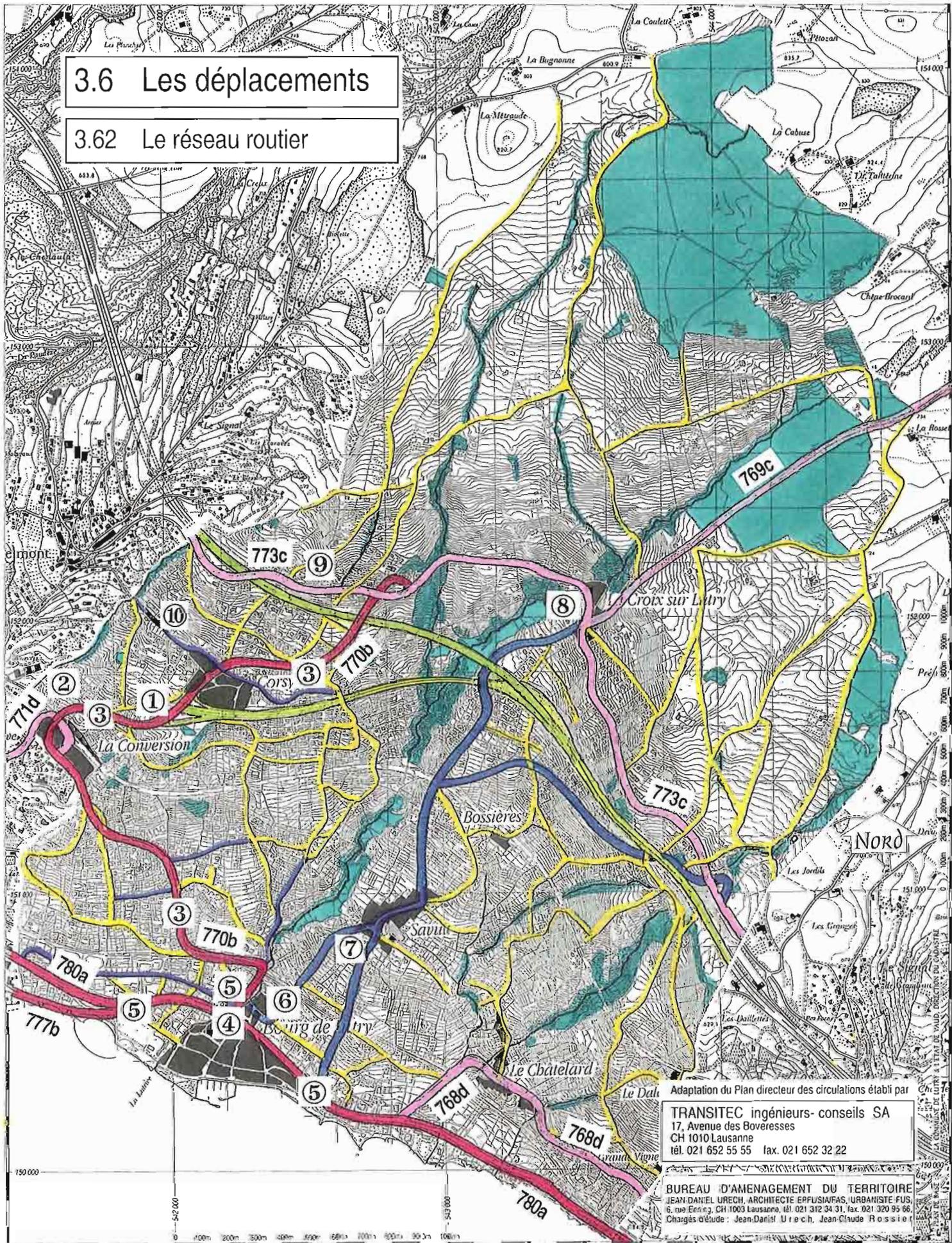




3.6 Les déplacements

3.62 Le réseau routier



Adaptation du Plan directeur des circulations établi par
TRANSITEC ingénieurs-conseils SA
 17, Avenue des Boveresses
 CH 1010 Lausanne
 tél. 021 652 55 55 fax. 021 652 32 22

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
 JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/IAUFAS, URBANISTE FUS
 6, rue Emery, CH 1003 Lausanne, tél. 021 312 34 31, fax. 021 320 95 86
 Chargés d'étude: Jean-Daniel Urech, Jean-Cloude Rossier

3.6 Les déplacements

3.62 Le réseau routier

3.62.1 La hiérarchie du réseau routier

Le réseau routier structurant :

 les autoroutes

les routes principales :

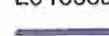
 les routes cantonales ((RC) a et b

 les routes cantonales (RC) c et d

les routes collectrices :

 les routes communales

Le réseau routier non structurant :

 les autres routes collectrices

 les routes de desserte

3.62.2 Principes de classification

Les routes sont classées selon leur fonction, ce qui permet de déterminer leurs caractéristiques. On distingue :

- **Le réseau principal**
qui assure des liaisons nationales et régionales. Ces routes seront aménagées de manière à bien séparer les circulations des véhicules et des piétons (trottoirs, passages piétons dénivelés ou protégés par des feux ou des îlots, etc.). Largeur de la chaussée: 6 à 7m.
- **Le réseau collecteur**
qui constitue l'ossature du réseau de distribution par zone et quartier. Les espaces réservés aux véhicules et aux piétons devront être bien marqués (trottoirs, balisage des passages piétons, etc.). La circulation sur ces routes ne devrait pas pouvoir s'effectuer à vitesse élevée (aménagements de modération de trafic). Largeur de la chaussée: 5 à 6m.
- **Le réseau de dessertes**
dont la fonction n'est que de desservir les habitations et les activités riveraines. Sur ces routes à faible trafic, véhicules et piétons peuvent cohabiter sur l'espace de la voirie. Néanmoins les vitesses praticables devront être faibles (modération de trafic si nécessaire). Largeur de la chaussées: 4,5 à 5m.

La constitution et la fonction du réseau routier principal

Le réseau principal a d'abord une fonction de liaison interrégionale ou intercommunale. Il doit donc être apte à recevoir un nombre relativement important de véhicules en transit.

Suite à l'analyse effectuée, le réseau principal sera donc constitué de toutes les routes cantonales, mis à part la route de Savuit / Bras-de-Fer qui lie les routes des Monts-de-Lavaux et de Lavaux. En effet:

- Cette liaison Nord-Sud en transit peut s'effectuer par la route de La Conversion (temps de parcours entre La Croix-sur-Lutry et le Voisinand env. 2,5' par Savuit (2km à 50km/h. et env. 4' par La Conversion (4km à 60 km/h.).
- Les différentes routes qui constituent cette liaison Nord-Sud n'ont pas les caractéristiques géométriques requises pour les routes principales (sauf route du Bras-de-Fer).
- La réorganisation en boucle des routes Savuit, Crochet et Sermotier sera réalisée (le projet est existant) si la densité future du trafic l'exige.

Les réseaux collecteurs et de desserte

Les modifications proposées au niveau de l'exploitation des réseaux collecteur et de desserte sont signalées en plan et légende.

3.62.3 Les éléments directeurs

- ① L'achèvement de la bretelle autoroutière
- ② La maîtrise des nuisances sur la route de La Bernadaz, partiellement sur la commune de Lutry
- ③ La maîtrise des nuisances sur la route de La Conversion et du Landar

- ④ Le réaménagement du carrefour du Voisinand
- ⑤ Le réaménagement de la route de Lavaux (RC780a) du carrefour du Grand-Pont à celui de la route de Savuit en passant par celui du Voisinand
- ⑥ L'évitement du Voisinand
- ⑦ La mise en place d'un schéma de circulation à sens unique permettant la création de trottoirs entre Savuit, les routes de Savuit, de Crochet et Sermotier
- ⑧ Le réaménagement du carrefour de La Croix-sur-Lutry
- ⑨ L'aménagement du chemin du Crêt des Pierres et son débouché sur la route des Monts-de-Lavaux. Les études sont en cours
- ⑩ Modération dissuasive sur la route de Belmont et le chemin de Monteiller (déjà réalisée).

