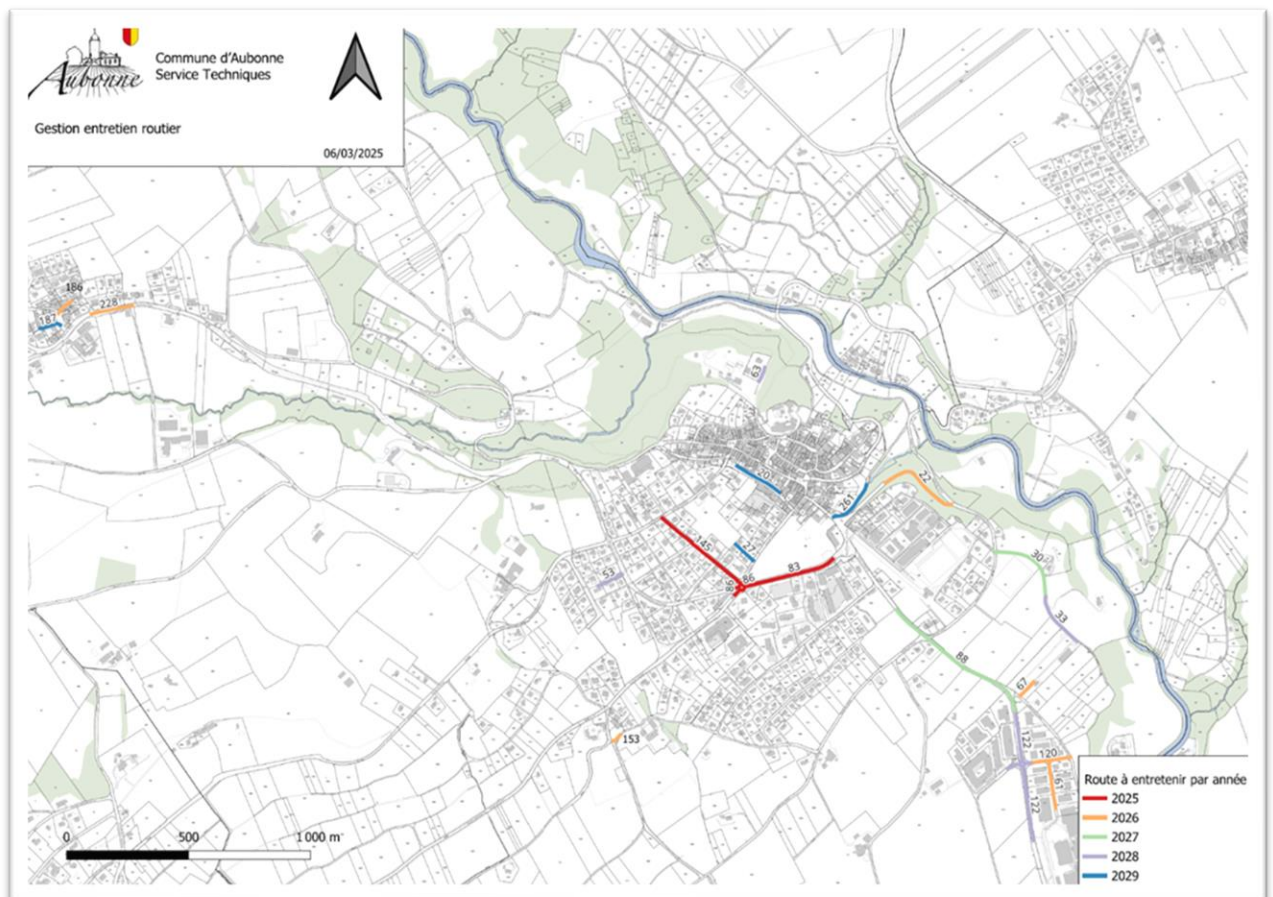




Préavis n°1/25 au Conseil communal

Entretien des routes communales



Délégué municipal :

- M. Olivier Getaz, Municipal

Aubonne, le 18 mars 2025

Table des matières

1. Préambule.....	3
2. Objectifs du projet	3
2.1. Vision stratégique	3
2.2. Principes directeurs de l'entretien.....	5
2.3. Indices visuels	7
3. Description des travaux	8
3.1. Techniques d'entretien prévues.....	8
4. Procédure et planning des travaux	9
5. Avenue de Savoie	11
6. Aspects financiers	12
6.1. Coûts des travaux.....	12
6.2. Financement et amortissement	17
7. Développement durable	17
8. Conclusion	18

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. Préambule

Le réseau routier de la commune d'Aubonne joue un rôle fondamental dans la mobilité, le confort et la sécurité de tous les usagers – qu'il s'agisse des habitants, des visiteurs ou des acteurs économiques locaux. Les routes et chemins qui le constituent subissent une usure progressive, causée par le trafic, les intempéries et les contraintes structurelles. Bien que souvent peu visibles à court terme, ces dégradations ont un impact direct sur les coûts d'entretien à long terme et influent sur la qualité de vie des usagers.

C'est pourquoi, la Municipalité présente un plan quinquennal dédié à l'entretien et à la réhabilitation des routes communales. Cette démarche proactive vise à optimiser les ressources, à limiter les coûts futurs et à assurer un niveau de service satisfaisant. Le projet s'appuie sur une analyse approfondie de l'ensemble du réseau routier communal, accompagnée d'une priorisation des interventions fondée sur l'état des tronçons et leur rôle dans la mobilité locale.

Dans ce cadre, le service technique a mandaté la société Ertec SA afin d'évaluer l'état du réseau routier communal.

