



Nœud Marc-Dufour de la voie verte d'agglomération et du chemin de Villard Ouest en zone de rencontre

Levée de deux oppositions

Préavis N° 2024 / 28

Lausanne, le 27 juin 2024

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

Le Nœud Marc-Dufour constitue un maillon essentiel de la voie verte d'agglomération Lausanne-Morges, qui permet de relier la tranchée du Languedoc à la rampe de Plateforme 10 et le Pôle muséal. En adéquation avec les objectifs actuels en matière de mobilité et d'espace public, le projet vise à rééquilibrer l'espace-rue au bénéfice des modes actifs, tout en renforçant les qualités paysagères et environnementales du site et de ses accroches. Le projet offre également l'opportunité de réaménager la partie ouest du chemin de Villard, sous forme de zone de rencontre arborée.

Le présent préavis participe à la mise en œuvre des objectifs suivants du programme de législation :

- 3. Vers une mobilité active & apaisée
- 4. Des espaces publics transformés & agréables
- 12. Soigner l'environnement & la biodiversité

La Municipalité propose au Conseil communal de procéder à la levée de deux oppositions qui ont suivi la mise à l'enquête publique du projet et maintenues après les échanges avec la Ville.

2. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité demande au Conseil communal, conformément à l'article 58 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) (al. 2 et 3), de statuer sur les interventions formulées lors de la mise à l'enquête publique du projet d'aménagement du nœud Marc-Dufour de la voie verte et du chemin de Villard ouest en zone de rencontre. Il vise également l'adoption de l'autorisation du projet de requalification par le Conseil communal, conformément aux prescriptions de la Loi cantonale sur les routes (LRou). La Municipalité confirme ainsi sa volonté d'aménager ce nœud stratégique de la voie verte ainsi que la requalification du chemin de Villard ouest, en affirmant ainsi son engagement en faveur de la lutte contre les changements climatiques et ses effets.

3. Préambule

Dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), la Ville de Lausanne prévoit l'aménagement de l'itinéraire de la voie verte d'agglomération (VVA) sur le territoire lausannois.

Dans ce contexte, le Conseil communal a voté, le 8 juin 2021, le préavis N° 2021/37 du 2 février 2021 accordant à la Municipalité un crédit d'investissement de CHF 8'500'000.- pour favoriser la mobilité active (marche et vélo), ceci, plus particulièrement, via la suppression des discontinuités (coupures dans le réseau) et l'amélioration des franchissements d'obstacles. Au niveau de la voie verte les principales discontinuités du réseau se situent à

des carrefours comme celui du pont Marc-Dufour dont la traversée est compliquée pour les cyclistes et les piétonnes et piétons.

Le « nœud » du pont Marc-Dufour constitue un maillon essentiel de cet itinéraire, qui permet de relier depuis l'ouest la tranchée du Languedoc à la rampe de Plateforme 10. Avec la création de la future liaison Martinet-Provence et la rampe de Plateforme 10 inaugurée en mai 2022, la VVA permettra de connecter le quartier de Malley à la gare de Lausanne par un parcours direct, à l'écart des routes à fort trafic.

Le projet offre également l'opportunité de réaménager la partie ouest du chemin de Villard, sous forme de zone de rencontre arborée. Un montant d'ouvrage de CHF 450'000.- est réservé sur le préavis N° 2022/35 « Crédits-cadres bisannuels 2023-2024 ».

Dans son ensemble, le projet intègre également une volonté écologique et de lutte contre le changement climatique portée par la Ville dans le cadre de son Plan climat (rapport-préavis N° 2020/54). En outre, le projet se fonde sur les principes de requalification de l'espace public définis dans la « Stratégie des espaces publics » (rapport-préavis N° 2021/13) validée par le Conseil communal.

4. Situation actuelle et enjeux

Le pont Marc-Dufour est l'un des six ouvrages de franchissement palliant la coupure formée par les voies CFF sur le territoire lausannois et fait partie du réseau routier principal urbain. Au-delà de sa fonction première de connecteur entre les quartiers sous et sur Gare, il a aussi pour particularité de raccrocher directement plusieurs quartiers résidentiels par un réseau de rues de desserte en zone 30 ou en zone de rencontre¹.

