



**Commune de Lutry**  
Municipalité  
Service des Travaux et Domaines

---

**Préavis n° 1237/ 2017  
au Conseil Communal**

Concernant :

**DEMANDE D'UN CRÉDIT D'OUVRAGE POUR L'ASSAINISSEMENT  
DU PASSAGE SUPÉRIEUR DE LA BRELAZ**



Lutry, le 16 mai 2017

**TABLE DES MATIÈRES**

1.	PRÉAMBULE.....	3
2.	DESCRIPTION DE L'OUVRAGE EXISTANT .....	5
3.	RÉSULTATS DU DIAGNOSTIC DE L'OUVRAGE .....	7
4.	TYPE D'ASSAINISSEMENT PRÉVU .....	7
5.	COÛTS DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX .....	8
6.	MODE DE CONDUITE DU PROJET.....	9
7.	DÉROULEMENT DES TRAVAUX ET PROGRAMME.....	9
8.	RISQUES LIÉS À LA NON-RÉALISATION DES TRAVAUX .....	11
9.	FINANCEMENT, AMORTISSEMENT ET CHARGES FINANCIÈRES.....	12
10.	CONCLUSIONS.....	13
11.	ANNEXES .....	14

Au Conseil communal de Lutry,

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

## 1. PRÉAMBULE

Le passage supérieur de la Brélaz, situé sur la route de la Croix entre Savuit et la Croix-sur-Lutry, franchit la ligne CFF Lausanne – Berne.



*Vue Ouest du passage supérieur*



*Vue Est du passage supérieur*

En été 2016, lors du renouvellement de l'enrobé du trottoir de la route de la Croix, d'importants dégâts ont été mis à jour sur le trottoir situé côté Ouest du pont, laissant apparaître sur 3-4 mètres de longueur des armatures corrodées.



Par mesures de sécurité, le trottoir a été immédiatement fermé au public, les piétons déplacés sur la chaussée et la circulation sur le pont a été réduite à une voie.



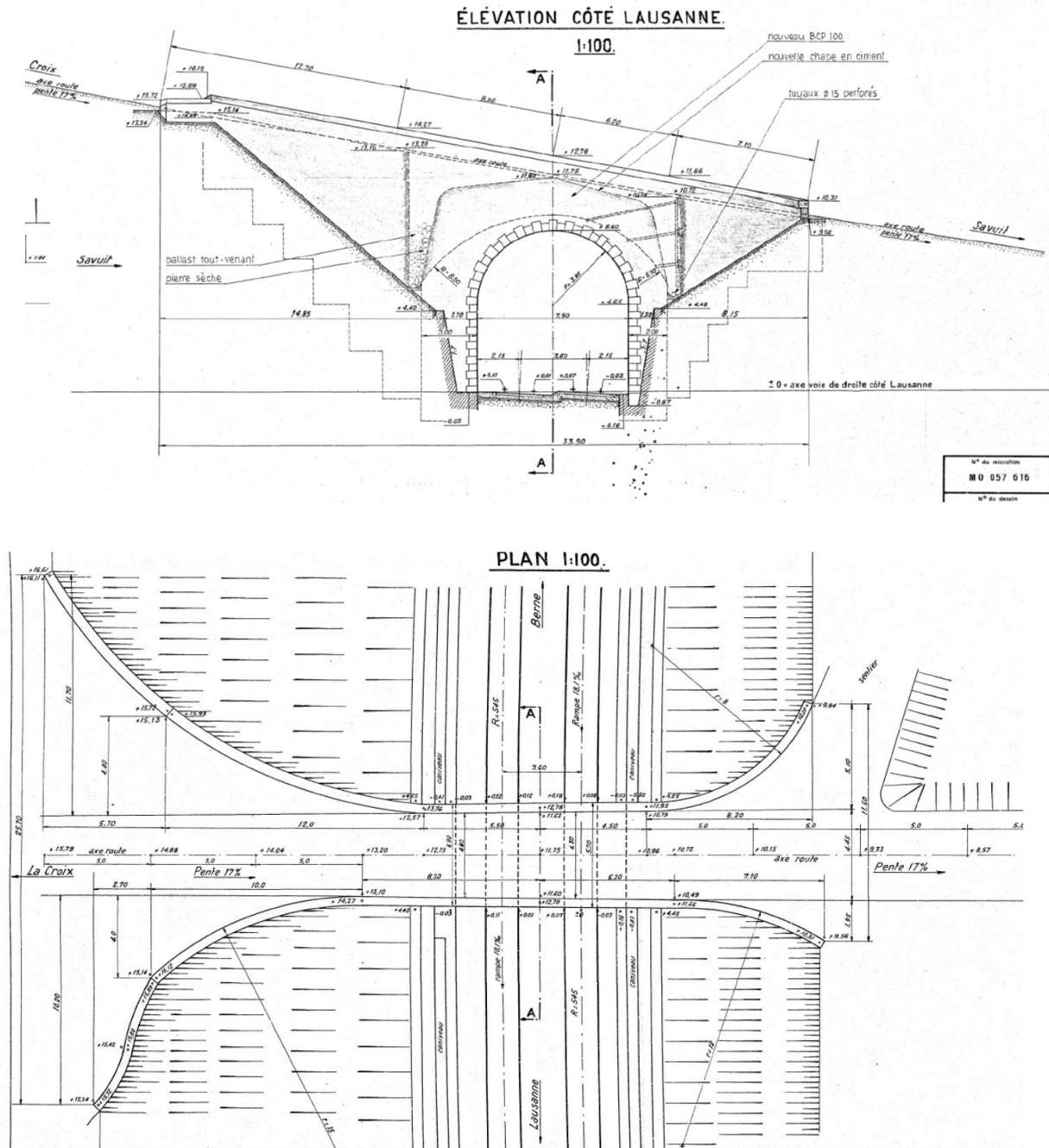
Le 11 août 2016, une première séance avec les CFF a permis de déterminer que la dalle de ce pont appartenait à la Commune et que son entretien lui incombait (remise de cette route par le canton à la Commune en 1998).

Le 16 août 2016, un bureau d'ingénieur, spécialisé dans ce type de travaux, a été mandaté pour établir un diagnostic du pont et proposer des variantes de réfection.

Le 2 novembre 2016, le résultat de ce diagnostic a été présenté aux CFF. Cette séance a permis de choisir le type d'assainissement possible en regard des très lourdes contraintes sécuritaires imposées par les CFF (cette ligne du Simplon voit passer quotidiennement plus de 250 trains). À noter que lors de cette séance, les CFF ont renoncé à envisager la démolition complète de leur ouvrage et le remplacement de la dalle existante par un pont qui serait appuyé de part et d'autre des voies CFF.

