



MUNICIPALITÉ

**COMMUNE
DE
DENGES**

PRÉAVIS N° 5/2023

**Demande d'un crédit
extrabudgétaire de CHF 82'000.00
TTC destiné à financer les études
préalables à la phase d'exécution
des travaux de réaménagement
de la RC 80 entre Lonay (carrefour
des Pressoirs compris), et
Echandens (carrefour de la route
de la Gare non compris)**

AU CONSEIL COMMUNAL DE DENGES

PRÉAVIS MUNICIPAL N° 5/2023

Demande d'un crédit extrabudgétaire de CHF 82'000.00 TTC destiné à financer les études préalables à la phase d'exécution des travaux de réaménagement de la RC 80 entre Lonay (carrefour des Pressoirs compris), et Echandens (carrefour de la route de la Gare non compris).

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

1. INTRODUCTION – SITUATION ACTUELLE

L'ancienne route communale située entre Denges-Echandens et Lonay a pris, au cours des années, une importance grandissante. Devenue une route cantonale du réseau de base en 2012, elle constitue aujourd'hui une liaison majeure de l'Est morgien pour plusieurs raisons :

- elle relie ce secteur urbain au réseau autoroutier de l'Ouest lausannois, actuellement par la jonction de Crissier et, à terme, par la nouvelle jonction d'Ecublens ;
- elle se situe dans le périmètre du site stratégique H1 « Morges Est – Lonay – Préverenges – Denges » du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2016), où d'importants projets de développements urbains sont prévus en bordure même de la route (Plan d'affectation (PA) En Carouge notamment) ;
- il s'agit d'un axe structurant du réseau cyclable d'agglomération qui jouera aussi un rôle croissant dans le réseau des lignes de transports publics urbains, notamment en raison du développement du site stratégique H1 du PALM.

Pour répondre à cette évolution, la route doit être réaménagée. Elle doit garantir un accès aux quartiers riverains compatible avec son statut de route cantonale de base, un partage cohérent de l'espace entre les différents usagers (mobilités douces, transports publics et transports individuels motorisés), et le bon fonctionnement des carrefours, que ce soit en termes de capacité ou de sécurité. De plus, l'état actuel de la chaussée, jugé mauvais, nécessite des travaux d'entretien à court terme.

Le tronçon à réaménager de la RC 80, d'une longueur d'environ 2.0 km, se situe entre le carrefour des Pressoirs (compris), sur la commune de Lonay, et le carrefour de la Gare (non compris), sur la commune d'Echandens. La majeure partie de l'axe se situe hors traversée de localité (HT), ses extrémités étant en traversée de localité (ET).

Figure 1- Périmètre du projet de réaménagement de la route.



L'étude préliminaire a été achevée en mai 2015. Elle a permis de définir le concept du réaménagement de l'axe, notamment le partage de l'espace routier entre les différents modes de transports et l'accessibilité latérale aux futurs développements urbains sur la commune de Lonay. Une première étude de variantes du réaménagement du carrefour des Pressoirs a été réalisée dans ce cadre.

L'avant-projet (phase partielle SIA 31) a été achevé fin 2021. Financé par l'Etat de Vaud (DGMR via EPRC cf. § précédent) et les Communes de Lonay, Denges et Echandens sur la base d'une pré-convention financière signée par l'Etat de Vaud et les trois Communes en 2019, il permet de préciser les aménagements routiers, notamment la position des arrêts de bus, des passages pour piétons et des accès aux futurs quartiers. Une variante définitive du réaménagement du carrefour des Pressoirs a été arrêtée. Le projet d'un nouveau giratoire au carrefour avec la route d'Echandens, prévu pour absorber le trafic généré par le PA En Carouge, a été abandonné à la suite du redimensionnement du périmètre du PA et à une nouvelle étude de trafic.

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part de la commune de Denges pour le financement des études suivantes :

- projet de l'ouvrage (phase SIA 32) ;
- établissement du dossier d'enquête publique (phase SIA 33) ;
- appel d'offres entreprises, comparaison des offres et propositions d'adjudication (phase SIA 41).