Sous l'angle des flux piétons et cyclistes, le débouché de la tranchée du Languedoc sur le pont Marc-Dufour est aujourd'hui peu lisible et plusieurs points de conflit entre les différents modes ont été identifiés au niveau de sa traversée. Avec la récente ouverture au public de la rampe d'accès piétonne et vélos de Plateforme 10 et l'accès direct à la gare qu'offre cette liaison, ces flux piétons et vélos sont et seront en augmentation. À ces enjeux de cheminements est – ouest s'ajoutent des enjeux de sécurisation du cheminement des écolières et des écoliers se rendant aux collèges du Belvédère et des Croix-Rouges.

Du point de vue des transports publics, l'implantation actuelle de l'arrêt de bus « Pont Marc-Dufour » de la ligne 6 est légèrement décalée par rapport à la proximité des équipements publics alentour (collèges et accès Plateforme 10). L'arrêt de bus actuel est particulièrement problématique dans le sens descendant car le bus s'arrête au milieu du pont, juste avant le passage piéton. Il existe également un intérêt pour les transports lausannois (tl) d'améliorer l'emplacement des arrêts en termes de sécurité, notamment en lien avec le chemin de l'école des collèges du Belvédère et des Croix-Rouges.

Selon le recensement architectural du Canton de Vaud, le pont Marc-Dufour est classé comme objet d'intérêt régional avec une note de 2. Il s'agit donc d'un objet d'importance cantonale, dont l'inscription à l'inventaire est requise (LPNMS, art. 49 et suivants) et exigeant la conservation de sa forme et de sa substance. Le muret à l'angle au débouché du chemin des Deux-Ponts sur l'avenue Marc-Dufour, fait partie intégrante du pont classé et ne peut pas être déplacé.

Les abords immédiats du site présentent un contexte aux programmes mixtes, alternant quartiers résidentiels, établissement scolaire, pôle muséal et quelques activités le long de l'avenue Marc-Dufour.

Le présent projet est une excellente opportunité de pouvoir répondre aux objectifs d'arborisation, tant en termes d'effet canopée qu'en termes d'amélioration paysagère du périmètre d'étude.

¹ Languedoc - Deux-Ponts et Fontenay – Fleurettes au sud, Villard – Cécil au nord

5. Solutions proposées

Le nœud Marc-Dufour et l'accès à Plateforme 10

Les enjeux de ce projet sont multiples. Du point de vue des modes actifs, il s'agit de sécuriser et d'aménager le franchissement de cette intersection très fréquentée (l'avenue Marc-Dufour est empruntée par plus de 16'000 véhicules/jour) en faveur des usagers et usagers de la VVA, ainsi que de sécuriser le chemin de l'école en lien avec les collèges du Belvédère et des Croix-Rouges. Le projet vise également à développer un concept d'aménagement paysager en adéquation avec les objectifs d'arborisation et de lutte contre les îlots de chaleur urbains. Le projet cherche également à améliorer la qualité des espaces publics, en particulier au droit de la porte d'entrée ouest de Plateforme 10. Enfin, il vise à confirmer le caractère résidentiel des quartiers adjacents, en marquant l'entrée des zones de rencontre existantes ou planifiées.

Le chemin de Villard ouest

Le présent projet offre l'opportunité de réaménager ce tronçon selon le régime de la zone de rencontre, sous la forme d'une promenade plantée et arborée, en lien avec les mesures de végétalisation du talus de Plateforme 10.

6. Plan climat et impact sur l'environnement

La VVA, future colonne vertébrale de la mobilité active de la région, répond pleinement aux ambitions du Plan climat de la Ville de Lausanne² en matière de report modal vers les modes actifs (piétonnes, piétons et vélos).

