

# Préavis municipal n° 38 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude du réaménagement de la Route Suisse (RC1)

---

Date proposée pour la séance de la commission technique :

**Mardi 16 mai 2023 à 18 h 30**

**Bâtiment du Montoly 1, salle Mont-Blanc, 2<sup>ème</sup> étage**

Municipale responsable : Mme Christelle Giraud-Nydegger

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

## PRÉAMBULE

La RC1, ou Route Suisse, est un axe routier structurant du réseau cantonal de base traversant les principaux bourgs et localités du district de Nyon. Devant répondre à de nombreux usages et fonctions multiples (transports individuels motorisés, poids lourds, transports publics, trafic agricole, convois exceptionnels, mobilités douces, etc.), elle comprend aujourd'hui des aménagements hétérogènes peu cohérents, en raison notamment d'une évolution par projets indépendants et isolés les uns des autres, sans réelle vision d'ensemble.

Dans ce contexte, une première étude exploratoire sur l'ensemble du district avait été menée en 2016, mandatée par les communes concernées, Région de Nyon et le Canton de Vaud. Cette étude cadre avait notamment permis de définir les enjeux principaux de requalification de l'axe routier, ainsi que les différentes étapes de mise en œuvre.

Concrètement, pour la Ville de Gland, le périmètre d'étude découlant des documents cadres se situe entre le carrefour à feux de la Bossière à l'ouest, en entrée de localité de Prangins, et le pont sur la Dullive à l'est, limite communale entre Gland et Dully. De manière plus précise, il se compose de quatre tronçons, dont trois se trouvent « hors localité » et un « en localité » de Gland. Par voie de conséquence, deux études menées en parallèle sont faites sachant que le secteur « hors localité » est représenté par le Canton et celui en localité est à la charge de la Commune. Toutefois, les deux études sont coordonnées. En effet, l'objectif est de respecter la responsabilité légale des Maîtres d'ouvrage (pouvoir décisionnel) ainsi que de garantir la cohérence des futurs aménagements.

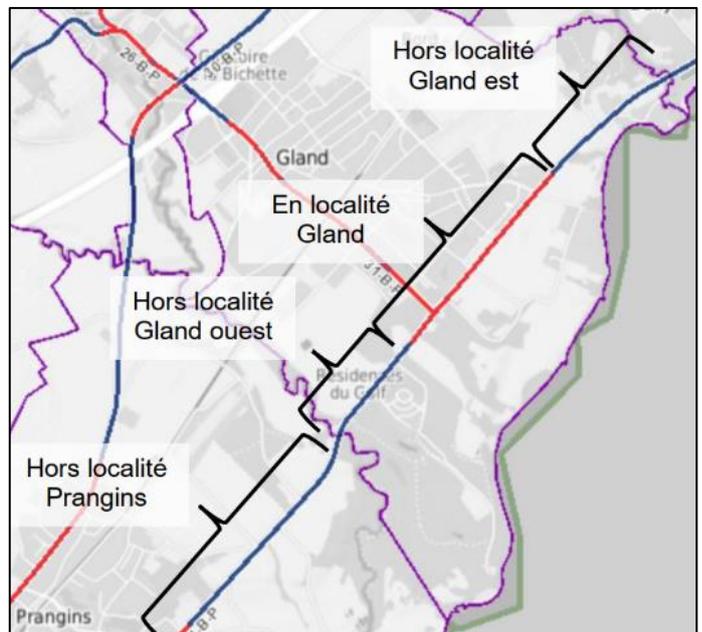


Figure 1 - Situation générale

## SITUATION ACTUELLE

Le linéaire du tronçon étudié mesure près de 5 km et se trouve en majorité hors traversée de localité, sauf dans le secteur commercial en partie bâti au sud de Gland, d'une longueur d'environ 1.4 km. De manière générale, il est constitué d'une plateforme relativement large, rectiligne et aux abords dégagés (exception faite du secteur du pont sur la Promenthouse). Les usagers de l'axe bénéficient ainsi d'une visibilité optimale.

