

# Préavis municipal n° 95 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'élaboration d'un plan directeur de la mobilité et du stationnement

---

**Date proposée pour la séance de la commission :**

**lundi 10 mai 2021 à 18h30**

**Bâtiment du Montoly, salle Mont-Blanc, 2<sup>e</sup> étage**

Municipal responsable : M. Michael Rohrer

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

## PRÉAMBULE

La Ville de Gland connaît depuis plusieurs décennies une croissance qui ne faiblit pas, offrant de nouveaux défis en termes d'aménagement du territoire et de planification et gestion des infrastructures de mobilité. Afin d'appréhender de façon précise et pragmatique les évolutions du trafic attendues à Gland à moyen et long termes, mais également de concrétiser les ambitions en termes de report modal et d'apaisement du cadre de vie, la Ville souhaite aujourd'hui se doter d'un plan directeur de la mobilité et du stationnement. Ce plan directeur sera multimodal et se penchera sur les thématiques de la mobilité douce et active (en actualisant le Plan directeur des mobilités douces de 2006), des transports publics, de la circulation routière et du stationnement. En effet, ce dernier constitue un levier majeur pour orienter, voire maîtriser le trafic automobile dans une ville et n'a encore jamais été abordé à l'échelle communale glandoise, contrairement à de nombreuses localités qui ont mis sur pied une politique de stationnement.

L'élaboration de ce plan directeur sera l'occasion d'établir un état des lieux complet de la mobilité à Gland, notamment au niveau des charges de trafic et leur évolution attendue, afin d'anticiper et maîtriser les problématiques liées à l'accroissement du trafic motorisé. Il permettra également d'évaluer la nécessité et l'opportunité de réaliser de nouvelles infrastructures de mobilité, en lien avec le remaniement et le développement de Gland-ouest par exemple, de nouveaux franchissements pour la mobilité douce ou encore des infrastructures en stationnement, pour accompagner le développement démographique et économique de la ville. En résumé, le plan directeur de la mobilité et du stationnement de Gland aura pour buts premiers de proposer une vision ambitieuse qui s'inscrit dans la durée et de définir un plan d'action avec une liste de mesures concrètes et hiérarchisées.

## CONTEXTE

### 1. Un espace urbain et des infrastructures en développement

La croissance de la ville se poursuit et plusieurs développements majeurs vont intervenir dans les prochaines années. Ceux-ci concerneront des logements et des activités, par le biais de densifications, d'extensions voire de nouvelles constructions, mais également des infrastructures ainsi que des équipements. Citons notamment les projets suivants : PPA La Combaz, PA Gare-Sud, PA La Crétaux (extension du siège de Swissquote), développement de la zone d'activités des Avouillons, agrandissement du centre sportif "En Bord", construction d'une patinoire, aménagement d'une plage à La Dullive, etc. De plus, la nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire privilégie la densification des centres<sup>1</sup>, impliquant de facto une amplification du trafic routier sur des axes névralgiques de la Commune connaissant pour certains déjà des perturbations.

En parallèle de ces projets (liste non exhaustive), des mesures concernant la mobilité au sens large seront mises en œuvre, que ce soit au niveau routier (réaménagement de la jonction autoroutière, requalification de la RC1, requalification de l'axe Vy-Creuse-Perron, etc.), au niveau des transports publics (restructuration du réseau des Transports Urbains Glandois TUG), au niveau de la mobilité douce (liaison modes doux Prangins-Gland, amélioration du passage inférieur du Mont-Blanc, sentier piétonnier des rives du lac, passerelle sur l'autoroute) ou encore au niveau multimodal (réaménagement du Vieux-Bourg avec instauration d'une zone de rencontre étendue, requalification des abords sud de la gare avec agrandissement de la zone 30 sud et instauration d'une

---

<sup>1</sup> Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), art. 1 al. 2, lettre a bis : "orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, en maintenant une qualité de l'habitat appropriée"

zone de rencontre, mise en place d'une zone 30 dans le quartier des Tuillières, requalification de la Rue de la Gare, etc.).