Le projet répond spécifiquement aux mesures suivantes du Plan climat :

- Mesure 31 : Réaliser un axe cyclable principal par bassin versant de la ville ;
- Mesure 33 : Augmenter le stationnement vélo public et privé ;
- Mesure 37 : Multiplier les zones 30 km/h et les zones de rencontre ;
- Mesure 38 : Créer une ville à portée de pas ;
- Mesure 41 : Encourager la marche et le vélo pour les courts parcours ;
- Mesure 42 : Sécuriser les abords immédiats des équipements publics accueillant des enfants ;
- Mesure 48 : Développer des arrêts et des interfaces multimodales attractives et intégrées aux espaces publics ;
- Mesure 51 : Diminuer la capacité routière pour les TIM ;
- Mesure 54 : Diminuer la surface dédiée au stationnement des TIM ;
- Mesure 68 : Généraliser les matériaux recyclés et bas carbone pour les infrastructures de mobilité ;
- Mesure 159 : Valoriser et développer les itinéraires de mobilité active et de TP pour les loisirs.

7. Impact sur le développement durable

Le projet s'inscrit dans les objectifs de développement durable de la Ville de Lausanne tels que définis dans le rapport-préavis N° 2005/36 Mise en place d'un Agenda 21 en ville de Lausanne. Hormis les enjeux environnementaux décrits au chapitre précédent, du point de vue social, le projet a été pensé selon les préceptes de l'accessibilité universelle (Cf. chapitre 10) dans le but de prendre en compte les besoins de toutes et tous. Le projet proposé dans le présent préavis œuvre également à une diminution du trafic dans les quartiers et des vitesses des véhicules motorisés, permettant de ce fait une réduction des nuisances

² Rapport-préavis N° 2020/54 du 7 janvier 2021 - Plan climat : base de la politique climatique de la Ville de Lausanne : <https://www.lausanne.ch/portrait/climat/plan-climat.html>

(bruit, pollution, etc.), garantissant une meilleure sécurité pour les usagers et usagères et améliorant la qualité de vie.

8. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

Le projet d'aménagement du nœud Dufour de la voie verte et du chemin de Villard ouest en zone de rencontre améliorera l'espace destiné aux personnes à mobilité réduite en ville et permettra de mettre à niveau les arrêts de bus de façon à répondre aux besoins de personnes en situation de handicap. Les espaces piétonniers en particulier suivent les préceptes de l'accessibilité universelle. Le projet a fait l'objet de consultations auprès du Groupe d'accessibilité piétonne (GAP) et du Groupe deux-roues légers (GDRL), plateforme de relais entre les autorités lausannoises et les associations de défense des usagères et usagers piétons (notamment en situation de handicap) et cyclistes.

9. Programme des travaux

Sous réserve des ratifications légales, le démarrage des travaux est programmé pour le printemps 2025 et pour une durée d'environ une année et demie.

10. Concertation

Au vu des différents enjeux, le projet a également fait l'objet d'une coordination avec la Direction générale des immeubles et du patrimoine du Canton de Vaud (DGIP). En outre, les propositions ont fait l'objet d'échanges fructueux avec les représentantes et représentants des milieux associatifs tant piétons que cyclistes, les tl, ainsi qu'avec la population riveraine par le biais de rencontres *in situ* et d'échanges ciblés avec quelques actrices et acteurs clés du quartier. Pour en citer, les événements les plus marquants :

- évaluation de l'utilisation du 1^{er} tronçon de la « Voie verte », la Tranchée du Languedoc, automne 2020 (dans le cadre des études préliminaires) ;
- plusieurs rencontres avec le collectif des riverains du quartier Deux-Ponts, Fleurs, Languedoc ;
- présentation publique du projet de mise à l'enquête lors de deux séances sur place qui ont eu lieu le 1^{er} et 2 juin 2022 et qui ont réuni quelque dizaines de riveraines et riverains du chemin des Deux-Ponts/Fleurs/Languedoc et de du chemin de Villard/Cécil.

11. Procédure

Le projet fait l'objet d'une procédure d'autorisation de construire au sens de la loi sur les routes (LRou). Suite à un examen préalable préavisé favorablement en août 2023 par la Direction générale de la mobilité (DGMR), le projet a fait l'objet d'une mise à l'enquête publique du 15 novembre au 14 décembre 2023 et d'une annonce dans la Feuille des Avis Officiels du Canton de Vaud et dans le journal 24 heures. L'enquête ouverte au Service de l'urbanisme de la Direction de la culture et du développement urbain a suscité quatre oppositions individuelles et une opposition collective. Le projet d'aménagement de l'avenue Marc-Dufour étant coordonné avec le projet de reprise de la ligne aérienne des tl (ligne de bus n° 6) la mise à l'enquête centralise ces deux dossiers de façon coordonnée.