L'Etat de Vaud (DGMR) et les trois Communes participeront aux coûts de ces études conformément à une nouvelle convention, rendue nécessaire par les modifications du projet intervenues dans le cadre de l'avant-projet. Une dernière convention financière, réglant l'organisation des travaux et la répartition de leur financement, ainsi que du solde des études (projet d'exécution, direction et achèvement des travaux – phases SIA 51 à 53) sera établie à la suite de l'appel d'offres entreprises.

Il est à relever que la requalification de ce tronçon de route fait partie des mesures infrastructurelles du PALM 2016 (mesure 5b.RM.01) non cofinancées par la Confédération. Les études et les travaux relatifs à ce projet ne seront par conséquent pas cofinancés par la Confédération au titre de projets d'agglomération.

A l'issue des phases d'études financées par le présent préavis, une nouvelle demande de crédit sera proposée au Conseil communal afin de financer le solde des études et les travaux à charge de la commune de Denges.

2. EXPOSE DE LA SITUATION

2.1. Caractéristiques générales du tronçon à requalifier

La RC 80 présente un caractère très routier. La voirie actuelle consiste en une voie par sens de circulation, avec plusieurs arrêts de bus sur chaussée et peu d'aménagements pour les mobilités douces : les aménagements sécurisés pour les piétons sont rares et souvent trop étroits. De plus, la qualité paysagère recherchée par le projet d'agglomération y est absente. Des bandes cyclables ont été mises en place en 2020 sur l'ensemble du tronçon. Le trafic y est moyennement élevé pour une route cantonale principale, avec des charges journalières moyennes de 6'200 véh/j (trafic journalier moyen – TJM) à l'ouest et de 7'800 véh/j à l'est. Les jours ouvrables le trafic est plus élevé (7'300 à 9'200 véh/j), indiquant une fonction principalement pendulaire de l'axe. Globalement, aucun carrefour n'est à saturation en l'état actuel. Le carrefour des Pressoirs peut présenter, aux heures de pointe, quelques difficultés d'insertion sur les mouvements secondaires en raison de la proximité des deux croisements et des pertes de priorité actuelles (voir 1.3.3 + figure 3). L'augmentation de trafic prévue sur la RC 80 à l'horizon 2030 est estimée à quelque 3'800 véh/j. La réalisation des nouvelles jonctions de Chavannes et d'Ecublens aura, en revanche, un effet de délestage d'environ 1'600 véh/j. Pour finir, l'augmentation de trafic à l'horizon 2030 ne sera ainsi que de quelque 2'200 véh/j et ne posera pas de problèmes de capacité.

Des investigations sur l'état de la chaussée ont été réalisées dans le cadre de l'avant-projet (carottages, sondages, essais de déflexion) et une visite sur site a permis de réaliser un relevé visuel. Sur cette base, il s'avère que l'état de dégradation des couches bitumineuses est avancé et que la portance est insuffisante. Les canalisations d'évacuation des eaux en place, vétustes, seront entièrement renouvelées et placées sous les nouveaux trottoirs pour en faciliter l'entretien.

Les études sur l'assainissement du bruit routier sur les communes de Lonay, Denges et Echandens montrent le besoin de poser un revêtement phonoabsorbant sur certains tronçons de la route.

Il est à relever que les arrêts de bus situés sur l'axe ne sont pas conformes à la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand, RS 151.3). Enfin, la route n'est pas répertoriée en tant qu'itinéraire pour convois exceptionnels.

2.2. Offre actuelle en transports publics

Deux lignes de bus desservent actuellement le secteur étudié :

1. La ligne MBC 702, qui relie Tolochenaz et Morges à Bussigny, avec une fréquence de 10 minutes aux heures de pointe.
2. La ligne MBC 705, qui dessert Lonay-Parc, Préverenges, Denges et Echandens et continue jusqu'à l'EPFL. Cette ligne a une fréquence de 20 minutes aux heures de pointe.

La ligne CFF S5 du RER Vaud dessert également les gares de Lonay-Préverenges et de Denges-Echandens aux deux extrémités du périmètre d'étude à une fréquence de 60 minutes dans chaque sens.