Rappelons également qu'en marge de tous ces projets, la Ville a initié en 2020 une démarche Smart City dans le but d'appréhender à la fois les attentes de la population et des administrés, mais également les opportunités qui s'offrent à elle pour tendre vers un modèle davantage "smart". L'ensemble de ces projets, mesures et opportunités viseront l'objectif d'améliorer la pratique et l'image de la ville aussi bien que le cadre de vie.

## 2. L'Avenue du Mont-Blanc

L'avenue du Mont-Blanc constitue la colonne vertébrale du réseau routier glandois et cristallise les débats du fait des charges de trafic très importantes qu'elle doit supporter. Ce sont en effet plus de 25'000 véhicules qui empruntent l'avenue tous les jours au niveau de la jonction autoroutière. Les craintes de saturation des carrefours voire de paralysie du réseau routier sont dès lors légitimes et il convient de prêter une attention particulière à cet axe sensible, ce d'autant plus que les tronçons les plus sollicités de l'avenue sont également les plus urbains (à hauteur du Vieux-Bourg et des écoles / collèges). Il convient toutefois de relever que la partie sud de l'Avenue du Mont-Blanc présente des charges de trafic très largement inférieures (jusqu'à 3 fois moins élevées qu'à la jonction autoroutière) et possède par conséquent des réserves de capacités suffisantes. Cependant, la congestion du trafic sur le haut de la ville et ses carrefours se répercute et péjore la circulation sur l'ensemble de l'axe.

Compte tenu du fait de sa fonction et de sa hiérarchie dans le réseau routier, l'avenue concentre tous types de trafic notamment en lien avec les zones d'activités commerciales ou industrielles situées sur la partie sud de la Ville. Les projets de développements attendus dans le secteur soulèvent la question de la limite de capacité de cet axe. C'est pourquoi une expertise de trafic a été menée en janvier 2021<sup>2</sup>. Cette dernière a tout d'abord permis, sur la base de comptages de trafic réalisés récemment<sup>3</sup>, de constater que la part des poids lourds sur l'Avenue du Mont-Blanc est faible (2% du trafic aux heures de pointe). Ensuite, la prise en compte des augmentations de trafic en lien avec les futurs projets de développement a révélé que les limites de capacités de l'avenue seront prochainement atteintes. Toutefois, certains projets demeurent acceptables bien que les marges de manœuvre soient limitées, du fait qu'ils engendrent peu de trafic ou parce que le trafic qu'ils induisent ne surchargent pas les heures de pointe. Néanmoins, l'expertise conclut en actant la nécessité d'intervention de la Ville car la réalisation de l'ensemble des projets ne peut se faire qu'accompagnée de mesures pour améliorer les niveaux de service de l'Avenue du Mont-Blanc. Elle précise également que ces mesures pourront être réparties dans le temps, en fonction des degrés de dégradation des conditions de circulation observées ou attendues.

Le plan directeur qui fait l'objet du présent préavis reprendra donc cette expertise et les évolutions de trafic qu'elle a identifiées pour les années à venir sur l'Avenue du Mont-Blanc et étudiera les mesures les plus adéquates pour atteindre les objectifs d'apaisement. Il pourra s'agir de mesures sur les infrastructures actuelles ou sur la demande en transports, voire sur la création de nouvelles infrastructures.

## 3. Des comportements qui évoluent

Depuis de nombreuses années, la volonté est à la limitation voire la diminution des déplacements motorisés individuels ("autosolisme") au profit des transports collectifs (publics ou partagés) ou de la mobilité douce, voire de la réduction des besoins en déplacements (services de proximité, livraisons, télé-travail, etc.). La crise sanitaire que nous connaissons depuis plus d'une année a passablement bousculé nos habitudes, à la fois en accélérant la transition (vers les mobilités douces et actives, notamment) mais également en freinant le report modal vers les transports collectifs à cause de la proximité qu'ils imposent généralement.

