

Belmont, le 12 mars 2026

**Préavis n° 01/2026
Au Conseil Communal**

**Projet de passerelle de mobilité
douce sur le viaduc CFF de
Rochettaz : phases SIA 32 à 41**

TABLE DES MATIERES

1.	Contexte politique	3
2.	Préambule.....	3
3.	Description du projet	4
3.1	Objectifs du projet.....	4
3.2	Périmètre de projet	5
3.3	Synthèse des études réalisées en 2022 et 2024.....	5
3.4	Description du projet.....	6
3.4.1	La passerelle accrochée au viaduc CFF	6
3.4.2	Les accès côté Pully	8
3.4.3	Les accès côté Belmont-sur-Lausanne et Lutry.....	8
4.	Organisation / structure de projet	10
5.	Financement	11
5.1	Coût de l'ouvrage.....	11
5.2	Etudes	12
5.3	Clé de répartition	12
5.4	Charges d'amortissement	13
5.5	Cofinancements possibles pour les travaux	13
5.5.1	Subvention fédérale : PALM 2025.....	13
5.5.2	Subventions cantonales : LMTP et Stratégie cantonale vélo	13
6.	Risques.....	13
7.	Planning prévisionnel	14
8.	Développement durable	14
8.1	Dimension environnementale.....	14
8.2	Dimension sociale.....	14
8.3	Dimension économique	14
9.	Conclusions	15

Au Conseil Communal de Belmont-sur-Lausanne

Monsieur le Président,

Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

1. Contexte politique

En réponse à l'appel à candidatures lancé par la Confédération, Lausanne Région a proposé un projet-pilote afin de pouvoir bénéficier de soutiens financiers tels qu'ils avaient été accordés à plusieurs projets émanant de diverses agglomérations déjà constituées.

En novembre 2002, les premières discussions sur le projet-pilote ont eu lieu avec les municipalités de Lausanne Région rejointes par la région morgienne en décembre 2003 pour donner naissance au PALM (projet d'agglomération Lausanne-Morges), dont le pilotage a été confié à la Direction générale du territoire et du logement (DGTL).

En 2007, les communes partenaires ont signé la convention de mise en œuvre du PALM qui les engage à respecter les objectifs politiques du projet. Ainsi, le premier dossier du PALM a été remis aux autorités fédérales en décembre pour études et financement éventuel. Ce document a permis de doter l'agglomération de stratégies, notamment dans le cadre de l'étude sur la mobilité douce.

Dans le même temps, les représentants des communes de Belmont, Lutry, Paudex et Pully ont signé, le 30 mai 2007, une Convention relative à l'élaboration du SDEL (schéma directeur de l'est lausannois). Jusqu'en 2009, le SDEL a débattu du développement urbanistique et démographique, accompagné par des mandataires spécialisés en urbanisme, en mobilité et en environnement qui ont produit un document technique. Mais le Canton ayant demandé que toutes les thématiques étudiées dans les autres schémas directeurs le soient aussi dans le SDEL, il a été procédé à la mise en place d'un bureau technique avec à sa tête une cheffe de projet.

Le document du PALM est quinquennal et regroupe toutes les mesures entrant dans les différentes stratégies pour des mises en œuvre en horizon A (dans les 2-5 ans), B (dans les 6-10 ans) et C (au-delà de 10 ans).

Jusqu'à ce jour, le projet de la passerelle de Rochettaz était inscrit en horizon C puis B dans les dossiers successifs du PALM, présenté à l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Des circonstances exceptionnelles ont permis d'inscrire cet objet pour une construction en horizon A, car la concrétisation de ce projet devient une mesure réalisable dans un proche avenir.

2. Préambule

Depuis 2007, l'axe Pully-Nord – La Conversion est identifié comme réseau cyclable secondaire d'agglomération planifié, en parallèle de la voie de chemin de fer. Depuis 2025, il est intégré au réseau cyclable structurant dans l'image directrice des mobilités actives du SDEL et dans le Projet d'Agglomération Lausanne Morges (PALM) de 2025 (5^{ème} génération).

