



Commune de
Bourg-en-Lavaux

MUNICIPALITE

Rte de Lausanne 2
Case Postale 112
1096 Cully

T 021 821 04 14
F 021 821 04 00
info@b-e-l.ch
www.b-e-l.ch

AU CONSEIL COMMUNAL DE BOURG-EN-LAVAUX

PREAVIS N° 02/2014

Adoption du plan partiel d'affectation (PPA) « Les Fortunades »

Adoption de la modification du chemin public

Adoption des modifications des domaines publics

Adoption des réponses aux oppositions

Dates proposées pour les séances :

Commission ad hoc : à convenir



LAVAUX
VIGNOBLE
EN TERRASSES



Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers communaux,

1. CONTEXTE

1.1 Objet du préavis

Le présent préavis porte sur le dossier du plan partiel d'affectation « Les Fortunades » (ci-après le PPA).

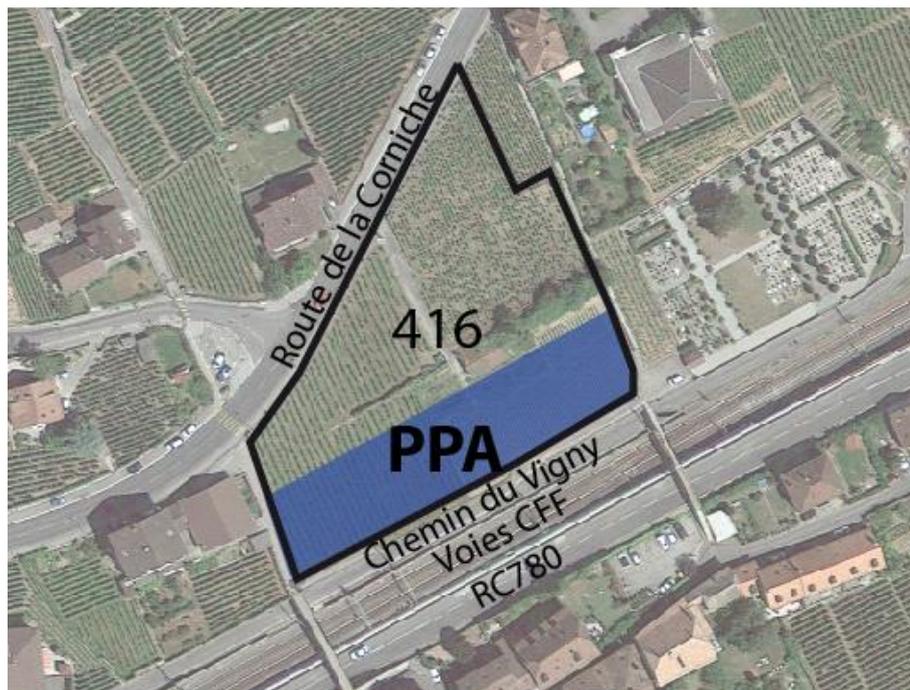
L'objectif du PPA est de fixer des règles pour permettre l'implantation de locaux communaux de voirie, pompiers et d'archives sur la parcelle 416, tout en garantissant leur intégration paysagère dans le site de Lavaux.

Une procédure d'affectation s'impose pour modifier l'utilisation du sol de la parcelle qui est affectée en zone viticole par le PGA de Cully de 1983. Il est toutefois important de relever que le plan directeur communal de Cully ainsi que les projets de plan directeur et de PGA de Bourg-en-Lavaux lui attribueront respectivement une destination et une affectation d'utilité publique. Par ailleurs, le site est constructible au sens de la Loi sur le plan de protection de Lavaux (LPPL).

L'enjeu pour la commune consiste à pouvoir maintenir ces activités d'intérêt public indispensables pour la collectivité, compte tenu de la démolition prochaine des locaux existants de voirie et de pompiers situés sur le plateau de la gare.

1.2 Site et contexte

Le PPA occupe la partie sud de la parcelle 416, inscrite au pied du coteau de Lavaux, et actuellement occupée par des vignes, un jardin ainsi que par une dépendance non habitable.

Figure 1: Parcelle et périmètre indicatif du PPA

Le secteur des Fortunades est délimité au sud par trois voies de communications successives, le chemin de Vigny, les voies CFF et la route cantonale RC780A, qui marquent une séparation assez nette avec le Bourg de Cully situé en aval des infrastructures de mobilité. Une autre voie de communication, la route de la Corniche, borde le nord de la parcelle sur laquelle s'inscrit le périmètre du PPA dans sa partie sud. A l'Est se trouvent l'église et le cimetière. A l'Ouest, un chemin piéton sépare le PPA d'un hangar, de vignes et d'une habitation.

1.3 Etat foncier

La parcelle 416 est détenue par 3 propriétaires (Cuénoud J, Parisod C, et Rouge B.). La commune bénéficie d'une promesse de vente et d'achat conditionnée à l'entrée en vigueur du PPA.

Par ailleurs, le PPA exige également l'adaptation des limites parcellaires avec les voies d'accès riveraines pour améliorer la sécurité des flux et faciliter l'inscription du projet de construction (voir chapitre 4.3 du présent rapport). Ainsi, le DP 1681 qui relie la rue de la Corniche à la passerelle piétonne et jouxte la frontière Ouest du PPA sera élargi pour permettre l'aménagement d'une chaussée et d'un trottoir conformément aux exigences de l'Etat. La limite parcellaire avec le DP 1726 sera également modifiée afin de mieux correspondre au projet de la commune.

Tableau 1 : Situation foncière**Ancien état :**

N° parcelle	Propriétaire	Superficie (m ²)
416	Cuénoud J, Parisod C, et Rouge B.	6'216

Nouvel état :

N° parcelle	Propriétaire	Superficie (m ²)
416 (partiel)	Commune de Bourg-en-Lavaux	2'470
Portion à céder au DP 1681	Commune de Bourg-en-Lavaux	73
Portion à céder au DP 1726	Commune de Bourg-en-Lavaux	95
Portion acquise sur le DP 1726	Commune de Bourg-en-Lavaux	34
Parcelle 10097 (futur)	Commune de Bourg-en-Lavaux	2'358

1.4 Historique du dossier***Eléments déclencheurs : les PPA « Cully-Gare » et « Ruvines-Dessus »***

En 2006, la Municipalité, le Conseil communal et la population ont été associés à un processus de réflexion sur le réaménagement du plateau de la gare et le stationnement dans le village de Cully. En parallèle, le site de « Ruvines-Dessus », actuellement occupé par le groupe scolaire du même nom et situé à proximité directe du plateau de la gare a fait l'objet d'une réflexion sur d'éventuelles extensions.

Pour garantir un développement cohérent du site, les secteurs de la Gare et de Ruvines-Dessus, ont chacun fait l'objet d'une procédure de PPA qui se sont déroulés en étroite coordination.

Lors de l'établissement du PPA Cully-Gare, la commune, propriétaire d'une partie des terrains, a envisagé de relocaliser les bâtiments communaux de voirie et de service du feu, présents actuellement sur le site et voués à démolition pour permettre le déploiement du nouveau programme (logements, commerces, services, place de la gare) du PPA.

Figure 1: Les PPA « Cully Gare » et « Ruvines Dessus » assemblés



Suite de l'enquête publique du PPA « Cully-Gare »

Lors de l'enquête publique du PPA, organisée en printemps 2012, quelques oppositions ont été déposées au sujet de l'implantation des locaux de voirie pompiers. Les motifs évoqués par les opposants étaient les suivants :

- > La trop grande concentration du trafic à l'entrée du PPA. En raison de la présence de l'école, de la gare et des nouveaux logements prévus, il était demandé de localiser les locaux de la voirie et service du feu à l'écart du PPA pour atténuer l'impact du trafic motorisé et ne pas compromettre la sécurité des écoliers.
- > La pertinence de ce type d'usage sur le site de la gare compte tenu de l'excellente desserte en transports publics.
- > D'éventuelles nuisances sonores et visuelles engendrées par les équipements incompatibles avec le voisinage direct de logements et d'établissements scolaires.