Ce préavis expose en détail les objectifs, la nature des travaux envisagés, le calendrier des interventions, ainsi que les enjeux financiers et environnementaux du projet. Son approbation par le Conseil communal permettra à la commune de maintenir un réseau routier sûr, fonctionnel et durable, tout en satisfaisant aux exigences légales et environnementales qui encadrent la gestion des infrastructures publiques.

2. Objectifs du projet

2.1. Vision stratégique

Ce projet d'entretien des routes communales s'inscrit dans un plan global de travaux prévus sur les dix prochaines années pour la commune d'Aubonne. Ce plan stratégique englobe l'entretien et le développement des infrastructures, incluant non seulement les routes, mais également les bâtiments publics, les réseaux souterrains et les autres équipements communaux.

Le présent préavis se concentre exclusivement sur les routes nécessitant des travaux simples, tels que le remplacement de la couche de roulement, les réparations localisées et les interventions préventives.

Les routes "hors zone à bâtir" avec une fonction principale "agricole" feront partie d'un autre projet car des contributions à fonds perdu sont allouées par la Confédération et le Canton dans le but d'améliorer les conditions de vie et les conditions économiques du monde rural. Ces aides sont accordées pour des mesures aussi bien individuelles (mesure réalisée dans une exploitation ou communauté d'exploitation) que collectives (mesures concernant au moins deux exploitations agricoles ou réalisée dans une exploitation d'estivage). Des crédits d'investissements sous forme de prêts sans intérêt sont également accordés par la Confédération pour les projets d'améliorations structurelles.

À l'inverse, les tronçons de route gravement endommagés, où une reconstruction complète est indispensable, feront l'objet de préavis séparés et spécifiques selon le tableau intentionnel ci-dessous.

Route non prévue dans ledit Préavis car faisant l'objet de gros travaux												
	Préavis	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
1	Chemin des Muriers											
2	Route des Rochettes & bouclage du réseau d'eau potable											
3	Route Neuve RC30											
4	Routes de Trévelin & Pénesson		Mesure provisoire									
5	Route Général Boïnod & Soleil levant & Grenade Place											
6	Place du marché											
7	Route & Place de l'Ancienne Gare	MEP	MEP									
8	Ruelle Derrière la Tour											
9	Route du Quartier du Chêne											
10	Chemin des Ancelles											

L'objectif de ce projet est de prévenir les dégradations majeures à long terme en intervenant dès maintenant sur les tronçons identifiés comme prioritaires. En effectuant des travaux d'entretien réguliers et ciblés, la commune vise à réduire les risques de devoir entreprendre des travaux lourds et coûteux à l'avenir, qui résulteraient d'un manque de gestion proactive. Cette approche garantit un réseau routier durable, tout en maîtrisant les coûts et en répondant aux besoins des usagers.

La vision stratégique repose sur une analyse approfondie réalisée d'après les recommandations du rapport d'Ertec. Ce rapport a proposé trois variantes d'entretien, chacune basée sur des hypothèses budgétaires et des niveaux d'intervention différents, afin de répondre aux besoins actuels et futurs de la commune

Les trois variantes proposées par Ertec :

1. Entretien optimal :

- Approche proactive visant à maximiser la qualité du réseau routier.
- Travaux lourds et interventions fréquentes pour maintenir l'ensemble des tronçons dans un état excellent.
- Coûts initiaux élevés, mais générant des économies substantielles à long terme en réduisant les besoins en réparations majeures.

2. Entretien de maintien :

- Solution équilibrée et pragmatique.
- Interventions ciblées sur les tronçons les plus dégradés, tout en maintenant un niveau de service satisfaisant sur l'ensemble du réseau.
- Budget optimisé, avec un objectif de gestion durable à moyen terme.

3. Entretien déficitaire :

- Budget minimal avec interventions limitées aux urgences.
- Détérioration progressive du réseau routier, entraînant une augmentation des coûts à long terme.
- Niveau de service insuffisant pour les usagers et risque accru de dégradations critiques.

Choix de la variante par la Municipalité :

Après une analyse détaillée des variantes et en tenant compte des ressources financières disponibles, la Municipalité a décidé d'opter pour la solution d'entretien de maintien. Cette stratégie permet de garantir un équilibre entre qualité du service, durabilité des infrastructures et maîtrise des coûts. Ce choix reflète une volonté de préserver le réseau routier communal tout en évitant une augmentation exponentielle des dépenses futures liées aux réparations majeures.

La stratégie d'entretien de maintien repose sur une planification optimisée qui :

- Cible les tronçons critiques : Priorisation des sections les plus dégradées ou à fort trafic.
- Maintient un bon niveau de service global
- Maîtrise les coûts annuels : Permet une répartition budgétaire stable sur cinq ans, tout en anticipant les besoins futurs

2.2. Principes directeurs de l'entretien

Le projet d'entretien des routes communales s'étend sur une période de cinq ans. Ce plan vise à garantir une gestion structurée et efficace du réseau routier communal en priorisant les interventions nécessaires, tout en respectant les contraintes budgétaires et opérationnelles.

Ce projet découle des recommandations établies dans le rapport d'Ertec, qui a permis d'évaluer l'état général de la totalité des routes communales (Pizy, Montherod, Aubonne). Grâce à cette analyse initiale, le service technique a affiné ses données pour identifier les tronçons critiques nécessitant des interventions urgentes. L'objectif global est d'atteindre un équilibre entre maintien, prévention, et réhabilitation complète des tronçons les plus dégradés, afin de préserver un réseau sûr, durable et adapté aux besoins des usagers.

Dans le cadre de cette stratégie d'entretien, les routes situées en zone rurale ont fait l'objet de la même analyse rigoureuse que les autres tronçons du réseau communal. Toutefois, ces routes présentent une particularité. Elles peuvent bénéficier de subventions cantonales significatives destinées à l'entretien des infrastructures en milieu rural.