3.62.4 Commentaires et principes généraux d'application

La réalisation de la prolongation de la bretelle autoroutière permettrait notamment de décharger fortement les axes suivants :

- la route du Landar: de 40 à 60%
- la route de La Conversion: de 20 à 25%
- la route de Lavaux: de 20 à 25%
- la route de La Bernadaz: de 60 à 80%.

Dans le cas d'une réalisation moins immédiate de la bretelle, les nuisances sonores et atmosphériques affectant de ce fait les routes de La Conversion, du Landar, de La Bernadaz, de Lavaux et des Monts-de-Lavaux seront à maîtriser. Cette option, issue d'une concertation avec les communes concernées, est encouragée par l'Etat.

Les principes d'exploitation et d'aménagement de la liaison Nord-Sud par Savuit devront être redéfinis avec pour objectifs :

- de diminuer l'attractivité de cette liaison tout en maintenant une bonne accessibilité au secteur
- de poursuivre la réalisation des modérations de trafic (maîtrise des nuisances) sur la route de Savuit
- d'améliorer la sécurité sur les tronçons délicats.

L'aménagement et l'exploitation du carrefour de La Croix-sur-Lutry devront être étudiés avec comme objectif d'améliorer la sécurité. De plus, l'émergence de la Croix-sur-Lutry en tant que pôle d'équipements collectifs doit stimuler l'organisation d'un domaine public à l'usage mesuré et mieux partagé.

Afin de réduire le trafic circulant dans les zones résidentielles, l'exploitation et l'aménagement du réseau routier doit inciter ou obliger les automobilistes à atteindre le réseau principal par l'itinéraire le plus court possible.

L'accessibilité du trafic véhicules au "territoire à urbaniser sans destination définie" sera planifiée avec le souci de protéger les zones d'habitat. Il conviendra d'améliorer, voire de définir, des accès sûrs et confortables aux secteurs à fort potentiel de développement.

3.62.5 Les pistes cyclables

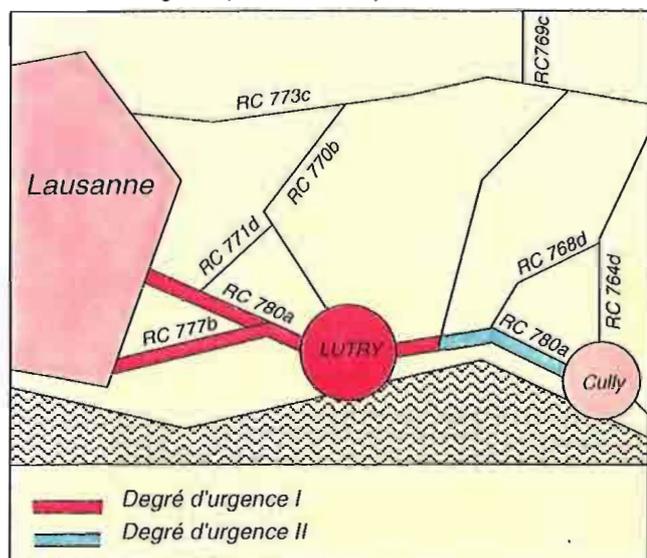
La topographie n'aide pas à la réalisation de pistes pour cyclistes. Le profil horizontal des grandes routes de transit leur est favorable mais la densité du trafic motorisé l'est moins. Un meilleur usage du domaine public ainsi qu'une modération de la vitesse doivent être encouragés.

Lutry est correctement greffé sur le réseau cantonal selon la "Planification des aménagements pour deux roues légers" (DTPAT 1992), voir ci-après.

En conformité avec ce document, des aménagements pour les cyclistes doivent viser une amélioration de leurs accès au réseau des transports en commun.

Lors du réaménagement de la RC780 mentionné sous chiffre 5 du chapitre 3.62.3, il y aura lieu de coupler modération du trafic et aménagements cyclables.

Extrait de "Planification des aménagements pour deux roues légers" (DTPAT 1992)



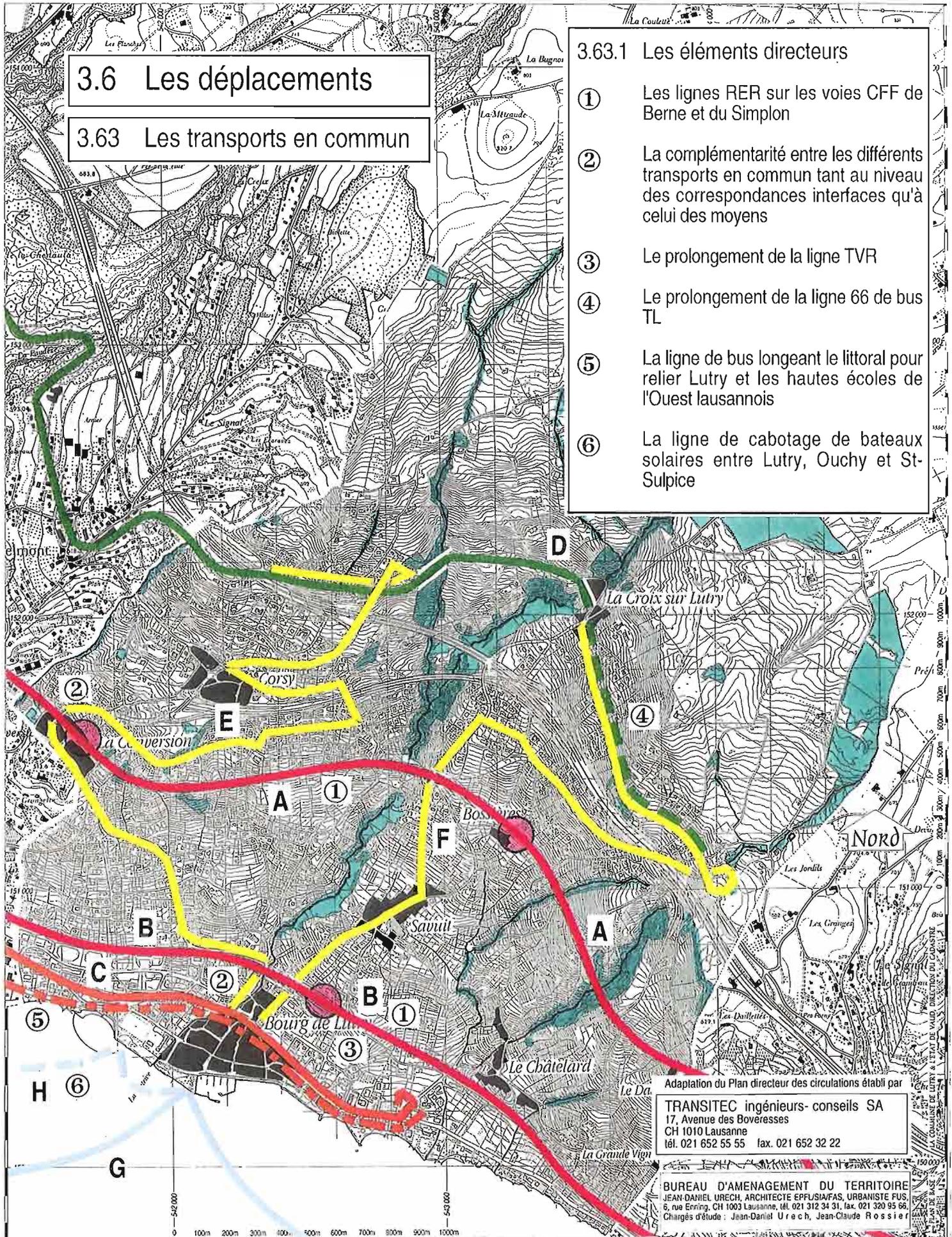


3.6 Les déplacements

3.63 Les transports en commun

3.63.1 Les éléments directeurs

- ① Les lignes RER sur les voies CFF de Berne et du Simplon
- ② La complémentarité entre les différents transports en commun tant au niveau des correspondances interfaces qu'à celui des moyens
- ③ Le prolongement de la ligne TVR
- ④ Le prolongement de la ligne 66 de bus TL
- ⑤ La ligne de bus longeant le littoral pour relier Lutry et les hautes écoles de l'Ouest lausannois
- ⑥ La ligne de cabotage de bateaux solaires entre Lutry, Ouchy et St-Sulpice



