

**Assemblée communale extraordinaire du 6 septembre 2022 à 20h00**  
**à la salle communale de Granges**

Présidence : M. Savio Michellod, Syndic

Présence

Ouverture de l'assemblée : 33 citoyennes et citoyens actifs, dont le Conseil communal in corpore. La majorité est à 17

Excusés : MM. Jérôme Lambert, Christophe Letellier, Frédéric Wendt, Fabrice Wendt, Jim Wendt, Vincent Michellod, Rodolphe Aeschlimann  
Mme Fabiola Wendt

M. le Président souhaite une cordiale bienvenue aux membres de cette assemblée et les remercie d'avoir répondu à la convocation et de l'intérêt qu'ils portent à la commune.

Cette assemblée a été régulièrement convoquée par publication dans la Feuille officielle et dans le Messenger du 26 août 2022, par un affichage au pilier public et la distribution d'un tout-ménage.

En application de l'article 3 du règlement d'exécution de la loi sur les communes, la séance est enregistrée pour l'établissement du procès-verbal. L'enregistrement sera effacé dès l'approbation du procès-verbal par l'assemblée suivante.

MM. André Droux et Jean-Philippe Thiran sont nommés scrutateurs.

M. Frédéric Bracher demande la parole. Tout d'abord, il remercie la commune d'utiliser la voie d'internet pour communiquer. C'est par ce biais qu'il a découvert qu'une assemblée communale extraordinaire aurait lieu. Toutefois, il aurait souhaité que l'objet de cette assemblée soit indiqué sur le site. Il demande au Conseil communal d'être plus proactif par rapport à l'information. Il relève également que le flyer distribué en juillet concernant l'interdiction de feux, l'utilisation de l'eau potable et le fonds pour les apprentis et les jeunes ne mentionnait pas l'assemblée communale. Il remarque aussi que seuls 33 citoyens sont présents.

Aucune autre remarque n'étant formulée quant à la convocation et au tractanda, l'assemblée communale est ouverte et habilitée à délibérer.

Tractanda :

**1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée communale du 31 mai 2022**

**2. Améliorations foncières – Etape 1 – Demande de crédit additionnel**

2.1 Présentation

2.2 Rapport et préavis de la commission financière

2.3 Approbation

**3. Divers**

**1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée communale du 31 mai 2022**

Aucune remarque n'étant formulée, le procès-verbal de l'assemblée communale du 31 mai 2022 est approuvé à l'unanimité avec remerciements à Mme Patricia Gabriel pour sa rédaction.

## **2. Améliorations foncières – Etape 1 – Demande de crédit additionnel**

### **2.1 Présentation**

M. Benoît Jordil souhaite la bienvenue aux deux membres de la Direction des travaux du bureau Geosud, MM. Benjamin Pillonel et Victor Ropraz.

La 1<sup>ère</sup> étape des améliorations foncières peut être découpée en deux parties.

Les travaux de la première partie permettant l'accès au réservoir et à l'alpage ont été terminés en 2021. Ce chantier a été prolongé jusqu'à la place de parc de l'alpage permettant un accès en bitume jusqu'au chalet. Ceci représente un surcoût non subventionné de Fr. 10'570. Ce montant était prévu initialement dans la délégation de compétences. Du fait des surcoûts de l'étape 1, il a été englobé dans la demande de crédit additionnel.

La deuxième partie concerne la route du Bois-de-Ban qui est actuellement en cours. Les travaux ont commencé par la réfection de la canalisation d'eaux claires. Lors de ces travaux, il a été constaté que le coffre était quasi inexistant ou d'épaisseur insuffisante. Un contrôle des canalisations (passage caméra) et un contrôle (sondages / essais de plaque / test HAP) ont été effectués en vue de la réfection du coffre.

Lors du crédit initial, il y a eu une mauvaise interprétation de chiffres. L'entier de la route a été soumis au calcul du subventionnement, ce qui n'était pas correct.

Concernant le Bois-de-Ban, il convient de relever que le subventionnement s'applique sur une largeur de route limitée à 3 mètres, avec une déduction de Fr. 5'000 par bâtiment non-agricole bordant le chemin, en l'occurrence Fr. 30'000.