Choix du site des Fortunades

En accord avec le Conseil communal, la Municipalité a été chargée de trouver une localisation mieux adaptée pour installer le service de voirie et le bâtiment pompiers (SDIS de Gourze). Cette mission a été donnée au service d'urbanisme qui a examiné différents sites. Son choix s'est finalement porté sur Les Fortunades. En effet, tout en restant à proximité des habitations pour garantir le temps d'intervention exigé par la réglementation en matière de défense incendie, le site des Fortunades présente de nombreux avantages, notamment par rapport au plateau de la gare :

- > Il est destiné à de l'utilité publique selon le plan directeur communal,
- > Sa topographie permet de réaliser un bâtiment semi-enterré peu visible dans le grand paysage,
- > Il offre un accès aisé pour les pompiers et la voirie,
- > Le voisinage est nettement moins urbanisé que le plateau de la gare dans son état futur.

En outre, sa proximité avec la gare permettra de compenser temporairement l'immobilisation du parking de la gare durant les travaux de réaménagement.

Prise en compte des enjeux paysagers

Compte tenu de la forte valeur paysagère du site, une analyse sensible a été établie dans le cadre du PPA. Celle-ci a permis de mesurer la visibilité du site en différents points de vue et de définir des règles pour les constructions et les aménagements en surface :

- >La reprise des éléments composant l'architecture de Lavaux (murs en pierre, chemin et pergolas),
- >L'établissement d'un plan garantissant la bonne intégration des aménagements extérieurs et des façades des constructions.

Sur cette base, un MEP mettant en concurrence 3 bureaux de paysagistes a été organisé en parallèle au présent PPA. Cette démarche portait sur l'élaboration d'un avant-projet d'aménagements extérieurs dans un périmètre élargi au bourg et à la route de la Corniche. Le projet lauréat a été désigné le 24 janvier 2014. Le jury a montré sa préférence pour le projet « Au départ des promenades » du bureau d'architectes-paysagistes INTERVAL. Le concept d'aménagement exigé par le présent PPA découlera du projet retenu.

2. PPA LES FORTUNADES

2.1 Plan et règlement

Le PPA est constitué des documents suivants :

- > Un plan à l'échelle 1 :500 et une coupe à l'échelle 1 :200
- > Un règlement,
- > Un rapport explicatif.

2.2 Affectation

Le PPA est affecté en zone d'installations publiques et para-publiques, destinée à la réalisation de constructions d'intérêt public pour des locaux techniques et d'activité dont les services de voirie communaux, les pompiers et les archives communales ainsi que des places de stationnement. Il comprend :

- > Un périmètre des constructions semi-enterrées dans lequel s'inscrivent les constructions,
- > Une aire de dégagement, dans laquelle prennent place les aménagements en surface.

Figure 2 : Extrait du PPA « Les Fortunades »



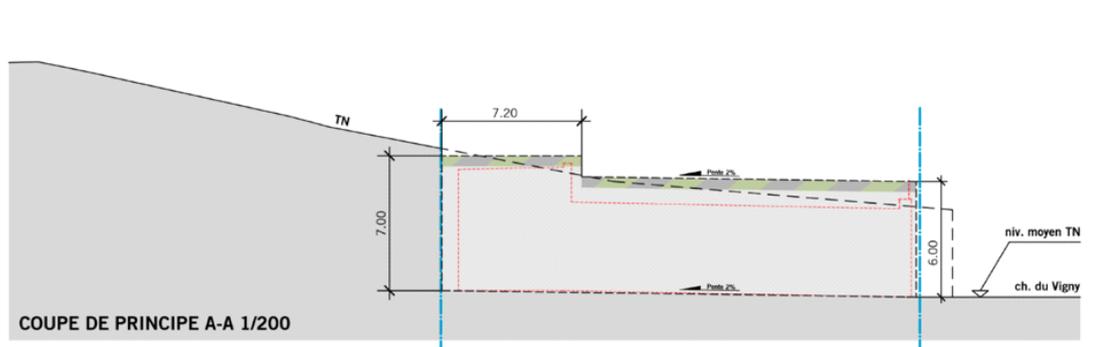
2.3 Constructions

La surface de plancher déterminante maximale de 2'700 m² permet la réalisation du projet communal comprenant 2 niveaux de locaux, une halle pour l'espace dédié aux véhicules de services ainsi qu'une réserve pour d'éventuelles extensions selon le même principe.

La hauteur maximale de la façade principale des constructions semi-enterrées le long du chemin du Vigny est limitée à 6 m. Cette hauteur permet la réalisation du programme de halle dédié au stationnement et à l'entretien de véhicules de service.

En limite nord du PPA, le niveau fini est porté à 7 m, sur une largeur de 7.20 m. Cette élévation permet la réalisation du programme de locaux sur 2 niveaux, épousant la topographie actuelle. Les superstructures liées au programme des constructions (cheminées, antennes, etc.) ainsi que les aménagements en surface (mobilier, plantations, etc.), non compris dans cette hauteur doivent respecter le principe de préservation des vues depuis la route de la Corniche.

Figure 3 : Coupe du PPA « Les Fortunades »



Dans un souci d'intégration dans le site, les façades visibles font l'objet d'un traitement particulier qui respecte le langage architectural local.

En ce qui concerne les parties pleines, les murs sont traités de manière à rappeler les murs de vigne (crépis de teinte grise ou maçonnerie s'en approchant). Pour les ouvertures, les portes sont en bois ou en serrurerie dans des tons ou des couleurs traditionnelles.

Le projet de construction de la commune (voir chapitre 4), figuré en traitillé rouge sur la coupe ci-dessous, s'inscrit parfaitement dans le gabarit du PPA. Une petite marge de manœuvre subsiste pour faire face à d'éventuelles adaptations pouvant s'avérer nécessaires lors de la réalisation.

2.4 Aménagements en surface

Une aire de dégagement occupe l'ensemble de la surface du PPA. Elle a pour but de garantir l'intégration paysagère du PPA et d'accueillir le stationnement prenant place à l'aire libre, sur la toiture des constructions semi-enterrées. Elle comprend la desserte piétonne du parking et elle met en relation les passerelles piétonnes situées en aval.

2.5 Stationnement, accès, trafic et circulations

Stationnement

Le règlement du présent PPA fait l'objet de 2 dispositions afin de distinguer le stationnement lié aux besoins du PPA et au cimetière ainsi que le stationnement provisoire liée à la fermeture temporaire du parking de la Gare durant le chantier lié au réaménagement de celui-ci.

Pour le stationnement, le nombre de places, à définir conformément à la norme VSS en vigueur, est estimé à 28 unités au maximum, compte tenu des besoins engendrés par le projet de la commune. Cet effectif, cumule 10 places pour la voirie et les archives communales, 15 places pour les pompiers et 3 places pour le cimetière (en remplacement des 3 places existantes). De plus des places pour les 2-roues légers doivent être aménagées conformément à la norme en vigueur.

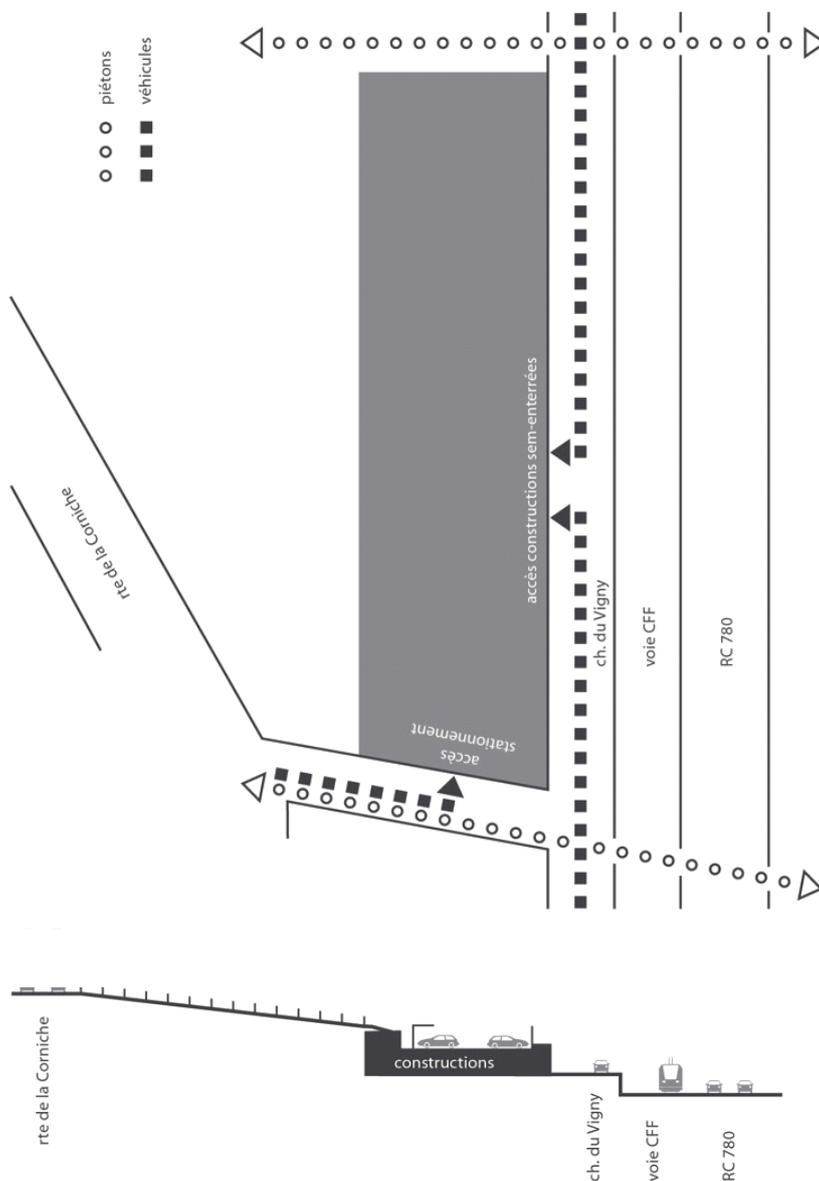
Pour le stationnement provisoire, le nombre de places est limité à 40 unités, pour une durée maximale de 5 ans après l'achèvement de la toiture des constructions semi-enterrées. Ces dernières doivent être supprimées et la toiture réaménagée au plus tard 12 mois après la mise en service du P+Rail du PPA Cully-Gare.