Ces aides financières permettent d'alléger le coût pour la commune, mais les démarches administratives nécessaires à leur obtention sont longues et complexes. Par conséquent, afin d'optimiser la gestion des ressources et d'éviter tout retard dans l'exécution du présent programme, les interventions sur ces routes feront l'objet d'un préavis distinct. Cette approche garantit que la commune puisse tirer pleinement parti des financements disponibles tout en maintenant une planification efficace des travaux sur l'ensemble du réseau.

Pour atteindre cet objectif, plusieurs principes directeurs ont été adoptés :

Entretien préventif et correctif :

- Privilégier les interventions préventives pour éviter une détérioration accélérée des infrastructures.
- Réaliser des réparations et des réhabilitations complètes lorsque les dégradations sont trop avancées.

Optimisation des ressources :

- Intégrer les travaux de surface aux projets sur les réseaux souterrains (eaux claires, eaux usées, gaz, etc.) pour maximiser l'efficacité des interventions.
- Éviter les doublons et minimiser les perturbations pour les usagers en coordonnant les travaux.

Répartition stratégique des interventions :

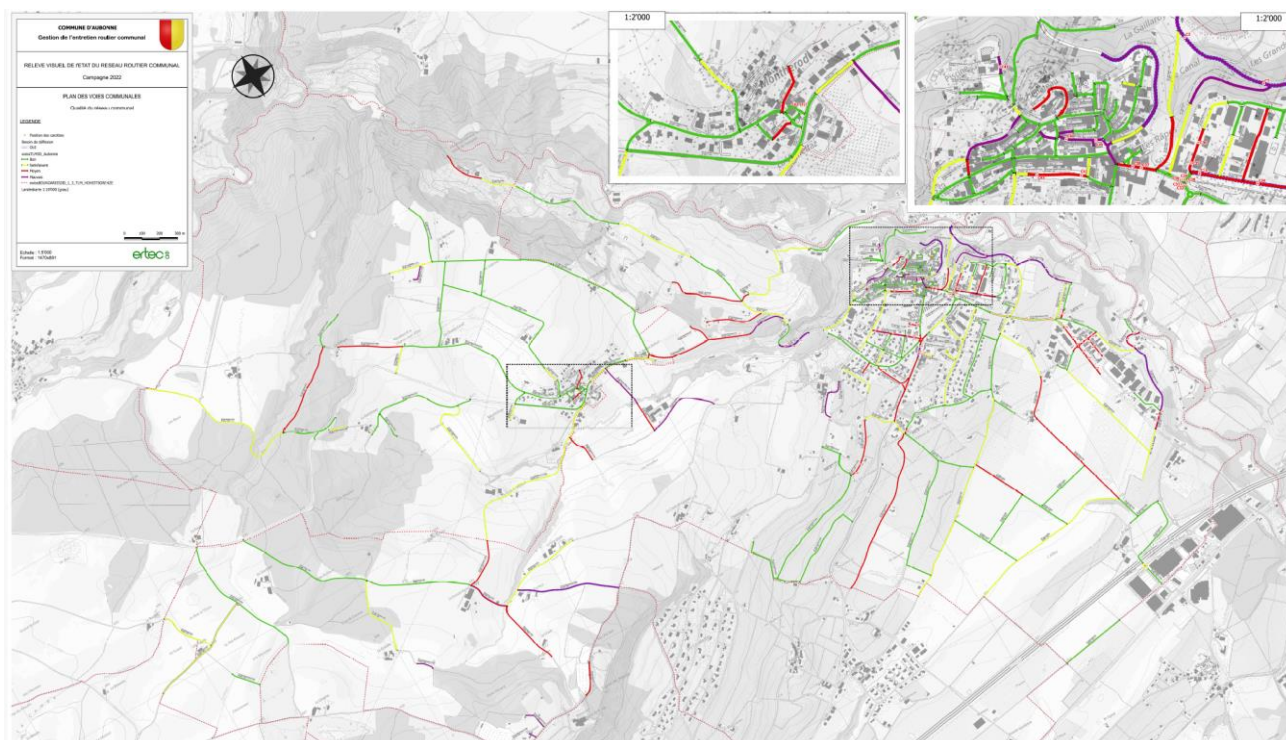
- Les tronçons sont classés en fonction de leur état, de leur coût et de leur importance pour la mobilité locale.
- Une priorisation est effectuée grâce à un algorithme qui analyse les données collectées et attribue un score global à chaque tronçon.
- Les tronçons se situant en zone agricole, feront partie d'un dossier à part afin d'obtenir des subventions du canton de Vaud.

Durabilité et respect de l'environnement :

- Encourager l'utilisation de techniques et de matériaux à faible impact environnemental.
- Réutiliser les matériaux existants autant que possible pour réduire les déchets et les coûts.

Sécurité et confort des usagers :

- Maintenir et améliorer la sécurité routière en adaptant les infrastructures aux normes actuelles.
- Répondre aux besoins spécifiques des zones sensibles, comme les abords des écoles, zones d'habitation ou les axes principaux.



Analyse de l'état du réseau routier communal de Ertebe

Analyse approfondie des routes en mauvais état

Plusieurs tronçons ont été jugés en mauvais état. Ces sections ont été soumises à une évaluation complémentaire basée sur des inspections visuelles détaillées et à une hiérarchisation des tronçons en fonction de leur impact sur la mobilité et la sécurité. Cette étape visait à :

- Confirmer les conclusions du rapport initial.
- Inspection visuelle : Identification des dégradations telles que fissures, pelades, omiérages, affaissements ou toutes autres détériorations du revêtement.