La chaussée est principalement composée de deux voies (une voie par sens de circulation), avec localement des présélections, bandes striées ou îlots en approche de certains carrefours dans le secteur de Gland. La largeur des voies mesure majoritairement de 3.5 m à 4 m, voire jusqu'à 5 m ou 6 m dans certains secteurs. L'axe bénéficie donc d'un gabarit relativement confortable pour la circulation du trafic individuel motorisé (TIM) et du trafic poids lourds (PL).

Par ailleurs, en traversée de localité de Gland, le trafic motorisé provoque des nuisances sonores. Celles-ci ont été confirmées par l'étude d'assainissement du bruit routier<sup>1</sup> qui préconisait le changement du revêtement routier sur l'ensemble de cet axe routier, ainsi qu'un abaissement de vitesse à 60 km/h à l'intérieur de la localité. La seconde mesure a été instaurée en début d'année 2023, tandis que les coûts exorbitants de la première ainsi

<sup>1</sup> Etude de 2013 répondant à l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) intitulée « Assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales à Gland ».

que son faible impact sur le bruit font qu'elle sera considérée dans cette future étude comme contrainte de base.



(1)



(2)

(1) Secteur « hors localité » (tronçon à l'est du carrefour de la Bossière, Prangins)

(2) Secteur « à l'intérieur de la localité »

Les charges de trafic journalier moyen (TJM) observées sur cet axe vont de 7'000 à 12'000 véhicules/jour selon les comptages cantonaux quinquennaux, avec une part de poids lourds faible (environ 1% du trafic total). La part de trafic cyclable est également faible mais non négligeable ; elle est essentiellement située en traversée de Gland, avec quelque 120 vélos/jour.

Par ailleurs, le réseau d'évacuation des eaux de chaussée existant ne répond plus aux exigences légales et normatives en matière de protection de l'environnement et nécessite d'être reconstruit selon les prescriptions en vigueur.

### 1. Carrefours

Aucun problème majeur d'exploitation ou de capacité n'est à signaler au droit des carrefours, bien qu'une certaine attente puisse être observée en sortie de certains accès secondaires en heure de pointe du soir (HPS). Les problèmes de capacité ont été réglés dans le secteur sud de Gland grâce à la mise en place de trois giratoires aux principaux carrefours liant la RC1 aux axes structurant le sud de la Ville (Avenue du Mont-Blanc, Rue Mauverney et Rue du Perron).

La majorité des carrefours et accès secondaires sont exploités en perte de priorité sur l'axe, à l'exception des trois giratoires susmentionnés et du carrefour à feux en entrée de Prangins. Il existe d'ailleurs nombreux petits accès secondaires, dont certains font l'objet d'une interdiction de tourner à gauche, d'autres peuvent actuellement être considérés comme des accès « sauvages », engendrant des problèmes de sécurité et d'homogénéité de l'axe.

Aucun point noir de la sécurité routière n'est à constater sur l'ensemble du tronçon étudié, mais certains points plus accidentogènes sont tout de même à observer. C'est principalement le cas du carrefour à feux en entrée de Prangins (sept accidents sur les cinq dernières années, avec cinq blessés légers) et du carrefour à priorité sur l'axe liant la RC1 et le Chemin des Chaux / l'hôpital de Prangins (six accidents sur les cinq dernières années, avec cinq blessés légers et un grave).

### 2. Aménagements pour piétons et cyclistes

Concernant la mobilité douce, qu'elle soit cycliste ou piétonne, une discontinuité des liaisons est à déplorer sur des portions importantes de ce tronçon, certains secteurs n'étant pas du tout aménagés à ces fins. Les aménagements existants sont très hétérogènes (trottoirs seuls, bandes cyclables, pistes cyclables uni- ou bidirectionnelles, pistes mixtes piétons/vélos ou séparées, bandes mixtes, etc.), et parfois discontinus.