Accès

L'accès aux constructions semi-enterrées s'effectue par le Chemin du Vigny pour les véhicules de service tandis que l'accès à l'aire de dégagement pour les véhicules privés s'effectue depuis la route de la Corniche.

Une liaison piétonne est aménagée le long de l'aire de dégagement pour les usagers du parking. Cette liaison relie le PPA aux domaines publics adjacents de manière à pouvoir accéder au Bourg de Cully (passerelles), à l'église catholique et à la route de la Corniche.

Figure 2 : Principe d'implantation et d'accès au PPA



Trafic et circulations

Pour ce qui concerne le chemin du Vigny, le trafic occasionné par les véhicules de service sera mineur. En effet, les véhicules pompiers ne seront engagés qu'en cas d'alarme. Les véhicules de voirie ont un taux de rotation limité et ne seront pas tous engagés quotidiennement. De plus, l'entretien du parc automobile est assuré à l'intérieur du bâtiment, par l'intermédiaire d'un tunnel de lavage. Néanmoins, en raison de la faible largeur du chemin du Vigny, des mesures de police seront prises pour limiter les croisements difficiles et compenser la génération de trafic occasionnée par le nouvel équipement communal. Pour y répondre, l'étude de mobilité a montré que la circulation sur le chemin de Champaflon pourrait être mise à sens unique entre la déchetterie et le PPA. De ce fait, le PPA serait l'unique destination depuis la Gare, ce qui réduirait drastiquement le trafic motorisé sur ce tronçon. Par ailleurs, le PPA prévoit l'aménagement d'une traversée piétonne pour établir une liaison sécurisée entre les 2 passerelles piétonnes.

Enfin, le mouvement (giration) des camions a été modélisé afin de vérifier la position des places de stationnement, compte tenu de la largeur du chemin du Vigny.

Pour ce qui concerne la route de la Corniche, la qualité de l'accès et de la circulation a fait l'objet d'une analyse détaillée. Il apparaît que le tronçon nécessite des interventions pour améliorer la sécurité routière des différents usagers :

- > L'élargissement du chemin du Vieux Bourg pour garantir la cohabitation voiture piétons avec l'aménagement d'un trottoir et d'une chaussée.
- > Le déplacement du passage piéton sur la route de la Corniche au droit du nouveau trottoir à aménager sur chemin du Vieux Bourg.

Ces démarches font l'objet d'une procédure qui s'est déroulée en parallèle au PPA (voir chapitre 4).

Par ailleurs, des mesures de limitation des vitesses comme par exemple le rétrécissement de la chaussée ou l'aménagement de ralentisseurs sont à fixer.

2.6 Paysage

Visibilité du site dans le grand paysage

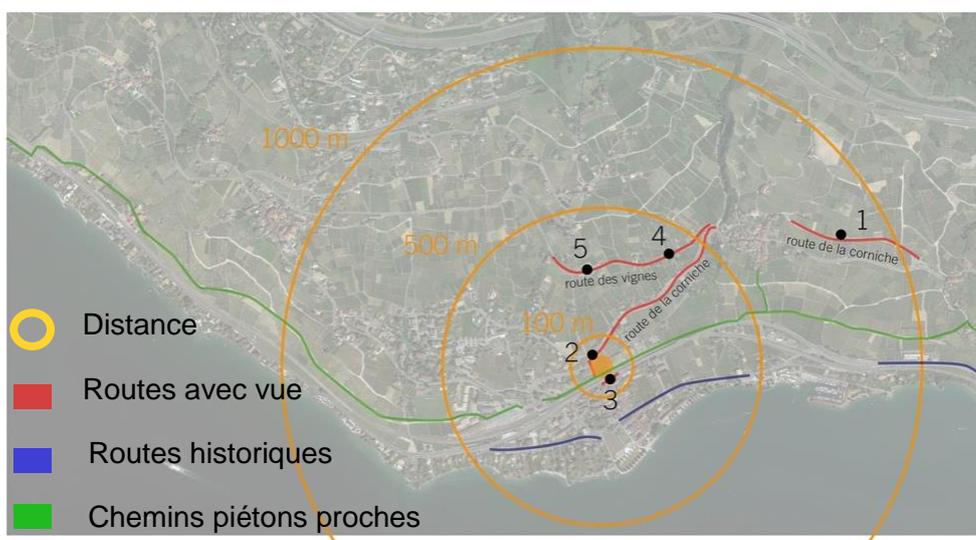
Le site des Fortunades constitue une enclave viticole dans un environnement largement construit, occupé par des constructions et des infrastructures (routes, chemin de fer).

Figure 4 : Insertion dans le tissu urbain



Afin de pouvoir mesurer l'impact du projet de PPA dans le paysage, la visibilité du site a été examinée en différents points de vue significatifs de Lavaux.

Figure 5 : Points de vue sur le site



Cette analyse démontre que l'impact visuel reste limité :

- > En amont, il est peu visible, car masqué par le mur existant ou la végétation du cimetière ;
- > En aval, la visibilité de la future façade sera atténuée par les installations ferroviaires et l'urbanisation.

Figure 6 : Vues depuis la route de la Côte-aux-Vignes (à gauche) et depuis la route cantonale (à droite)



Éléments paysagers structurants

L'analyse du site a également permis de relever que Lavaux comporte un langage architectural fort et structurant. Il est important de le respecter lors de la réalisation des nouvelles constructions.

Ces éléments sont à intégrer comme base pour le projet, sont les suivants :

- > Les murs et les chemins
- > Les pergolas ou capites accompagnées de plantes grimpantes

Exigences paysagères

Sur la base de l'analyse paysagère, un concept paysager est exigé afin de réduire au maximum l'impact visuel du PPA dans l'environnement proche et lointain. Celui-ci doit comprendre des mesures d'intégration empruntées au langage architectural local (chemins, murs, pergolas) sur la base d'une étude paysagère.

Le concept paysager exige l'établissement d'un plan des aménagements extérieurs démontrant l'intégration de la construction et des aménagements extérieurs. Ce plan doit être remis lors de la demande de permis de construire. Le plan doit montrer l'état avec aménagements provisoires ainsi que l'état final.

De plus, pour garantir de retenir la meilleure option pour le site, la Municipalité a organisé un mandat d'études parallèles permettant une mise en concurrence de

plusieurs bureaux qui chacun ont développé un projet. Le projet retenu suite à cette démarche servira de base pour l'élaboration du plan des aménagements extérieurs.

3 PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

Plan directeur cantonal

Le PPA est conforme aux lignes d'action et aux mesures inscrites dans la dernière mise à jour du PDCn (juin 2012).