- Analyse de la fréquentation : Recensement des flux de véhicules et des types de trafic (poids lourds, véhicules légers, piétons).

Les tronçons critiques ont ensuite été intégrés dans une base de données pour un traitement systématique en vue de leur priorisation dans le plan quinquennal.

Traitement par algorithme

Les données collectées ont été traitées par un algorithme spécialement conçu pour évaluer trois critères principaux :

- Coût des travaux : Estimation des coûts de réfection pour chaque tronçon en fonction des interventions nécessaires afin de garantir un coût des travaux de $\pm 1'100'000$ CHF par année.
- État des routes : Évaluation de l'état structurel et visuel.
- Fréquentation : Pondération en fonction de l'importance de chaque tronçon pour la mobilité locale (axes principaux vs chemins secondaires).

Résultats et priorisation

L'algorithme a classé les tronçons selon un score global combinant les trois critères (coût, état, fréquentation). Ce classement a permis :

- De hiérarchiser les travaux en fonction de leur degré d'urgence et de leur importance stratégique.
- D'optimiser le budget quinquennal en réalisant les interventions critiques en premier, tout en reportant les travaux moins prioritaires à des périodes ultérieures.
- D'établir un plan phasé pour garantir une répartition équilibrée des ressources et minimiser les perturbations sur le réseau.

Après analyse du résultat, une évaluation par le service technique a été effectuée afin de juger la pertinence du classement.

2.3. Indices visuels

Etat de la route, cas concret :



RC 54 / Route d'Allaman



Rue de l'Ouriette



Route de l'Etraz



Rue des Fossés-Dessous



Chemin de l'Armary



Rue du Carre

3. Description des travaux

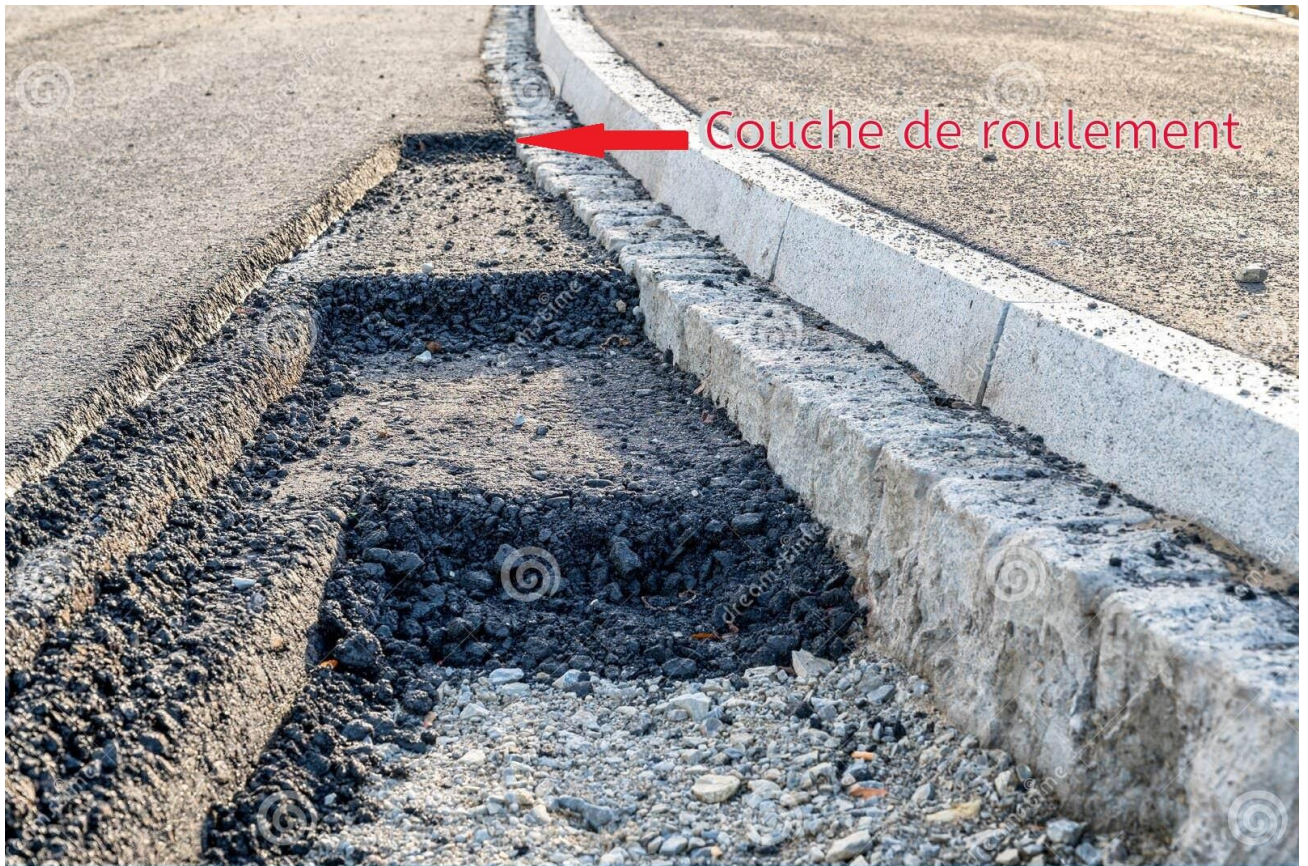
3.1. Techniques d'entretien prévues

Ces travaux sont définis dans le cadre du choix de « maintien » du réseau routier, en tenant compte de l'état des infrastructures et de l'importance de garantir une circulation sécurisée et confortable pour les usagers.