Le gabarit existant peut atteindre jusqu'à 6 mètres sur certains tronçons situés entre la partie inférieure, soit entre la route du Mont-Pèlerin et le chemin de la Gay. Le maintien de la route à son gabarit actuel se justifie tant par sa fréquentation que par les investissements à consentir en cas de réduction à une largeur de 3 mètres (évacuation et apport de matériaux). Le surcoût de cette surlargeur, entièrement à la charge de la commune, représente un montant de Fr. 50'000.

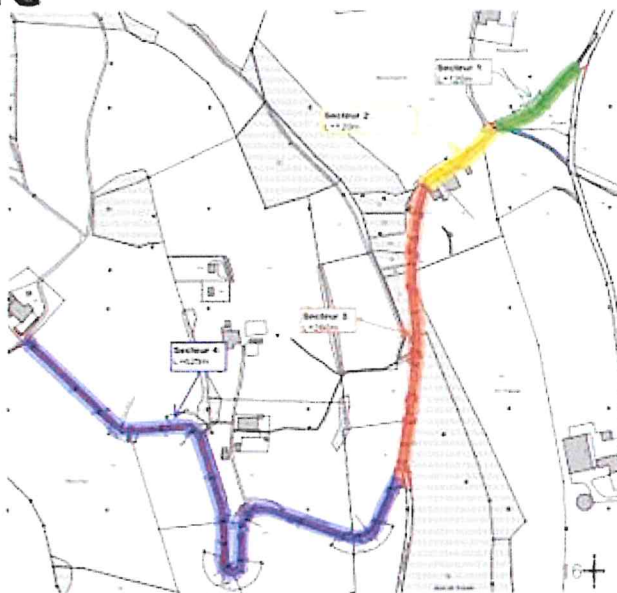
M. Benjamin Pillonel du bureau Geosud prend la parole pour expliquer l'estimation des coûts. Lors de l'expertise qui a eu lieu en 2021, un constat visuel a été effectué. Sur le Bois-de-Ban, il y avait une forte dégradation de l'enrobé mais on n'avait pas remarqué d'orniérage qui aurait laissé présager un mauvais état du coffre.

Sur cette base, le bureau Geosud avait prévu des purges à certains endroits, mais pas sur l'ensemble du chemin. Lorsque les sondages ont été effectués et suite au passage de caméras en vue de l'excavation pour le nouveau collecteur des eaux claires, une entreprise a fait remarquer que le coffre était inexistant à certains endroits ou d'épaisseur insuffisante. Par ailleurs, sur certains secteurs, il y avait environ 20 à 25 cm de grave.

Sur la base de ces éléments, le bureau Geosud a expliqué la situation à la commune et fait des propositions de réfection sur 4 secteurs.

# Réfection du coffre

## 4 secteurs



Secteur 1 (vert) - point de départ jusqu'à Beauregard :

Le coffre est en bon état. Le bureau Geosud propose de ne refaire que la couche d'enrobé.

Secteur 2 (jaune) :

Le bureau Geosud propose une purge sur le côté. Le reste de la route est en bon état.

Secteurs 3 (rouge) et 4 (bleu) :

Le bureau Geosud propose la stabilisation qui est la meilleure solution entre les avantages et les inconvénients.

M. Benoît Jordil informe que toutes les situations ont été analysées. Des renseignements ont été pris auprès de Grangeneuve sur la possibilité de faire un demi-tronçon, à savoir faire la partie basse et stopper les travaux au chemin de la Gay. Grangeneuve ne permettrait pas de commencer l'étape 2 sans avoir réalisé entièrement l'étape 1.

En cas de réduction de la route à 3 mètres, il faudrait évacuer des matériaux et en apporter d'autres pour combler les talus sur les bords de la route, créer deux places d'évitement. Si la surlargeur est laissée en grave, on a un souci de ravinement, ce qui va déstabiliser les fondations et impliquer des travaux ultérieurs réguliers. Il faut également penser à la problématique du déneigement sur cette route pentue et fréquentée.