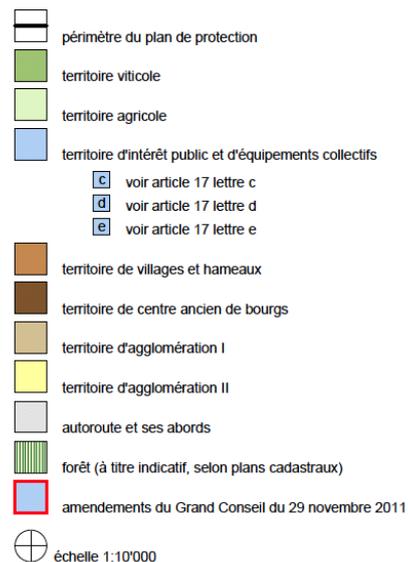
Loi sur le plan de protection de Lavaux

Le secteur « Les Fortunades » est colloqué en "Territoire d'agglomération I" à l'intérieur du périmètre de la Loi sur le plan de protection de Lavaux de 1979 ainsi que dans sa révision du 29 novembre 2011 (ci-après LPPL modifié).

Figure 3: Extrait du plan de la LPPL, 2010



plan de protection de Lavaux modifié



L'art. 20 LPPL précise que :

"Le territoire d'agglomération I est régi par les principes suivants:

a Il est destiné à l'habitat en prédominance et peut accueillir toutes les activités compatibles avec cette fonction ainsi que les équipements collectifs nécessaires.

b Les constructions nouvelles ont une hauteur maximum de trois niveaux y compris les parties dégagées par la pente. En fonction du site, les règlements communaux peuvent toutefois déterminer la possibilité d'utiliser les combles comme niveau habitable supplémentaire."

Le PPA est conforme à ces deux points.

Plan directeur communal de Cully (en vigueur)

Selon le plan directeur communal de Cully, approuvé le 8 juin 2005, le secteur des Fortunades est identifié comme secteur de développement urbanistique. Ce périmètre représente « un potentiel de développement pour la commune qui ne dispose de presque aucune marge de manœuvre à l'intérieur de ses zones constructibles » (p. 27).

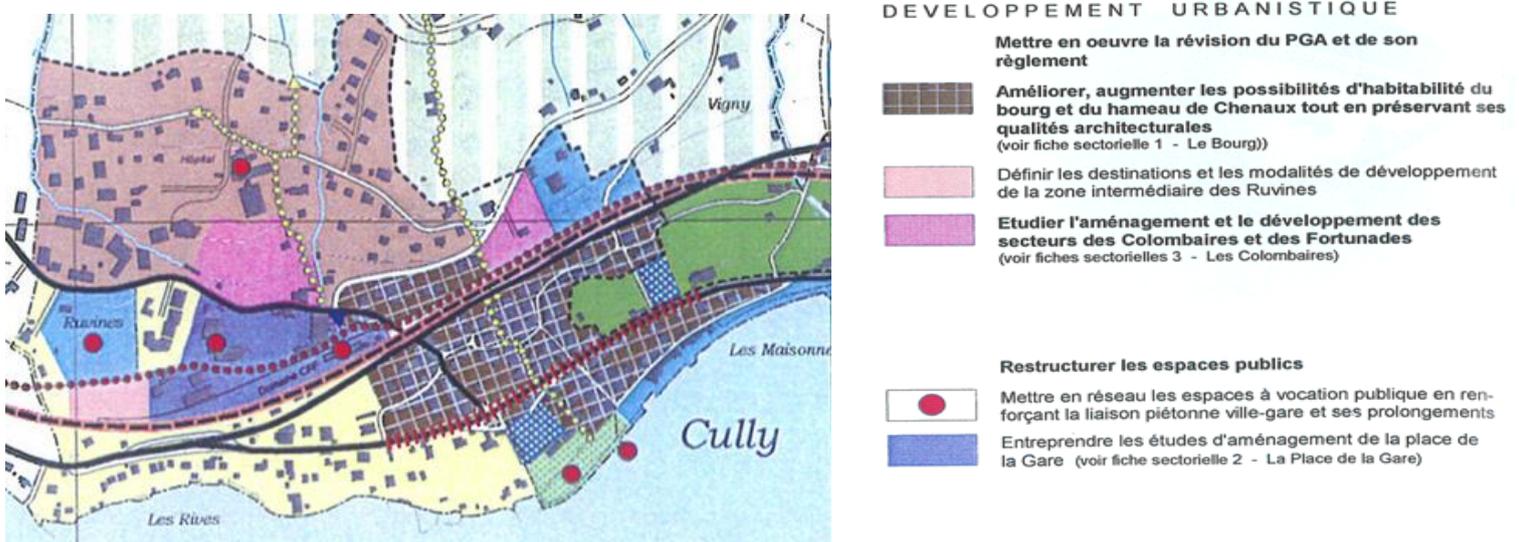
Le PDcom énumère les conditions suivantes au développement (...) :

- > La préservation autant que possible du caractère paysager et vert.
- > Le maintien des vues et dégagements depuis la route de la Corniche, il y a un problème de pente et le chemin de Vigny est très étroit.
- > La prise en compte des nuisances sonores dues au bruit des voies CFF, de la RC et de la route de la Corniche (impact sur l'urbanisation du secteur).

Le PDCom relève également que les accès doivent faire l'objet d'un traitement soigneux et que le caractère paysager et vert du secteur doit être préservé.

Comme on peut le voir dans l'extrait ci-dessous, le secteur des Fortunades est identifié en plan en tant que secteur d'aménagement à étudier.

Figure 4 : Concept directeur d'aménagement (PDcomm 2005)



Le PPA est conforme à ce point.

Plan directeur communal de Bourg-en-Lavaux (en cours d'examen)

Le plan directeur communal de Bourg-en-Lavaux a été approuvé par la Municipalité le 3 septembre 2012. Le dossier est en cours d'examen par le canton.

Le plan directeur communal en cours d'examen confirme non seulement la volonté d'urbaniser le secteur des Fortunades à des fins publiques avec des équipements, mais aussi pour du stationnement. La fiche A, « Bourg de Cully » (jointe en annexe), identifie 7 principes directeurs déclinés en mesures d'aménagement. Le PPA est concerné directement par 3 d'entre eux :

- > 4. *Répondre aux besoins communaux en matière d'équipements et de services publics.*
 - *Définir la vocation du secteur des Fortunades en fonction des besoins communaux (scolaires, stationnement, autres).*
 - *Autoriser la réalisation d'infrastructures publiques souterraines tout en préservant les vignes et jardins en surface (stationnement, autres).*
- > 6. *Réorganiser l'offre en stationnement dans les villages.*
 - *Répondre aux besoins en stationnement des habitants et des visiteurs en étudiant la planification et la création des parkings nécessaires.*
- > 7. *Favoriser les déplacements des piétons et des cycles sur le territoire communal.*
 - *Préserver les liaisons piétonnes existantes entre le bourg et les secteurs situés au Nord des voies CFF.*

De plus, la création de l'aire de stationnement des Fortunades pourra à terme libérer d'autres espaces dédiés au stationnement dans le bourg et faciliter la mise en œuvre de la mesure 5 : « *Aménager une zone de rencontre au sein du bourg pour assurer la cohabitation entre véhicules et piétons, et pour valoriser l'espace-rue* ».

Figure 5 : Extrait de la Fiche A : Bourg de Cully

PRINCIPES ET MESURES

Bourg de Cully

- ① assurer les qualités paysagères des noyaux villageois
 - zone viticole à préserver
 - ▨ qualité des espaces extérieurs à préserver
- ② préserver les qualités architecturales des noyaux villageois
- ③ permettre une densification mesurée du bâti en assurant les qualités patrimoniales du site
 - ▭ périmètre du village à traiter par plan de détail
 - nouvelle construction à étudier et qualité des bâtiments existants à préserver tout en permettant leurs transformations et / ou agrandissements
 - densité à adapter en fonction des constructions existantes et de la proximité du tissu bâti villageois
- ④ répondre aux besoins communaux en matière d'équipements et de services publics
 - vocation du secteur des Fortunades (besoins scolaires, stationnement, autre) à définir
 - ▨ réalisation d'infrastructures publiques semi-enterrées à autoriser en préservant les vignes et jardins en surface
- ⑤ améliorer la qualité et la sécurité des espaces-rues ainsi que leur usage par la mobilité douce
 - ▨ zone de rencontre à aménager / espace-rue à valoriser
 - ▨ espace central et Place de la Gare à mettre en valeur / réaménager
- ⑥ réorganiser l'offre en stationnement
- ⑦ favoriser les déplacements des piétons et des cycles sur le territoire communal
 - ▨ liaison piétonne à préserver
 - ▨ qualité des liaisons piétonnes à améliorer
 - ▨ vocation piétonne et aménagements paysagers et de loisirs des rives du lac à garantir
 - ▨ B+R / places pour vélos à maintenir et / ou créer



En conclusion le PPA est conforme à la vision directrice communale tant sur la vocation du site (infrastructures publiques) que sur la manière de l'occuper (constructions souterraines préservant au maximum les vignes et les vues).