## 2. DESCRIPTION DE L'OUVRAGE EXISTANT

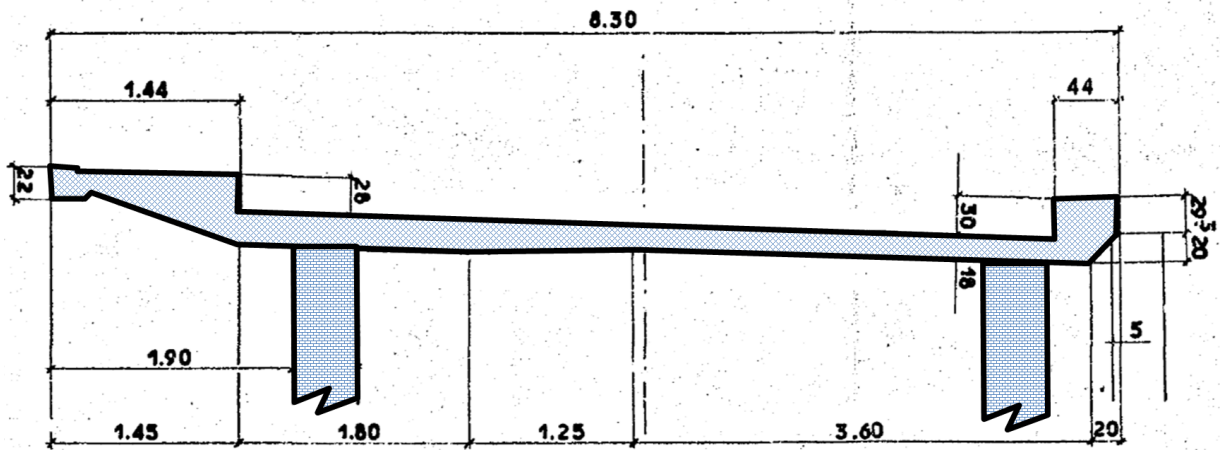
Le passage supérieur de la Brélaz, construit par les CFF en 1946, est composé d'une voûte en moellons qui a une largeur hors tout variable de 5.20 m à l'aval et 4.90 m à l'amont. La largeur entre bordures varie également de 4.30 m à 4.00 m. Ci-dessous, les plans du tunnel datant de 1946.



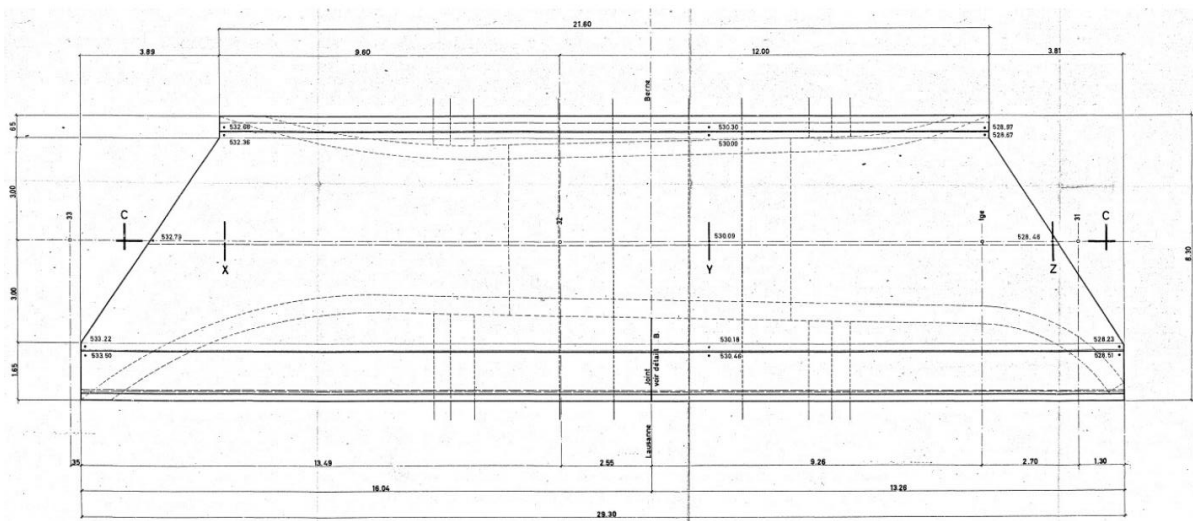
En 1961, la route, supportée par ce tunnel, a été élargie, à la demande du Canton, en disposant une dalle en béton armé sur la voûte du tunnel. Cet élargissement intègre un trottoir côté ouest. La section transversale présente une largeur hors tout de 8.30 m. Ces travaux d'élargissement de la chaussée ont été financés par le Canton. En effet, cette route était à l'époque une route cantonale avant d'être remise le 31 mars 1998 à la Commune. Une con-

vention datant de 1961 définit la prise en charge de l'entretien de cette dalle (voir annexe 4).

Cette dalle présente un porte-à-faux variable de maximum 2.90 m côté Ouest et 65 cm côté est. L'épaisseur du tablier est de 25 cm côté Ouest et de 18 cm côté Est. Il n'y a pas d'étanchéité sur la dalle béton. Ci-dessous des extraits des plans de cette dalle construite en 1961.



Coupe en travers



Vue en plan.

À noter que cette dalle recouvre les conduites et canalisations suivantes :

- ✚ Une conduite d'eaux usées visible sous le porte-à-faux Ouest du pont
- ✚ Une conduite d'eaux claires
- ✚ Une conduite d'eau potable
- ✚ Des câbles de télécommunication
- ✚ Des batteries de tubes électriques de haute, moyenne et basse tensions

### 3. RÉSULTATS DU DIAGNOSTIC DE L'OUVRAGE

Les différents prélèvements réalisés par carottage dans le béton montrent plusieurs signes très inquiétants dans la structure en béton armé. Le béton de cette dalle a une mauvaise résistance au gel et au sel de déverglaçage. Cette mauvaise qualité du béton et l'absence d'étanchéité ont permis aux chlorures de pénétrer dans le béton armé. Les aciers d'armature se sont corrodés au contact des chlorures et ont perdu plus de 50 % de leurs sections.

Les sections restantes de l'armature ne permettent de supporter que le poids propre du porte-à-faux de la dalle et une charge de neige.

Le diagnostic démontre que des travaux très importants doivent être envisagés et que le trottoir ne peut pas être remis en service à moindre coût.

### 4. TYPE D'ASSAINISSEMENT PRÉVU

Le 21 février 2017, une séance a été organisée avec les CFF dans le but de leur présenter les dispositions constructives pour permettre de réparer la dalle du pont tout en assurant la sécurité des trains. Le principe d'un étayage étanche reposant sur des micros pieux a convaincu les CFF, car il offre toutes les sécurités nécessaires à ce chantier.

Deux variantes d'exécution ont été étudiées en coordination avec les CFF, soit une variante avec une dalle coulée en place et une variante avec une dalle formée d'éléments préfabriqués (voir annexe 2).

« Ce préavis est consultable sur le site internet de la Commune. La bonne définition de ce document permet au lecteur de zoomer sur les différents plans contenus dans ce préavis ».

#### Variante préfabriquée

Cette variante, qui consiste à construire en atelier la dalle en béton, est constituée de plusieurs éléments posés l'un à côté de l'autre.