Adaptation du Plan directeur des circulations établi par

TRANSITEC ingénieurs- conseils SA
17, Avenue des Boveresses
CH 1010 Lausanne
tél. 021 652 55 55 fax. 021 652 32 22

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/SIA/FAS, URBANISTE FUS,
6, rue Enning, CH 1003 Lausanne, tél. 021 312 34 31, fax. 021 320 95 66,
Chargés d'étude : Jean-Daniel Urech, Jean-Claude Rossier

3.6 Les déplacements

3.63 Les transports en commun

3.63.2 Nature et situation des transports en commun

La commune de Lutry est desservie par différents types de transports en commun:

par le train

A **ligne CFF de Berne** avec les haltes de La Conversion et Bossières (32 trains par jour ouvrable dans la direction Berne, 34 trains par jour ouvrable dans la direction Lausanne; durée du trajet La Conversion - Lausanne: 4'),

B **ligne CFF du Simplon** avec la halte de Lutry (22 trains par jour ouvrable dans la direction Vevey, 23 trains par jour ouvrable dans la direction Lausanne; durée du trajet: 7');

par les trolleybus et bus TL (Transports publics de la région lausannoise)

C **ligne 9 (trolleybus):** Prilly - Lausanne - Lutry/Petite Corniche (1 bus par sens toutes les 6', les jours ouvrables, entre 6h00 et 19h00; durée du trajet Petite Corniche - Saint-François: 16')

D **ligne 66 (bus):** Lausanne - Belmont - La Croix-sur-Lutry (par la rte des Monts-de-Lavaux; 13 bus par sens et par jour ouvrable, entre 6h00 et 20h00; durée du trajet La Croix - Saint-François: 22')

E **ligne 68 (minibus):** rte des Monts-de-Lavaux - Bourg de Lutry par la rte de La Conversion (env. 7 bus par sens et par jour ouvrable, entre 07h00 et 20h00)

F **ligne 69 (minibus):** La Croix-sur-Lutry - Bourg de Lutry par la rte du Bras-de-Fer et de Savuit (env. 6 bus par sens et par jour ouvrable entre 08h00 et 19h00);

par bateaux

G **lignes touristiques saisonnières CGN,** rayonnant d'Ouchy (env. toutes les 2h. dans la même direction)

H **ligne touristique saisonnière Batsol,** cabotant entre Lutry, Ouchy et St-Sulpice (env. 3x par jour).

Analyses et perspectives :

La RC 780b

C'est l'axe fort des transports en commun en relation avec le centre de Lausanne (16' de trajet) avec 10 bus par heure durant la journée.

La ligne CFF Lausanne-Berne

Les quartiers situés à proximité des haltes CFF de La Conversion et de Bossières sont relativement bien reliés au centre de Lausanne (1 à 2 trains par heure durant la journée pour 4' de trajet). A La Conversion, un aménagement de type transfert modal (Park & Ride) avec stationnement de véhicules privés et transbordement sur les trains est envisagé à condition qu'un financement extérieur soit assuré.

Parkings d'échange

A proximité des arrêts de bus, réserver les terrains nécessaires à la création de parkings d'échange.

L'option voiture privée

Pour le reste du territoire, notamment les Hauts de Lutry, l'accès à l'agglomération lausannoise reste nettement plus attractif par véhicule privé.

Prolongement et nouvelle ligne de bus

Le secteur Est des Hauts de Lutry (Miroir, Bras-de-Fer), qui a connu un développement de population non négligeable, n'est pas desservi par une ligne de bus directe le reliant à Lausanne. Proposé par le Plan directeur, un prolongement de la ligne 66 (rte des Monts-de-Lavaux) permettrait cette liaison. D'autre part, une ligne de bus desservant le littoral entre Lutry et les hautes écoles de l'Ouest lausannois est à l'étude.

Les RER et TVR

L'éventualité de navettes régionales de type RER est étudiée sur les deux lignes CFF de Berne et du Simplon. Un TVR est également envisagé pour desservir le littoral de l'Est de la région lausannoise jusqu'à Cully.

La liaison Nord-Sud

Les lignes de bus 68 et 69 permettent de relier les secteurs urbanisés du territoire communal, notamment les Hauts de Lutry, au réseau principal de transports publics.

En fonction de l'utilisation, il est envisageable d'en accroître la fréquence.

Les lignes de navigation

La vocation des lignes de navigation est traditionnellement touristique. Le potentiel utilitaire de la ligne d'abord touristique des bateaux solaires qui longe la côte de Lutry à St-Sulpice, est tributaire de l'efficacité de ces navettes.

3.6 Les déplacements

3.64 Le réseau piétonnier

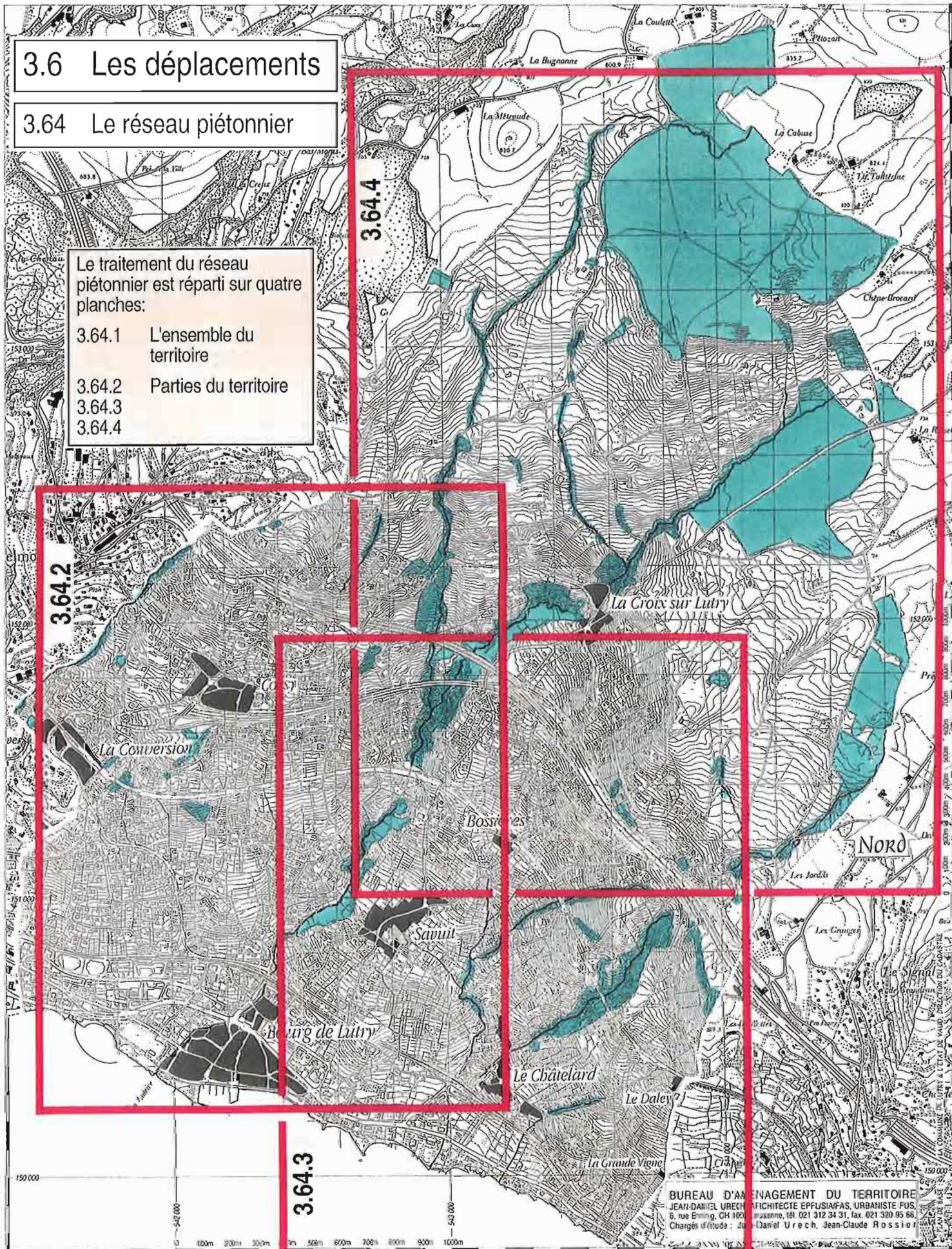
Le traitement du réseau piétonnier est réparti sur quatre planches:

- 3.64.1 L'ensemble du territoire
- 3.64.2 Parties du territoire
- 3.64.3
- 3.64.4

3.64.4

3.64.2

3.64.3



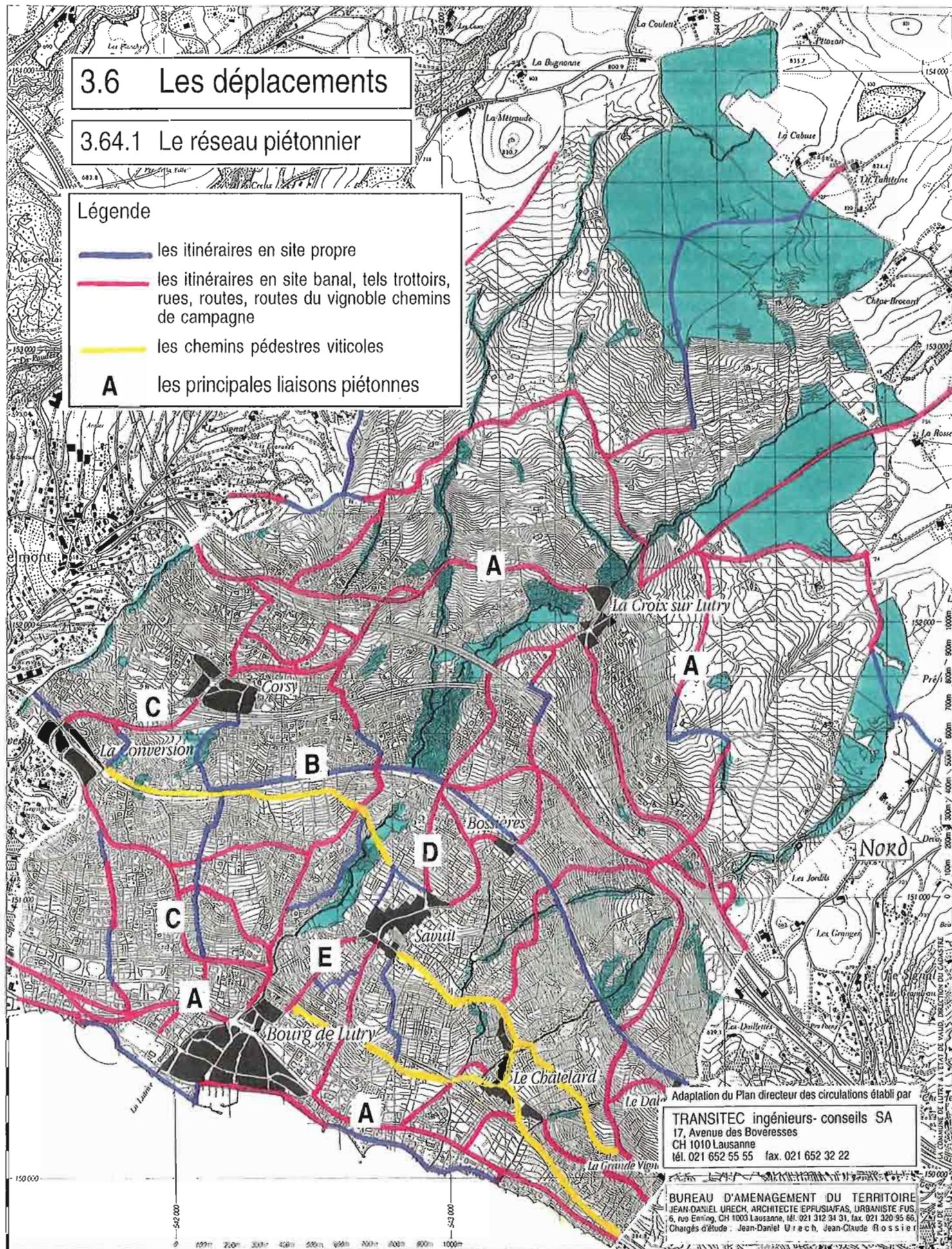


3.6 Les déplacements

3.64.1 Le réseau piétonnier

Légende

-  les itinéraires en site propre
-  les itinéraires en site banal, tels trottoirs, rues, routes, routes du vignoble chemins de campagne
-  les chemins pédestres viticoles
- A** les principales liaisons piétonnes



Adaptation du Plan directeur des circulations établi par

TRANSITEC ingénieurs-conseils SA
17, Avenue des Boveresses
CH 1010 Lausanne
tél. 021 652 55 55 fax. 021 652 32 22

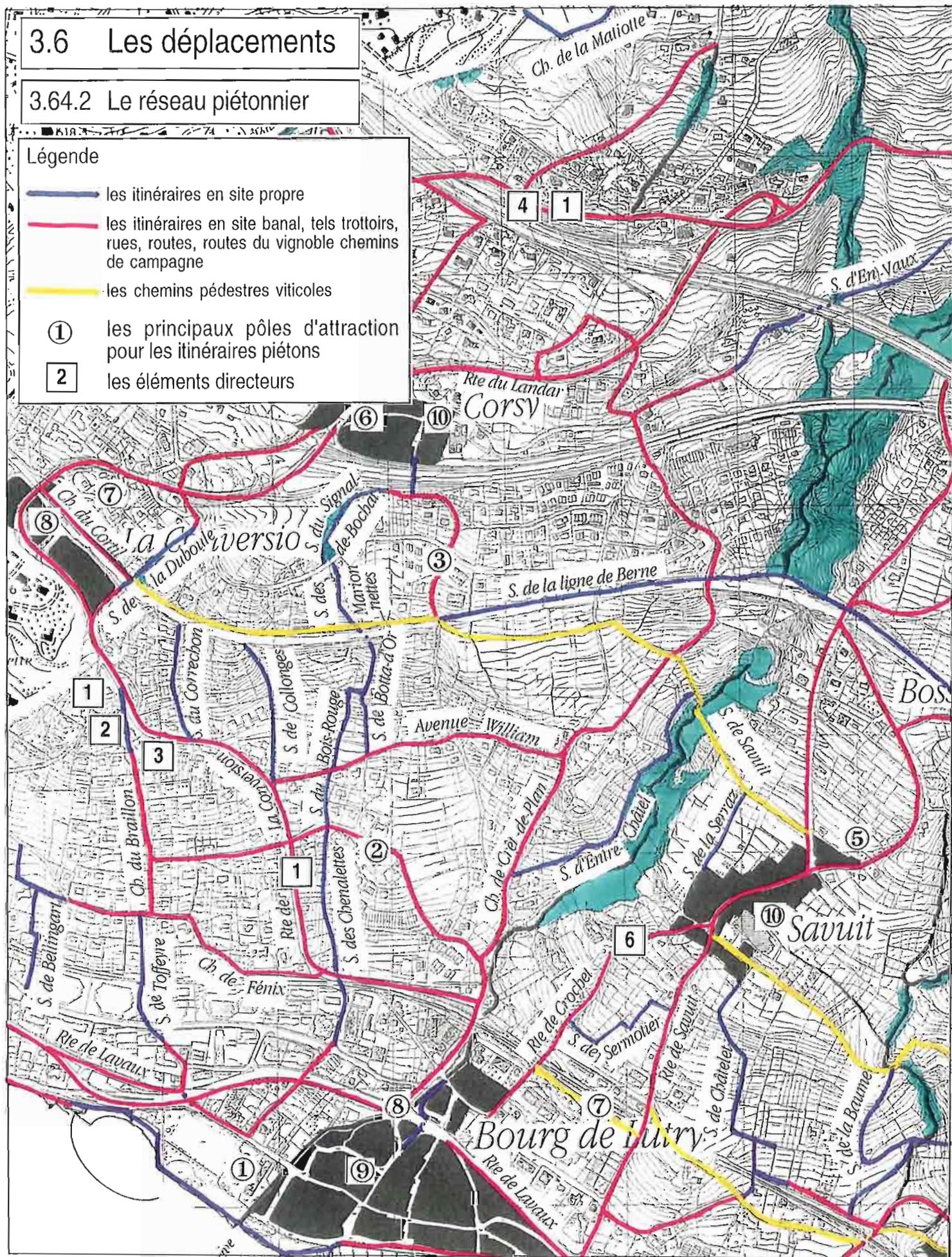
BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/IAFAS, URBANISTE FUS
6, rue Enning, CH 1003 Lausanne, tél. 021 312 34 31, fax. 021 320 95 66
Chargés d'étude: Jean-Daniel Urech, Jean-Claude Rossier