La différence est d'environ Fr. 53'000 afin de maintenir la route à son gabarit actuel.

Lors de précédents travaux, les sondages effectués par le passé n'ont pas montré les résultats escomptés. C'est pourquoi ils n'ont pas été effectués au Bois-de-Ban. A la route de la Léchère, aucune mauvaise surprise n'est apparue. Dès lors, suite à ce dernier chantier, des sondages seront effectués d'office et seront demandés par Grangeneuve.

La stabilisation du coffre et sa remise à la norme engendrent des travaux additionnels pour un coût supplémentaire de Fr. 90'570. Cette solution est privilégiée par les améliorations foncières et garantit le

subventionnement. Cela représente un investissement raisonnable par rapport aux différentes variantes analysées. Il est à noter que les subventions suivent linéairement le coût du chantier.

Ces travaux nécessitent une fermeture totale de la route pendant environ 10 jours. La conjoncture actuelle marquée par une flambée des prix des matériaux voit augmenter le coût de certaines fournitures. Une réserve supplémentaire de 10% a été prise en compte et est impactée directement dans les montants du crédit additionnel.

Le crédit d'engagement initial ne tenait pas compte des prestations d'ingénieurs relatives à l'entier du dossier AF. Elles s'élèvent à Fr. 56'050, admis partiellement au subventionnement. Il convient de les régler à cette première étape.

Il est à relever que cette étape est la plus importante et qu'elle comporte les taux les plus élevés de subventionnement car les ouvrages se situent dans les zones où le subventionnement est le plus haut. En effet, le territoire agricole est divisé en 4 zones (zone de plaine, zone de collines, zone de montagne I et région d'estivage). De ce fait, le dossier AF est subventionné au maximum, ce qui est très favorable pour la commune.

#### Aspects financiers

Mme Christine Varone présente les aspects financiers

Les éléments qui ont été présentés se synthétisent financièrement de la manière suivante :

Le coût recalculé des chemins de la Léchère et du Bois-de-Ban s'élève à Fr. 631'410 en valeur brute et à Fr. 258'880 en valeur nette, déduction faite des subventions.

À ce montant, il convient d'ajouter :

- Le surcoût non subventionné de la Léchère pour Fr. 10'570.
- La surlargeur pour un montant de Fr. 50'000, les bâtiments riverains non agricoles Fr. 30'000, à savoir 6 bâtiments à Fr. 5'000, et la stabilisation du coffre pour Fr. 90'570, soit un total non subventionné de Fr. 170'570.
- Ainsi que les prestations d'ingénieurs pour l'entier du dossier mais à prendre à charge de l'étape 1 pour un total brut de Fr. 56'020 et Fr. 35'380 en valeur nette.

Il en ressort un coût total brut de Fr. 868'570, soit Fr. 475'400 après subventions.

Le crédit initial voté en décembre 2020 est de Fr. 322'248. Il est donc soumis à l'assemblée de ce soir une demande de crédit additionnel de Fr. 153'152.

Cette demande de crédit additionnel se présente par :

- Le coût total net, après déduction des subventions, de Fr. 475'400.
- Le crédit d'engagement initial, de Fr. 322'248.
- Et par différence, le crédit additionnel demandé ce soir, de Fr. 153'152.

Au niveau du plan de financement, ce crédit additionnel s'inscrirait à charge du budget d'investissement 2022 pour un montant de Fr. 153'152.

Au niveau du fonctionnement, les charges annuelles d'amortissement supplémentaires s'élèveraient à Fr. 3'829 sachant que la durée de vie d'un tel ouvrage est admise pour 40 ans, soit un taux appliqué de 2,5 %. Quant à l'éventuelle charge d'intérêt, elle dépendra du marché et du besoin en trésorerie.