Cette préfabrication en atelier évite, en partie, les retards dus aux conditions météorologiques et permet de réduire d'environ deux mois la durée du chantier.



Photographie représentant un élément de dalle similaire à ceux prévus pour ce chantier

#### Variante en béton coulé en place

Cette variante qui consiste à bétonner la nouvelle dalle du pont sur place, nécessite un étayage renforcé pour reprendre le poids du béton lors du bétonnage. En raison de la pente

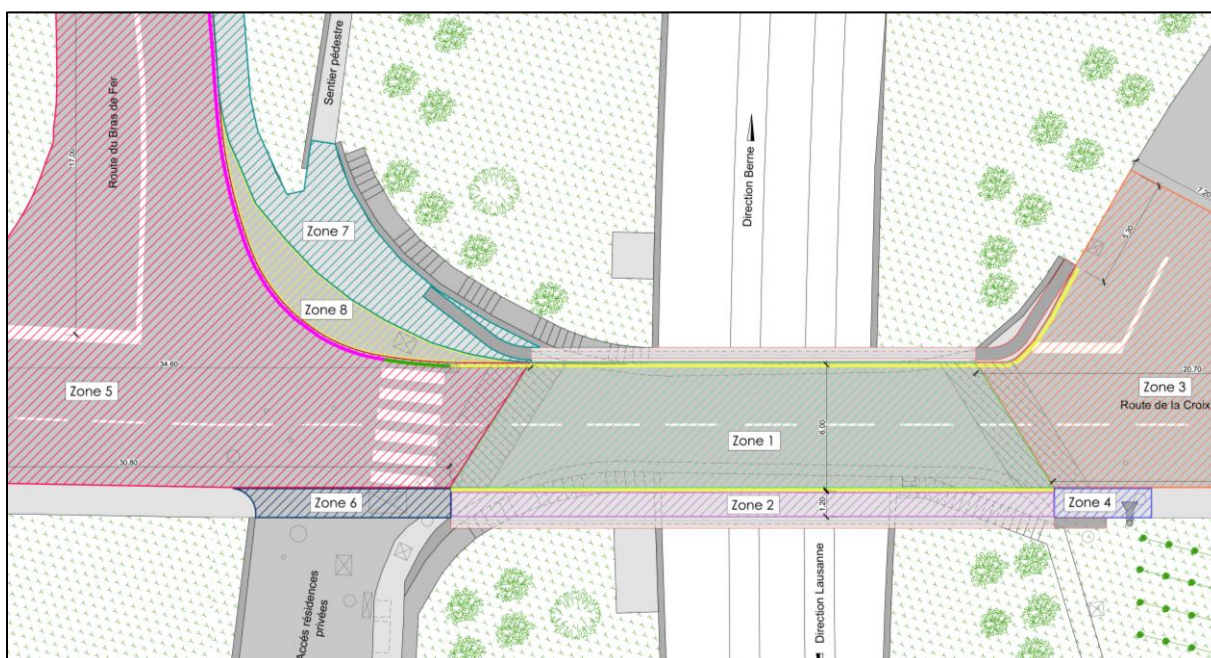
de la route (plus de 17 %) un béton spécialement élaboré devra être utilisé. Cette variante d'exécution a une mise œuvre plus longue que celle de la variante préfabriquée et le risque météo est plus élevé en raison d'un plus grand travail à ciel ouvert qui peut prolonger d'autant la durée du chantier.

Après analyse des offres reçues des entreprises, la solution retenue est la variante en béton préfabriqué.

Cette variante permet de réaliser ces travaux rapidement (4 mois) et de plus elle s'avère la plus économique.

#### Travaux connexes

Dans le cadre de ces travaux d'assainissement, il est prévu de revoir le positionnement du trottoir situé au sud de la route du Bras-de-Fer qui sera élargi pour raccourcir la traversée piétonne et améliorer la visibilité des piétons. Cet élargissement correspond à la zone 8 du plan ci-dessous :



Pendant ces travaux, le revêtement des deux carrefours situés au Sud et au Nord de l'ouvrage sera également remplacé.

## 5. COÛTS DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX

Les frais d'étude pour le projet et la mise en soumission des travaux d'assainissement ont été financés par le compte "Études de génie-civil" et ne font pas partie du présent préavis.

Les travaux ont été mis en soumission suivant les règles des marchés publics.



Les prestations d'étude et les travaux suivants restent à réaliser :

Libellés	Montants CHF TTC
<b>Honoraires pour les prestations relatives aux travaux</b>	
Ingénieur civil (projet d'exécution, direction locale des travaux, achèvement et mise en service) et autres mandataires	166'000.-
<b>Total des honoraires</b>	<b>166'000.-</b>
<b>Travaux</b>	
Travaux de génie civil nécessaires à l'assainissement de l'ouvrage	1'395'000.-
Travaux et fournitures des SILutry (remplacement conduite eau potable, nouvel éclairage public, tubes de réserve pour extension du réseau)	16'000.-
Prestations des CFF	43'000.-
<b>Total travaux</b>	<b>1'454'000.-</b>
<b>Total du crédit d'ouvrage CHF TTC</b>	<b>1'620'000.-</b>

Une marge de 10% pour les divers travaux non métrés et les imprévus est prévue dans ces montants

## 6. MODE DE CONDUITE DU PROJET

La direction générale des travaux sera assurée par les collaborateurs du Service des Travaux et Domaines. Un bureau d'ingénieurs privé assurera l'ensemble des prestations du projet et d'exécution.

## 7. DÉROULEMENT DES TRAVAUX ET PROGRAMME

### Déroulement

Ces travaux se dérouleront sur plusieurs étapes :

#### 1<sup>ère</sup> étape

Mise en place d'un étayage au-dessus des voies de chemin de fer qui sera posé de nuit et nécessitera la coupure du courant de la ligne de contact des CFF. Cette installation durera environ 4-5 semaines de travail. Cette étape de travail avec le repli de ces installations est une des plus délicates du chantier.

#### 2<sup>ème</sup> étape

Démolition de la dalle existante par sciage. La plateforme de travail, soutenue par l'étayage, permettra, entre autres, de protéger le trafic ferroviaire de toutes chutes de matériaux. Ce travail durera environ 3-4 semaines.

#### 3<sup>ème</sup> étape

La reconstruction de la nouvelle dalle est prévue dans cette étape. Celle-ci inclura aussi, la pose de nouvelles conduites, de l'étanchéité, la mise en place des barrières et des glissières ainsi que la pose du revêtement bitumineux. Cette étape durera environ 5-6 semaines.

#### 4<sup>ème</sup> étape

Démontage de l'étayage. Cette difficile opération se déroulera sur plusieurs nuits. Elle est prévue d'être réalisée sur 2-3 semaines.

5<sup>ème</sup> étape

Remise en état des zones d'installation de chantier et évacuation des machines et des locaux d'entreprise. C'est la dernière étape de ce chantier et elle durera environ 2 semaines.

Suivant les conditions météorologiques, la pose du tapis (couche de roulement) et le marquage pourront être reportés au printemps-été 2018. A noter que ces travaux ne dureront que quelques jours.