Une faible perméabilité de l'axe pour les modes doux est également à observer, avec peu de traversées piétonnes sécurisées et pas d'aménagements pour les traversées ou présélections pour les cycles.

Il existe plusieurs itinéraires touristiques pédestres à proximité de la RC1 : Sentier des Toblerones, Via Jacobi, Chemin panorama alpin, sentier historique du baron Guiguer, desservant notamment la centrale électrique des Avouillons ainsi que la Villa Rose. Le principal se situe en traversée de localité et le long de l'axe dans le secteur de la Promenthouse.

Actuellement, bien que l'itinéraire Suisse à vélo se situe plus au nord, ce tronçon est emprunté par de nombreux cyclistes sportifs.

En termes de besoins pour les mobilités douces, plusieurs éléments déterminants sont à considérer :

- A l'exception de la traversée de Gland, il n'existe ainsi pas, ou de manière marginale, de besoins de liaisons piétonnes sur l'ensemble du tronçon. D'autres itinéraires, au bord du lac ou plus au nord, sont davantage fréquentés. Les besoins transversaux sont essentiellement liés à la demande touristique et au besoin de compléter les itinéraires pédestres alentours qui sont aujourd'hui peu satisfaisants ;
- En ce qui concerne les besoins cyclistes, ils sont nettement plus marqués. L'axe de la RC1 a été inscrit comme itinéraire structurant dans le schéma cyclable régional et comporte donc de véritables enjeux d'aménagement, de continuité et de rabattement ; en effet, il existe une certaine demande et un fort potentiel d'utilisation de l'axe pour deux types d'utilisateurs principalement : les cyclistes sportifs et les pendulaires. Ces usagers « rapides » apprécient cet axe rectiligne et direct, relativement plat. A l'inverse, les usagers moins expérimentés (aînés, familles, enfants/écoliers, etc.) utiliseront plutôt les itinéraires existants ou en projet au bord du lac ou plus au nord. Il sera donc nécessaire de lier ces différents itinéraires en permettant de franchir la route par des traversées sécurisées.

### 3. Offre actuelle en transports publics

Trois lignes de transports publics (autobus) empruntent la RC1 sur ce tronçon : l'une d'entre elles est la ligne TP urbaine Car Postal 831 desservant la Ville de Gland, les deux autres étant des lignes régionales, à savoir la ligne Car Postal 836 Gland-Rolle et la ligne TPN 811 Coppet-Nyon-Gland.

Il existe trois arrêts dans le périmètre d'étude, qui doivent tous être adaptés aux exigences de la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), tandis qu'un quatrième sera réalisé à proximité du giratoire RC1-Rue du Perron à Gland (zone en traversée de localité) afin d'améliorer notamment la desserte de la plage de la Falaise, à Gland. Il est à noter que l'arrêt existant Prangins-Hôpital (ligne TPN 811) est aménagé sommairement et uniquement du côté nord de la route (direction Prangins), car les autobus ne peuvent pas manœuvrer pour bifurquer en direction de Prangins au carrefour du Chemin des Chaux après avoir desservi l'hôpital. Ils s'arrêtent donc directement en bordure de la route cantonale.

## BILAN DES PREMIÈRES ÉTUDES

Les premières démarches avaient comme objectifs d'établir un diagnostic complet de la situation actuelle de la Route Suisse sur tout son linéaire entre Founex et Perroy, y compris la traversée de Coppet et Céligny dans le Canton de Genève (problèmes de sécurité, défauts de continuité des itinéraires de mobilité douce, etc.), et de proposer un fil rouge des aménagements futurs ainsi qu'un séquençage des interventions, dans le but de déterminer leurs intégrations dans les différents plans d'agglomération. Ce dernier point a été réalisé en fonction des urgences de sécurité à combler, de la faisabilité des mesures et de l'optimisation du réseau routier.