---

<sup>2</sup> Expertise de trafic sur l'Avenue du Mont-Blanc, BG Ingénieurs-Conseils SA, Janvier 2021

<sup>3</sup> Les comptages repris dans le cadre de l'expertise de trafic datent de 2018, 2019 et 2020. Ces derniers, effectués à l'automne, ont fait l'objet d'un recalibrage pour tenir compte des effets dus à la crise sanitaire (en l'occurrence, une majoration de 15% fondée sur une comparaison avec des données hors Covid).

Dans ce contexte sociétal nouveau, les instances politiques se doivent d'accompagner la population et les acteurs économiques en leur fournissant les outils et les alternatives qui permettront et faciliteront la transition. Le plan directeur de la mobilité et du stationnement poursuivra ce but en ayant pour ambition d'aboutir à un tableau de bord, pour les dix prochaines années, des mesures à mettre en œuvre pour assurer une mobilité efficace à l'échelle de la ville et correspondant à la fois aux attentes mais surtout aux besoins identifiés.

#### 4. Une thématique aux multiples facettes

La thématique de la mobilité revêt de nombreuses facettes à la fois en termes de motifs et de moyens. Le plan directeur abordera non seulement les différents modes de transports (étude multimodale) mais se penchera également sur les raisons à l'origine de la mobilité (loisir, sport, activité professionnelle, éducation) et les différentes pratiques qui en découlent. Cela implique notamment de tenir compte des différents types d'usagers et de leurs caractéristiques.

L'ambition de ce document est donc de considérer les différents modes de déplacements mais également les infrastructures qui y sont relatives. Par exemple, pour la première fois, le stationnement à l'échelle de la commune sera traité et une politique de stationnement pourra être proposée. En effet, le stationnement constitue un élément-clé du système de transport du fait qu'il a une influence directe sur l'utilisation du véhicule individuel. Son intégration joue un rôle essentiel dans la résolution des problèmes relatifs à la mobilité. On citera par exemple les interactions avec l'accessibilité des centres urbains, la qualité et la disponibilité des espaces publics, la répartition modale des déplacements ou la sollicitation du réseau routier.

#### 5. Une thématique au cœur des préoccupations

Ces dernières années, les citoyens et le Législatif de la Ville de Gland ont manifesté leur intérêt pour la mobilité sous toutes ses formes. Outre les nombreux préavis votés pour la réalisation d'études<sup>4</sup> et de travaux<sup>5</sup>, plusieurs postulats et interpellations en lien avec la mobilité au sens large ont été traités par la Municipalité lors de la législature en cours. Parmi ceux-ci, nous pouvons citer les postulats de M. De Hadeln (2016) pour la mise aux normes des passages pour piétons, de M. Moulin (2018) demandant d'étudier l'opportunité d'aménager un "raccourci" pour traverser les voies ferrées au pont de la Vy-Creuse ou encore de Mme Million-Courvoisier (2020) à propos de la promotion de la santé au travers de l'aménagement urbain. D'autre part, la Municipalité a également été interpellée par M. Chollet (2020) sur le développement urbanistique et les augmentations de trafic y relatives, particulièrement en lien avec le projet de restaurant McDonald's dans le bâtiment du bowling, ou encore par Mme Bovet (2020) à propos de la mobilité cyclable en général et des opportunités d'étendre le réseau de bandes cyclables en lien avec la "mobilité post-Covid". Tous ces projets et sollicitations démontrent de façon univoque l'intérêt soulevé par la thématique de la mobilité au sens large ainsi que les enjeux qu'elle revêt pour une ville telle que Gland.

Enfin, relevons l'action de l'Administration communale en son sein par la mise en place en 2016 de son plan de mobilité, pour ses employés ainsi que pour les employés des services publics et privés qui utilisent les bâtiments de la Ville. Celui-ci prône la diminution des déplacements individuels motorisés au profit de la mobilité douce et des transports en commun par différentes mesures incitatives telles que la participation aux frais de transports publics et de services sur les deux-roues ou la fin de la gratuité du stationnement sur les places de parc communales.