Installation de chantier

Les installations se situeront de part et d'autre de l'ouvrage. Une grue sera mise en place pour assurer le déplacement du matériel et des matériaux.

Les matériaux seront acheminés et évacués principalement par le Nord (rte de la Croix, Bras-de-Fer).

Gestion de la circulation

Pendant certaines étapes de travaux, tout trafic de véhicules sera interdit sur ce pont. Le trafic de transit sera dévié sur la route de la Conversion, tandis que le trafic local, les transports scolaires et les T-I seront déviés sur le chemin de Bossière.

La circulation et les accès aux propriétés seront toujours maintenus pendant le chantier. Suivant les phases de chantier, la circulation devra être gérée au moyen de feux.

La circulation piétonne pourra être maintenue durant certaines phases des travaux ou déviée sur le chemin de Bossière.



Programme

Il est prévu de commencer les travaux dès l'obtention du crédit d'ouvrage.

Planification du projet	2016		2017			
	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Diagnostic de l'ouvrage		■				
Avant-projet		■	■			
Projet			■	■		
Appel d'offres pour les travaux				■		
Élaboration du préavis pour le crédit d'ouvrage				■	■	
Conseil communal					■	
Projet d'exécution					■	■
Travaux					■	■

Alternative de programme

L'opportunité de programmer ces travaux d'assainissement pendant les travaux CFF prévus en 2018 a été analysée. En effet, en été 2018 les CFF vont procéder au changement des voies de la gare de la Conversion à la gare de Grandvaux. Pendant une durée d'environ 7 semaines, tout le trafic ferroviaire sera interrompu et un système de bus sera mis en place pour les voyageurs.

Après examen, il a été décidé de maintenir la réalisation de ces travaux en 2017, car l'état de la dalle actuelle est tel qu'il serait trop risqué de synchroniser les travaux communaux à ceux des CFF dont la date n'est pas connue avec précision. En effet, elle dépend de recours possibles aux oppositions soulevées lors de la mise à l'enquête publique de leurs travaux.

De plus, l'économie d'un étayage étanche s'avère impossible, car un tel ouvrage reste obligatoire pour assurer la sécurité des ouvriers travaillant sur les voies et pour protéger les installations CFF.

## 8. RISQUES LIÉS À LA NON-RÉALISATION DES TRAVAUX

Le report des travaux obligera la Commune à prendre de lourdes dispositions pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire.

Tous les porte-à-faux de la dalle existante devront être sciés et éliminés. Un système de retenue devra être mis en place pour assurer la circulation des véhicules et des piétons sur la dalle rétrécie en largeur.

La circulation ne pourra plus se faire que sur un mode alterné (une seule voie de circulation sur le pont).

## **9. FINANCEMENT, AMORTISSEMENT ET CHARGES FINANCIÈRES**

Compte tenu des liquidités actuelles dont dispose la Bourse communale de plus de 17 millions et des plafonds relativement bas fixés par les banques sur les comptes courants au-dessus desquels la Commune serait amenée à payer des intérêts négatifs, la Municipalité a privilégié le financement de cet investissement au moyen des fonds propres communaux.

L'entier de cet investissement, soit la somme de CHF 1'620'000.- sera financé par la trésorerie courante de la bourse communale et sera amorti par le fonds de réserve pour investissements futurs (9282.900) dont le montant actuel se situe à plus de 15 millions.

Par conséquent, compte tenu de la méthode de financement et d'amortissement choisie, aucune charge financière n'affectera les charges de fonctionnement des exercices à venir.

## 10. CONCLUSIONS

Fondés sur ce qui précède, nous vous proposons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, de prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Lutry

- vu le préavis municipal no 1237/2017
- ouï le rapport de la Commission désignée pour examiner cet objet

décide

1. D'autoriser la Municipalité à engager les études et les travaux pour l'assainissement du passage supérieur de la Brélaz.
2. D'accorder les crédits nécessaires à ces études et travaux, soit la somme de CHF 1'620'000.-
3. D'admettre le mode de financement proposé.

Adopté en séance de Municipalité du 15 mai 2017

Municipal délégué : M, Charles Monod

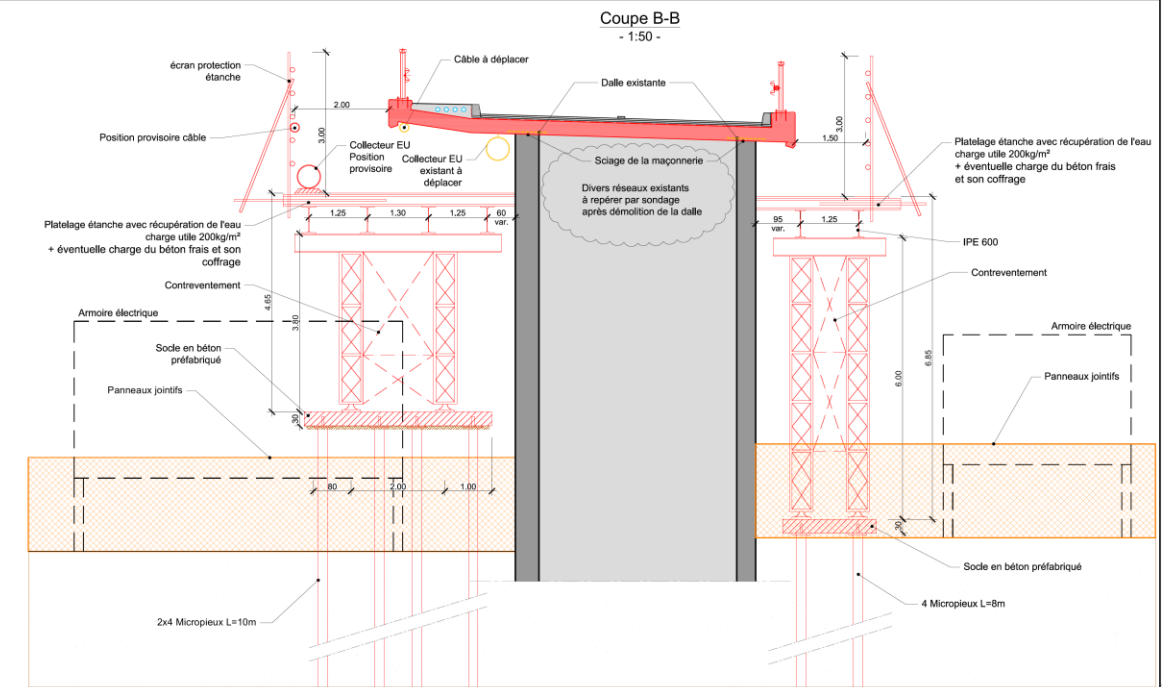
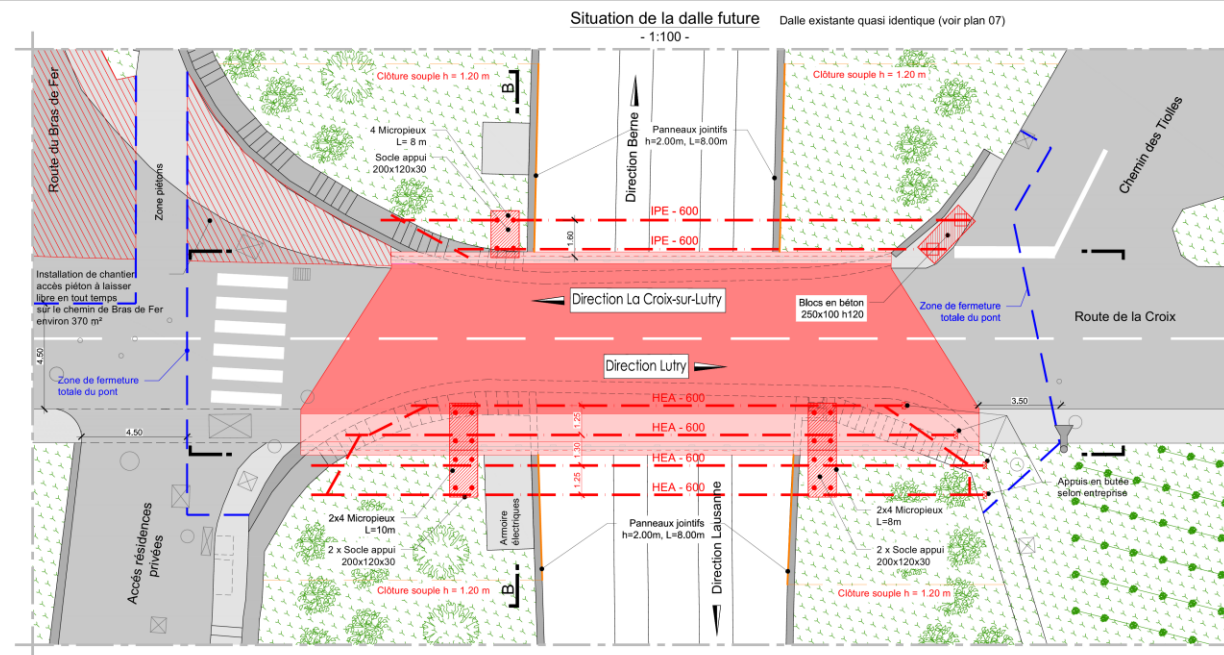
Annexes :