PGA de Cully (1983)

Le périmètre du PPA est actuellement situé dans la zone viticole. Il forme une enclave entre la ZUP, la zone villa, et respectivement zone artisanale et commerciale.

Figure 6 : Extrait du PGA de 1983

- | | |
|---|---|
| ■ z. de l'ancienne ville | ■ z. viticole |
| ■ z. des hameaux | ■ z. agricole |
| ■ z. d'habitation collective | ▨ sect. à occuper selon plan sp. d'ext. plans spéciaux: |
| ■ z. des villas | 1. Les Colombaires |
| ■ z. artis. et commerciale | 2. Rue Davel |
| ■ z. des const. et inst. d'utilité publique | 3. Ruines Dessus, A la Gare |
| ■ z. intermédiaire | 4. Ruines Dessus, A la Gare |
| ■ nira forestière | 5. P. 333 (Buffet de la Gare) |
| | 6. En Ruines Dessus |



Le PGA de Cully suivait une procédure de révision lorsque la fusion de communes fut avalisée par la population. Le projet de PGA de Cully, illustré ci-dessous, fut examiné par les services de l'Etat. Le SDT formula un préavis de synthèse favorable au dossier, tout en demandant de le verser au PGA de Bourg-en-Lavaux qui était à réaliser. La nouvelle commune fusionnée démarra sa planification par l'établissement d'un Plan directeur (en cours d'examen, voir chapitre précédent). Le PGA de Bourg-en-Lavaux, mis à l'étude en parallèle, sera repris au retour d'examen préalable du Plan directeur communal.

Le projet de RPGA de Cully (art. 68) affectait le secteur des Fortunades en "zone à aménager par un plan spécial". Le secteur était destiné à l'habitation et aux activités compatibles avec celles-ci. Le projet de PGA de Bourg-en-Lavaux modifiera sa destination en faveur de la zone d'utilité publique, conformément à la vision directrice.

Figure 7 : Extrait du projet de PGA de Cully de 2011 (validé par le SDT)



4 PRESENTATION DES PROJETS

4.1 Projet de constructions communal

En étroite coordination avec l'établissement du PPA, la commune a développé un avant-projet de construction (projet consultable au greffe).

Projet d'architecture et programme

L'avant-projet de constructions semi-enterrées développé par le service d'urbanisme et des bâtiments de Bourg-en-Lavaux a permis de vérifier la faisabilité du programme et d'assurer son intégration dans le site conformément aux exigences paysagères fixées par le PPA. Le projet envisage le développement suivant :

- > Dans la partie Nord, sont aménagés des locaux sur 2 niveaux. Le premier niveau comprend des locaux techniques, des dépôts, des locaux d'archives ainsi que les locaux de la voirie et des pompiers. Les locaux du 2^{ème} niveau comprennent des salles de réunions, des bureaux, des vestiaires et des wc-douches qui sont dotés d'ouvertures en façade. Un accès au bâtiment communal depuis la toiture est prévu.
- > Dans la partie Sud, sont aménagées une halle pour le stationnement des véhicules de service des pompiers et de la voirie, un tunnel de lavage ainsi qu'une cave à vin et des archives.

Les façades visibles du bâtiment comportent un habillage en crépi minéral inspiré des murs de Lavaux. Pour ce qui concerne la partie Nord sur 2 niveaux, seule la moitié du 2^{ème} niveau émerge du terrain en façade Sud. Un escalier ainsi qu'un patio sont prévus pour permettre un accès discret et bien intégré aux locaux de la partie Nord.

Ce projet fera l'objet de demande de permis de construire et fera l'objet d'une enquête publique ad hoc après mise en vigueur du PPA.

4.2 Mandat d'études parallèles d'architecture (MEP) du paysage

Afin de garantir l'intégration paysagère des aménagements en surface, un MEP invitant 3 bureaux paysagistes a été organisé. Le cahier des charges du MEP reprenait les mesures paysagères établies par le PPA. Le projet lauréat s'intitule « Au départ des promenades » il a été réalisé par le bureau « INTERVAL ». Il servira de base pour le projet d'aménagement de la toiture qui accompagnera le dossier de demande de permis de construire pour les futurs locaux communaux.

4.3 Projet de modification du chemin public et de modifications des domaines publics liés au PPA

La garantie des accès ainsi que la cohérence parcellaire sont des exigences impératives lors d'une procédure de PPA selon la LATC.

Pour cela, un géomètre officiel a procédé à l'établissement des plans pour le projet d'élargissement du chemin du Vieux-Bourg d'une part, et d'autre part pour les modifications parcellaires. Ces éléments sont mis à l'enquête parallèlement au PPA.

Figure 7: Projet de modification du chemin du Vieux-Bourg. Source : J. Vautier

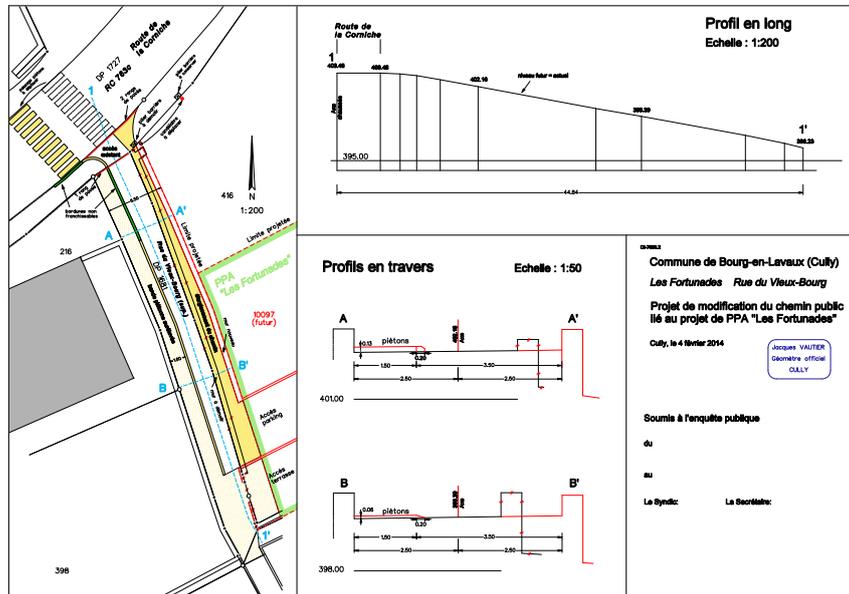
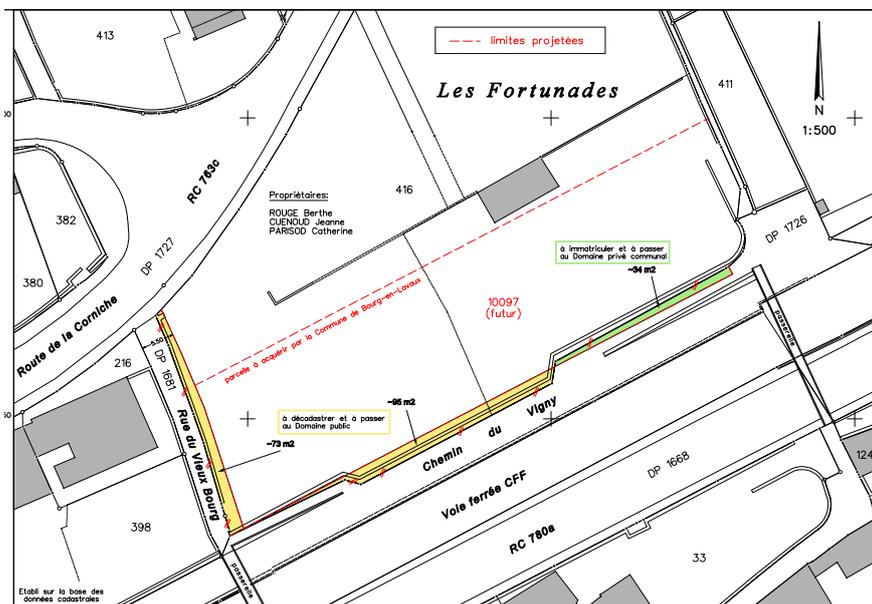


Figure 8 : Projet de modifications des domaines publics. Source : J. Vautier



5 ENQUÊTE ET INFORMATION PUBLIQUE

Le dossier a été soumis à l'enquête publique du 7 février au 10 mars 2014. Une séance d'information à la population a été organisée le 13 février 2014. Quatre oppositions et 1 observation ont été déposées dans le délai imparti auprès du greffe

municipal. Les résumés des observations et des oppositions ainsi que les arguments développés par la Municipalité en réponse aux oppositions ou observations sont présentés ci-après. Aucun opposant ne l'ayant demandé, aucune séance de conciliation n'a été organisée.