2.3. Caractéristiques des différents tronçons

L'axe peut être subdivisé en quatre tronçons (voir figure 2 ci-après) :

Figure 2 – Les 4 tronçons à réaménager



Les quatre tronçons mentionnés plus haut se définissent comme suit :

1. L'entrée ouest de la RC 80 (carrefour des Pressoirs) et le secteur du collège

Ce tronçon limité à 50 km/h, entièrement en traversée de localité, se situe à l'extrémité ouest de l'axe à réaménager, depuis le carrefour des Pressoirs (compris) jusqu'au chemin du Motty (voir figure 2).

Un cheminement pour piétons est présent uniquement au sud de la chaussée. Une bande cyclable a été mise en place en 2020 sur la voie sud de circulation sur l'ensemble du tronçon.

Le carrefour des Pressoirs est composé de deux croisements consécutifs induisant un manque de sécurité et de fluidité du trafic. Le passage supérieur pour les piétons qui enjambe la route n'est pas conforme en termes de gabarits routiers, puisqu'il est limité à une hauteur de 3.90 m seulement ; la passerelle est vétuste et non adaptée aux personnes à mobilité réduite.

Figure 3 - Entrée ouest de la RC 80 (carrefour des Pressoirs)



Plus à l'est, ce premier tronçon borde le collège de Lonay et sa cour et comprend un arrêt du bus en baignoire dans le sens est-ouest.

2. Le tronçon bordant et desservant la zone d'activités de Lonay

Ce secteur, situé hors traversée de localité et limité à 60 km/h, se situe entre le chemin du Motty et le carrefour avec la route d'Echandens. Le carrefour d'accès principal à la zone d'activités est aménagé avec des présélections et plusieurs accès secondaires se succèdent le long de la route dans ce secteur, qui comporte également deux arrêts de bus bloquants (un par sens de circulation) de part et d'autre d'un passage pour piétons.

Un cheminement pour piétons a été aménagé uniquement au sud de la chaussée, étroit et discontinu. Une bande cyclable a été mise en place en 2020 sur les 2 voies de circulations et sur l'ensemble de ce tronçon.

Le secteur présente un potentiel d'urbanisation important. Plusieurs projets de développement y sont prévus.

3. Le tronçon non bâti, bordant les espaces agricoles

Ce tronçon non bâti, situé hors localité et limité à 80 km/h, borde des espaces agricoles ouverts surplombés par la colline des Abbesses. Il s'étend jusqu'à l'entrée de localité de la commune d'Echandens. La route, dans ce secteur, est dépourvue de trottoirs et de passages pour piétons. Une bande cyclable a été mise en place en 2020 sur les 2 voies de circulations et sur l'ensemble de ce tronçon.

Il est à relever que ce secteur comporte d'importantes surfaces d'assolement (SDA) et que l'accès des véhicules agricoles aux champs situés au sud de la route se fait aujourd'hui directement depuis la chaussée, ce qui pose des problèmes de sécurité.

4. Le tronçon en traversée de localité sur les communes de Denges et Echandens

Situé sur les communes de Denges et Echandens, ce dernier tronçon de la RC 80 marque l'entrée de localité de Denges puis d'Echandens. Ce secteur urbanisé est situé en traversée de localité et est limité à 50 km/h jusqu'au carrefour giratoire avec la route de la Gare.

Ce secteur comporte deux arrêts de bus (un par sens de circulation). Des bandes cyclables et des trottoirs sont présents uniquement à l'approche de ce carrefour, où se trouve le seul passage pour piétons du tronçon.

3. DESCRIPTIF DU PROJET

L'un des éléments marquants du réaménagement de la route sera la réalisation d'aménagements pour cyclistes et de trottoirs de part et d'autre de la chaussée, sur toute la longueur du tracé.

3.1. Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035

Le Conseil d'Etat a présenté le 2 novembre 2021 la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, en vue de l'examen, par le Grand Conseil, de l'EMPD se rapportant à la première étape de mise en œuvre de cette nouvelle stratégie. Celle-ci propose notamment un réseau cyclable plus dense, une stratégie de mise en œuvre plus volontariste et des standards plus exigeants que la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020.