Les travaux consisteront à :

- Fraiser le tapis existant sur environ 3 à 5 cm et pose d'un nouveau revêtement bitumineux. Le fraisage permettra de retirer la couche de roulement usée, garantissant une meilleure adhérence pour le nouveau tapis et prolongeant ainsi la durée de vie de la route.
- Réparations localisées pour corriger les défauts structurels ou les endommagements identifiés sur certaines portions du réseau.
- Les capes de vannes, couvercles de chambres et autres équipements encastrés seront ajustés au niveau du nouveau revêtement pour assurer un alignement parfait, prévenir tout inconfort pour les usagers et éviter des détériorations prématurées.

Les petites réparations liées à l'entretien courant des routes, telles que le rebouchage des nids-de-poule ou d'autres travaux localisés, sont effectuées régulièrement par la voirie.



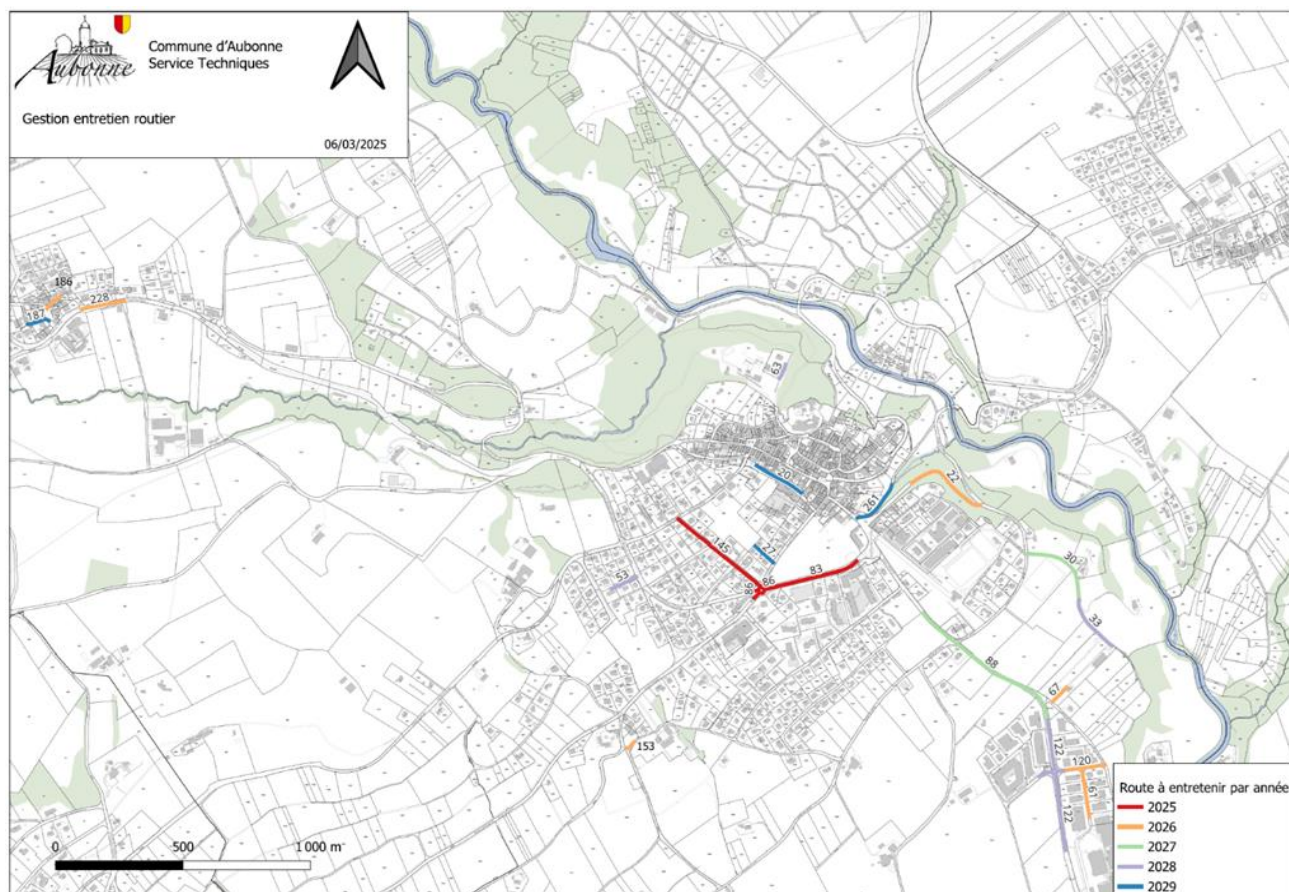
4. Procédure et planning des travaux

Ce projet est initialement conçu pour se dérouler sur une période de cinq ans. Cependant, en raison des démarches administratives nécessaires, telles que la gestion des marchés publics, l'obtention des autorisations requises et le dépôt des demandes de subventions, il est possible que ces délais s'étendent légèrement.

Ainsi, la réalisation complète des travaux pourrait se prolonger jusqu'à une sixième année. Cette extension éventuelle vise à garantir que chaque étape soit réalisée dans le respect des procédures et des exigences réglementaires.