1. Plan du principe d'étayage et zone d'installation
2. Plan de la nouvelle dalle en béton, variante en béton préfabriqué
3. Convention de 1961 CFF-VD pour l'entretien de l'ouvrage
4. Procès-verbal du transfert de la route cantonale à la Commune

## **11. ANNEXES**

Annexe 1

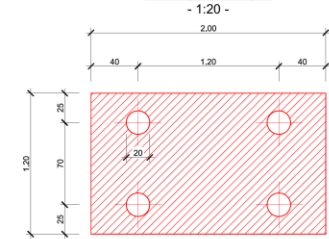
COMMUNE DE LUTRY TRAVAUX ET DOMAINES Le Château - CP 190 - 1099 Lutry	
ABSAISEMENT DU PASSAGE SUPÉRIEUR (PS) DE LA BRÉLAZ	
PS de la Brélaaz Nouvelle dalle en béton Principe d'étaiyage et zones d'installations	N° AFFAIRE: 4708 N° PLAN: 02 FORMAT: 120 x 84 cm ÉCHELLES: 1/50 - 1/100 - 1/20 - 1/10 SOUMISSION
sd ingénierie lausanne sa SAISONNIÈRE RUE DE LA CHAPELLLE 10 1001 LAUSANNE TÉL: 021 31 88 81 71 WWW.SDINGENIERIE.CH	
MODIFICATIONS Version: HEBES DATE: 27.03.2017 ÉLAB: FD REVIS: LP	DATE: 27.03.2017 ÉLAB: FD REVIS: LP



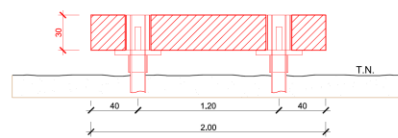
LEGENDE:

- Nouvelle dalle en projet
- Trottoirs et bordures en projet
- Etaiyage en projet
- Socle appui en projet

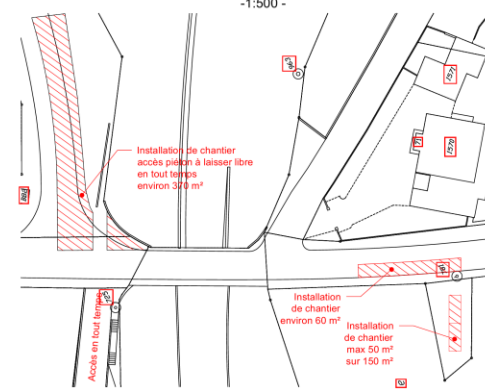
Situation détail socle en béton préfabrique - 1:20 -



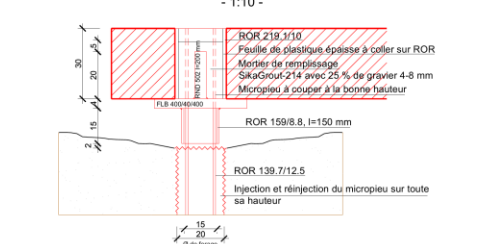
Coupe détail socle en béton préfabrique - 1:20 -



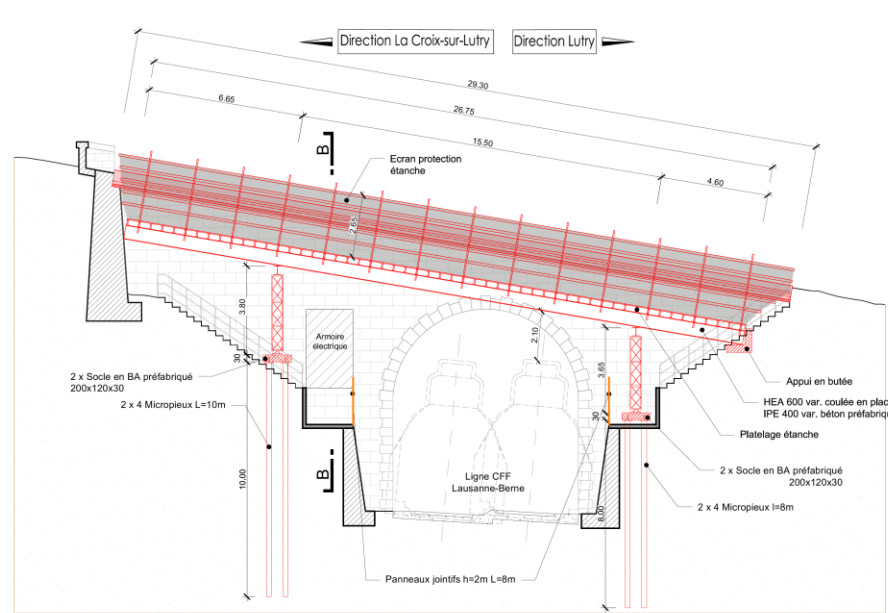
Situation zones d'installation - 1:500 -