Il convient de préciser ici que les taux d'amortissement ont été revus avec MCH2 et que, pour les routes, le taux est passé de 4 % à 2,5 %. Pour comparer, la charge d'amortissement prévue pour le crédit initial était de Fr. 12'890, soit Fr. 322'248 à 4 %. Elle serait, en cas d'acceptation, de Fr. 11'885, soit Fr. 457'400 à 2,5 %, à savoir le crédit d'engagement initial et le crédit additionnel. On peut donc constater qu'il n'y a pas de péjoration de la situation.

Mme Christine Varone revient sur un élément présenté précédemment par M. Benoît Jordil. Le coût de la variante du Bois-de-Ban à 3 mètres de largeur, du point de vue financier uniquement, représenterait un coût inférieur de Fr. 53'000 sur le montant du crédit additionnel demandé ce soir et une différence de charges d'amortissement de Fr. 1'325, ce qui est minime.

Le Conseil communal considère que cette « économie » est une mauvaise économie, compte tenu de la configuration des lieux. La totalité des investissements supplémentaires de Fr. 153'152 a été retenue par le Conseil communal à l'unanimité.

#### Demande de crédit additionnel

##### Synthèse des besoins complémentaires (en CHF) :

|                                                                                    | Montants bruts   | Montants nets<br>(Après subventions) |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------|
| Coût recalculé des chemins Léchère et Bois-de-Ban                                  | 631'410.00       | 258'880.00                           |
| Route de la Léchère – Surcoût                                                      | 10'570.00        | 10'570.00                            |
| Route du Bois-de-Ban – Surlargeur et coffre<br>(30'000.00 + 50'000.00 + 90'570.00) | 170'570.00       | 170'570.00                           |
| Prestations d'ingénieurs                                                           | <u>56'020.00</u> | <u>35'380.00</u>                     |
|                                                                                    | 868'570.00       | 475'400.00                           |
| <i>Crédit d'engagement initial voté en AC du 15.12.2020</i>                        |                  | <u>322'248.00</u>                    |
| Crédit additionnel 2022                                                            |                  | <u>153'152.00</u>                    |

|                                                     |            |                   |
|-----------------------------------------------------|------------|-------------------|
| <b>Coût total net (déduction des subventions)</b>   | <b>CHF</b> | <b>475'400.00</b> |
| <b>Crédit d'engagement voté en AC du 15.12.2020</b> | <b>CHF</b> | <b>322'248.00</b> |
| <b>Crédit additionnel</b>                           | <b>CHF</b> | <b>153'152.00</b> |

|                                                                   |            |                   |
|-------------------------------------------------------------------|------------|-------------------|
| <b>Plan de financement</b>                                        |            |                   |
| <b><u>Coût total estimé</u></b>                                   | <b>CHF</b> | <b>153'152.00</b> |
| A la charge du budget d'investissement 2022 (compte 8120.5010)    |            |                   |
| <b><u>Charges annuelles d'amortissement planifié dès 2023</u></b> | <b>CHF</b> | <b>3'829.00</b>   |
| Amortissement (durée : 40 ans) 2.5% sur CHF 153'152.00            |            |                   |
| <b><u>Charges annuelles d'intérêt</u></b>                         |            |                   |
| La charge d'intérêt dépendra du marché et du besoin en trésorerie |            |                   |

M. Frédéric Bracher relève certains éléments, peut-être en lien avec des dossiers de l'ancienne législature. Pour la route de la Léchère, une assemblée communale extraordinaire a été convoquée car le bâtiment allait s'effondrer et qu'il fallait absolument, à la dernière minute, faire quelque chose. Il se souvient également du chauffage dont on a accepté un premier crédit, puis un crédit additionnel a été demandé en assemblée car tous les éléments n'avaient pas été pris en compte. Il a pris connaissance qu'un bureau technique avait été mandaté et qu'il a aussi une certaine responsabilité dans l'exécution des travaux. Aujourd'hui, il constate à nouveau que certains éléments n'étaient pas connus et pas clairs. Ces derniers conduisent à une nouvelle assemblée extraordinaire convoquée dans l'urgence. Les travaux ont commencé et on est mis devant un fait accompli.