Planning intentionnel :

Années	N°	Routes	Localisation
2025	145	Avenue de Savoie	Aubonne
	86	Avenue Clos d'Asper « giratoire »	Aubonne
	83	Avenue Clos d'Asper	Aubonne
2026	186	Chemin des Mulets, partie 2	Montherod
	67	Chemin des Serres	Aubonne
	228	Route de Gimel 3	Montherod
	61	Rue de l'Ouriette 2	Aubonne
	120	Rue de l'Ouriette 3	Aubonne
	153	Chemin de l'Armary 1	Aubonne
	22	Chemin Neuf 1	Aubonne
2027	88	RC54/ Route d'Allaman	Aubonne
	30	Chemin du Vallon 1	Aubonne
2028	33	Chemin du Vallon 2	Aubonne
	122	RC54/ Route d'Allaman 4	Aubonne
	53	Chemin des Vignettes	Aubonne
	63	Portes du Château-Verd 1	Aubonne
2029	187	Rue du Carre 1	Montherod
	20	Rue des Fossés-Dessous 2	Aubonne
	261	Chemin du Canal	Aubonne
	27	Chemin des Pommiers	Aubonne



5. Avenue de Savoie

L'avenue de Savoie est dotée d'une allée d'érables. Plus d'une quarantaine d'arbres ont été plantés à l'origine. Malheureusement, plus d'une vingtaine, victimes de sécheresse, ont déjà dû être abattus ces dernières années. Le dépérissement guette plusieurs des spécimens restants. L'entretien de l'avenue de Savoie permet également de traiter cette allée protégée.

Les travaux envisagés portent sur le remplacement complet des arbres. Une réflexion sur l'essence choisie a été menée pour favoriser la biodiversité. Les érables feront place à des chênes roubles fastigiés. Leur gabarit, plus élancé que l'actuel, permettra le passage des camions sans risque de blesser ces arbres. Outre la suppression des arbres encore sur pied, sont prévus le fraisage des souches, le remplacement de terre nécessaire, les nouvelles plantations avec travaux y relatifs (tuteurage, cuvettes d'arrosage, engazonnement).

Coûts

Désignation :	Devise	Montant
Abattage	CHF	15'000.00
Fraisage	CHF	18'000.00
Terre	CHF	9'000.00
Arbres 175/200 plantation et fournitures	CHF	90'000.00
Total TTC des travaux à réaliser pour ce chapitre	CHF	132'000.00



6. Aspects financiers

6.1. Coûts des travaux

Selon une statistique d'Infralab, le coût d'une construction routière est estimé à CHF 2'000'000.- par kilomètre (document en annexe). Étant donné que le réseau routier de la commune d'Aubonne s'étend sur environ 56 kilomètres (selon le plan annexé), soit 242'480 m² d'enrobé et plus de 478'000 m² de domaine public communal, sa valeur est estimée à environ CHF 112'000'000.

Les coûts totaux des travaux prévus pour l'entretien et la réhabilitation des routes communales s'élèvent à **CHF 5'437'378 CHF (HT) soit moins de 5% de la valeur du réseau routier communal**. Cette estimation découle du choix de la **stratégie de maintien**, retenue après une analyse approfondie réalisée sur les différentes approches d'entretien possibles.

Stratégies d'entretien évaluées :

Trois scénarios ont été comparés pour planifier les interventions :

1. **Stratégie optimale** : Maximisation de la qualité du réseau routier avec des investissements importants.
2. **Stratégie de maintien (retenue)** : Équilibre entre qualité, coût et durabilité.
3. **Stratégie déficitaire** : Réduction des interventions au strict minimum, entraînant une dégradation accélérée et des coûts futurs élevés.

La **stratégie de maintien**, illustrée dans le tableau et le graphique ci-dessous, a été retenue pour garantir un équilibre entre le niveau de service attendu et les ressources budgétaires disponibles.

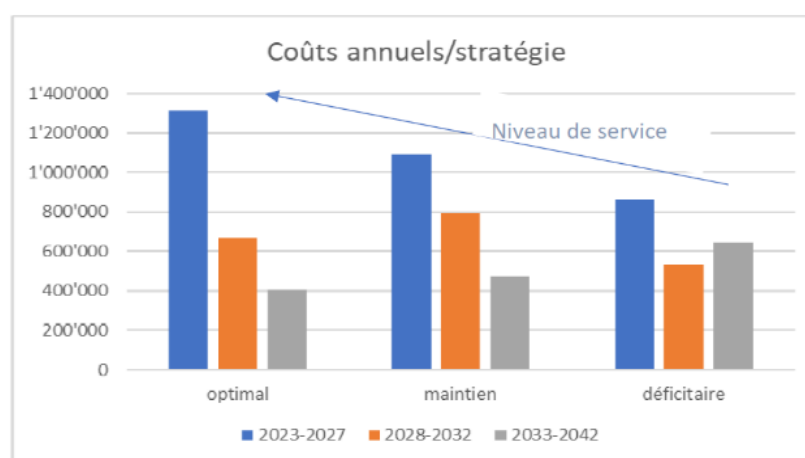
Coût/année	Stratégie		
années	optimal	maintien	déficitaire
2023-2027	1'313'000	1'094'000	860'000
2028-2032	670'000	795'000	530'000
2033-2042	405'000	475'000	650'000

Résumé des coûts par stratégie :

Le graphique met en évidence les différences de coûts entre les stratégies. La stratégie de maintien offre un compromis optimal entre coûts et qualité de service, avec une moyenne annuelle de **CHF 1'094'000.- sur la période 2023-2027**.

En adoptant cette stratégie, la commune d'Aubonne garantit la pérennité de son réseau routier tout en respectant les contraintes financières.

Cette estimation fut réalisée en 2022, il est important de souligner, qu'en l'espace de 3 ans, la dégradation des routes, ainsi que le coût de l'entretien n'ont pas cessé d'augmenter.



Répartition annuelle des coûts :

Le tableau présente la répartition des montants par année et par tronçon routier prioritaire. Chaque année, les travaux sont planifiés pour répondre à deux critères principaux :

- **Urgence des réparations** : Les tronçons en mauvais état sont traités en priorité.
- **Optimisation budgétaire** : La charge financière est répartie de manière équilibrée sur cinq ans.