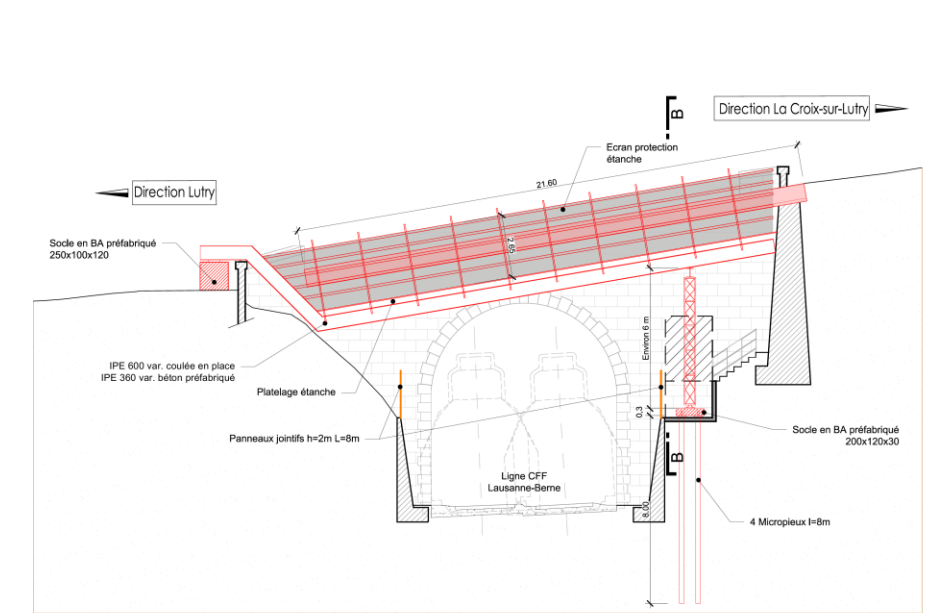
Détail tête micropieux - 1:10 -



Coupe côté Lausanne - 1:100 -



Coupe côté Berne - 1:100 -



Annexe 2

COMMUNE DE LUTRY  
TRAVAUX ET DOMAINES  
Le Château - CP 190 - 1095 Lutry

ASSAINISSEMENT DU PASSAGE SUPÉRIEUR (PS) DE LA BRÉLAZ

**PS de la Brélaz**

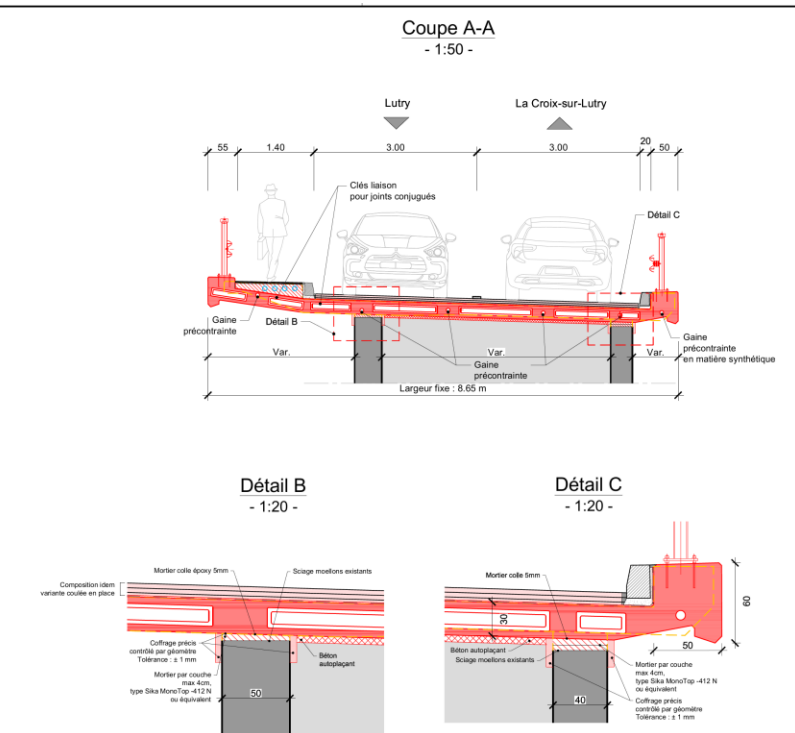
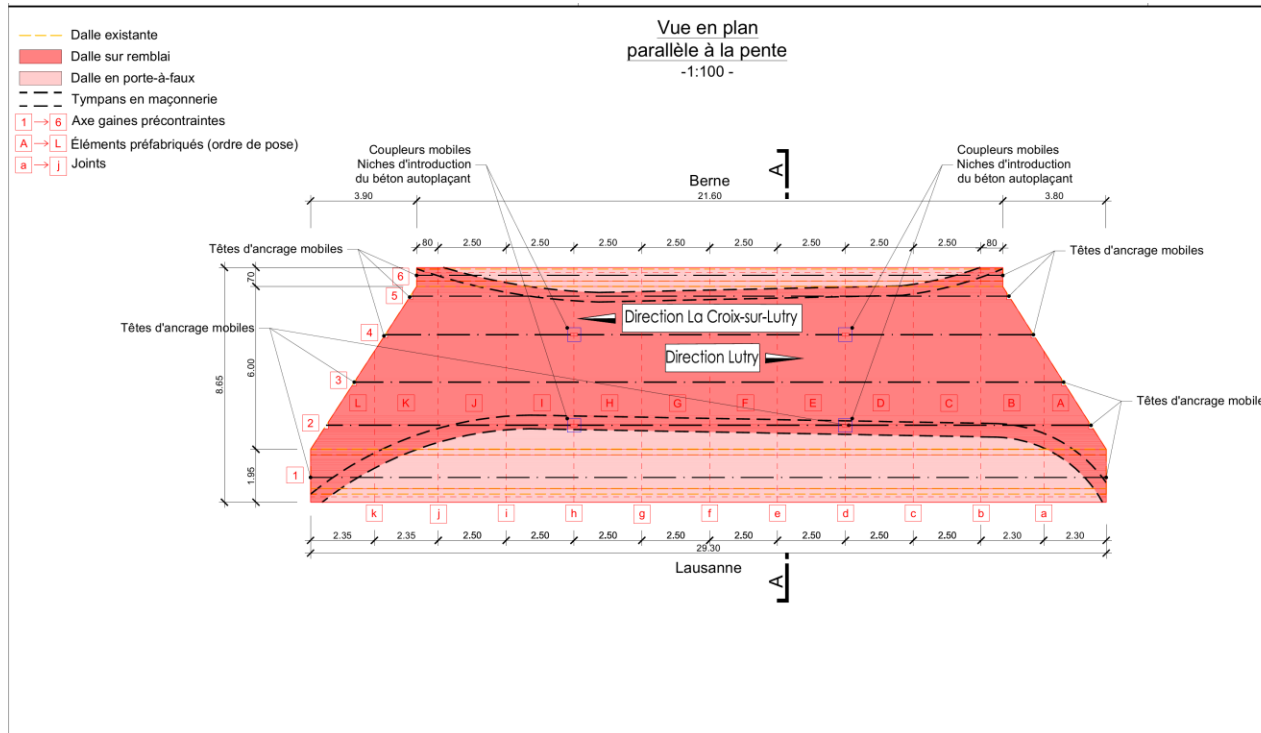
Nouvelle dalle en béton - Variante béton préfabriqué  
Situation et coupes