M. Frédéric Bracher se demande si les dossiers sont prêts, si le Conseil communal est conseillé correctement par les bureaux techniques et les bureaux d'ingénieurs qui sont là pour ne pas avoir ces surprises. Est-ce qu'on a la possibilité d'avoir une collaboration complète, des dossiers complets soumis au peuple pour qu'on ne se retrouve pas systématiquement dans l'urgence avec des assemblées extraordinaires.

M. Frédéric Bracher n'en veut pas au Conseil communal qui est milicien mais il pose la question de savoir à qui on délègue ces éléments-là et quelle est la responsabilité de ces bureaux. En fin de compte, ce sont les citoyens qui sont confrontés à cette situation par le biais de leurs impôts.

M. le Président donne quelques éléments de réponse. Par rapport à la préparation des dossiers, le Conseil communal a pris acte des différents problèmes qui ont été constatés dans le cadre de ce dossier et qui ont mené à la situation actuelle. Contrairement à d'autres chantiers routiers sur la commune, celui-ci était un peu particulier puisque les routes d'améliorations foncières sont parfois source de surprises. Ce qui est important, c'est que le Conseil communal a pris note et que pour les prochaines étapes d'améliorations foncières, ces erreurs-là ne seront pas répétées.

Quant à la responsabilité de la Direction des travaux, pour le moment, le Conseil communal n'en est pas encore à ce stade-là. La situation sera analysée si ça devenait nécessaire. M. le Président ne va pas revenir sur les anciennes assemblées, les réponses ont été données à ce moment-là.

M. Alain Golay relève qu'on a parlé d'une fréquentation assez assidue. Il demande si des décomptes journaliers et mensuels ont été effectués.

M. le Président a le souvenir que des contrôles ont été faits. On peut les communiquer à M. Alain Golay s'il le souhaite.

M. Jean-Philippe Thiran demande des clarifications sur le taux d'amortissement qui était à 4 % et qui passe à 2.5 %. Au total, la charge annuelle avec le surcoût sera-t-elle inférieure à la charge annuelle prévue initialement sans surcoût ?

Mme Christine Varone précise qu'en effet, le taux d'amortissement passe de 4 % à 2,5 % sous MCH2. Ce taux s'appliquera sur l'ensemble du projet puisque l'amortissement n'a lieu qu'à partir du moment où les travaux sont terminés. En finalité, c'est un investissement. On aura peut-être besoin de trésorerie, à voir en fonction du fonctionnement communal, mais en l'état, on ne péjore pas la situation de la commune puisqu'au niveau du fonctionnement, on va diminuer les charges et que pour l'instant, on n'a pas recouru à l'emprunt par rapport à cette problématique là, ce qui ne veut pas dire qu'on ne devra pas le faire, puisque le projet s'échelonne sur plusieurs années.

M. Frédéric Bracher rappelle que les impôts ont augmenté de 22 %. Chaque fois que l'on parle de planification financière ou de baisse extraordinaire de l'impôt, on dit qu'on n'a pas les moyens à cause des charges liées. Il revient sur l'enveloppe globale de Fr. 4'200'000 par rapport à Fr. 2'400'000 à charge de la commune et qui auront un impact sur les comptes. Les taux d'intérêt montent et, à un moment donné, il faudra rembourser les dettes. On parle de chemin forestier. A-t-on besoin de faire une route à 6 mètres ? La commune veut-elle faciliter le trafic du canton de Vaud par le Bois-de-Ban ?

Cet investissement porte sur une durée de 40 ans. Même si MCH2 permet d'avoir une plus grosse dette, il s'agit d'un passif et les intérêts sont à la hausse. M. Frédéric Bracher souhaite souligner ces éléments.

M. Benoît Jordil précise qu'il s'agit de chemins agricoles et non forestiers et confirme que seuls 3 mètres sont subventionnés par le Canton et la Confédération.

M. Victor Ropraz, du bureau Geosud et représentant la Direction des travaux, apporte des compléments d'information. Ces chemins AF présentent un intérêt agricole et sont soutenus par la Confédération et le Canton. Effectivement, des gabarits sont donnés, tout comme les types de structures de la chaussée qui sont déterminés pour ce type de route. Au niveau de la prévision des coûts pour l'établissement des budgets, le Service de l'agriculture a accepté de prendre le risque d'effectuer moins de sondages préliminaires. Il s'agit de trouver un équilibre entre le trop et le trop peu d'études. De temps en temps, il y a un surcoût mais, dans l'ensemble, on économise sur les sondages.