5.1 Compte rendu des oppositions et propositions de réponse de la Municipalité

5.1.1 Opposition Jean Duboux

Résumé de l'opposition

M. Duboux considère que le projet à un coût disproportionné, notamment pour ses travaux d'excavation et d'intégration paysagère, et qu'il génère des nuisances sur le chemin du Vigny.

M. Duboux demande une étude d'un nouveau projet au Nord de la parcelle 416 avec un accès des véhicules de service par la route de la Corniche ainsi qu'un bilan comparatif des coûts et surcoûts liés aux 2 variantes.

Proposition de réponse à l'opposition

A. Argument financier :

Le coût estimatif des constructions s'élève de 5'700'000.- HT. Il comprend la construction des locaux, les travaux préparatoires, les travaux spéciaux (fouille) ainsi que les aménagements extérieurs. Le prix d'achat du terrain s'élève à 700'000.-

- > Pour ce qui concerne les frais liés à la construction, l'insertion de la construction dans la pente engendre effectivement des frais d'excavation et de démolition du mur existant. Cependant, cette implantation permet de rationaliser l'utilisation du site en mobilisant la toiture des constructions pour l'aménagement d'un parking et d'une esplanade qui auraient, en temps normal, nécessité une emprise au sol supplémentaire. Par ailleurs, cette opération diminue l'impact des constructions ce qui garantit son acceptation par la population et Sauver-Lavaux en particulier.
- > Pour ce qui concerne l'achat du terrain, l'opération est très avantageuse car le prix du sol est approximativement 10 fois moins élevé aux Fortunades que sur le plateau de la gare, où les locaux existants devaient être initialement reconstruits. L'emprise libérée sur le plateau de la gare permettra la construction d'un programme beaucoup plus rentable pour la commune.

En définitive la relocalisation aux Fortunades est, d'un point de vue financier, une opération avantageuse par le prix du terrain plus avantageux et par le coût de construction pour le même programme moins élevé que sur le plateau de la gare. En effet, une implantation à la gare aurait nécessité le renforcement des structures pour les étages supérieurs et des mesures de sécurité et d'accès plus complexes lors de la mise en œuvre. En d'autres termes, la valorisation du terrain de la Gare permet de financer intégralement le projet des Fortunades.

B. Argument des nuisances sur le Chemin du Vigny :

Pour ce qui concerne les nuisances sonores, le site subit effectivement une exposition au bruit importante compte tenu de la présence des voies CFF et de la route cantonale (RC780A). Le cadastre du bruit enregistre des niveaux supérieurs à 65 dbA au niveau de la RC. Il est toutefois important de relever que le bruit est atténué au Nord par un important dénivelé et au Sud par les parois anti-bruit des CFF qui améliorent la situation. Les démarches d'assainissement se poursuivront car la RC est munie d'un revêtement ancien (1990) qui devra être remplacé dans un avenir proche. Un revêtement phono-absorbant (subventionné par l'Etat jusqu'en 2018) permettant de gagner 3 à 5dbA sera alors posé dans le prolongement du tronçon déjà réalisé entre Villette et l'entrée Ouest de Cully.

La nouvelle installation aux Fortunades accueillera 3 véhicules pour la voirie (1 voiture et 2 camionnettes) qui effectueront 2 rotations journalières. Pour ce qui concerne les pompiers, les véhicules, certes poids-lourds, ne seront engagés qu'en cas d'alarme. Les sirènes ne seront pas activées avant d'atteindre la rue de la Gare. Le parking en toiture, sera à terme mis à disposition de l'équipe de voirie (6 personnes), les visiteurs du cimetière (3 places) et occasionnellement pour les pompiers et les archivistes. Une fréquentation supérieure est attendue pour une durée très limitée lors de la mise à disposition du parking pour le public. L'ensemble de ces activités génèreront un bruit inférieur à 0.5 dbA. Selon l'OBP, une exposition inférieure à 1dbA n'est pas significative. Le bruit sera encore moins perceptible côté village, car confondu avec le bruit ambiant des trains et de la route cantonale. En définitive, l'installation des Fortunades ne générera pas de nuisances sonores significatives pour les habitants du bourg.

C. Argument lié aux accès :

Pour ce qui concerne la circulation sur le chemin du Vigny, le trafic généré par l'équipement est mineur (voir plus haut). Par ailleurs, une modélisation a été réalisée

pour vérifier l'entrée et la sortie du plus gros véhicule engagé en cas d'alarme. La largeur du chemin est suffisante. Cette démarche a également permis de définir son emplacement optimal dans la construction. Des mesures de police seront toutefois prises pour sécuriser la circulation des véhicules et les traversées piétonnes aux abords de la construction (sens unique préconisé par l'ingénieur mobilité).

D. Argument du projet en bordure de la route de la Corniche :

La proposition de construire les locaux en bordure de la route de la Corniche surmontés de logements est incompatible avec l'enjeu paysager de Lavaux et source de conflits d'usages. D'autre part, plusieurs éléments montrent que cette variante d'implantation serait tout aussi chère à la construction.

- > D'un point de vue du paysage, la préservation de la vue sur la silhouette du village depuis la Corniche est un principe ancré dans le plan directeur communal. La création d'entrées de garages en aval de la route serait non conforme à ce principe. Par ailleurs l'autorité cantonale et la société civile, également très sensibles à cette question, ne permettraient pas la réalisation d'un tel projet.
- > L'intégration de logements dans le projet consisterait à recréer les problèmes de cohabitation entre les habitants et l'activité des services soulevés lors de l'enquête du PPA Cully-Gare.
- > Un projet dans la partie Nord nécessiterait également d'importants mouvements de terre pour niveler et soutenir le terrain dans la pente. Par ailleurs le prix d'achat serait plus important en cas d'affectation mixte autorisant le logement. Enfin, l'aménagement du parking et de l'esplanade ne serait possible en toiture. Il faudrait alors acheter l'entier de la parcelle 416 pour permettre leur implantation dans sa partie Sud.

Synthèse et conclusion de la Municipalité

La Municipalité propose de rejeter l'opposition. Le coût de l'opération est proportionné aux contraintes en présence. Les efforts d'intégration paysagère du projet n'émanent pas « d'un rêve de spécialistes » mais d'une nécessité, compte tenu de la valeur paysagère exceptionnelle de Lavaux. Par ailleurs, la variante proposée par M. Duboux n'est techniquement pas réalisable. Son étude engendrerait des surcoûts et des retards dommageables pour les finances communales.

5.1.2 Opposition F. Blondel

Résumé de l'opposition

M. F. Blondel s'oppose au PPA, considérant que de nouvelles nuisances sonores ne sont pas envisageables pour les habitants du Vieux Bourg et que le chemin du Vigny n'est pas adapté pour la circulation des poids-lourds. M. F. Blondel s'interroge sur la présence du SDIS au bord du lac et considère qu'une implantation au sommet des pentes serait plus judicieuse.

Proposition de réponse à l'opposition

Pour ce qui concerne les nuisances sonores, le site subit effectivement une exposition au bruit importante compte tenu de la présence des voies CFF et de la route cantonale (RC780A). Le cadastre du bruit enregistre des niveaux supérieurs à 65 dbA au niveau de la RC. Il est toutefois important de relever que le bruit est atténué au Nord par un important dénivelé et au Sud par les parois anti-bruit des CFF qui améliorent la situation. Les démarches d'assainissement se poursuivront car la RC est munie d'un revêtement ancien (1990) qui devra être remplacé dans un avenir proche. Un revêtement phono-absorbant (subventionné par l'Etat jusqu'en 2018) permettant de gagner 3 à 5dbA sera alors posé dans le prolongement du tronçon déjà réalisé entre Villette et l'entrée Ouest de Cully.