N° AFFAIRE: 4706  
N° PLAN: 04  
N° LUTRY:  
FORMAT: 105 x 60 cm.  
ECHELLES: 1/100 - 1/50 - 1/20  
SOUSSION

sd ingénierie lausanne sa

sd ingénierie lausanne sa  
R. Chaudron 3 - CP 1901 - 1095 Lutry  
Tél. 079 266 81 77 Fax 079 266 81 78  
www.sd-engineering.ch

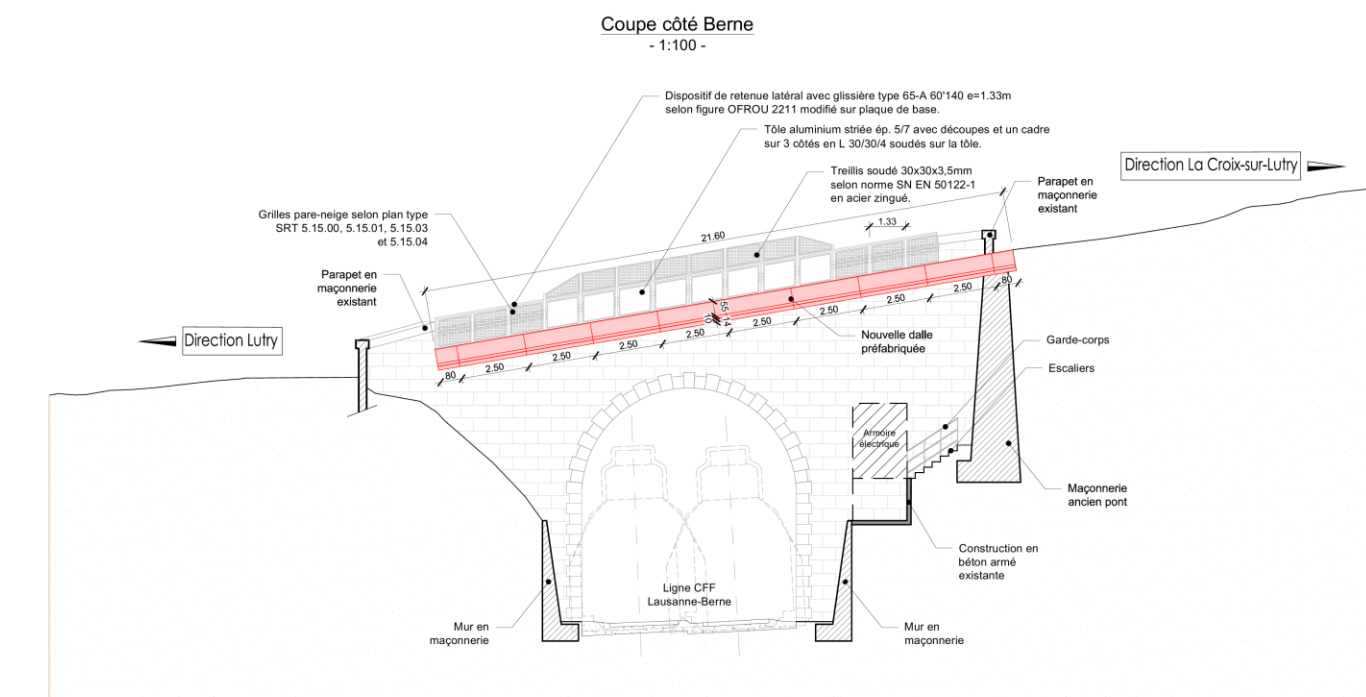
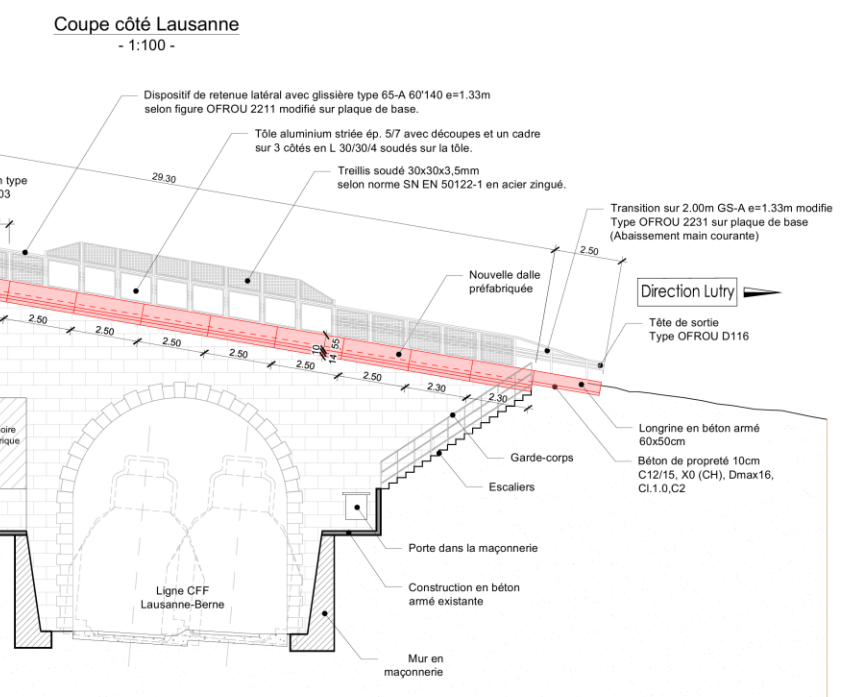
MODIFICATIONS	DATE	EMIS	DESIGN	CONTR
Version initiale	27.03.2017		FD	LP



**Tableau des bétons**

Partie d'ouvrage	Classe de résistance	Classe d'exposition	Marquage (Dmax, Xp)	Classe de sensur en chlorures	Classe de consistance	Rapport EC	Mise en oeuvre
Talbot, bordures, longrines	C 30/37	XCL, XDCL, XFa	32	Cl 0,20	S1	0,45 ± 0,02	Pourcentage non autorisé, bétonnage face non coffrée, bétonnage en pente (+17,5%)

**Remarques:**  
Précontrainte longitudinale  
Catégorie c  
- câble de précontrainte isolé électriquement avec gaine en matière synthétique  
- coffret de raccordement et de mesure aux extrémités des câbles.  
Spécification du câble  
Y186057-15.7 selon SIA 262 : 6x3 torons 0.6", Ppk = 6x37 kN, têtes mobiles à chaque extrémité  
Sur 2 câbles, 2 coupleurs mobiles pour serrage intermédiaire  
Spécification des moyens d'ancrages  
- ancrages isolés électriquement  
Spécification pour la mise en tension  
- mise en tension partielle à la pose par groupe de 4 dalles





Annexe 3

N° du plan du tracé	Articles du cadastre	NATURE	SURFACE (en m²) (bornage réservé)	Prix d'expropriation, date et signature de l'exproprié N.B. Les prix doivent être écrits en toutes lettres de la main de l'exproprié	MONTANT à payer (Fr.)
	Propriété de:			C. F. F. (Chemins de feu fédéraux, chapitre de la voie)	
11964	3,72	place	5	cédé gratuitement	0
16364	D.P	place	140	introduit gratuitement	0
				d'entretien de l'ouvrage sera comme auparavant aux C.F.F., payé pour ce qui a été construit en 1960/61 (table du port à part, uniquement de la charrière, mais facturable) qui est pris en charge par l'Etat de Vaud. Lausanne, le 28. 9. 1961	

C.F.F.