3.6 Les déplacements

3.64.2 Le réseau piétonnier

Légende

-  les itinéraires en site propre
-  les itinéraires en site banal, tels trottoirs, rues, routes, routes du vignoble chemins de campagne
-  les chemins pédestres viticoles
- ① les principaux pôles d'attraction pour les itinéraires piétons
- ② les éléments directeurs

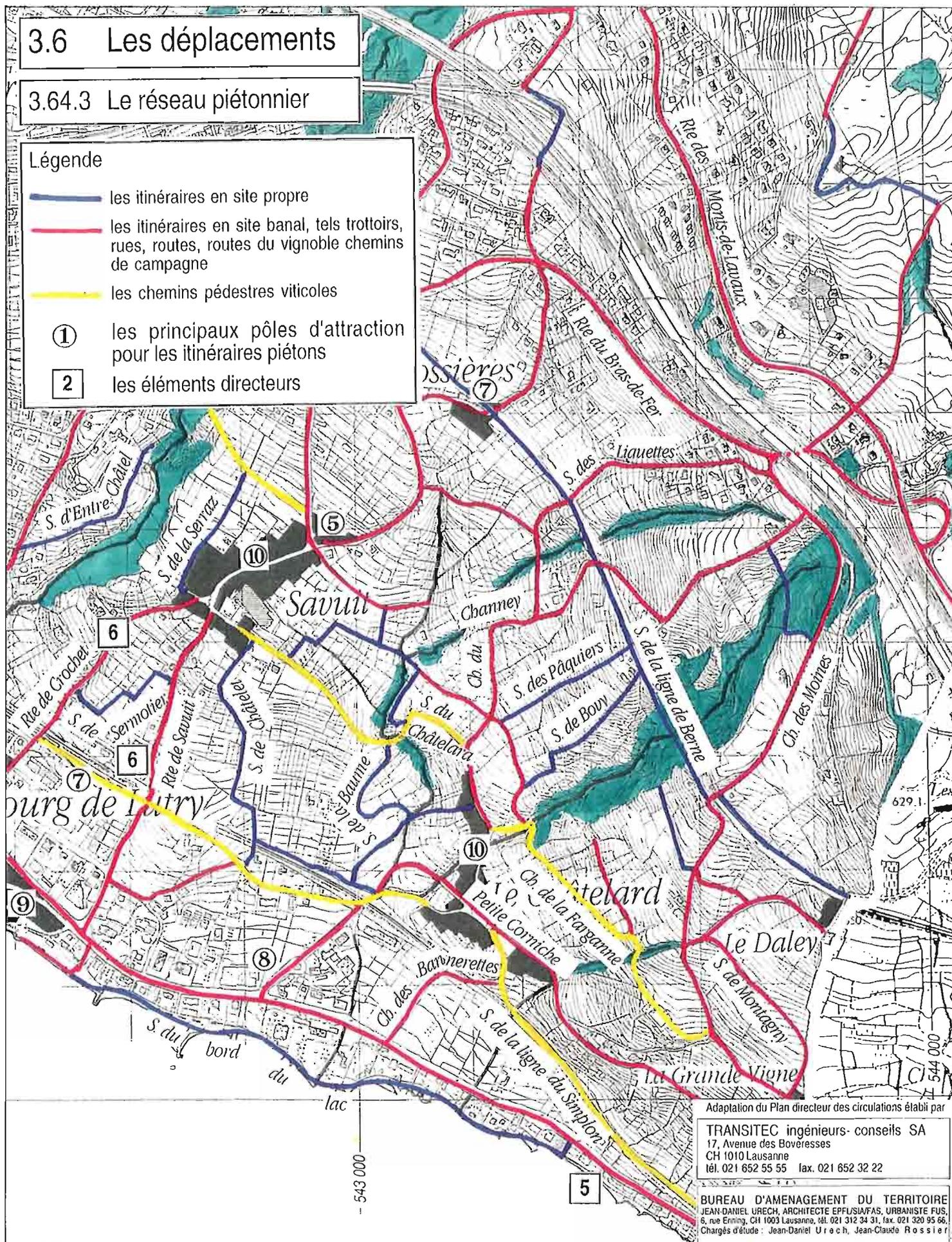


3.6 Les déplacements

3.64.3 Le réseau piétonnier

Légende

-  les itinéraires en site propre
-  les itinéraires en site banal, tels trottoirs, rues, routes, routes du vignoble chemins de campagne
-  les chemins pédestres viticoles
- ① les principaux pôles d'attraction pour les itinéraires piétons
- ② les éléments directeurs



Adaptation du Plan directeur des circulations établi par

TRANSITEC ingénieurs-conseils SA
17, Avenue des Boveresses
CH 1010 Lausanne
tél. 021 652 55 55 fax. 021 652 32 22

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/SIAFAS, URBANISTE FUS,
6, rue Erming, CH 1003 Lausanne, tél. 021 312 34 31, fax. 021 320 95 66,
Chargés d'étude : Jean-Daniel Urech, Jean-Claude Rossier