Une analyse a été réalisée pour identifier les adaptations à apporter au projet, afin qu'il réponde aux objectifs et principes de la stratégie vélo 2035, en particulier en termes de continuité et de standards. Les principales conclusions de cette analyse sont les suivantes :

- l'analyse globale (périmètre étendu) a permis de confirmer le principe d'un aménagement cyclable unidirectionnel de part et d'autre de la chaussée le long de la RC 80.
- des adaptations devront être apportées aux aménagements pour qu'ils soient cohérents avec les standards souhaités dans la stratégie vélo 2035. Ces adaptations pourront être traitées dans le cadre des études de projet, car elles ne remettent pas en cause les principes généraux de fonctionnement prévus dans l'étude préliminaire pour cet axe.

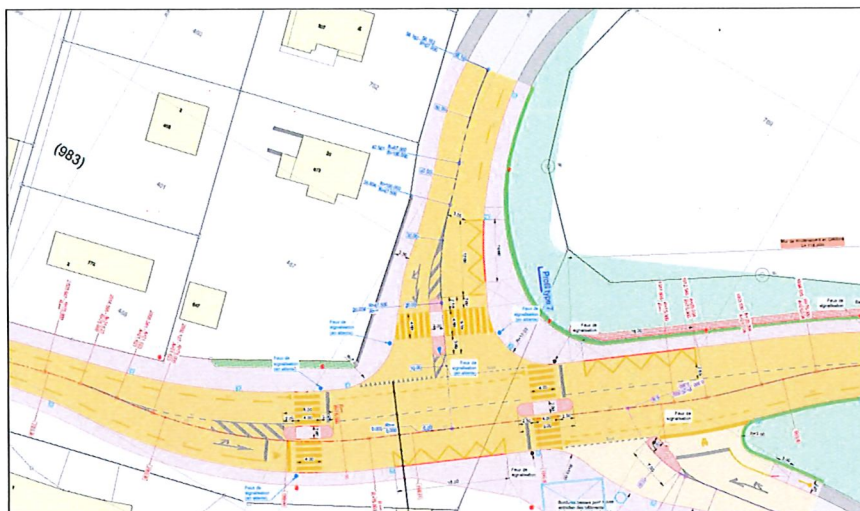
Les autres aménagements prévus sont détaillés ci-après pour les quatre tronçons mentionnés plus haut.

3.2. L'entrée ouest de la RC 80 (carrefour des Pressoirs) et le secteur du collège

Le projet de réaménagement de la route sur ce tronçon prévoit, entre autres :

- le réaménagement complet du carrefour des Pressoirs, avec notamment la réalisation de trois passages pour piétons protégés par des îlots, trois arrêts de bus conformes à la LHand (dont le coût ne sera pas financés par la LHand) et des aménagements pour les cyclistes (sas vélos, bandes cyclables). Le carrefour sera en partie régulé par des feux ;

Figure 4 - Entrée ouest de la RC 80 (carrefour des Pressoirs) - aménagements prévus



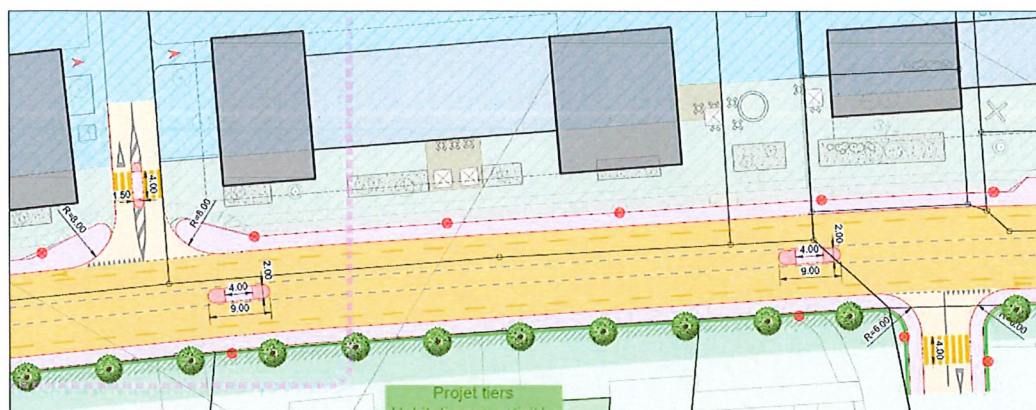
- la suppression de la passerelle piétonne enjambant la route cantonale, entre le carrefour des Pressoirs et le collège, et la construction d'un escalier pour rejoindre la route, côté nord ;
- dans le secteur de la passerelle piétonne, l'élargissement de la route dans le but de réaliser un trottoir côté nord (en complément du cheminement existant au sud) et une bande cyclable par sens de circulation, nécessitera la réalisation d'ouvrages de soutènement ;
- la réfection de l'arrêt de bus existant dans le secteur du collège, au nord de la chaussée, et la création d'un second arrêt côté sud (direction Echandens).