Cet axe est donc considéré comme un itinéraire important pour les mobilités actives, d'autant plus que 2'000 habitants/emplois sont attendus dans le secteur de Corsy-La Conversion, sans oublier le nouveau plan d'affectation d'environ 80 logements prévu en Rueyres.

L'itinéraire précité est actuellement incomplet, car il n'existe pas de franchissement accessible aux mobilités actives entre le chemin du Leisis à Pully et la route du Landar à Lutry. Il peut être réalisé par la construction d'une passerelle destinée aux piétons et aux cyclistes sur le viaduc CFF de Rochettaz, assurant ainsi une liaison horizontale supplémentaire à mi-hauteur entre le lac et la route des Monts-de-Lavaux

Outre le contexte technique en lien avec le pont CFF, le projet se déploie sur le territoire de trois communes : Belmont-sur-Lausanne, Lutry et Pully.

L'annonce du projet d'assainissement du viaduc de Rochettaz par les CFF en 2021 s'est muée en une opportunité pour les communes du SDEL de concrétiser cette liaison de mobilité active dont la construction pourrait en outre bénéficier de très importantes subventions fédérale et cantonale. Prévue par les CFF pour 2028, la réfection de cet ouvrage d'art, qui entraînera la coupure des lignes ferroviaires de janvier à juin pour la voie Sud et de juin à décembre pour la voie Nord offrira en effet une fenêtre idéale et unique pour construire cette passerelle à un coût moindre grâce à d'importants effets de synergie avec les travaux de la compagnie fédérale.

Suite à cette annonce, les communes du SDEL ont décidé de mener, en 2022, une étude de faisabilité pour la construction de la passerelle sur le viaduc de Rochettaz. Elle a été complétée par une deuxième étude en 2024. Elles ont été transmises pour examen préalable aux CFF, dans le cadre de l'art. 18m de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), dans le cadre d'une procédure de la loi sur les routes (LRou). Les retours d'examen préalable ont été reçus en automne 2025.

Le projet de passerelle inscrit comme mesure dans le PALM 2025 avec un horizon de réalisation 2028-2032 et fait l'objet d'une demande de cofinancement fédéral. L'analyse des projets de cinquième génération est en cours au sein de l'ARE et la part de subventionnement du projet n'est pas encore connue.

La prochaine étape est de réaliser le projet d'ouvrage. Dès lors, le présent préavis a pour objet de demander au Conseil Communal, les crédits nécessaires à la réalisation des phases SIA 32 à 41 pour la construction d'une passerelle de mobilité active sur le viaduc CFF de Rochettaz.

Les quatre communes de Lutry, Belmont-sur-Lausanne, Paudex et Pully déposent simultanément auprès de leur Conseil respectif, un préavis semblable pour le financement de la partie leur incombant.

3. Description du projet

3.1 Objectifs du projet

La passerelle de Rochettaz constitue un maillon essentiel de l'itinéraire de mobilité douce reliant de manière continue les communes du SDEL à la centralité principale de l'agglomération d'un côté et aux secteurs en plein développement de Corsy et de la Conversion de l'autre côté. En dotant l'Est lausannois d'une véritable dorsale de mobilité active, elle prolonge l'axe structurant de l'agglomération vers l'est et ouvre un nouveau corridor de déplacements à la fois quotidien, durable et intercommunal.

En assurant un franchissement, sans rupture de pente et entièrement séparé du trafic motorisé, cette liaison apporte enfin la continuité attendue depuis de nombreuses années. Elle offre aux piétons et aux cyclistes un itinéraire direct, sécurisé et confortable, reliant des quartiers aujourd'hui dissociés par la topographie et l'infrastructure ferroviaire. La passerelle permet de franchir la Paudèze à niveau - véritable barrière naturelle du territoire - et de concrétiser un projet de continuité cyclable et piétonne qui traverse la totalité de l'agglomération jusqu'à Morges. La liaison offrira aussi une accessibilité renforcée sur les deux interfaces de La Conversion et de Pully Nord permettant à de nouveaux usagers d'accéder aux trains et aux bus de part et d'autre du vallon.