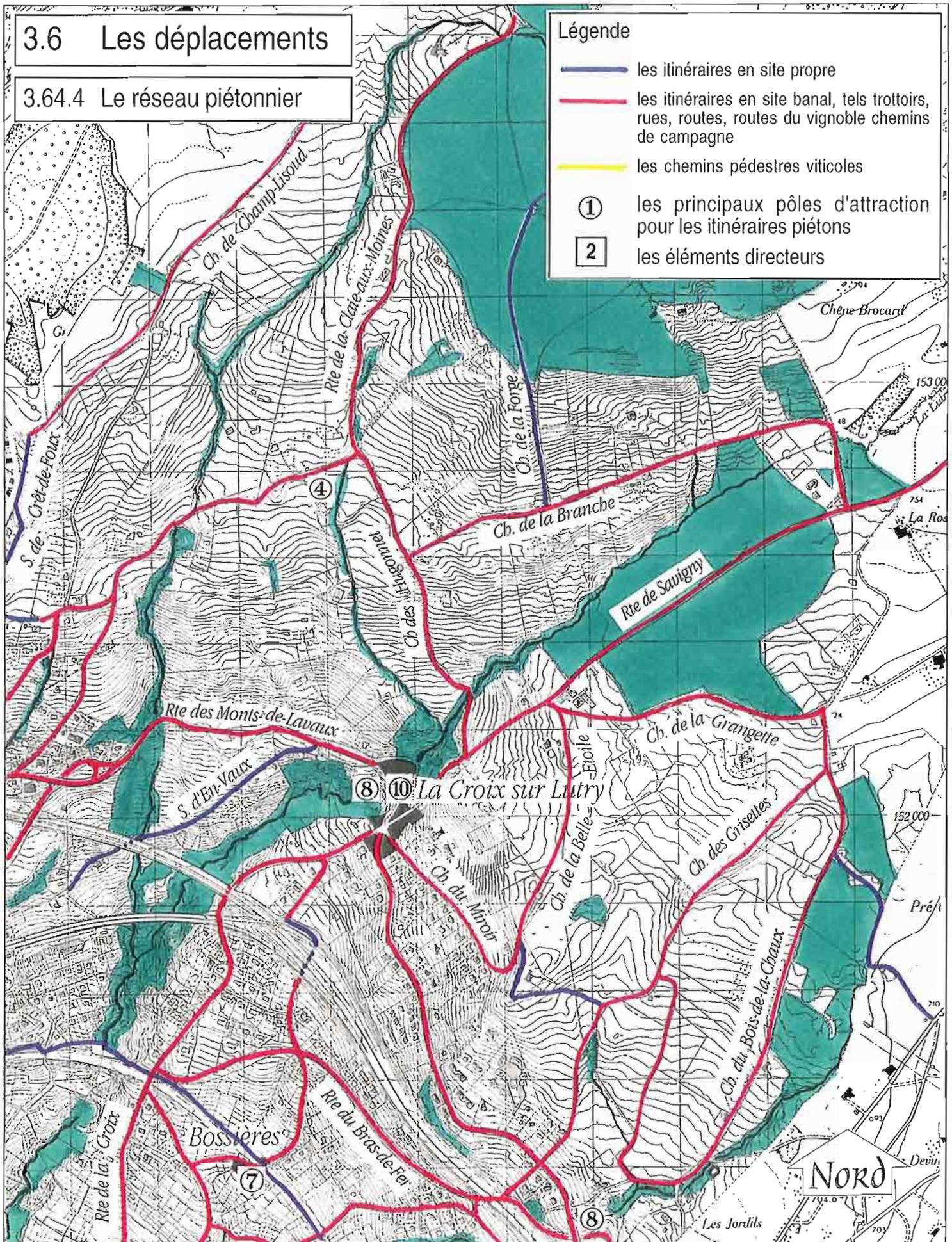
CANTON DE VAUD - DISTRICT DE LAVAUX

LE DOSSIER DIRECTEUR DE LA COMMUNE DE LUTRY



3.6 Les déplacements

3.64.4 Le réseau piétonnier



3.6 Les déplacements

3.64 Le réseau piétonnier

3.64.5 Nature et situation du réseau piétonnier

Le réseau piétonnier de Lutry est de deux types complémentaires qui ne sont pas différenciés sur plan:

- Le réseau touristique greffé sur le réseau régional.
- Le réseau interne plutôt utilitaire.

On distingue deux sortes de cheminements montrés sur plan:

Les itinéraires en site propre destinés au seul usage piétonnier, à l'exception de quelques deux-roues.

Les itinéraires en site banal, tels trottoirs, rues, routes, routes du vignoble chemins de campagne, etc. où le piéton doit partager son espace avec les usagers motorisés et les cyclistes.

3.64.6 Analyse du trafic piétonnier

Le trafic piétonnier utilitaire est quantitativement faible les jours ouvrables dans les secteurs étudiés. Ceci s'explique en partie par la topographie difficile, la forte motorisation des habitants, et des services de transports en commun relativement bons.

3.64.7 Description du réseau

Les principales liaisons piétonnes sont assurées par:

Liaisons Est-Ouest

- A Les trottoirs des routes de Lavaux (RC780a) et les Monts-de-Lavaux (RC773c).
- B Le sentier de la ligne CFF de Berne.

Liaison Nord-Sud

- C Les trottoirs des routes du Landar et de La Conversion (RC770b).
- D Les trottoirs de la route de Savuit, de La Croix-sur-Lutry à Savuit.
- E Les itinéraires qui utilisent le domaine public entre Savuit, la gare de Lutry et le Voisinand.

De nombreux sentiers permettent des cheminements sûrs, tant utilitaires que de loisirs, entre les quartiers ou dans leur distribution intérieure, et particulièrement pour desservir les écoles.

Les principaux pôles d'attraction pour les itinéraires piétons sont:

Les écoles

- ① Collège du Grand-Pont
- ② Collège des Pâles
- ③ Collège des Marionnettes
- ④ Collège des Echerins
- ⑤ Collège de Savuit
- ⑥ Collège de Corsy.

Les arrêts transports

- ⑦ Gares et halte CFF
- ⑧ Arrêts trolleybus et bus.

Les autres pôles

- ⑨ Le Bourg, commerces et loisirs
- ⑩ Les hameaux, quartiers et leurs équipements.

3.64.8 Les éléments directeurs

Souvent de l'ordre d'aménagement de détail, les éléments directeurs ayant trait au réseau piétonnier sont désignés sur plan à titre indicatif. Les problèmes spécifiques, mesures et moyens d'application sont traités par les fiches programme (dossier municipal).

- 1 Passages piétons :
rte de La conversion, rte d'Orzens,
rte de La Conversion, ch. du Braillon, ou
proximité plus au Sud, ou
proximité plus au Nord (~ 20m),
rte des Monts-de-Lavaux, Crêts-des-Pierres.
- 2 Signalisation :
rte de La Conversion, ch. du Braillon.
- 3 Trottoirs :
rte de La Conversion, ch. du Braillon.
- 4 Ilots :
rte des Monts-de-Lavaux, Crêt-des-Pierres.
- 5 Tronçons nouveaux
- 6 Autres aménagements protecteurs.



3.6 Les déplacements

3.65 Le domaine public

A Les routes à grand trafic, bordées de trottoirs,



B Les traversées de villages,



C Les grands axes et grands carrefours,



D Les carrefours-places avec pôles d'attraction,



E Les rues et routes de dessertes,



F Les routes bordées de murs,



3.6 Les déplacements

3.65 Le domaine public

3.65.1 Principes de partage du domaine public et de modération du trafic

Le domaine public routier a été organisé pendant longtemps en espace spécialisé, pour les besoins impératifs du trafic des véhicules motorisés. Se fondant sur des normes généreuses, on a attribué à ce trafic des surfaces démesurées. Les préoccupations d'aujourd'hui tendent au contraire vers une amélioration de la qualité de la vie tout en préservant la fluidité du trafic sur les routes importantes. Cela se traduit par la volonté de maîtriser les nuisances visuelles, sonores et atmosphériques, d'améliorer la sécurité des personnes et plus particulièrement des enfants, de supprimer les entraves physiques, et de favoriser la convivialité. Une condition pour atteindre ces buts est de reconquérir le domaine public en partageant plus équitablement son usage entre tous les utilisateurs, piétons, cyclistes, automobilistes, etc.

A Les routes à grand trafic, bordées de trottoirs,

- *diminuer au strict nécessaire l'emprise apparente des voies de circulation,*
- *arboriser et paysager la voirie pour changer le rapport visuel trottoirs/voies de circulation,*
- *faire évoluer la notion classique de trottoir vers l'idée d'un espace d'itinéraire sécuritaire paysager au sens vert ou urbain du terme, qui occupera le terrain entre le front construit et les voies de circulation,*
- *y intégrer les mesures de maîtrise des nuisances, tertres, auto-protection des fronts construits, etc.*
- *traiter les passages piétons, et autres carrefours comme jalonnements modérateurs.*

B Les traversées de villages,

- *inspirer au conducteur un comportement d'invité,*

- *utiliser pour ce faire des moyens physiques et psychologiques tels portes d'entrée, resserrements, traitements de surface, tracés, jalonnements, objets d'intérêt, signalisations atypiques, etc.*

- *permettre à tous les usagers de partager une emprise occasionnelle ou permanente sur le domaine public.*

C Les grands axes et grands carrefours,

- *mettre l'usager motorisé dans l'expectative pour qu'il ralentisse,*

- *diminuer l'importance des voies de circulation: démesure des surfaces, marquages excessifs, forêts de superstructures lumineuses, etc.*