12. Oppositions et observations

Comme il est d'usage après chaque enquête publique ayant fait l'objet d'observations et/ou d'oppositions, une séance de concertation avec chaque opposant et opposante a été organisée afin d'offrir à toutes les intervenantes et intervenants la possibilité d'exposer leur position. Certains échanges ont permis de répondre à plusieurs points d'inquiétude et de dissiper les malentendus. L'opposition collective et deux oppositions individuelles ont été retirées, deux oppositions individuelles ont été maintenues.

12.1 Opposition de la délégation du Collectif des Riverains du quartier Deux-Ponts, Fleurs, Languedoc (LFDP)

Dans leur courrier du 13 décembre 2023, la délégation du Collectif des Riverains du quartier LFDP formule son opposition au projet d'aménagement de la traversée de la voie verte avec des arguments qu'il est possible de résumer comme suit :

- le nombre croissants de cyclistes et trottinettes arrivent trop vite au débouché sud de la tranchée du Languedoc ;
- les conflits et les risques engendrés par les cyclistes peu respectueux de la signalisation routière ;
- le déficit potentiel de sécurité au niveau de la traversée de l'avenue Marc-Dufour au débouché conjoint du chemin des Deux-Ponts et de la voie verte ;
- le souhait de supprimer l'interdiction du tourner-à-gauche au débouché du chemin des Deux-Ponts sur Marc-Dufour.

Deux rencontres de concertation entre les opposants et le Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics (MAP) ont eu lieu le 6 mars et le 8 avril 2024 (en présence de la Conseillère municipale Florence Germond pour ce dernier) dans les locaux du service à Port Franc 18.

Afin de répondre aux demandes des riverains, la Ville a proposé les adaptations du projet suivantes (voir en annexe) :

1. ajout d'un panneau de zone de rencontre au débouché de la voie verte d'agglomération du Languedoc sur le chemin des Deux-Ponts ;
2. mise en place d'une signalisation complémentaire pour rendre attentifs les cyclistes de la présence de piétons sur le trottoir de Marc-Dufour ;
3. mise en place d'une ligne de pavé différenciée pour marquer la transition sur le trottoir au débouché du chemin des Deux-Ponts ;
4. maintien du panneau de céder le passage en sortie du chemin des Deux-Ponts ;
5. amélioration de la visibilité en sortie du chemin des Deux-Ponts et pour la traversée piétonne en ajustant la position des arbres et de la signalisation ;
6. aménagement d'un mini-seuil circulaire, d'une surface colorée et d'un potelet au chemin des Deux-Ponts afin de renforcer le statut de zone de rencontre et de modérer les vitesses des vélos à la descente ;
7. élargissement supplémentaire de 1m du débouché du chemin des Deux-Ponts (pour un total de près de 10m de largeur contre environ 4m actuellement), permettant ainsi de décaler vers le bas la traversée piétonne et vélo de la voie verte et d'y ajouter deux potelets sur le trottoir nord du pont Marc-Dufour au droit du muret. Ceci offrant une meilleure visibilité et sécurité des piétons qui traversent (vis-à-vis des cyclistes de la voie verte) ;
8. maintien du gabarit actuel dans la partie EST (côté voies CFF) du débouché de la tranchée du Languedoc sur le chemin des Deux-Ponts, ce qui donnera davantage d'espace disponible pour une bonne cohabitation entre les différents flux piétons, vélos et véhicules.

À la suite de la rencontre du 8 avril et compte tenu de la prise en compte des adaptations de projet précitées, le Collectif des riverains du quartier LFDP a confirmé au Service MAP, en date du 2 mai 2024, le retrait de son opposition.

12.2 Opposition de M. Mülheim Christian (av. de Morges 151, 1004 Lausanne)

Une rencontre de concertation entre l'opposant et le Service MAP a eu lieu le 5 février 2024 dans les locaux du service à Port Franc 18. À la suite de la rencontre avec l'opposant, et compte tenu de la prise en compte de quelques améliorations ponctuelles possibles au projet, M. Mülheim a confirmé au Service MAP, en date du 23 février 2024, le retrait de son opposition.