3.3. Le tronçon bordant et desservant la zone d'activités de Lonay

Le projet de réaménagement de la route sur ce tronçon prévoit, notamment :

- L'aménagement d'une bande centrale de 2.50 m pour permettre les mouvements de tourne-à-gauche et le dépassement des bus à l'arrêt, ainsi que la réalisation d'îlots piétonniers permettant de sécuriser les passages pour piétons et de limiter l'utilisation de la bande centrale par les automobilistes sur de grandes distances ;
- Plusieurs traversées piétonnes sécurisées par des îlots, ces derniers permettant également de limiter l'utilisation de la bande centrale par les automobilistes sur de grandes distances ;
- Un alignement d'arbres majeurs au sud de la route, renforçant le caractère de boulevard urbain recherché pour ce tronçon qui, à terme, sera bordé d'importants développements urbains ;
- Le passage, à terme, de ce tronçon de route hors traversée de localité, limité actuellement à 60 km/h, en traversée de localité, avec une vitesse limitée à 50 km/h ;

Figure 5 - tronçon bordant et desservant la zone d'activités de Lonay - aménagements prévus

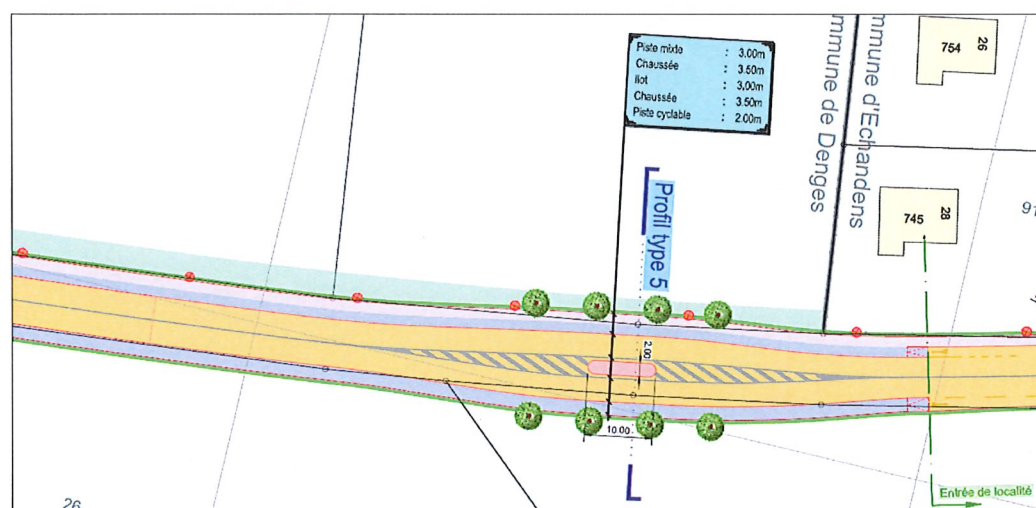


3.4. Le tronçon non bâti, bordant les espaces agricoles et entrée de Denges

Le projet prévoit, sur ce tronçon :

- l'aménagement d'une piste cyclable de 2 m de largeur au sud de la route ;
- l'aménagement d'une piste mixte piétons/cyclistes d'une largeur de 3 m côté nord ;
- un îlot central pour marquer l'entrée de localité d'Echandens, avec la plantation d'arbres de part et d'autre de la chaussée ;
- le maintien de la limite de vitesse à 80 km/h.

