement, si ceux-ci bénéficient déjà d'un cofinancement fédéral.

La seconde est celle qui vise à promouvoir la stratégie vélo, et qui pourrait couvrir jusqu'à 50 % du solde restant, après déduction de la subvention fédérale et de la subvention LMTP.

Les procédures de demande d'octroi de subvention sont en cours. Bien que les communes du SDEL s'attendent à ce que le projet soit subventionné, la hauteur de ces subventions n'est, pour l'heure, pas connue. En cas d'octroi et dans le meilleur des cas, les subventions fédérales et cantonales pourraient avoisiner 60 à 75 % du coût total des études et de la réalisation de l'ouvrage.

6. Calendrier prévisionnel

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

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

7. Conséquences financières

Les études mentionnées dans le présent préavis auront des incidences sur les futurs budgets de la Commune. Ainsi, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous, des explications relatives à ces dernières.

7.1. Incidences sur le personnel

Les études mentionnées dans le présent préavis sont en majeure partie pilotées par un BAMO composé d'un coordinateur et d'un ingénieur civil. Il agit en tant que représentant du maître d'ouvrage au nom des communes, mais sera toutefois accompagné d'un groupe de travail composé d'un membre du SDEL et d'un représentant technique de chaque commune pour piloter les mandataires. Il n'est pas prévu d'engagement supplémentaire pour ces travaux.

7.2. Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ne seront pas modifiées par cette réalisation.

7.3. Charges d'amortissement

Les amortissements des études mentionnées dans le présent préavis se présentent de la manière suivante :

Compte	Service	Amortissements annuels
430.3329	Routes	CHF 40'000.00

7.4. Charges d'intérêts

Calculés sur la base d'un taux moyen de 2 %, les intérêts théoriques moyens développés par le présent préavis sur la moitié des investissements s'élèvent à CHF 4'000.00 par année.

7.5. Revenus supplémentaires

Cette étude ne générera aucun revenu supplémentaire.

7.6. Incidences sur le budget de fonctionnement

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, les impacts financiers attendus sont les suivants :

Intitulés	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Personnel suppl. en ETP)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges personnel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges exploitation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Amortissements	0.00	40'000.00	40'000.00	40'000.00	40'000.00	160'000.00
Charges intérêts	4'000.00	4'000.00	4'000.00	4'000.00	4'000.00	20'000.00
Total charges suppl.	4'000.00	44'000.00	44'000.00	44'000.00	44'000.00	180'000.00
Revenus suppl.	-0.00	-0.00	-0.00	-0.00	-0.00	-0.00
Total net	4'000.00	44'000.00	44'000.00	44'000.00	44'000.00	180'000.00

8. Développement durable

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.

8.1. Dimension économique

Ce projet représente un investissement sur le long terme. Il permet de réaliser un ouvrage emblématique pour l'Est lausannois tout en promouvant les mobilités durables.

Les coûts financiers du projet étant répartis entre plusieurs partenaires, l'impact pour chaque entité est allégé.

La construction de cette passerelle bénéficie de certaines synergies avec les travaux des CFF, notamment pour la coupure de la ligne, ce qui permet de limiter une partie des coûts ainsi que des nuisances pour les riverains.

8.2. Dimension environnementale

Construire une passerelle de mobilité active permet de compléter les réseaux cyclables et piétons de l'Est lausannois. Cet ouvrage contribue à promouvoir et à encourager la pratique des modes doux en offrant un itinéraire hors du trafic motorisé et sécurisé. Il favorise ainsi l'augmentation de la part modale des mobilités actives.

De plus, ce projet vise à construire une infrastructure de mobilité active sur un ouvrage déjà existant. Bien que cela ait un impact sur l'environnement (notamment défrichage), ce dernier est moins important que si la passerelle ne pouvait pas s'accrocher à une infrastructure existante.

8.3. Dimension sociale

Cette passerelle a pour but d'être accessible (physiquement et financièrement) à tout type d'utilisateur et à toutes les générations. Elle bénéficie à la population de l'Est lausannois, et plus

généralement à l'agglomération Lausanne-Morges. Plus localement, elle permet de relier des quartiers qui ne l'étaient pas auparavant et de renforcer ainsi les liens intercommunaux.

9. Communication

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

10. Programme de législature

Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du programme de législature 2021-2026 de la Municipalité, thème « Transport et Mobilité », objectif « Favoriser la mobilité douce », action « Evoluer vers une agglomération mieux connectée implique de poursuivre la mise en œuvre du PALM à l'échelle de Pully ».

11. Conclusions

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

Le Conseil communal de Pully,


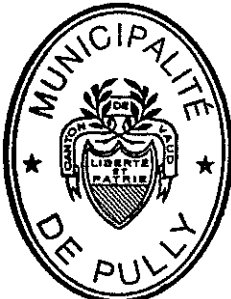
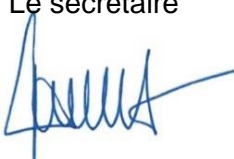
vu le préavis municipal N° 17-2026 du 13 mai 2026,
vu le rapport de la Commission des affaires régionales et intercommunales (CARI),
vu le préavis de la Commission des finances,

décide

1. d'allouer à la Municipalité un crédit de CHF 400'000.00 TTC, destiné à financer les études d'ouvrage pour la création d'une passerelle de mobilité douce sur le viaduc CFF de Rochettaz, montant à prélever tout ou en partie sur les disponibilités de la bourse communale ;
2. d'autoriser la Municipalité à recourir, si nécessaire, à l'emprunt pour le solde à souscrire, aux meilleures conditions du marché ;
3. d'autoriser la Municipalité à amortir cette dépense par annuités égales sur 10 ans.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 13 mai 2026.

Au nom de la Municipalité

Le syndic		Le secrétaire
		
G. Reichen		S. Cornuz