12.3 Opposition de Mme Airoldi Angèle propriétaire et habitante de la parcelle n° 4527, sise au chemin des Fleurs 1, représentée par Maître Luciani Pierre Xavier

Dans son courrier du 14 décembre 2023, l'avocat de l'opposante du chemin des Fleurs 1 formule son opposition au projet selon les arguments suivants :

- les aménagements prévus risquent d'accroître le trafic, notamment cycliste, sur le chemin des Deux-Ponts, ce qui pourrait compliquer le croisement à la sortie du chemin des Fleurs ;
- l'étroitesse de l'angle à la sortie du chemin des Fleurs pourrait contraindre les véhicules à manœuvrer en empiétant sur la place devant le garage de Mme Airoldi ;
- afin d'assurer une sortie sécurisée la pose d'un deuxième miroir sur le chemin des Deux-Ponts au débouché du chemin des Fleurs s'avère nécessaire.

Une rencontre de concertation entre l'opposante Mme Airoldi et son avocat Maître Luciani avec des collaborateurs du Service MAP accompagné par l'avocat Maître Guignard a eu lieu le 6 février 2024 dans les locaux du service à Port Franc 18. À la suite de la rencontre avec l'opposante, Maître Luciani a confirmé au Service MAP en date du 3 juin 2024, le retrait de l'opposition de sa cliente Mme Airoldi Angèle.

12.4 Opposition de M. Miles Michael et Mme Miles Nadine (av. Marc-Dufour 21, 1007 Lausanne)

Dans son courrier du 5 décembre 2023, M. et Mme Miles s'opposent au projet selon les arguments suivants :

- l'accès motorisé du quartier des Fleurettes est dégradé suite à la création de l'itinéraire vélo entre le chemin des Deux-Ponts et les chemins de Fontenay et de Villard ;
- le cheminement naturel des cyclistes vers le centre-ville est modifié rendant difficile l'accès au giratoire de l'avenue du Belvédère par Marc-Dufour sans passer par un itinéraire plus dangereux ;
- le déplacement des arrêts de bus d'une centaine de mètres en amont prolonge d'autant le cheminement à pied des résidents du sud du quartier.

12.5 Opposition de M. Yves Pilloud (av. Marc-Dufour 23, 1007 Lausanne)

Dans son courrier du 5 décembre 2023, l'habitant de l'avenue Marc-Dufour 23 s'oppose au projet pour les raisons suivantes :

- la suppression des places de parc ;
- l'accès en véhicule au chemin de Fontenay en montant l'avenue Marc-Dufour, devient extrêmement compliqué ;
- l'arrêt de bus bloquant dégrade la fluidité du trafic automobile ;
- les itinéraires cyclables proposés sont inadéquats ;
- le déplacement de l'arrêt de bus au nord pénalise la desserte du bassin d'habitation au sud ;
- l'aménagement d'une différence de niveau pour la traversée de la voie verte, toute limitation de vitesse ou de priorité du trafic sur l'avenue Marc-Dufour ne représentent pas des solutions souhaitées ;
- l'état dégradé de la chaussée en-dessous du pont cause des vibrations dans sa maison chaque fois qu'un bus passe.

12.6 Réponse aux deux oppositions non retirées (oppositions de M. Miles Michael et Mme Miles Nadine, M. Yves Pilloud)

Deux rencontres séparées de concertation entre les opposants et le Service MAP ont eu lieu le 30 janvier 2024 dans les locaux du service. Ces rencontres ont permis de clarifier les points suivants :

L'accès motorisé au quartier des Fleurettes depuis l'avenue Marc-Dufour

La traversée de la voie verte surélevée sera équipée de rampes douces « bus tl compatible » (avec des pentes de max 4%) et l'accès au chemin de Fontenay depuis l'avenue Marc-Dufour est garanti dans les deux sens pour les véhicules motorisés.

Le tracé vélos depuis le chemin de Fontenay vers l'avenue du Belvédère

Les cyclistes qui veulent se diriger, depuis le chemin de Fontenay, via l'avenue du Belvédère vers le chemin des Croix-Rouges ont deux possibilités. Soit emprunter la chaussée du pont Marc-Dufour en passant par le mini-giratoire, comme aujourd'hui, soit de manière plus sécurisée, rouler sur le futur espace de mobilité partagée élargi autorisé aux vélos.