Années	N°	Routes	Localisation	Montant des travaux HT-CHF	Montant annuel HT/CHF
2025	145	Avenue de Savoie	Aubonne	378'420 CHF	1'183'420 CHF
	86	Av. Clos d'Asper Giratoire	Aubonne	270'000 CHF	
	83	Avenue Clos d'Asper	Aubonne	535'000 CHF	
2026	186	Chemin des Mulets, partie 2	Montherod	72'710 CHF	1'080'993 CHF
	67	Chemin des Serres	Aubonne	79'418 CHF	
	228	Route de Gimel 3	Montherod	177'930 CHF	
	61	Rue de l'Ouriette 2	Aubonne	228'480 CHF	
	120	Rue de l'Ouriette 3	Aubonne	161'184 CHF	
	153	Chemin de l'Armary 1	Aubonne	43'019 CHF	
	22	Chemin Neuf 1	Aubonne	318'252 CHF	
2027	88	RC54/ Route d'Allaman	Aubonne	837'760 CHF	1'148'811 CHF
	30	Chemin du Vallon 1	Aubonne	311'051 CHF	
2028	33	Chemin du Vallon 2	Aubonne	222'677 CHF	1'077'007 CHF
	122	RC54/ Route d'Allaman 4	Aubonne	647'360 CHF	
	53	Chemin des Vignettes	Aubonne	107'010 CHF	
	63	Portes du Château-Verd 1	Aubonne	99'960 CHF	
2029	187	Rue du Carre 1	Montherod	88'439 CHF	947'147 CHF
	20	Rue des Fossés-Dessous 2	Aubonne	571'200 CHF	
	261	Chemin du Canal	Aubonne	192'747 CHF	
	27	Chemin des Pommiers	Aubonne	96'761 CHF	
Total					5'437'378 CHF

Pourquoi la stratégie de maintien a été choisie ?

- **Durabilité** : Cette approche garantit que la majorité des tronçons soient classés en « bon » ou « satisfaisant » d'ici 2030.
- **Maîtrise des coûts** : Avec un coût annuel moyen de CHF 1'087'476.-, cette stratégie optimise les ressources tout en évitant des investissements disproportionnés.
- **Service aux usagers** : Elle permet de maintenir un niveau de confort et de sécurité adapté, sans générer de perturbations excessives.

Prestations d'ingénieur civil :

Ingénieur civil en tant que mandataire principal selon norme SIA 103.

L'estimation d'honoraires est effectuée de manière « linéaire », sur la base des coûts des travaux y relatifs. Il est important de signaler la volonté de la municipalité de respecter les marchés publics. C'est pourquoi, le service technique organisera un appel d'offres formel auprès du bureau d'ingénieurs pour chaque projet de route.

Montant estimatif des honoraires :

Le montant des honoraires estimatif est donc défini comme suit :

Montant des travaux estimés : Selon tableau en page précédente.

Degré de difficulté :	0.8	Part des prestations :	100%
Facteur d'ajustement :	0.9	Facteur de groupe :	1.0
Facteur prestations spéciales :	1.0	Tarif horaire moyen :	120.-/h (HT)

Z1 = 0.075 ; Z2 = 7.23

Ce qui donne :

Années	N°	Routes	Montant des honoraires HT	Montant honoraires annuel HT/ans
2025	125	Avenue de Savoie	57'500.-	178'250.-
	86	Av. Clos d'Asper Giratoire	40'500.-	
	83	Avenue Clos d'Asper	80'250.-	
2026	186	Chemin des Mulets, partie 2	15'500.-	183'400.-
	67	Chemin des Serres	11'900.-	
	228	Route de Gimel 3	30'000.-	
	61	Rue de l'Ouriette 2	38'000.-	
	120	Rue de l'Ouriette 3	29'000.-	
	153	Chemin de l'Armary 1	10'000.-	
	22	Chemin Neuf 1	49'000.-	
2027	88	RC54/ Route d'Allaman	110'000.-	159'000.-
	30	Chemin du Vallon 1	49'000.-	
2028	33	Chemin du Vallon 2	37'000.-	167'000.-
	122	RC54/ Route d'Allaman 4	89'000.-	
	53	Chemin des Vignettes	21'000.-	
	63	Portes du Château-Verd 1	20'000.-	
2029	187	Rue du Carre 1	18'000.-	146'000.-
	20	Rue des Fossés-Dessous 2	80'000.-	
	261	Chemin du Canal	33'500.-	
	27	Chemin des Pommiers	14'500.-	
Total				833'650.-

A noter que ces estimations d'honoraires constituent des valeurs hautes pour la simple réfection des tapis, mais devraient permettre d'absorber quelques demandes à venir (petits aménagements de surface, purge de coffre non décelée (consiste à creuser la zone affaissée dans le but de compacter le sol et y remettre des matériaux sains), etc).

Prestations non comprises :

- Prestations officielles du géomètre, base cadastrale.
- Reconstruction des infrastructures souterraines, remplacement des collecteurs, conduites ou tubes des services situées dans l'emprise du chantier.
- Prestations pour construction et/ou reconstruction d'ouvrages d'art, trottoirs, systèmes de régulation du trafic (aménagements pour la réduction de vitesses et/ou zones 30 km/h), etc.
- Prestations éventuelles d'entreprises tierces : géologue, géotechnicien, pédologue, hydrologue, paysagiste, ingénieur de mobilité, etc.
- Pollution et traitement de la pollution (HAP).
- Expertise et/ou inspection détaillée d'ouvrage d'art existant
- Constats photographiques avant travaux.
- Frais de laboratoire supplémentaires, et honoraires à tiers

Afin de garantir une flexibilité financière face aux éventuelles prestations non comprises mentionnées précédemment, il est proposé d'octroyer un budget de CHF 300'000.-. Cette marge de manœuvre permettra de couvrir la liste des prestations non comprises par le bureau d'ingénieur.