Figure 6 - tronçon non bâti bordant les espaces agricoles et entrée de Denges - aménagements prévus

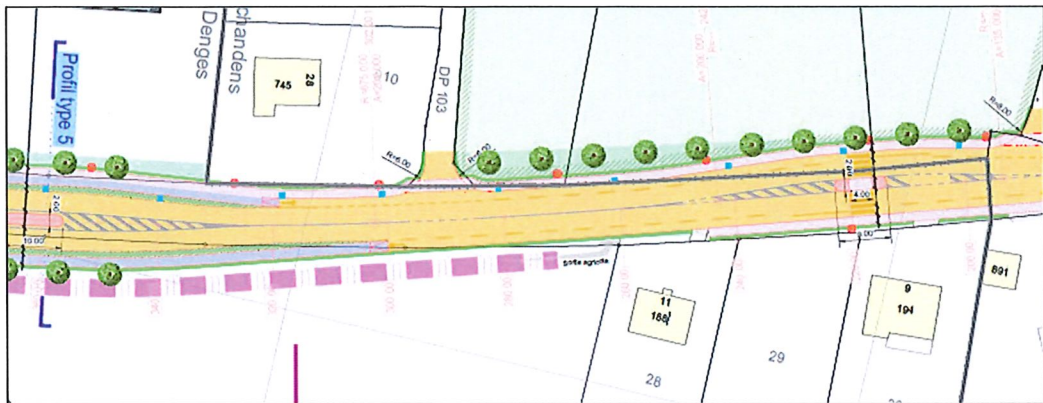


3.5. Le tronçon en traversée de localité sur la commune de Denges

Les aménagements suivants sont prévus sur ce tronçon :

- l'aménagement de bandes cyclables dans les deux sens de circulation et d'un trottoir continu du côté Nord de la route et partiel côté Sud pour desservir les 3 parcelles 28, 29 et 30;
- la plantation d'arbres du côté nord de la chaussée sur la commune d'Echandens.

Figure 7 – traversée de localité de Denges - aménagements prévus en version définitive pour cette étape du projet

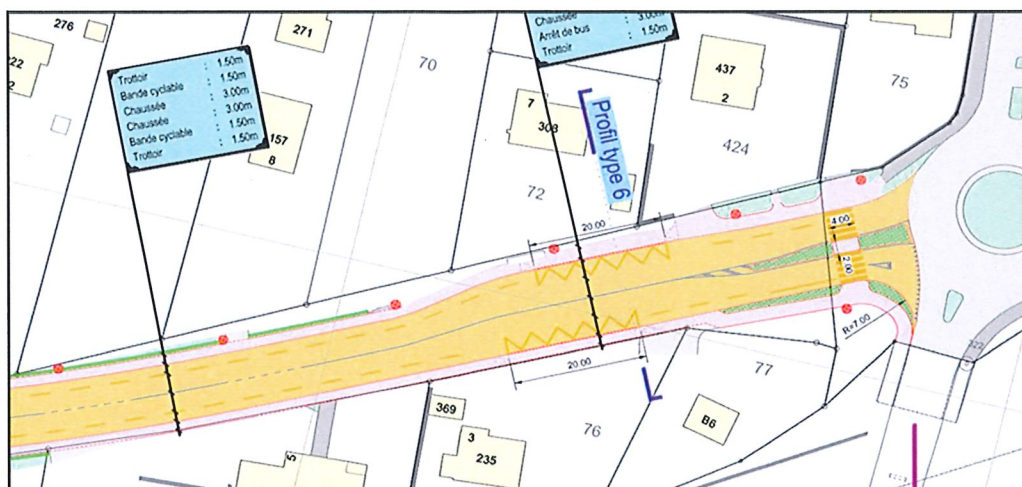


3.6. Le tronçon en traversée de localité sur la commune d'Echandens

Les aménagements suivants sont prévus sur ce dernier tronçon :

- l'aménagement de bandes cyclables dans les deux sens de circulation et d'un trottoir des deux côtés de la route ;
- l'aménagement d'un passage pour piétons régulé par des feux;
- le réaménagement des arrêts de bus « Echandens poste » (nord et sud) ;
- la plantation d'arbres du côté nord de la chaussée, à l'ouest du tronçon.