L'analyse fonctionnelle du tronçon, l'accidentologie, les éléments paysagers distincts et les différentes charges de trafic ainsi que les vitesses légales, ont permis de définir des principes d'aménagements simples en se basant sur les normes de constructions routières pour les gabarits. La déclinaison des gabarits couplée à la typologie des espaces paysagers (espace ouvert, de transition ou de centralité) permet de définir des programmes types qui sont des principes d'aménagements à suivre, mais qui doivent s'adapter aux caractéristiques spécifiques de chaque tronçon.

Pour finir, le scénario d'application des mesures a défini pour Gland une intégration du projet de réaménagement de la RC1 dans le projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération (PA4)<sup>2</sup>.

La validation par les différents Exécutifs faite en 2018 pour l'inscription au PA4 du tronçon situé depuis l'entrée ouest de Prangins jusqu'à la limite communale est de Gland a contraint le Canton, par le biais de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), et les communes territoriales, à réaliser la phase d'avant-projet

---

<sup>2</sup> <https://regiondenyon.ch/2022/06/10/projet-dagglomeration-4-retour-tres-positif-de-la-confederation-pour-le-futur-du-territoire/>

« sommaire » dans le courant 2020 afin de respecter les démarches administratives imposées par la Confédération.

Cette étude, menée par un pool de mandataires réunissant des compétences en mobilité, en ingénierie environnementale et en architecture paysagère, a permis de définir l'aménagement de ce tronçon de la RC1 en anticipant les évolutions souhaitées des standards d'aménagements de la nouvelle stratégie vélo 2035. Elle a permis également d'identifier les emprises foncières du projet et d'établir un devis. Elle sert de base aux études qui seront à mener jusqu'à la réalisation du projet.

Ce projet consiste principalement à supprimer les surlargeurs de chaussée superflues pour les trafics individuels motorisés (TIM) afin de modérer la vitesse du trafic routier, et de les affecter à la création d'un itinéraire cyclable structurant en site propre et de cheminements piétons partout où le besoin est avéré (perméabilité longitudinale et transversale accrue de la RC1 pour répondre à la demande de piétons et cycles). Il s'agit ainsi d'encourager les modes doux pour les déplacements pendulaires et de loisir le long de l'axe routier (en considérant l'augmentation des besoins futurs en mobilité), de renforcer la connexion entre le sud de Gland côté plage et le reste du territoire côté Jura, de favoriser leur sécurité, en particulier au droit des traversées de la RC1, et de requalifier l'axe sur la traversée de localité de Gland.

En termes d'écoulement du trafic routier, il n'y a pas d'enjeu majeur à relever compte tenu de la capacité suffisante offerte par les aménagements existants aux carrefours et la réserve qu'ils présentent. En revanche, la réduction des gabarits routiers et de certaines présélections constituent un objectif du projet.

En conclusion, le périmètre de l'étude est subdivisé en onze secteurs spécifiques proposant des aménagements types en préservant, malgré tout, une uniformité et cohérence afin de garantir les itinéraires de mobilité douce. Le principe général veut une séparation des modes de transport en offrant des sites propres aux utilisateurs et en intégrant des éléments paysagers ponctuels dès que possible pour la qualité environnementale de l'axe routier.