La nouvelle installation aux Fortunades accueillera 3 véhicules pour la voirie (1 voiture et 2 camionnettes) qui effectueront 2 rotations journalières. Pour ce qui concerne les pompiers, les véhicules, certes poids-lourds, ne seront engagés qu'en cas d'alarme. Les sirènes ne seront pas activées avant d'atteindre la rue de la Gare. Le parking en toiture, sera à terme mis à disposition de l'équipe de voirie (6 personnes), les visiteurs du cimetière (3 places) et occasionnellement pour les pompiers. Une fréquentation supérieure est attendue pour une durée très limitée lors de la mise à disposition du parking pour le public. L'ensemble de ces activités génèreront un bruit inférieur à 0.5 dbA. Selon l'OBP, une exposition inférieure à 1dbA n'est pas significative. Le bruit sera encore moins perceptible côté village, car confondu avec le bruit ambiant des trains et de la route cantonale. En définitive, l'installation des Fortunades ne générera pas de nuisances sonores significatives pour les habitants du bourg.

Pour ce qui concerne la circulation sur le chemin du Vigny, le trafic généré par l'équipement est mineur (voir plus haut). Par ailleurs, une modélisation a été réalisée pour vérifier l'entrée et la sortie du plus gros véhicule engagé en cas d'alarme. La

largeur du chemin est suffisante. Cette démarche a également permis de définir son emplacement optimal dans la construction. Des mesures de police seront toutefois prises pour sécuriser la circulation des véhicules et les traversées piétonnes aux abords de la construction.

Pour ce qui concerne la relocalisation du SDIS dans la partie village de Cully, c'est une contrainte liée à la protection contre les incendies. Le SDIS est tenu de garantir un temps d'intervention sur l'ensemble du territoire, avec un niveau d'exigence élevé pour le secteur urbain du littoral. Dans cette logique, le centre de Forel assure le service du secteur Nord et l'actuel centre de Cully-Gare, assure le service du secteur littoral. Et de rappeler que le maintien du SDIS sur le plateau de la gare a été critiqué par la population. Pour cela, la commune a examiné toutes les possibilités pour relocaliser le SDIS dans les ZUP situées à proximité du village de Cully et en territoire constructible selon la LPPL. Et, après avoir éliminé les secteurs inappropriés de l'hôpital, des terrains de sport, des quais, et du port, la commune a déposé un premier projet dans la ZUP sise à l'Est du village et occupée par la déchetterie et la STEP. Cette hypothèse a été refusée par le Service des Routes de l'Etat de Vaud qui invoquait des problèmes de sécurité routière liés aux entrées et sorties des véhicules sur la route cantonale. L'espace à disposition ne permettant pas de positionner les entrées et sorties sur le chemin du Champafion, la commune était contrainte de trouver un autre site.

Le site des Fortunades répond aux contraintes « incendie » et routières tout en minimisant les impacts paysagers et les nuisances (sonores, visuelles et routières) mise en exergue lors de l'enquête publique du PPA Cully Gare.

Synthèse et conclusion de la Municipalité

La Municipalité propose de rejeter l'opposition. Le bruit généré par l'installation n'exercera pas de nuisances significatives pour les habitants du bourg.

D'autre part, le chemin du Vigny est dans sa configuration actuelle suffisamment large pour permettre les entrées et sorties des véhicules. La sécurité des piétons et des automobilistes riverains sera assurée par des mesures de police (sens unique préconisé par l'ingénieur mobilité).

5.1.3 Opposition J.-P Blondel

Résumé de l'opposition

M. J.-P. Blondel s'oppose au PPA, considérant que de nouvelles nuisances sonores ne sont pas envisageables pour les habitants du Vieux Bourg et que le chemin du Vigny n'est pas adapté pour la circulation des poids-lourds.

Proposition de réponse à l'opposition

Pour ce qui concerne les nuisances sonores, le site subit effectivement une exposition au bruit importante compte tenu de la présence des voies CFF et de la route cantonale (RC780A). Le cadastre du bruit enregistre des niveaux supérieurs à 65 dbA au niveau de la RC. Il est toutefois important de relever que le bruit est atténué au Nord par un important dénivelé et au Sud par les parois anti-bruit des CFF qui améliorent la situation. Les démarches d'assainissement se poursuivront car la RC est munie d'un revêtement ancien (1990) qui devra être remplacé dans un avenir proche. Un revêtement phono-absorbant (subventionné par l'Etat jusqu'en 2018) permettant de gagner 3 à 5dbA sera alors posé dans le prolongement du tronçon déjà réalisé entre Villette et l'entrée Ouest de Cully.

La nouvelle installation aux Fortunades accueillera 3 véhicules pour la voirie (1 voiture et 2 camionnettes) qui effectueront 2 rotations journalières. Pour ce qui concerne les pompiers, les véhicules, certes poids-lourds, ne seront engagés qu'en cas d'alarme. Les sirènes ne seront pas activées avant d'atteindre la rue de la Gare. Le parking en toiture, sera à terme mis à disposition de l'équipe de voirie de 6 personnes, les visiteurs du cimetière (3 places) et occasionnellement pour les pompiers. Une fréquentation supérieure est attendue pour une durée très limitée lors de la mise à disposition du parking pour le public. L'ensemble de ces activités généreront un bruit inférieur à 0.5 dbA. Selon l'OBP, une exposition inférieure à 1dbA n'est pas significative. Le bruit sera encore moins perceptible côté village, car confondu avec le bruit ambiant des trains et de la route cantonale. En définitive, l'installation des Fortunades ne générera pas de nuisances sonores significatives pour les habitants du bourg.

Pour ce qui concerne la circulation sur le chemin du Vigny, le trafic généré par l'équipement est mineur (voir plus haut). Par ailleurs, une modélisation a été réalisée pour vérifier l'entrée et la sortie du plus gros véhicule engagé en cas d'alarme. La largeur du chemin est suffisante. Cette démarche a également permis de définir son emplacement optimal dans la construction. Des mesures de police seront toutefois

prises pour sécuriser la circulation des véhicules et les traversées piétonnes aux abords de la construction.

Synthèse et conclusion de la Municipalité

La Municipalité propose de rejeter l'opposition. Le bruit généré par l'installation n'exercera pas de nuisances significatives pour les habitants du bourg.

D'autre part, le chemin du Vigny est dans sa configuration actuelle suffisamment large pour permettre les entrées et sorties des véhicules. La sécurité des piétons et des automobilistes riverains sera assurée par des mesures de police (sens unique préconisé par l'ingénieur mobilité).

5.1.4 Opposition de J.-L. Blondel

Résumé de l'opposition

M. J.-L. Blondel s'oppose au PPA, considérant que la gestion de la circulation est trop floue - notamment le projet de sens unique pour les chemins du Vigny et de Champaflon et les ralentisseurs sur la route de la Corniche - et que le projet comporte un investissement considérable sans pour autant améliorer la qualité de vie des habitants. Pour M. J.-L. Blondel, des toilettes publiques devraient être mises à disposition.

Proposition de réponse à l'opposition

Concernant les mesures de circulation routière, des mesures de circulation destinées à améliorer la sécurité des automobilistes et des piétons seront mises en place sur le chemin du Vigny et de Champaflon. L'accès motorisé au chemin du Vigny est actuellement limité aux bordiers, mais la police observe dans les faits un trafic anormalement supérieur en raison des automobilistes empruntant illicitement le Chemin du Vigny pour se rendre à la déchetterie. La construction du SDIS générera de nouvelles entrées et sorties, certes limitées, nécessitant des mesures pour sécuriser définitivement ce tronçon. L'étude mobilité réalisée pour le PPA montre que la mise à sens unique entre la déchetterie et les Fortunades réduira drastiquement le trafic. Par ailleurs, il est également prévu de réaliser une traversée piétonne entre les 2 passerelles. La circulation à sens unique, garantira toujours un accès motorisé aux vignes et aux « commerces » (il s'agit en fait d'un artisan, la menuiserie Chappuis et des chambres d'hôtes) situés dans le secteur. Certes, la circulation pourra momentanément être interrompue lors de la construction des locaux. Une bonne

gestion du chantier permettra de réduire au minimum ces interruptions. Ce facteur ne justifiant toutefois pas l'abandon du projet.

La mise en place de ralentisseurs sur la route de la Corniche pour sécuriser le carrefour Collombaires-Corniche est une hypothèse à l'étude dans le cadre des réflexions sur la construction de l'hôpital de Lavaux.

Concernant l'absence de toilettes publiques aux côtés de l'espace de détente prévu, la Municipalité a examiné la possibilité de créer des toilettes publiques aux Fortunades. Elle y renonce pour les motifs suivants :

- >Le caractère sensible du site ne permettrait pas de réaliser en toiture d'autres constructions que celles nécessaires à l'intégration paysagère et à l'équipement public.
- >Des toilettes publiques sont mises à disposition et mieux investies à la gare.