Figure 8 – traversée de localité d'Echandens - aménagements prévus en version définitive pour cette étape du projet



3.7. Autres éléments du projet

- la chaussée vétuste sera reconstruite à neuf (couches bitumineuses et couche de fondation). Un revêtement phonoabsorbant sera posé en fonction des besoins, conformément à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41).
- les canalisations d'évacuation des eaux en place seront entièrement renouvelées et placées sous les nouveaux trottoirs pour en faciliter l'entretien. Un système de traitement des eaux de chaussée sera réalisé afin de respecter les dispositions légales et les normes en matière de protection des eaux (LEaux RS 814.20, norme VSA).

3.8. Descriptif des études nécessaires

Les études faisant l'objet de la présente demande de crédit permettront de soumettre le projet à enquête publique et de procéder à l'appel d'offres travaux. Il s'agit des études suivantes, définies par Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA) :

- avant-projet partiel (phase SIA 31) ;
- projet de l'ouvrage (phase SIA 32) ;
- établissement du dossier d'enquête publique (phase SIA 33) ;
- appel d'offres entreprises, comparaison des offres et propositions d'adjudication (phase SIA 41) ;

La demande de crédit de construction, qui se basera sur le montant des offres reçues des entreprises, inclura le solde des études, à savoir :

- l'établissement des plans d'exécution (phase SIA 51) ;
- l'exécution des travaux (directions administrative et technique et direction générale opérationnelle du projet, phase SIA 52) ;
- la mise en service et l'achèvement de la route (phase SIA 53).

3.9. Planning des études et des travaux

Les études et les travaux sont planifiés comme suit :

- | | |
|---|----------------------|
| ● demande de crédit d'étude préalable | 2023 |
| ● projet de l'ouvrage | juin – décembre 2023 |
| ● enquêtes publiques (travaux et expropriation) | 2ème semestre 2023 |
| ● appel d'offres entreprises | 2024 |
| ● demandes de crédit pour les travaux | 2024 - 2025 |
| ● projet d'exécution et début des travaux | 2025 - 2026 |
| ● achèvements des travaux | 2026 - 2028 |

3.10. Risques liés à la non-réalisation du projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pouvaient être rapidement entrepris et que, par conséquent, le réaménagement de la route devait être repoussé de 3 à 4 ans, les conséquences seraient les suivantes :

a) Risques pour les usagers de la RC 80

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins de la mobilité douce serait en contradiction avec les exigences découlant du PALM et du Plan directeur cantonal. Elle défavoriserait le développement d'alternatives à la mobilité motorisée individuelle telle que pratiquée aujourd'hui dans cette région.

Il est à relever que l'état de délabrement avancé de la route représente un danger important pour cyclistes, piétons et véhicules.

b) Surcoûts possibles

La non-réalisation des travaux projetés dans les 3 à 4 ans nécessiterait de revoir à la hausse le devis en raison du probable renchérissement des coûts des travaux (indexation des coûts admise à 2.5 % par an). De plus, retarder le renouvellement de la chaussée, qui se trouve dans un état de dégradation avancé, causerait un délabrement ultérieur qui engendrerait des coûts d'entretien plus élevés.

c) Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre du PALM

Un éventuel report du réaménagement de ce tronçon de RC80 affaiblirait la politique de mise en œuvre du PALM, risquant de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futures générations du projet d'agglomération.

Rappelons que l'appui de la Confédération au financement de l'ensemble des mesures infrastructurelles prévues au PALM 2007 se situe à hauteur de CHF 165 mio (valeur octobre 2005, hors TVA et renchérissement). En retour, cette instance attend du Canton et des Communes territorialement concernées une démarche proactive pour porter des projets, comme celui de la RC80.

3.11. Mode de conduite du projet

L'Etat de Vaud (DGMR) et les trois Communes participeront aux coûts des études jusqu'aux soumissions (projet de l'ouvrage, enquête publique et appel d'offres travaux – phases SIA 32, 33 et 41) conformément à une nouvelle convention, rendue nécessaire par les modifications du projet intervenues dans le cadre de l'avant-projet. Une dernière convention financière, réglant l'organisation des travaux et la répartition de leur financement, ainsi que du solde des études (projet d'exécution, direction et achèvement des travaux – phases SIA 51 à 53) sera établie à la suite de l'appel d'offres travaux.

Les études de projet seront conduites par la DGMR, avec l'appui d'un bureau d'ingénieurs civils et de divers autres spécialistes, en collaboration avec les Communes partenaires.