**Original des C.F.F.**

**DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS - SERVICE DES ROUTES**

Route cantonale N° 769 à Saugny 291

de Lutry R.F. 11 49-B  
Km 5,833

Section Saunit - Le Choir sur Lutry

Chemin de Brétiaz  
registre foncier  
Le Annemasse

## ENGAGEMENT

Le soussigné exproprié pour l'exécution de l'entreprise susmentionnée, sur le territoire de la Commune de Lutry, consent à céder à l'Etat de Vaud les portions d'immeubles nécessaires à l'établissement de la dite route aux conditions suivantes et sous réserve de ratification du Conseil d'Etat :

1° Le prix du m² de terrain exproprié comprend toutes indemnités de morcellement des parcelles, de dépréciation, clôture et aménagement des soldes de parcelles non expropriées, ainsi que les indemnités représentatives d'un dommage personnel au sens de l'article 5 du règlement du 11 janvier 1918.

Il comprend également la servitude de recevoir l'eau des aqueducs de la route et tous autres inconvénients ou empêchements inhérents à la nature même de la route.

Les indemnités pour arbres à abattre sont complètes à part. Le bois des haies, arbres, cepes, échalas à enlever, reste acquis au vendeur, à charge de faire place nette dès qu'il en sera requis par l'Etat.

2° L'Etat fera rétablir à ses frais les déviations coupées par le tracé. L'Etat prend aussi à sa charge l'établissement de déviations nouvelles devenues nécessaires du fait des travaux. Dans la règle les déviations nouvelles seront construites à la limite de deux propriétés. Si elles desservent réciproquement deux ou plusieurs bien-fonds, elles feront l'objet d'une inscription au Registre foncier comme servitude de passage.

3° Les couleuses, conduites et autres installations coupées par le nouveau tracé seront rétablies aux frais de l'Etat sur le terrain exproprié, moyennant signature par l'intéressé d'un permis pour conduite pour usage du domaine public. Restent toutefois à la charge de l'exproprié les frais de déplacement de ses couleuses, conduites et autres installations, dans la mesure où elles empruntent déjà le domaine public.

4° Les indemnités pour terrains acquis seront payées par l'Etat lorsque le mesurage des immeubles sera opéré, ce qui aura lieu aussitôt qu'il pourra y être procédé avec certitude.

5° Lorsque les talus ne sont pas acquis par l'Etat, il est payé pour dommages, changement de nature et sujétion, une indemnité de ..... pour les talus en déblais et de ..... pour les talus en remblais.

6° La zone d'élagage sera acquise par l'Etat au prix de ..... le m².

7° Conformément à la loi du 22 novembre 1917 et au règlement du 11 janvier 1918, l'intérêt de l'indemnité sera payé par l'Etat dès le jour de la prise de possession des terrains jusqu'au jour du paiement au 5/10 l'an.

Date de la prise de possession : des inscriptions au Registre Foncier

Observation : On évitera, autant que possible, d'admettre des conditions spéciales et des réserves particulières qui pourraient rendre difficile le règlement final des expropriations.

**CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX**  
101-AIRBOUSSAULT-117

Le Chef de la Division administrative  
C.J. FAURE, AVC

Adopté  
par le  
Département des Travaux publics

Lausanne, le ..... 1961  
Le Chef du Département.



## Annexe 4

- Page 2 -



Morges, le 20 juillet 1998

Dossier 12655 + 13746

## PROCES-VERBAL DE TRANSFERT DE ROUTES CANTONALES

## COMMUNE DE LUTRY

Vu l'arrêté du Conseil d'Etat du 25 février 1998 portant sur le transfert de routes cantonales aux communes, le tronçon suivant a été transféré à la commune précitée : **RC 769**

Longueur en traversée : 281 m'  
Longueur hors traversée : 2377 m'

Le transfert effectif a eu lieu le 31 mars 1998.

Les modalités suivantes sont arrêtées entre la Municipalité et le voyer d'arrondissement concerné :

Travaux de remise en état :

Secteur en traversée : La chaussée est en parfait état, elle a été entièrement réfectionnée en 1994 et a fait l'objet d'une subvention du Service des routes et autoroutes.

Secteur hors traversée : Lors de la visite des lieux du 20 mai 1998 effectuée par Messieurs Willy Blondel municipal, Jean-Claude Borlat Chef du Service des travaux et Gérard Grand Voyer du 2ème arrdt, il a été décidé :

- Une remise au profil de la RC 769 sera effectuée en 1998 aux frais du Service des routes et autoroutes sur les secteurs Care-Savuit et Savuit-Pont de la Brélaz pour un montant de frs 80'000.-- environ.
- Un gravillonnage sera effectué sur tout le tronçon hors traversée au plus tard en été 2001 pour un montant de frs 90'000.-- environ.
- Une visite des lieux sera effectuée pour vérification et réception du gravillonnage par un délégué de la municipalité et le voyer.
- La garantie du travail est assurée par l'Etat.
- Le délai de réclamation et de prescription est de deux ans dès réception des travaux.

./.

Procès-verbal de traversée : Le procès-verbal de la délimitation de la traversée adopté par le DTPAT le 27 janvier 1993 sera modifié par suppression de la partie relative à la RC 769.

Remarques et observations éventuelles :

La Municipalité fera vérifier l'état du collecteur d'eau claire propriété de la commune de Lutry selon convention du 27.11.1956 et fera effectuer si nécessaire la remise en état avant la pose du reprofilage de la chaussée.

Les conventions pour usage du domaine public suivantes seront annulées :

- Convention du 11.12.1985, autorisation d'implanter une sous-station électrique dans le talus de la RC 769 au lieu dit "Pont de la Brélaz".
- Convention du 19.12.1987, autorisation d'implanter une sous-station électrique dans le talus de la RC 769 au lieu dit "Bossières".

Etabli en 3 exemplaires, à Morges, le 20 juillet 1998  
pour la Commune, le voyer et le Service des routes.

Municipalité de la Commune de Lutry

Le syndicat (a) secrétaire :