Synthèse et conclusion de la Municipalité

La Municipalité propose de rejeter l'opposition. Des mesures de circulation s'imposent pour assurer la sécurité routière sur les chemins du Vigny et de Champaflon. Le motif de sécurité routière est par ailleurs une préoccupation de la Municipalité.

5.2 Compte rendu de l'observation et proposition de réponse de la Municipalité

5.2.1 Observation P.-G. Fontolliet

Résumé de l'observation

N'ayant pas pu assister à la présentation publique du projet M. Fontolliet, s'interroge sur plusieurs points qui nécessiteraient des éclaircissements :

- > La localisation aux Fortunades
- > La gestion de la circulation sur le chemin du Vigny
- > L'accès au parking sur le chemin du Vieux-Bourg
- > L'impact paysager du parking en toiture
- > La pertinence d'un parking pour les pompiers et d'une esplanade

Remarques de la Municipalité

La relocalisation des services du feu dans la partie urbanisée de la commune est une exigence de protection contre les incendies. En effet, le SDIS est tenu de garantir un temps d'intervention. Le site des Fortunades répond à cette exigence tout en minimisant les impacts paysagers et les nuisances (sonores, visuelles et routières) mise en exergue lors de l'enquête publique du PPA Cully Gare.

Le trafic supplémentaire occasionné par la nouvelle construction sur le chemin du Vigny est un point qui a été soulevé dans l'étude du PPA. Les pompiers n'interviennent qu'en cas d'alarme et les véhicules de voirie au nombre de 3 (aucun poids-lourd) généreront un trafic mineur. Pour ce qui concerne la largeur du chemin, une modélisation a été réalisée pour vérifier l'entrée et la sortie du plus gros véhicule engagé. Cette démarche a permis de définir son emplacement optimal dans la construction. Des mesures de police seront toutefois prises pour sécuriser la circulation des véhicules et les traversées piétonnes aux abords de la construction.

Pour ce qui concerne l'accès par le chemin du Vieux-Bourg l'ampleur de l'élargissement a été défini par un bureau d'étude de mobilité. Le Département compétent l'a approuvé. Les travaux permettront d'aménager une chaussée et un trottoir pour assurer la sécurité et le confort des usagers. Le passage piéton sur la route de la Corniche sera également déplacé pour être situé dans le prolongement du nouveau trottoir.

La création de places pour les pompiers malgré l'apparente proximité du parking de la gare est également une contrainte liée à la protection incendie. En cas d'alarme, chaque minute compte. Les pompiers volontaires font tout leur possible pour atteindre le site dans les meilleurs délais et il ne serait pas envisageable de ne pas mettre à disposition des places de stationnement à proximité immédiate de leur centre d'intervention.

Le parking en toiture ne s'apparentera pas à « une surface en béton avec des cases peintes (...) visible et insolite ». Le règlement du PPA (art. 9 et 12) exigent l'usage d'un revêtement spécifique de qualité (p. exemple asphalte incrusté) et/ou végétal ainsi que la réalisation de mesures empruntes du langage architectural local (murs, pergolas, plantes grimpantes) limitant la visibilité des véhicules stationnés. Le projet lauréat du MEP - organisé pour traiter entre autres des aménagements en toiture des constructions - établit une proposition détaillée pour ce parking qui remplit pleinement les conditions du PPA et qui a donné satisfaction au collège d'experts.

L'utilisation de la toiture avec l'aménagement d'une esplanade - en premier lieu pour un parking public provisoire, puis pour les véhicules privés du PPA et enfin pour la population - est un choix assumé par la Municipalité qui considère que la vue offerte sur le village et le grand paysage est de qualité. Le projet nécessite de toute manière des aménagements pour intégrer la construction, établir une liaison piétonne entre le chemin du Vieux-Bourg et le cimetière et pour atténuer l'impact des véhicules

stationnés. L'intégration d'un espace pour le public à ce stade de réflexion apporte une réelle plus-value au projet, notamment pour les visiteurs du cimetière et les promeneurs. A noter que le chemin du Vigny est inscrit à l'inventaire des chemins pédestres.

L'administration communale se tient à disposition si M. Fontolliet souhaite consulter, à titre informatif, le dossier du PPA Cully-Gare qui est entré en vigueur.

Pour terminer, la parcelle 416 fait effectivement l'objet d'une demande d'affectation en zone d'utilité publique dans le cadre du projet de plan directeur communal de Bourg-en-Lavaux. Cette démarche est en cohérence avec le PPA Fortunades qui affecte la partie Sud de cette parcelle à la ZUP et le cimetière de l'église attenants à la parcelle 416. La partie Nord de la parcelle 416 reste propriété de la Hoirie et demeure en zone viticole selon le PGA en vigueur.

6 PROCÉDURE DE LÉGALISATION DU PLAN D'AFFECTATION ET CALENDRIER POUR LA MISE EN ŒUVRE

Après l'adoption par le Conseil communal du PPA, le dossier avec toutes les pièces utiles est envoyé au Département compétent pour approbation préalable par la Cheffe du Département. Le Département notifie à chaque opposant la décision communale sur son opposition contre laquelle un recours à la cour de droit administratif et public peut être déposé. Les articles 31 ss LJPA sont applicables.

De plus, conformément à la loi sur l'exercice des droits politiques, il appartient à la commune, lorsque le PPA aura été approuvé préalablement de rendre public par affichage que la décision du Conseil communal est susceptible d'un référendum dans les 10 jours. Après traitement des recours éventuels et vote sur le référendum, selon l'issue de ces démarches, le dossier est mis en vigueur par le Département compétent.

Dès entrée en vigueur du PPA, les démarches ultérieures sont les suivantes :

- > Enquête publique du projet de construction (30 jours)
- > Autorisation de construire
- > Achat du terrain (soumis au vote du Conseil)
- > Organisation d'un marché public en vue de la construction de l'ouvrage
- > Crédit d'ouvrage (soumis au vote du Conseil)
- > Construction puis mise en service

La Municipalité a établi un calendrier intentionnel de réalisation dans le meilleur des cas. Il s'agit d'objectifs sous réserve des procédures de recours et d'octroi des crédits d'études et de constructions.

Conclusions

Au vu de ce qui précède, nous vous proposons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Bourg-en-Lavaux

Vu le préavis N° 02/2014 de la Municipalité du 24 mars 2014
Où le rapport de la Commission ad hoc chargée de son étude ;
Considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide :

- 1 d'adopter le PPA « Les Fortunades » soumis à l'enquête publique du 7 février au 10 mars 2014 ;**
- 2 d'adopter le projet routier de modification du chemin public ;**
- 3 d'adopter les modifications des domaines publics ;**
- 4 d'adopter les réponses aux oppositions formulées lors de l'enquête publique, telles que proposées dans le présent préavis ;**
- 5 prendre acte des réponses de la Municipalité aux observations et remarques ;**
- 6 d'octroyer à la Municipalité tous pouvoirs pour plaider, signer toute convention, transiger, compromettre devant toute instance, dans le cadre de l'application ou de tout litige consécutif à l'adoption du PPA, « Les Fortunades » ;**
- 7 d'autoriser la Municipalité à réaliser toutes les démarches administratives nécessaires à l'avancement de ce dossier.**

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic

La secrétaire

Max Graf

Sandra Valenti

Préavis adopté par la Municipalité dans sa séance du 24 mars 2014

ANNEXES au présent préavis

Annexe 1 : PPA « Les Fortunades », règlement, février 2014

Annexe 2 : PPA « Les Fortunades », réduction du plan (format A3), février 2014

Annexe 3 Plan de modification du chemin public (format A3)

Annexe 4 Plan de modification des domaines publics (format A3)

Annexe 5 : Copies des observations et oppositions (texte intégral)

ANNEXES CONSULTABLES AU GREFFE

PPA « Les Fortunades », rapport explicatif, février 2014

PPA « Les Fortunades », plan à l'échelle 1/500, février 2014

Etude des circulations et du stationnement juin 2013 et son complément de décembre 2013

Projet communal, plans, coupes, façades (format A3), novembre 2013

Planches du projet paysager « Au départ des promenades (format A3)

Plan de modification des domaines publics échelle 1/500

Plan de modification du chemin public échelle 1/200

Guide urbanistique de la région de Lavaux

Délégué de la Municipalité : M. M. Graf, Syndic