- *intervenir par des moyens lourds si nécessaire: passages inférieurs ou supérieurs, suppression de césures dans le tissu construit, etc.*

- *combiner les éléments doux de circulation: giratoire, modération, etc.*

- *agir sur les règles de comportement par la suggestion, traitements de surface, tracés, portes, etc.*

- *éviter de travestir le paysage urbain par des dérives paysagères.*

D Les carrefours-places avec pôles d'attraction,

- *inspirer au conducteur un comportement d'invité,*

- *utiliser des moyens physiques et psychologiques tels portes d'entrée, resserrements, traitements de surface, tracés, jalonnements, objets d'intérêt, signalisations atypiques, etc.*

- *créer un espace-place de fonctionnement où les voies de circulation ne sont pas un élément dominant,*

- *traiter les passages piétons comme jalonnements modérateurs.*

E Les rues et routes de dessertes,

- *définir les pistes de sécurité piétonnes par des moyens simples, jeux de bandes rugueuses collées, etc.*
- *influencer les règles de comportement des usagers motorisés ou cyclistes par des moyens de persuasion visuelle, des modérations, traitements de surface, jalonnements, etc.*
- *traiter les traversées piétonnes comme jalonnements modérateurs.*

F Les routes bordées de murs,

- *accepter l'utilisation simultanée, véhicules-piétons, de ces itinéraires modérateurs par leur étroitesse,*
- *modérer de façon extensive le trafic véhicules en recourant à tous les moyens accessibles tout en préservant la nature site,*
- *définir les tronçons difficiles, tant au niveau de la visibilité que de la sécurité piétons directe, par des marquages sonores, jeux de bandes rugueuses collées, etc.*

Conclusion

Toute démarche d'aménagement est complexe. Elle nécessite la prise en compte de nombreux facteurs, très divers et souvent contradictoires. Dans ce contexte, la façon de poser le problème est primordiale.

Le plan directeur communal est à cet égard un instrument de travail très utile. Il contient les éléments qui permettent de préciser le contexte de chacun de nos futurs projets d'aménagement, qu'il s'agisse par exemple d'un équipement collectif, d'une modification dans la structure du réseau routier ou encore d'un plan partiel d'affectation.

Le plan directeur communal apporte une vision globale; il met en évidence des contraintes et des incompatibilités; il définit des priorités. C'est un document de référence. Il doit cependant rester évolutif. Il sera en outre régulièrement complété par de nouvelles fiches d'action.

Le territoire communal n'est pas extensible; il constitue une denrée rare et précieuse qu'il convient de préserver, tout en offrant à ceux qui l'occupent et à leurs descendants, la meilleure qualité de vie possible dans le respect des valeurs naturelles et construites.

A l'aube du prochain millénaire, le plan directeur communal contribuera à entretenir une réflexion exigeante sur l'avenir de notre commune.

4. INDEX D'ACCES ET GLOSSAIRE D'ABREVIATIONS

	page ou annexe	chapitre et rubrique	objectif	fiche d'action
A				
activités	23/50-51	3.3	1	A19
agglomération lausannoise	24/40-41/48-49	2.3.2/2.3.10/3.2	2/10	A10
agriculture (agricole)	10/18/23/34/50-51	1.3/1.6/2.3.1/3.3	1/7	A7
aperçu de l'équipement	15+Données de base	1.4		
arbres (plan de classement)	Données de base			
archéologiques (régions)	52-53+Données de base	3.4	8	A21
autoroutes	9/11	1.2/1.3	10/12	A10
axes de communication	11	1.3	10/12	A10/A16
B				
barrière (effets de) (axes rail-route)	19/24/26	1.6	2/3	A16
Bellingard (Le)	10/18/32/48	1.3/1.6/3.4	8	A20
Belmont	10/17/24	1.3/1.5	2	A11
Bernadaz (route de la)	40/58/63-64	3.61.3/3.62.3 et 4	10	A10/A16
biotope	36/53	3.4	8	A20
objectifs sectoriels	36-45	2.3.8-12	8-12	
bois de la Chaux	9	1.3	8	A20
bois de la Gameyre	9	1.3	8	A20
bois de la Ville	9	1.3	8	A20
Bossières	48/54	3.2/3.6	4/8/12	A21
Bourg	7/19/48/54/73	1.1/1.6/3.2/3.6	1/2/4/5/8/11	A6/A21
bretelle autoroutière	11/19/40/58/62-63	1.3/1.6/3.61.3/3.61.6/3.62.3	10	A10
bruit (cadastre du)	15	1.4		
bus	11/44	1.3	12	A12
C				
cabotage	44/66-67	3.63/3.63.2	12	A12
capacité d'urbanisation	10/11/18	1.3/1.6	1	A1/A2
césure (effets de) (axes rail-route)	23/27		1/3	A16
Châtelard (Le)	10/29	1.3	4/6/8	A6/A8
chemin de fer	9/11/44/66-67	1.2/1.3/3.63	12	A12/A18
collectif (habitat)	51	3.32		A2
collectrices (routes)	62-63	3.62	12	A14
collines	26/34/36/52-53	3.4	7/8	A7/A20
commerces	18/23/42-43/50-51	1.6/2.3.1/2.3.11/3.3	1/11	
Commune (en chiffres)	9/56-57	1.3/3.61		A1
Commune (son aménagement)	15/17/26	1.4/1.5	3	A4
Commune (son histoire)	7/9/28	1.1/1.2	4	
communes voisines	17/24	1.5	2	A11
compensation (zone agricole)	39		7	A7
Conversion (La)	14/28-29/38-39/42/44/49/54/66-67	1.3/3.2/3.63	4/9/11/12	A12/A18
Conversion (La) (route de)	58/63-64	3.61/3.62	10	A10/A16
cordons boisés	27/52-53	3.4	3/8	A20
COREL	17/45	1.5	12	A10/A12
Corsy	10/28-29/38-39/42/48-49	1.3/3.2	4/9/11	A6
coleaux	53	3.4	8	A20/A21
cours d'eau	18/53	1.6/3.4	8	A20
Crêt Bernard	10	1.3		
Croix-sur-Lutry, La	28-29/48-49/53/64	3.2/3.5/3.62	4/9	
cyclables (pistes)	64	3.62.5		

D				
déplacements	44-45 / 56-57	3.6	12	
desserte (routes de)	62-63	3.62		
destinations	50-51	3.32		
domaine public	74-75	3.65		A14
données de base (les)	cahier annexe			
E				
eaux	14-15 / 52-53	1.3 / 1.4 / 3.4	8	
Echerins	14 / 48-49	1.3 / 3.2	11	A11
écoles	42-43 / 54-55 / 73	3.5 / 3.64	11	A11
écrans, (trafic)	58	3.61.3		
emplois	12	1.3		A19
équipements collectifs	18 / 23 / 42	1.6 / 2.2 / 2.3.11	11	A12
équipements collectifs	18 / 33 / 42-43 / 50-51 / 54-55	1.6 / 3.3 / 3.5	11 / 4	A11
équipements sportifs (installations)	14	1.3	11	A11
équipements techniques	14	1.3		A1
événement formateur	9	1.2		
F				
faible densité	50-51	3.3		A5
fiches d'action	cahier annexe			
Flonzel (Le)	10	1.3		
fonctions de substitution (aire rurale)	34-35	2.3.7	7	A7
Forel	17	1.5	2	
forestier (ère)	18 / 50-51	1.6 / 3.3	7	A7
forêts	10	1.3	7	A7
forte densité	50-51	3.3		A5
G				
gare de Bossières	54-55 / 66-67	3.5 / 3.6	12	A18
gare de La Conversion	38-39 / 54-55 / 6-67	2.3.9 / 3.5 / 3.6	9 / 12	A18
gare de Lutry	54-55 / 66-67	3.5 / 3.6	12	A18
géologique (carte)	Données de base	3.4		
Grand-Pont	30-31	2.3.5	5	A17
H				
habitat	18 / 50-51	1.6 / 3.3		
hameaux	28-29	2.3.4	4	A6
Hauts de Lutry	34-35 / 42 / 48-49	2.3.4 / 2.3.7 / 2.3.11 / 3.2	4 / 7 / 11	A7 / A11
histoire (événements formateurs)	9	1.2		
Historique	7	1.1		
historique	7 / 9	1.1 / 1.2	3	A21
Hôtel de ville	8 / 14	1.1 / 1.3		
I				
identités locales	28-29 / 48-49	2.3.4 / 3.2	4	
individuel (habitat)	50 / 51	3.3		
installations sport et loisirs	35	2.3.7	7	A7
intentions générales	18-19	1.6		
introduction	7-19	1		
inventaires	52-53+Données de base	3.4	8	A20 / A21
ISOS	Données de base		8	A21
IVS	52-3+Données de base	3.4	8	A21
J, K, L				
Jorat	9	1.3	8	
lac	30-31 / 44-45 / 52-53	2.3.5 / 2.3.12 / 3.4	5 / 8 / 12	A12 / A17 / A20 / A21
Landar (route du)	58-59 / 62-64	3.61 / 3.62	10	A10
Lausanne	17	1.5	2	
Lavaux	10 / 17 / 32-33	1.3 / 1.5 / 2.3.6	2 / 6	A8