La Direction des travaux cherche les meilleures solutions avec le Conseil communal. Au Bois-de-Ban, il y a eu un problème de canalisations et des épaisseurs de grave moins importantes que prévues. Maintenant que les machines sont sur place, ça vaut la peine de faire cet effort supplémentaire. Au final, la durabilité de la chaussée s'en retrouvera grandement améliorée.

M. le Président relève que la collaboration entre la Direction des travaux et le Conseil communal est très étroite. Ce dernier suit l'évolution du chantier avec la plus grande attention.

M. Ernest Imhof fait part de ses réflexions. S'il comprend les travaux sur une route qui mène à des maisons d'habitation, il demande s'il est nécessaire de faire autant de frais pour si peu d'habitants et quelques résidences secondaires, en particulier sur le dernier tronçon, vu qu'il n'y a pas de trafic.

M. le Président rappelle que ces routes sont essentiellement destinées au trafic agricole. Des véhicules assez lourds montent jusque tout en haut et on a besoin d'avoir une route dans un état correct.

M. Benoît Jordil complète en précisant qu'après la ferme de M. François Jordil, il y a la ferme de M. Laurent Michel. Sans la ferme de M. Laurent Michel et celle de M. Jean-Pierre Philipona, on n'aurait pas de subventions dans le cadre des AF. Le coût serait à 100 % à charge de la commune. Il précise aussi que les travaux s'arrêtent à la hauteur de la ferme de M. François Jordil. Après, c'est du domaine privé.

Mme Kimberly Castelberg reprécise que les améliorations foncières ne sont pas destinées aux habitants mais aux agriculteurs. Il est important que les véhicules lourds puissent circuler.

M. André Droux rappelle que le seul accident survenu lors de la dernière législature a eu lieu sur cette route. Un vététiste a fini à l'hôpital à cause d'un trou. Les routes de Granges ont pratiquement toutes 40 ans et ont rarement un coffre. Si on fait des coffres pour qu'elles tiennent 40 à 50 ans, ces coffres sont censés amener une plus-value. Va-t-on poser un revêtement bitumineux recyclable ?

M. Victor Ropraz informe qu'on garde la même épaisseur. On n'évacue pas les matériaux qui sont en ordre, on les garde sur place.

Mme Flore Binggely demande si la largeur prévue est de 3 ou 6 mètres sur le tronçon bleu. Elle demande également si les tronçons vert, jaune et rouge sont déjà à 6 mètres et si on va élargir la route.

M. Benoît Jordil précise que le tronçon présentant des largeurs variant de 3 à 6 mètres est situé entre le Mont-Pèlerin et le chemin de la Gay. Tout le reste est maintenu au gabarit actuel.

Mme Flore Binggeli souhaite des renseignements par rapport au devis qui a été fait au départ. A-t-il été établi pour une largeur de 3 mètres ? Lors de la séance de présentation, le Canton a clairement dit qu'il ne subventionnait que jusqu'à 3 mètres. Elle s'étonne que ça n'ait pas été pris en compte dans les calculs des ingénieurs pour la largeur supplémentaire et que l'on se retrouve avec un surcoût.

M. Victor Ropraz explique que lorsqu'on parle de 6 mètres, il s'agit de surlargeur. Le premier secteur présente une largeur moyenne de 5 mètres car dans les virages, les convois agricoles prennent plus de place. Le deuxième secteur est dans la forêt, il est droit et a une largeur de 4.5 mètres. Dans le dernier secteur, on est à 3 mètres de gabarit standard. Par contre, dans le virage en épingle, on a entre 5 et 6 mètres de largeur pour que les camions puissent tourner. L'estimation des coûts a été faite en fonction des surfaces d'enrobés et de fossés. Pour le calcul de la subvention, la totalité des coûts a été prise en compte, sans déduire les parties non-subventionnées. Les Fr. 50'000 des frais d'ingénierie manquent également.