La DGMR assurera la direction générale des études et s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé.

L'attribution de tous les marchés respectera les procédures selon la loi sur les marchés publics (LMP-VD ; BLV 726.01).

4. DETAILS DES COUTS

4.1. Répartition et participation de tiers

Le coût total des travaux estimé dans le cadre de l'avant-projet est de CHF 19'877'293.- (+/-20%). La nouvelle convention établie en 2021 sur la base de ce devis détermine la répartition des coûts des études et des travaux entre l'Etat de Vaud (DGMR) et les trois communes territoriales concernées. Sur cette base, les coûts des travaux à charge de chaque partenaire s'établissent comme suit :

	Répartition (%)	Coût (CHF TTC)
Etat de Vaud (DGMR)	44.97	8'937'498.-
Commune de Lonay	42.09	8'367'043.-
Commune de Denges	6.47	1'286'371.-
Commune d'Echandens	6.47	1'286'371.-
Total	100%	19'877'283.-

Le coût de l'ensemble des études relatives à la présente demande de crédit, à savoir le projet de l'ouvrage, l'établissement du dossier d'enquête publique et la procédure d'appel d'offres (phases SIA 32 à 41) est estimé à CHF 1'220'000.-. La répartition du coût des études reprend celle estimée pour les travaux, ci-dessus.

	Répartition (%)	Coût (CHF TTC)
Etat de Vaud (DGMR)	44.97	548'634
Commune de Lonay	42.09	513'498
Commune de Denges	6.47	78'934
Commune d'Echandens	6.47	78'934
Total	100%	1'220'000.-

Un mandat principal sera confié à un groupement de mandataires piloté par un bureau de génie civil. L'attribution du mandat se fera en deux phases successives :

1. une première phase (tranche ferme, financée par la présente demande de crédit) concerne les études d'avant-projet, de projet d'ouvrage, de mise à l'enquête jusqu'à la mise en soumission des travaux (phase partielle SIA 31 ainsi que les phases 32, 33 et 41). A l'issue de cette phase, les coûts basés sur les offres des entreprises étant connus, une nouvelle convention financière sera établie et s'appliquera pour la suite du projet.
2. une seconde phase (tranche conditionnelle) portera sur la phase de réalisation des travaux jusqu'à la mise en service (phases SIA 51, 52 et 53). Cette seconde phase sera attribuée sous réserve de l'entrée en force du permis de construire et de l'obtention des crédits cantonaux et communaux de financement des travaux et du solde des études (le crédit d'investissement pour financer la part cantonale des travaux et du solde des études fera l'objet d'une nouvelle demande de crédit basée sur le montant des offres reçues).

5. FINANCEMENT

5.1. Demande de crédit

Désirant mener à bien le projet de réaménagement de la RC80, la Municipalité sollicite un crédit d'étude de CHF 82'000.00, incluant les frais d'avant-projet depuis 2021.

5.2. Financement

Ce montant sera prélevé sur la trésorerie courante

5.3. Amortissement comptable

Ce montant sera ajouté et amorti avec le crédit de réalisation du projet

6. CONCLUSIONS

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE DENGES

- vu** le préavis n°5/2023 de la Municipalité,
vu le rapport de la Commission chargée de l'étude de cet objet,
vu le rapport de la Commission des finances,
attendu que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

DECIDE

1. d'adopter le préavis n°5/2023 pour financer les études préalables à la phase d'exécution des travaux de réaménagement de la RC80 ;
2. d'autoriser la Municipalité à réaliser les études nécessaires tels que décrits dans le présent préavis ;
3. d'octroyer à la Municipalité un crédit de CHF 82'000 TTC, comme décrit au point 5 du présent préavis ;
4. d'autoriser la Municipalité à financer le préavis par les liquidités courantes ;
5. d'accepter que ce crédit d'étude soit ajouté et amorti avec le crédit de réalisation du projet.

Approuvé en séance de municipalité le 16 janvier 2023

Le Syndic

Francis Monnin

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ



La Secrétaire

A.-Sylvie Gevisier

Responsable : Didier Gallay, municipal

Denges, le 17 janvier 2023/asg