Frais déjà engagés (dans un compte d'attente au bilan 9111.55) :

Désignation :	Devise	Montant
Etude du réseau routier (bureau Ertec SA)	CHF	55'900.00
Planification de la réfection (bureau Sabert SA)	CHF	14'500.00
Total TTC des frais déjà engagés	CHF	70'400.00

Travaux à réaliser :

Désignation :	Devise	Montant
Travaux routiers	CHF	5'877'800.00
Honoraires ingénieurs	CHF	901'200.00
Prestations non-comprises	CHF	324'300.00
Avenue de Savoie, arbres	CHF	143'000.00
Total travaux TTC	CHF	7'246'300.00
Divers et imprévus 10% (arrondi)	CHF	725'300.00
Total TTC des travaux à réaliser	CHF	7'971'600.00

Total TTC du crédit d'investissement demandé	CHF	8'042'000.00
---	------------	---------------------

6.2. Financement et amortissement

Plan des investissements

Cet investissement figure au plan quinquennal (projets N° 430.15 et N° 430.21), qui figure dans le budget 2025 pour un montant global de 5 mio à réaliser entre 2025 et 2029. A noter que le projet de l'avenue de Savoie (430.15) figurait pour mémoire sans montant indicatif.

Financement

Le crédit d'investissement sera financé par la trésorerie courante et/ou par un emprunt aux meilleures conditions du moment, dans les limites fixées par le plafond d'endettement.

Amortissement

Les directives et les principes établis pour les amortissements dans le manuel comptable MCH2 sont applicables depuis le 1^{er} janvier 2024.

Le chapitre 2.4.1 fixe les règles pour les amortissements du patrimoine financier de la manière suivante :

Catégorie d'immobilisations	Durée obligatoire
Travaux génie civil : Routes	40 ans

Les durées sont obligatoires et ne sont plus soumises au vote du législatif. Des durées inférieures à celles indiquées sont autorisées uniquement pour la catégorie des routes (mais minimum 20 ans).

Dans ce sens, ce préavis s'inscrivant sur une réfection « légère » des tronçons retenus, une demande sera faite au Département afin de réduire la durée de l'amortissement au maximum. Cette demande sera effectuée une fois le crédit voté. Une information sera ensuite faite à la CoFin sur la détermination cantonale et l'amortissement final qui sera appliqué.

Impact sur le compte de fonctionnement

La charge d'intérêt si un emprunt est réalisé impactera négativement les charges de la commune.

7. Développement durable

Dans le cadre de ce projet, nous accordons une importance particulière au respect des principes du développement durable. Les enrobés bitumineux contenant des HAP* (hydrocarbures aromatiques polycycliques) seront pris en charge conformément aux réglementations suisses en vigueur. Ces matériaux seront recyclés dans des installations spécialisées, tout en valorisant les granulats et le bitume. Cette approche responsable contribue à limiter les déchets, réduire l'impact environnemental et promouvoir une gestion durable des ressources.

*Les HAP sont un groupe de composés chimiques qui se forment principalement lors de la combustion incomplète de matières organiques comme le pétrole, le charbon ou le bois. On les trouve notamment dans le bitume utilisé pour les revêtements routiers.

Certains HAP sont considérés comme des polluants dangereux, car ils peuvent être nocifs pour la santé humaine et l'environnement. C'est pourquoi, les enrobés contenant des HAP doivent être manipulés, traités et recyclés de manière appropriée, conformément aux réglementations strictes en vigueur.

Dans le cas où la présence de HAP serait détectée, une augmentation significative du coût de recyclage de l'enrobé pourrait survenir. La détection des HAP sera réalisée progressivement, au fur et à mesure des demandes d'offres. Cette approche est nécessaire pour évaluer les coûts de manière précise, car la présence

éventuelle de HAP ne peut être anticipée à l'avance. Elle dépend de la composition des couches existantes d'enrobé, qui ne sera connue qu'au moment des prélèvements et lors du fraisage de la couche de roulement. Ce caractère imprévisible impose une certaine flexibilité dans la gestion du chantier et du budget octroyer.

8. Conclusion

Ainsi et comme mentionné précédemment, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers,

- vu le préavis municipal n°1/25 relatif à l'entretien des routes communales,
- oui le rapport de la Commission chargée d'étudier ce projet,
- oui le rapport de la Commission des finances,
- attendu que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

de voter le décret suivant :

LE CONSEIL COMMUNAL D'AUBONNE

- Autorise la Municipalité à procéder aux travaux d'entretien mentionnés dans ce préavis ;
- Autorise la Municipalité à entreprendre toutes les démarches utiles à cet effet ;
- Octroie à la Municipalité un crédit de CHF 8'042'000.- TTC pour la réalisation des travaux ;
- Autorise la Municipalité à financer ces travaux par la trésorerie courante et/ou par un emprunt aux meilleures conditions du moment.

Ainsi délibéré en séance ordinaire de la Municipalité le 18 mars 2025.

Au nom de la Municipalité

Le syndic :

La secrétaire :

Y. Charrière

M. Luy-Gaillard

Délégué de la Municipalité

- Olivier Getaz, municipal

Responsables opérationnels

- Richard Calderini
- Alessandro De Luca
- Amine Benalem

Préavis déposé au Conseil communal dans sa séance du 25 mars 2025.

Annexes :

- Rapport Ertec
- Carte état des routes Ertec
- Photos relevé terrain
- Carte entretien prévu sur 5 ans
- Planning chantiers lourds rénovations complètes des infrastructures
- Patrimoine routier – Gestion de l'entretien « Infralab »
- Fiche financière