Elle répond ainsi pleinement aux objectifs du PALM et aux besoins croissants de mobilité durable d'un territoire en mutation, tout en valorisant le patrimoine exceptionnel du viaduc. En évitant les détours, les fortes pentes et les points de conflit, elle contribue à un réseau cohérent et sûr, à l'échelle du bassin de vie de l'Est lausannois et de l'agglomération Lausanne-Morges.

Enfin, la passerelle de Rochettaz est aussi un symbole fort de la collaboration entre les communes du SDEL. En reliant les quatre communes au-dessus du vallon de la Paudèze, elle matérialise la volonté partagée d'agir ensemble pour des mobilités plus durables, une qualité de vie renforcée et une planification territoriale cohérente. L'ouvrage incarne une vision intercommunale qui dépasse les frontières administratives et renforce l'identité d'un territoire uni par un même bassin de vie, faisant de cette infrastructure non seulement un lien physique, mais aussi un geste fédérateur.

3.2 Périmètre de projet

Le périmètre de projet s'étend du chemin de Caudoz à Pully au chemin du Flonzel à Lutry en passant par la commune de Belmont-sur-Lausanne.

Le projet de passerelle se divise en trois parties : la passerelle fixée au viaduc CFF (en rouge sur la fig. 1) et les accès côté Pully et côté Belmont et Lutry (en bleu sur la fig. 1).



Figure 1, tronçon de la liaison de mobilité active. En bleu, les accès et en rouge, la passerelle fixée au viaduc.

3.3 Synthèse des études réalisées en 2022 et 2024

En 2022, sous l'égide du SDEL, les communes ont mandaté une étude auprès du bureau Gruner (également en charge du projet des CFF) afin de démontrer la faisabilité de construire une passerelle sur ce viaduc. Elle détaillait notamment 4 variantes : deux du côté Nord du viaduc en acier ou en béton et deux du côté Sud en acier ou en béton. Ce viaduc étant classé en note 2 à l'inventaire cantonal, la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP) a été consultée en amont de l'étude et a annoncé ne pas avoir

de préférence pour l'implantation de la passerelle au Nord ou au Sud du viaduc.

En 2024, suite à des échanges entre les CFF et les communes, ces dernières ont décidé de réaliser un complément à l'étude effectuée en 2022 pour optimiser les variantes en intégrant notamment un bureau d'architectes spécialiste du patrimoine, la DGIP (Direction générale des immeubles et du patrimoine) et les CFF au groupe de travail. À l'issue de cette étude, les Municipalités ont choisi la variante d'implantation Nord et la structure constructive en acier.

L'analyse pluridisciplinaire des différentes variantes au stade de l'avant-projet a permis de faire une pesée des intérêts entre les coûts de l'ouvrage, les impacts patrimoniaux et architecturaux, l'intégration dans le site, l'impact sur les arbres et la végétation, la qualité de la liaison mode doux, l'impact parcellaire et par conséquent son acceptabilité dans le contexte du site. La variante Nord est une variante plus onéreuse, mais impactant moins les parcelles privées. Cette pesée des intérêts en jeu a fait l'objet d'une appréciation fine de la situation par les autorités permettant d'aboutir à une décision unanime en faveur de la variante Nord.

3.4 Description du projet

La passerelle et ses accès se situent au Nord de la voie de chemin de fer (fig. 1).

Tout le tronçon (passerelle et accès) est pensé pour accueillir confortablement les mobilités actives. Ainsi, la largeur de l'infrastructure est de 3.00 m de large pour la passerelle et 3.50 m pour le chemin de mobilité active. La largeur utile de la passerelle le long du viaduc a dû être limitée à 3.00 m pour des raisons statiques et structurelles.