---

<sup>4</sup> Peuvent être notamment cités, pour la législature 2016-2021 : Préavis n°21 (Requalification du Chemin de la Vy-Creuse et de la Rue du Perron), n°82 (Amélioration du Passage inférieur de l'Avenue du Mt-Blanc en faveur des mobilités douces)

<sup>5</sup> Peuvent être notamment cités, pour la législature 2016-2021 : Préavis n°15 (Mise en place d'une Zone 30 dans le secteur sud de la ville), n°20 (Aménagement de 11 places de parc au Chemin du Lavasson), n°25 (Réaménagement du Chemin des Magnenets), n°26 (Aménagement et sécurisation des parkings vélos devant les bâtiments communaux), n°60 (Réaménagement de la Rue Mauverney, tronçon Perron-Alpes), n°79 (Requalification du Chemin de la Crétaux et du nord de la Rue du Perron), n°81 (Réaménagement du Vieux-Bourg)

## ENJEUX DU PLAN DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ ET DU STATIONNEMENT (PDMS)

L'enjeu principal du PDMS est l'intégration de toutes les composantes qui font la mobilité à Gland pour établir un document directeur. Ce **plan directeur de la mobilité et du stationnement** servira par la suite de "feuille de route" aux Services de l'Administration pour identifier les mesures et projets à mener, ainsi qu'à les hiérarchiser.

Plus spécifiquement, les enjeux du mandat peuvent être résumés comme suit :

- assistance à la Municipalité pour identifier les marges de manœuvre et les limites du développement urbain, notamment sur la partie ouest de la commune (en lien avec l'Av. du Mt-Blanc) ;
- intégration de la population via un processus participatif ;
- prise en compte de tous les modes de déplacements mais également de l'ensemble du territoire communal (y compris les zones périphériques) ;
- établissement d'un canevas pragmatique et concerté des mesures à mener.

### DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE

L'élaboration du PDMS se déroulera en 4 grandes phases : l'état des lieux et la définition d'objectifs ; la définition de concepts multimodaux ; la proposition des mesures concrètes en lien avec les concepts à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs ; l'établissement d'un tableau de bord et du plan des investissements liés aux mesures retenues. Tout au long de l'étude, de nombreuses consultations sont prévues. D'une part, le suivi de l'étude sera assuré par un groupe technique<sup>6</sup> qui sera mobilisé pour orienter les choix et garantir la coordination. D'autre part, un groupe décisionnel<sup>7</sup> sera constitué pour valider les éléments déterminants en vue de validations ultérieures au niveau exécutif. Enfin, la population et les associations seront également intégrées aux réflexions par la mise en place d'ateliers participatifs et restitutions publiques.

L'étude débutera donc par la mise en commun de l'ensemble des documents de planification existants et l'état des lieux des différentes formes de mobilité à l'échelle de la commune de Gland. Parmi les premières tâches du bureau de mobilité qui sera mandaté pour cette étude, un plan de charges de trafic complet sera établi avec le recensement des points noirs du réseau glandois, les besoins et manques pour la mobilité douce seront identifiés (actualisation du Plan directeur de la mobilité douce<sup>8</sup>) et un état des lieux du stationnement public sera réalisé. En ce qui concerne les transports publics, le lien sera fait avec l'étude de restructuration du transport urbain de Gland (TUG)<sup>9</sup> menée par le Service de la population. Cette phase de diagnostic multimodal sera conclue par la définition d'objectifs poursuivis par la Municipalité en lien avec une vision à moyen-long terme qui pourraient porter par exemple sur la diminution de la part modale du véhicule privé individuel, le renforcement des centralités, la préservation de certains quartiers, l'intégration de solutions innovantes, etc.

Dans un deuxième temps, sur la base des objectifs définis par le groupe décisionnel puis validés par la Municipalité, il s'agira de proposer plusieurs concepts multimodaux comme autant de variantes d'orientation à poursuivre. Ces concepts apporteront une vision transversale et permettront de se projeter vers un état futur souhaité. Ils serviront par conséquent d'images directrices pour la Commune.