M. Benjamin Pillonel explique qu'il y a une partie technique où on chiffre les choses, puis le Service de l'agriculture prend position en fonction des routes. Au moment du budget, le Service de l'agriculture n'avait pas encore pris position. Ensuite il y a la partie « demande de crédit » qui se fait en collaboration entre l'ingénieur et la commune. Vu les informations lacunaires disponibles à ce moment-là, il a manqué la prise en compte de la non-subvention d'un secteur.

Mme Christine Varone informe que le Service de l'agriculture veut que l'entier du projet soit soumis au départ du projet des améliorations foncières et on doit le soumettre à l'étape no 1. Certaines informations n'ont peut-être pas été prises à leur juste valeur et on pensait que les prestations d'ingénieurs seraient prises en charge par tronçons et par étapes. C'était une mauvaise interprétation. On a rencontré Mme Etique de Grangeneuve et échangé avec le bureau Geosud pour avoir tous les éléments et présenter une situation vraiment aboutie. C'est un projet d'envergure qui a été présenté en décembre 2020. En étant concrètement dans l'étape 1, on se rend compte que les critères, tant au niveau du Canton qu'administratifs, doivent absolument être respectés pour avoir un niveau de subventionnement le plus élevé possible et qui correspond à ce qui a été présenté au départ de ce projet global.

Si aujourd'hui la charge pour les prestations d'ingénieurs est plus importante, elle est néanmoins payée pour les étapes suivantes. De plus, il est plus intéressant de l'imputer dans l'étape 1 qui a un subventionnement plus élevé. Ces prestations d'ingénieurs tiennent compte des travaux qui ont été fournis pour le projet dans son ensemble. La Direction des travaux sera facturée à part.

Cette situation a été validée par Mme Etique de Grangeneuve

M. Alain Golay ne voit aucune raison de refuser ce projet. Par contre, la dette est là pour 40 ans et les taux sont susceptibles de monter.

Mme Christine Varone précise qu'il s'agit du taux d'amortissement de 2.5 % qui est fixe et qui correspond à la durée de vie de l'investissement et non d'un taux d'emprunt.

M. Alain Golay relève qu'on est partis sur un montant brut de Fr. 4'200'000. Par rapport au futur, va-t-on réaliser tous les travaux ou se tenir dans le montant prévu au départ et renoncer à certaines réfections ?

M. le Président informe que les discussions à ce sujet n'ont pas encore eu lieu. Le Conseil communal va tenir compte de la capacité financière de la commune pour prioriser les futures étapes et les adapter si besoin. Les citoyens seront informés dès que le Conseil communal se sera penché sur la question.

M. Béat Clerc demande quel serait l'impact sur les travaux si le crédit devait être refusé ce soir.

M. le Président répond que l'on a besoin de cet argent pour poursuivre ces travaux qui ont déjà commencé. Les demandes de crédits additionnels sont des questions purement formelles. Le règlement des finances communales nous dit que quand on dépasse d'un certain pourcentage le crédit initial, on doit redemander au législatif un crédit additionnel. Ce soir, on est dans cette situation et on demande ce crédit en cohérence avec le fait que cette première étape a été approuvée. En cas de refus, on devra en rediscuter et reconvoquer une assemblée si besoin.

M. Nicolas Berset prend la parole en tant qu'agriculteur. Si on réduit le 1<sup>er</sup> tronçon à 3 mètres, il devient impossible de croiser un véhicule avec un tracteur de 2,5 mètres de largeur plus une remorque. Le train des subventions, c'est maintenant. La prochaine fois qu'il faudra refaire la route, ce sera entièrement à charge de la commune.

M. le Président rappelle que le Conseil communal a choisi l'option de refaire la route dans le gabarit actuel et c'est l'option qui est soumise ce soir. On a pris note des remarques des gens qui ne sont pas de cet avis-là. C'est la démocratie qui tranchera.