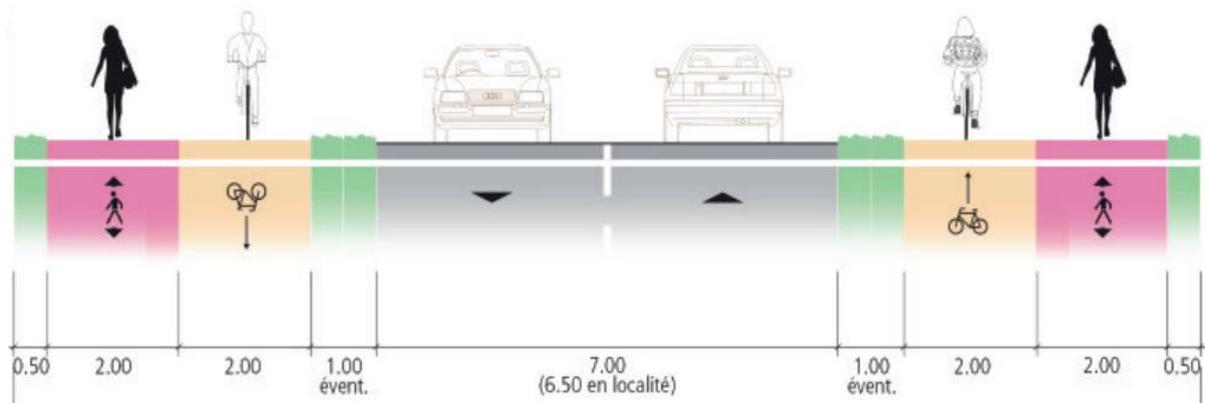


Figure 2 : profil-type retenu pour la traversée de localité

Du point de vue financier, le devis général du projet, estimé avec un degré de précision de +/- 30%, s'élève à environ CHF 30'540'000.- TTC ; il comprend les travaux de génie civil, les plantations, le marquage et la signalisation, le mobilier urbain, l'éclairage public, les emprises de terrain, les honoraires et 10% de divers et imprévus. La répartition financière est déterminée comme suit :

- Canton de Vaud : CHF 18'883'000.-, soit environ 62% ;
- Commune de Gland : CHF 10'918'000.-, soit environ 35.5% ;
- Commune de Prangins : CHF 739'000.-, soit environ 2.5%.

Ces montants sont calculés au prorata du linéaire hors localité et 100% à la charge de Gland en localité ; ils ne tiennent pas compte d'éventuelles subventions allouées, notamment celles découlant du PA4 pouvant atteindre 35% pour les aménagements relatifs à la mobilité douce.

## SUITE DES ÉTUDES

Une pré-convention a été établie en août 2021 sur la base des études préliminaires. Elle définit, entre autres, les rôles et responsabilités des différents Maîtres d'ouvrage impliquant le scindement du projet en deux études

distinctes : hors et en localité. La première est orchestrée par le Canton et la seconde est à la charge de la Ville de Gland.

Le but est de réaliser les phases d'étude comprenant le projet d'ouvrage, les différentes demandes d'autorisation aboutissant à la mise à l'enquête publique ainsi que les différents appels d'offres, afin de présenter un préavis de construction au Conseil communal à l'horizon 2026.

De manière concrète, une reprise des principes d'aménagements retenus doit être faite pour les affiner en tenant compte aussi des éventuels travaux souterrains, notamment la collecte et l'évacuation des eaux pluviales. En effet, les aménagements de surface vont entraîner des répercussions sur les réseaux qu'il est indispensable d'identifier. Dès lors, une analyse de l'ensemble des réseaux communaux est prévue dans le but de créer des synergies en cas de besoin de renouvellement, notamment du point de vue du réseau d'eau et de défense incendie. Il en découle aussi le besoin de consulter les différents propriétaires de fluides et d'énergies (SiL-Lausanne, SEIC, etc.) afin de considérer leurs besoins, par exemple le développement éventuel du chauffage à distance par Thermorésô.

L'étude tiendra également compte des différents plans directeurs cantonaux et des communes. Pour Gland, le projet doit considérer le choix des matériaux répondant au plan climat, le plan lumière, le plan directeur de la mobilité et du stationnement (PDMS) ainsi que le plan de gestion différenciée des espaces verts (PGDev) ; par exemple, des lieux d'assises doivent être identifiés et aménagés (ombre, points d'eau) de façon à permettre la marche sur tout le linéaire, même en cas de fortes chaleurs, la qualité paysagère doit faire office d'une vision claire et surtout garantir sa faisabilité sans la mise en péril des réseaux souterrains, etc.