Le déplacement de l'arrêt de bus au nord du pont Marc-Dufour

Le déplacement de l'arrêt de bus Marc-Dufour fait suite à des enjeux de sécurité, notamment concernant les écoliers et écolières et pour permettre la traversée de la voie verte. En cas de déplacement l'arrêt de bus doit être mis en conformité selon la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) avec des quais rehaussés et rectilignes permettant les manœuvres des bus. Le pont Marc-Dufour étant recensé à l'inventaire architectural cantonal, il n'est pas possible de réaliser l'arrêt de bus sur ce dernier.

En accord avec les tl, la paire d'arrêts va être relocalisée au nord du pont Marc-Dufour, améliorant ainsi la desserte aux collèges du Belvédère et des Croix-Rouges. L'emplacement retenu permet de sécuriser le chemin de l'école en limitant le nombre de traversées de route aux enfants. Il permet également d'instaurer un dispositif d'arrêts bloquants afin de garantir la priorité du bus sur le trafic individuel motorisé (TIM), tant en entrée qu'en sortie de ville. De plus, les manœuvres des bus sont facilitées avec des quais rehaussés rectilignes.

En termes de fluidité du trafic le stockage nécessaire de quatre à cinq véhicules entre le giratoire et le bus à l'arrêt est garanti, soit une distance de 20 à 25 mètres (600 véhicules à l'heure de pointe du matin sur cet axe et un temps d'arrêt du bus de maximum 30 secondes). Ce choix de projet assure la sécurité des piétons et des usagers et usagères des transports publics.

Il n'est pas possible de déplacer plus bas l'arrêt de bus sur Marc-Dufour à cause du manque de visibilité avant le virage et la présence de deux parkings privés qui obligeraient d'aménager l'arrêt de bus très en bas dans l'avenue en pente, ce qui le rapprocherait trop de l'arrêt tl « Languedoc ».

La création d'une traversée de la voie verte sur plateau

Afin de sécuriser au mieux la traversée de l'avenue Marc-Dufour par la voie verte, le projet prévoit d'aménager une traversée surélevée par un large plateau de près de 20 mètres de long et de rétrécir la voirie, ceci tout en permettant le croisement de deux bus à cet endroit.

Le cédez-le-passage pour les vélos est déjà inclus dans le projet, conformément aux normes VSS. Le plateau, avec des rampes compatibles tl est conçu principalement pour ralentir les véhicules afin de protéger les piétons qui ont la priorité pour la traversée.

En réponse à la crainte de M. Pilloud concernant les vibrations causées par le passage des bus, il a été expliqué que les rampes du plateau ont une pente faible de 4% pour éviter les chocs lors du passage de véhicules lourds. De plus, le projet prévoit une reconstruction complète de la chaussée, ce qui devrait améliorer la situation actuelle.

La suppression des places de parc sur l'avenue Marc-Dufour

Les contraintes du projet, en particulier la relocalisation de l'arrêt de bus au nord des voies ferrées avec des quais rehaussés et rectilignes afin d'être conformes à la LHand, ont pour conséquence la suppression de huit places deux-roues motorisés et des 27 places voiture payantes (ouvertes aux macarons) sur l'avenue Marc-Dufour au nord du giratoire.

Malgré ces clarifications et des propositions d'amélioration du projet au droit de la traversée de la voie verte, M. et Mme Miles ainsi que M. Pilloud n'ont pas souhaité retirer leur opposition.

13. Aspects financiers

Le financement du projet d'aménagement par le Service MAP, objet de ce préavis est assuré par le préavis N° 2021/08 « Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM 2016) – Mobilité active » et N° 2022/35 « Crédits-cadres bisannuels 2023-2024 » pour un montant total de CHF 2'440'000.-. Ce préavis n'a donc pas d'incidence financière.

14. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2024 /28 de la Municipalité, du 27 juin 2024 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. de lever formellement l'opposition de M. Michael Miles et Mme Nadine Miles ;
2. de lever formellement l'opposition de M. Yves Pilloud.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter

Annexe :

- Plan de situation adapté de la mise à l'enquête LRou