Ensuite, la troisième phase de l'étude consistera à décliner et vérifier la faisabilité des mesures d'exploitation nécessaires pour la mise en œuvre des concepts retenus. Cette phase plus technique sera agrémentée de nombreux calculs, esquisses et plans et définira en outre la politique de stationnement.

Enfin, l'étude s'achèvera par l'établissement du tableau de bord de l'ensemble des mesures retenues. Il intégrera notamment une estimation des coûts, les interactions identifiées avec d'autres mesures ainsi qu'une hiérarchisation selon les niveaux de priorité (en lien avec les objectifs fixés lors de la première phase).

---

<sup>6</sup> Le Groupe technique (GT) sera constitué des mandataires (ingénieurs spécialistes de la mobilité), du chef de projet responsable au sein du Service des infrastructures et de l'environnement ainsi que, selon les cas, de représentants d'associations et autres spécialistes pour appuyer les propositions techniques.

<sup>7</sup> Le Groupe décisionnel (GD) impliquera les chefs des services concernés, selon les thèmes abordés.

<sup>8</sup> "Commune de Gland, plan des mobilités douces", EPFL - Citec ingénieurs conseils, 2006.

<sup>9</sup> Préavis municipal n° 93 relatif à la demande d'un crédit d'étude pour la refonte et la modernisation des transports urbains de Gland (TUG).

## PROGRAMME DE LÉGISLATURE

Ces travaux s'inscrivent dans de nombreux thèmes du programme de législature 2016-2021 de la Municipalité. Le principal est **"une mobilité facile et innovante"** par l'amélioration des déplacements des mobilités douces et la valorisation de l'intermodalité de la gare, la création de nouvelles infrastructures et la prise en compte de tous les usagers.

Deux autres thèmes du programme touchés par le projet, secondaires mais toutefois importants à relever, sont **"pour honorer les générations à venir, le respect de leur environnement"** par le biais de la facilitation et de l'encouragement de la pratique de mobilités douces et non polluantes, y compris des transports publics et **"pour réunir et grandir, des lieux publics et des espaces"** par l'aménagement de la ville de façon à améliorer la qualité de vie.

Le dernier thème est à mentionner est **"une promotion économique concrète et pragmatique"**.

## PLANNING

Une fois les crédits d'étude obtenus par la validation du présent préavis, l'étude pourra commencer par l'établissement du diagnostic multimodal des déplacements et du stationnement à Gland ainsi que la définition concertée des objectifs et des contraintes. Cette première étape d'une durée d'environ 6 mois sera suivie par l'élaboration de concepts multimodaux durant l'hiver 2021-2022. A partir du printemps 2022, les mesures concrètes d'exploitation et d'aménagement à mettre en œuvre seront proposées sur la base des concepts, pour aboutir à une proposition finalisée au cours de l'automne 2022. Enfin, à partir des mesures retenues, le tableau de bord et le plan des investissements pourront être établis lors de l'hiver 2022-2023. Le Plan directeur de la mobilité et du stationnement sera livré au premier semestre 2023.