Du point de vue de la mobilité, le constat démontre la nécessité de créer des liaisons structurantes de mobilité douce sur le territoire de Gland afin de renforcer l'attractivité des itinéraires existants en les liant, par l'intermédiaire de franchissements sécurisés de la RC1. Pour les transports publics, les études proposeront des infrastructures (zones d'attente, quais, abribus, etc.) conformes aux dernières normes, ainsi que la réalisation d'un nouvel arrêt proche du giratoire « Schilliger » pour faciliter l'accès à la plage de la Falaise.

Pour finir, une démarche foncière doit se faire auprès des propriétaires impactés par le projet pour signature des éventuelles conventions, servitudes ou autres documents à enregistrer au registre foncier (RF).

Au vu du cahier des charges, le Service des infrastructures et de l'environnement (SIE) de la Ville de Gland a réalisé un appel d'offres afin de collaborer avec un consortium de bureaux d'ingénieurs attestant de compétences en mobilité, environnement, géomatique et architecture du paysage.

## PROGRAMME DE LÉGISLATURE

Ce projet d'envergure met un accent fort sur l'intégration de la mobilité douce. En effet, la requalification de l'axe de la RC1 cadre dans l'axe 5 « Améliorons notre qualité de vie » du programme de législature et participe à la favorisation d'une connectivité géographique et sociale.

Bien qu'à moindre échelle, il répond également à l'axe 2 « Dessinons ensemble de notre ville » en renforçant l'accès au quartier de la Falaise (plage, refuge, etc.) et en facilitant la traversée de l'axe de la RC1, notamment du point de vue de la mobilité piétonne. De la même façon, le projet offre aux habitants de ce secteur un chemin d'accès au centre-ville nettement plus confortable.

## PROCÉDURES

S'agissant d'un projet routier communal, il est sujet à la Loi sur les routes (LRou) et sera donc transmis pour approbation à plusieurs instances cantonales dans le cadre d'un examen préalable, dont la DGMR représente l'autorité de coordination. Les procédures à respecter avant la mise à l'enquête concernent d'une part le volet routier et d'autre part le volet des réseaux d'eau potable et d'assainissement.

A la suite des préavis cantonaux, le projet sera modifié selon leurs différentes remarques et sera mis à l'enquête publique pour une durée de 30 jours. Les éventuelles oppositions devront être traitées par le Conseil qui représente l'organe compétent pour l'adoption du projet.

## PLANNING

Une fois les crédits d'étude obtenus par la validation du présent préavis et le délai référendaire échu, le mandat d'ingénieurs pourra débuter. Le calendrier intentionnel ci-dessous est celui proposé par le groupement de mandataires. Le développement du projet durera environ un an et demi et pourra être soumis à la Municipalité durant l'hiver 2024-2025 pour validation et autorisation de mise à l'enquête.

Les appels d'offres pour l'exécution des travaux pourront être réalisés dans le courant de l'année 2025, permettant de rédiger le préavis de construction sur la base des devis rentrés. Ce calendrier ne tient pas compte des éventuelles oppositions, qui devront être levées également par le biais du préavis. Pour finir, les travaux pourront débuter dès la délivrance du permis de construire de la part de la DGMR et après les démarches administratives du PA4.