M. Jean-Philippe Thiran demande si la réfection du tronçon bleu est indispensable et si, dans la mesure où on ne le fait pas, les subventions tombent.

M. Benoît Jordil rappelle que l'assemblée a voté une enveloppe pour l'étape 1. Si cette étape n'est pas entièrement terminée, on ne peut pas passer à l'étape 2, également acceptée par l'assemblée. Cela implique que le chemin de Puidoux et les deux accès privés prévus dans l'étape 2 ne pourront pas être refaits.

Mme Kimberly Castelberg rappelle que chaque étape votée doit être entièrement exécutée pour passer à la suivante.

M. Pierre-Philippe Durussel a entendu les explications du bureau Geosud sur les sondages effectués ou non, sur le taux de subventionnement déterminé par le Canton et la Confédération et en prend acte.

En décembre 2020, le Conseil communal a présenté un dossier complet, élaboré par un bureau d'ingénieurs. A chaque investissement, on garantit que le dossier a été étudié à fond et, à chaque étape, il constate que, de manière répétée, on se retrouve avec des crédits additionnels.

M. le Président regrette les éléments qui se sont passés en lien avec ce projet précis et admet qu'il y a certainement eu des faiblesses dans le dossier. Le Conseil communal en a tiré les conséquences, mais les faits sont là et on doit avancer.

M. le Président remercie Mme Christine Varone et M. Benoît Jordil pour la présentation ainsi que les représentants du bureau Geosud pour la partie technique.

## 2.2 Rapport et préavis de la commission financière

M. Bernard Rüegg donne lecture du rapport et du préavis de la commission financière.

*Lors de la séance ordinaire du 15 décembre 2020, l'assemblée communale a approuvé un crédit d'engagement de CHF 322'248 pour cette étape. Un crédit additionnel de 47,5%, soit CHF 153'152, est nécessaire pour mener à bien les travaux actuellement en cours selon les critères des AF, permettant de bénéficier des subventions accordées.*

*Ce surcoût provient de différents facteurs qui nous ont été exposés par les représentants du Conseil communal. Certains de ces éléments auraient clairement dû être identifiés et pris en compte lors de la demande initiale du crédit.*

*En fonction de la durée d'amortissement de 40 ans, ce crédit additionnel engendrera un surcoût annuel de CHF 3'829, à charge du budget de fonctionnement. Ce montant est supportable, quand bien même il faudrait y ajouter les charges d'intérêts.*

*Ne pas accorder ce crédit additionnel occasionnerait des frais supplémentaires pour le réaménagement des bords de route.*

*Partant de ces constatations, la commission financière préavise favorablement à la demande de crédit additionnel « Améliorations foncières – Etape 1 ». Elle attend toutefois que l'étude des prochains dossiers et projets soumis à votation soit plus aboutie.*

### Remerciements

*Nous tenons à remercier le Conseil communal pour l'étude et la présentation de cette demande de crédit additionnel et pour les réponses qui ont été apportées aux questions de la commission financière.*

M. le Président remercie la Commission financière pour son préavis.

### 2.3 Approbation

Avant de passer au vote, M. le Président informe l'assemblée que le Conseil communal a approuvé cette demande de crédit additionnel à l'unanimité dans sa séance du 16 août 2022.

La parole n'étant plus demandée, la demande de crédit additionnel de Fr. 153'152 est soumise au vote et est acceptée par 25 oui, 0 non et 7 abstentions.

### 3. Divers

Le Conseil communal n'a pas de divers, l'assemblée non plus.

M. le Président clôt cette assemblée en remerciant ses collègues du Conseil communal, et en particulier Mme Christine Varone et M. Benoît Jordil pour la préparation et la présentation du dossier. Il remercie les deux représentants de Geosud qui assument la Direction des travaux pour les compléments techniques. Des remerciements sont également adressés à la commission financière, à Mmes Cristina Beaud et Christel Prélaz pour la préparation de l'assemblée et M. Yanick Ruchti pour la préparation de la salle.

L'assemblée est levée à 21h10.

Le Président

La Secrétaire

Savio Michellod

Cristina Beaud