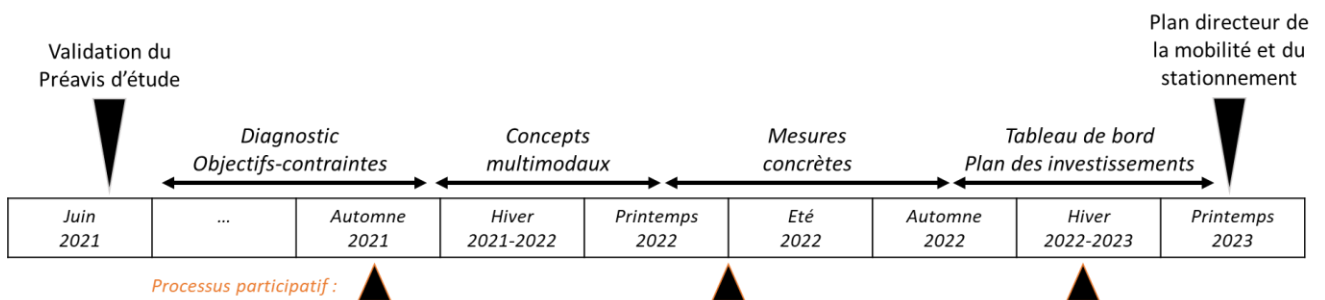


Figure 1 : frise chronologique du projet

## COÛTS DES ÉTUDES

Le présent préavis concerne les phases 31 et 32 des prestations d'ingénieur définies par la norme SIA 103. Pour la partie principale du projet, à savoir les prestations d'ingénieur spécialiste de la mobilité, un appel d'offres avec une procédure sur invitation a été réalisé. L'offre jugée la plus avantageuse est celle du bureau RGR Roger-Grandpierre et Rapp SA. Les prestations attendues touchent les quatre étapes de projet définies ci-avant, y compris la réalisation de cartes, plans, esquisses d'aménagement et rapport technique. Le bureau RGR fournira également un modèle de trafic et supervisera en outre tout le processus participatif qui interviendra tout au long du mandat. Le budget à prévoir peut se résumer de la manière suivante :

Etat des lieux		33'549.-
Concept multimodal		28'951.-
Mesures concrètes		34'029.-
Tableau de bord		22'115.-
<b>Montant total HT</b>		<b>118'644.-</b>
<b>Montant total HT après rabais (10 %)</b>		<b>106'779.60</b>
T.V.A. 7,7 %		8'222.03
<b>Montant total TTC des honoraires de l'ingénieur en mobilité</b>	arrondi à	<b>115'000.-</b>

Les prestations du bureau d'ingénieur en mobilité s'accompagnent d'autres éléments qui ont trait au relevé de l'offre et l'évaluation de la demande en stationnement, aux prestations de géomètre pour l'analyse foncière des solutions retenues et la mise à jour des informations sur le géoportail. Le projet se voulant inclusif, un montant est prévu pour les outils et supports de communication autour du projet ainsi que la mise en place d'un processus participatif.

L'ensemble des coûts estimatifs pour le présent préavis peut se résumer de la manière suivante :

Honoraires de l'ingénieur en mobilité	arrondi à	110'000.-
Relevés et enquêtes de stationnement		10'000.-
Honoraires de géomètre		20'000.-
Communication		20'000.-
Divers et imprévus (env. 10%)		15'000.-
<b>Montant total HT</b>		<b>175'000.-</b>
T.V.A. 7,7 %	arrondi à	15'000.-
<b>Montant total TTC</b>		<b>190'000.-</b>

## FINANCEMENT

Le financement des études pourrait être assuré, cas échéant, par les disponibilités de la bourse communale. Toutefois, nous sollicitons conjointement à la présente demande de crédit l'autorisation de contracter un emprunt de CHF 190'000.- aux conditions les plus favorables.

Sur la base d'un taux d'intérêt de 1.0 %, nos charges financières pourraient s'élever la première année à CHF 1'900.--.

Le tableau récapitulatif relatif à la situation financière de la Commune joint en annexe permet de vérifier que cet emprunt respecte la limite du plafond d'endettement ratifié par le Conseil communal.

### AMORTISSEMENT

Le montant utilisé sera amorti sur une période de 5 ans, conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité des communes. La charge d'amortissement sera de CHF 38'000.- pour une année complète.

### FRAIS D'EXPLOITATION

Cet investissement ne générera pas de frais de fonctionnement additionnels.