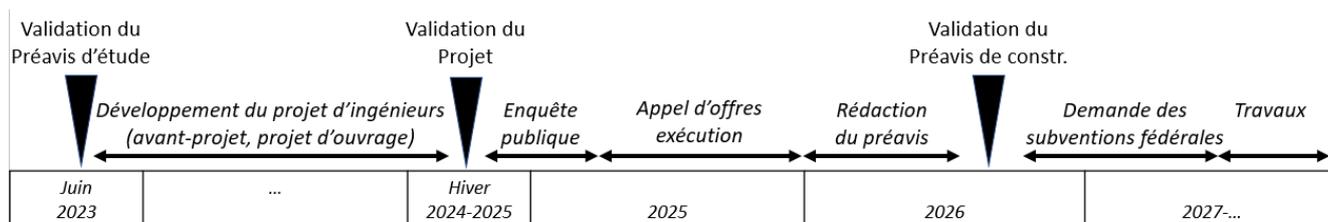


Figure 3 : frise chronologique

## COÛT DES ÉTUDES

Le coût total des travaux estimé sur la base de l'étude préliminaire (financée par le budget de fonctionnement) est d'environ CHF 30'540'000.-TTC, composé de CHF 20'278'000.- (+/- 30%) pour la part hors traversée de localité, et de CHF 10'212'000.- en traversée de localité de Gland. Une pré-convention a été établie en août 2021 sur la base de ce devis. Elle détermine la répartition des coûts des études et des travaux entre le Canton et les deux communes territoriales concernées. La part de travaux en traversée de localité sera financée et pilotée intégralement par la Commune de Gland.

Pour le secteur hors localité, le coût de l'ensemble des études relatives à la présente demande de crédit, à savoir les honoraires d'ingénieurs depuis la phase reprise des études jusqu'à l'appel d'offres (phases partielles SIA 103 31 à 41), est estimé à CHF 1'428'000 TTC; il est réparti entre les partenaires comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Ratio	Répartition HT
Etat de Vaud	93%	1'328'000.-
Commune de Gland	3.5%	50'000.-
Commune de Prangins	3.5%	50'000.-
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>1'428'000.-</b>

En traversée de localité, le SIE a réalisé un appel d'offres avec une procédure dite « ouverte » et le groupement composé des bureaux Bernard Schenk SA, CSD ingénieurs SA et In Situ SA a rendu l'offre la plus avantageuse, répondant au mieux au cahier des charges. **Les phases 51 à 53 feront l'objet d'un autre préavis en lien avec la phase d'exécution, elle-même conditionnée par l'octroi du crédit de construction ainsi que par toutes les autorisations nécessaires y relatives.** Les coûts selon l'offre rentrée sont résumés ci-dessous :

Partie I - phases partielles SIA 103 31 à 41	
31 – Avant-projet	44'450.-
32 – Projet de l'ouvrage	99'650.-
33 – Procédures	11'180.-
41 – Appel d'offres	37'125.-
<b>Total honoraires phases 31 à 41 (HT)</b>	<b>192'405.-</b>
Partie II - phases partielles SIA 103 51 à 53 (phase à intégrer au préavis de réalisation)	

51 – <i>Projet d'exécution</i>	67'600.-
52 – <i>Exécution de l'ouvrage</i>	222'225.-
53 – <i>Mise en service, achèvement</i>	42'245.-
<b>Total honoraires phases 51 à 53 (HT)</b>	<b>332'070.-</b>
<b>Montant total honoraires ingénieurs civil et mobilité (HT)</b>	<b>524'475.-</b>

- Synthèse des coûts

Participation financière de Gland (tronçons hors localité)		50'000.-
Honoraires d'ingénieurs civil et mobilité (phases 31 à 41)	arrondi à	195'000.-
Communications		15'000.-
Contrôle des réseaux (assainissement, route)		50'000.-
Divers et imprévus (env. 5%)	arrondi à	15'000.-
<b>Montant total HT</b>		<b>325'000.-</b>
T.V.A. 7.7%	arrondi à	25'000.-
<b>Montant total TTC</b>		<b>350'000.-</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 350'000.- aux conditions les plus favorables.

Sur la base d'un taux d'intérêt de 2.0%, nos charges financières pourraient s'élever la première année à CHF 7'000.-.