| page ou annexe | chapitre et rubrique | objectif | fiche d'action |

Lignes (transports en commun)	66-67	3.63	12	A12
LPPL (Protection de Lavaux)	17/52-53	1.5	8	A20/A21
M				
Mâcheret (Le)	10	1.3		
mesures directrices	25/27/29/31/33/35/ 37/39/41/43/45	2.3.2-12		
Miroir (Le)	10/15/34-35	1.3/1.4/2.3.7	7	A7
modération du trafic	74-75	3.65	10/12	A14
Monts-de-Lavaux (route des)	11/24/58-59/62-64/ 66-67	1.3/3.61/3.62/3.63		
motorisation	57	3.61.2		
moyenne densité	50-51	3.3		
murs du vignoble (terrasses)	52-53/74-75	3.4/3.65	8	A21
N				
naturelles (valeurs)	36-37	2.3.8	8	A20
nuisances	19/27/40-41	1.6/2.3.3/2.3.10	10	A10/A16
O				
objectif général	23	2.3.1	1	
objectifs (définition)	21	2.1		
objectifs (thèmes des)	22	2.2		
objectifs territoriaux	24-35	2.3.2-7	2-7	
option "0"				A10
P				
para-agricoles (territoires)	50-51	3.3	A7	A7
patrimoine	14/19	1.3/1.6	8	A20
paysage	52-53	3.4	8	A20/A21
piétonnier (réseau) (piétons)	11/68-73/75	1.3/3.64/3.65.1	12	A13/A14
pistes cyclables	64	3.62.5	12	A14
plage	30-31	2.3.5	5	A17
Plan d'affectation 1987	15/19	1.4/1.6		
Plan de protection de Lavaux (LPPL, Loi sur la)	17/52-53	1.5/3.4		
Plan directeur (pourquoi)	17	1.5		
Plan directeur cantonal (Vaud)				
Plan directeur cantonal des rives vaudoises du lac Léman	17	1.5		
Plan directeur de la région lausannoise	17	1.5		
plans de quartier (PQ)	15/19+Données de base	1.4/1.6		
plans directeurs (définition)	47	3.1		
plans directeurs (planches)	48-76	3.2-6		
plans partiels d'affectation (PPA)	15/19+Données de base	1.4/1.6		
pôles	38-39/42-43/54-55	2.3.9/2.3.11/3.5	9/11	A11
population	12/18	1.3/1.6	1	A1
port	8/9/14/30-31/66-67	1.1/1.2/1.3/3.63	5/12	A12/A17
principes d'aménagement	25/27/29/31/33/35/ 37/39/41/43/45	2.3.2-12		
protections (Le site)	36-37	2.3.8	8	A20/A21
Pully	17	1.5		
Q, R				
Recensement architectural	Données de base			
région (la) et Lutry	24-25	2.3.2	2	
répartitions (les grandes)	50-51	3.31	3	A1-9
réseau piétonnier (itinéraire)	68-73	3.64	12	A13
rives du Lac	30-31	2.3.5	5	A17
routes (réseau routier)	11/19/40-41/44-45/ 56-59/62-63	1.3/1.6/3.61/3.62	10/12	A10/A14/A15
rurale (aire)	34-35	2.3.7	7	A7

S				
sans destination définie (territoires)	50-51	3.3	1	A9
Savigny	8/9/10/17	1.1/1.2/1.3/1.5	2	
Savuit	10/28-29/48-49/59	1.3/3.2/3.61.4	4	A6 / A8
Schéma directeur régional des déplacements	17/45	1.5	12	A12
secteurs "S"	52-53	3.4	8	A20
semi-collectif (habitat)	50-51	3.3		A5
semi-individuel (habitat)	50-51	3.3		A5
Signal de Bochat	10	1.3		
site	52	3.4	8	A20 / A21
situation actuelle	9	1.3		toutes
sports et loisirs	35/50-51/54-55	3.3/3.5	7/11	A7 A11
stratégiques (territoire)	50-51	3.3	10	A2 / A3
structure d'aménagement	26-27		3	
T				
Taillepiéd	48-49	3.2	4	
terrasses (vignobles)	52-53	3.4	8	A20 / A21
territoire	9/15	1.3/1.4	1/2/3/4	A1 / A2 / A3 / A4
topographie	52-53	3.4		
trafic	60-64	3.61	10/12	A10 / A12 / A14 / A15
train régional	49	2.3.12	12	A12
transports en commun	9/44-45/66-67	1.3/3.63	12	A12
travail (emplois)	12	1.3	1/12	A19
TVR	45/66-67	3.6	12	A12
U				
urbanisation (aire de l')	50-51	3.3		
utilisation du sol	10/50-51	1.3/3.3	1/2/3/6/7	A2
V				
valeurs naturelles et construites	36-37/52-53	3.4	8	A20 / A21
vignoble (vignes)	7/9/10/24/26/50-51/52-53	1.1/1.3/3.31	2/3/6	A8
villages	10/15/19/50-51	1.3/1.4/1.6/3.3	4	A6
Villette	10/17	1.3/1.5	2	A17
viticole (viticulture)	10/18/23/32/50-51	1.3/1.6/3.3	1/6	A8
vocations de Lutry	22/23	2.3.1	1	A1 / A4
vues	52-53	3.44	4/8	A20 / A21
W, X, Y, Z				
zones constructibles	10-11	1.3	1/2	A1
zones inconstructibles	10-11	1.3	1/2	A1

GLOSSAIRE D'ABREVIATIONS

BATSOL	Bateaux solaires
CGN	Compagnie générale de navigation
COREL	Communes de la région lausannoise
COS	Coefficient d'occupation du sol (surface du bâtiment au sol/surface de la parcelle)
CUS	Coefficient d'utilisation du sol (surface brute des planchers/surface de la parcelle)
DI	Département des infrastructures
DTPAT	Département des travaux publics et de l'aménagement du territoire (ancienne dénomination)
DVC	Droit vaudois de la construction
EMS	Etablissement médico-social
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse
IVS	Inventaire fédéral des voies historiques en Suisse
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
LPPL	Loi sur le plan de protection de Lavaux
OAT	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit
P&R	Park and ride (parking d'échange: parquer la voiture et continuer en transport public)
PD	Plan directeur
PGA	Plan générale d'affectation
PPA	Plan partiel d'affectation
PQ	Plan de quartier
RATC	Règlement d'application de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire
RC	Route cantonale
SAT	Service de l'aménagement du territoire de l'Etat de Vaud
SI	Services industriels communaux
TFV	Service communal des travaux, des domaines forestier et viticole
TJM	Trafic journalier moyen
TL	Transports lausannois
TMI	Transport motorisé individuel
TVR	Transport en voie réservée
UPC	Service de l'urbanisme et de la police des constructions