### CONCLUSION

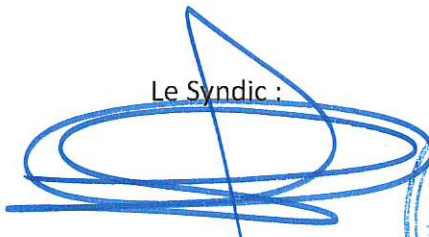
Fondée sur ce qui précède, la Municipalité propose au Conseil communal de prendre les décisions suivantes :

### LE CONSEIL COMMUNAL

- Vu - le préavis municipal n° 95 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'élaboration d'un plan directeur de la mobilité et du stationnement ;
- ouï - le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet ;
- considérant - que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;
- décide
- I. - d'accorder un crédit de CHF 190'000.- et d'autoriser la Municipalité à entreprendre cette étude ;
- II. - d'autoriser la Municipalité à emprunter la somme de CHF 190'000.-.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :



G. Cretegny



Le Secrétaire :



J. Niklaus



Préavis n° : 95/2021 Montant : CHF (TTC) 190 000,00

Préavis municipal n° 95 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'élaboration d'un plan directeur de la mobilité et du stationnement

<b>Estimation des charges de fonctionnement annuelles</b>				CHF
- Charges financières : 1.0% par an :				1 900,00
- Amortissement linéaire sur 5 ans selon préavis :				38 000,00
<b>Total annuel des charges</b>				<u><b>39 900,00</b></u>
<b>Situation financière</b>				CHF
<b>Plafond en matière d'endettement et de risques pour cautionnements</b>				<b>128 000 000,00</b>
Valeur des cautionnements à risque à ce jour (valeur nominale pour mémoire : CHF 8'319'415.-)				0,00
<b>Quote-part à l'endettement d'ententes inter-communales</b>				<b>113 098,85</b>
<b>Endettement à ce jour</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>31.03.2021</b>	
<b>Endettement au bilan</b>				
Engagements courants	2 925 732,14	2 100 274,84	2 124 378,35	
Passifs transitoires	8 551 217,28	6 225 016,36	4 301 821,28	
Emprunts à court et long terme	56 595 000,00	54 535 000,00	72 520 000,00	
<b>Total endettement au bilan</b>	<b>68 071 949,42</b>	<b>62 860 291,20</b>	<b>78 946 199,63</b>	
<b>Engagements hors bilan</b>				
Préavis en cours acceptés par le Conseil communal (hors investissements du patrimoine financier)			66 952 754,52	
Travaux facturés et payés à ce jour			-37 611 124,92	
<b>Total engagements hors bilan</b>			<u><b>29 341 629,60</b></u>	
<b>Total endettement brut</b>				<b>108 287 829,23</b>
<b>Déduction des actifs du patrimoine financier et de la part du patrimoine administratif financé par des taxes affectées</b>				
Disponibilités de la bourse à ce jour				9 118 090,91
Débiteurs et comptes courants				26 865 201,72
Placements du patrimoine financier à ce jour				21 762 021,00
Actifs transitoires				30 775,06
Part du patrimoine administratif financé par des taxes affectées				2 386 425,00
<b>Solde disponible à ce jour</b>				<u><b>79 761 585,61</b></u>
<b>Autres préavis relatifs à une demande de crédit d'investissement en cours</b>				
Préavis municipal n° 89 relatif à une demande de crédit d'investissement pour la rénovation de l'enveloppe extérieure et de certains équipements techniques de la salle communale.			1 364 000,00	
Préavis municipal n° 96 relatif à la demande d'un crédit d'investissement pour : - les études de l'agrandissement des collèges de Grand-Champ et de Mauverney A et B ; - la construction d'un deuxième étage sur l'UAPE de Mauverney C."			7 750 536,00	
Préavis municipal n° 97 relatif à l'exploitation des espaces culturels de Grand-Champ			690 000,00	
Préavis municipal n° 100 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'acquisition du bâtiment A5.1 du quartier La Combaz, sis sur la parcelle n°4311 et destiné à l'aménagement d'une salle communautaire et d'une surface commerciale.			2 296 600,00	
<b>Total des autres préavis relatifs à une demande de crédit d'investissement en cours</b>			<u><b>12 101 136,00</b></u>	
				<u><b>67 470 449,61</b></u>