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

En cas d'acceptation du crédit d'investissement pour le réaménagement de la Route Suisse (RC1) par le Conseil communal, ce montant sera intégré dans le décompte final des travaux et il sera amorti sur une période de 30 ans conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité des communes. La charge d'amortissement serait alors de CHF 11'667.- pour une année complète.

Si le crédit d'investissement n'est pas octroyé par le Conseil communal, le montant utilisé pour l'étude sera amorti sur une période de 5 ans. La charge d'amortissement serait alors de CHF 70'000.- pour une année complète.

## FRAIS D'EXPLOITATION

Cet investissement ne générera pas de frais de fonctionnement additionnels.

## CONCLUSIONS

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

### LE CONSEIL COMMUNAL

- Vu - le préavis municipal n° 38 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude du réaménagement de la Route Suisse (RC1) ;
- ouï - le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet ;
- ouï - le rapport de la commission des finances ;
- considérant - que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;
- décide
- I. - d'accorder le crédit de CHF 350'000.- et d'autoriser la Municipalité à entreprendre ces études ;
- II. - d'autoriser la Municipalité à emprunter la somme de CHF 350'000.-.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :

C. Girod



La Secrétaire adjointe :

A. Lokaj

Préavis n° : 38/2023 Montant : CHF (TTC) 350'000.00

Préavis municipal no 38 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude du réaménagement de la Route Suisse (RC1)

<b>Estimation des revenus et charges de fonctionnement annuelles</b>				CHF
- Charges financières : 2.0% par an :				7'000.00
- Amortissement linéaire sur 30 ans selon préavis :				11'667.00
<b>Total annuel des charges</b>				<u>18'667.00</u>
<b>Situation financière</b>				CHF
<b>Plafond en matière d'endettement et de risques pour cautionnements</b>				175'000'000.00
Valeur des cautionnements à risque à ce jour (valeur nominale pour mémoire : CHF 7'169'748.-)				0.00
<b>Quote-part à l'endettement d'ententes inter-communales</b>				100'910.05
<b>Endettement à ce jour</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2022 (provisoire)</b>	<b>29.03.2023</b>	
<b>Endettement au bilan</b>				
Engagements courants	7'643'354.40	7'388'826.45	10'316'520.94	
Passifs transitoires	4'375'313.40	3'412'389.75	1'970'594.78	
Emprunts à court et long terme	75'475'000.00	83'415'000.00	84'000'000.00	
<b>Total endettement au bilan</b>	<b>87'493'667.80</b>	<b>94'216'216.20</b>	<b>96'287'115.72</b>	
<b>Engagements hors bilan</b>				
Préavis en cours acceptés par le Conseil communal (hors investissements du patrimoine financier et part du patrimoine administratif financé par des taxes affectées)			90'339'049.74	
Travaux facturés et payés à ce jour			-51'633'927.54	
<b>Total engagements hors bilan</b>			<u>38'705'122.20</u>	
<b>Total endettement brut</b>				<b>134'992'237.92</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				2'811'738.12
Débiteurs et comptes courants à ce jour				28'699'511.69
Placements du patrimoine financier à ce jour				24'349'468.30
Actifs transitoires à ce jour				1'280'708.06
Part du patrimoine administratif financé par des taxes affectées à ce jour				8'753'970.12
<b>Solde disponible à ce jour</b>				<u>105'802'248.32</u>
<b>Autres préavis relatifs à une demande de crédit d'investissement en cours</b>				
Préavis municipal no 36 relatif à la demande de crédit d'investissement pour la rénovation et l'optimisation des installations de traitement de la station du Montant.			775'000.00	
Préavis municipal no 37 relatif à une demande de crédit d'investissement pour les travaux de second-œuvre et d'aménagement du bâtiment A5.1 du quartier La Combaz, sis sur la parcelle n° 4311			896'800.00	
<b>Total des autres préavis relatifs à une demande de crédit d'investissement en cours</b>			<u>1'671'800.00</u>	
				<u>103'780'448.32</u>