Le dénivelé du chemin de mobilité active est également optimisé afin qu'il soit le moins important possible. Le projet respecte la norme VSS 40 238 qui limite à 6% le dénivelé de la pente.

Le viaduc étant classé en note 2 (objet d'importance régionale) au recensement architectural du Canton de Vaud et étant également reconnu par les CFF comme un ouvrage d'importance, le projet est soumis à des contraintes patrimoniales et paysagères. Ainsi, l'intégration paysagère et patrimoniale constituent des critères essentiels dans la construction et l'aménagement de la passerelle et de ses accès.

3.4.1 La passerelle accrochée au viaduc CFF

Le long du viaduc, la passerelle en porte-à-faux est fixée à l'auge en béton du viaduc. Elle est composée d'une dalle en acier qui est connectée à l'auge par des profilés situés tous les 2.5 m. La connexion des profilés avec l'auge du viaduc CFF se fait via 4 barres d'ancrage (fig. 2).

Comme on peut le voir sur les figures 2 et 3, une paroi de protection est installée du côté des voies CFF et un garde-corps de 1m80 est placé de l'autre côté (fig. 2-3). La largeur utile de la passerelle le long du viaduc est de 3m pour des raisons statiques et structurelles (fig. 2-3).

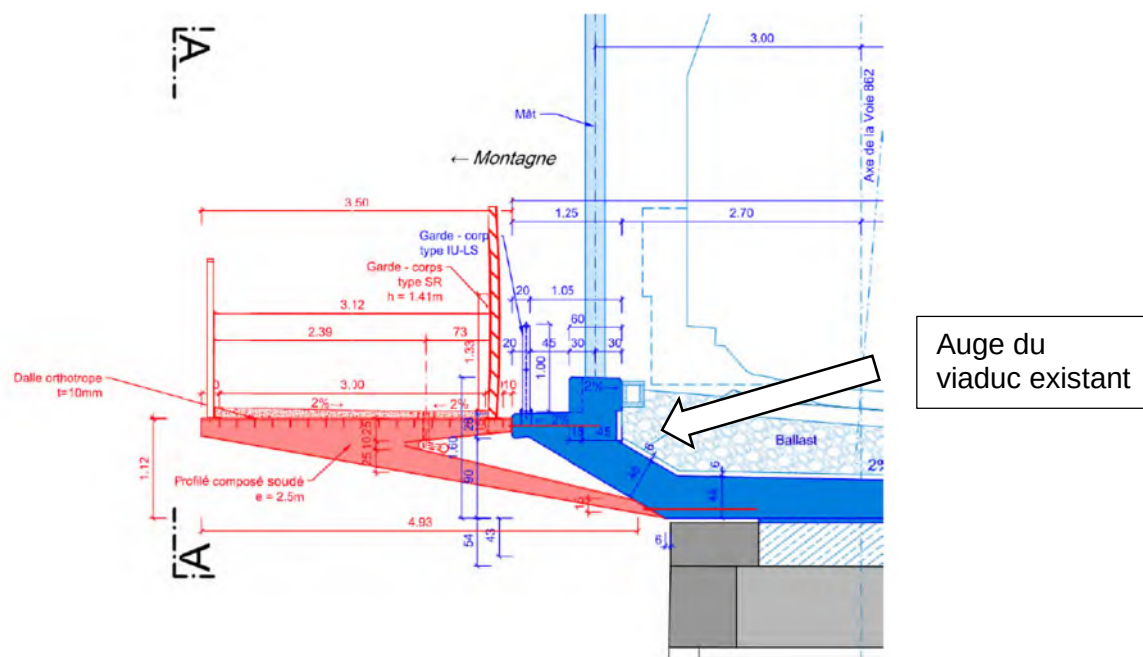


Figure 2, Coupe de la passerelle fixée à l'auge en béton du viaduc. © Gruner, 2024.

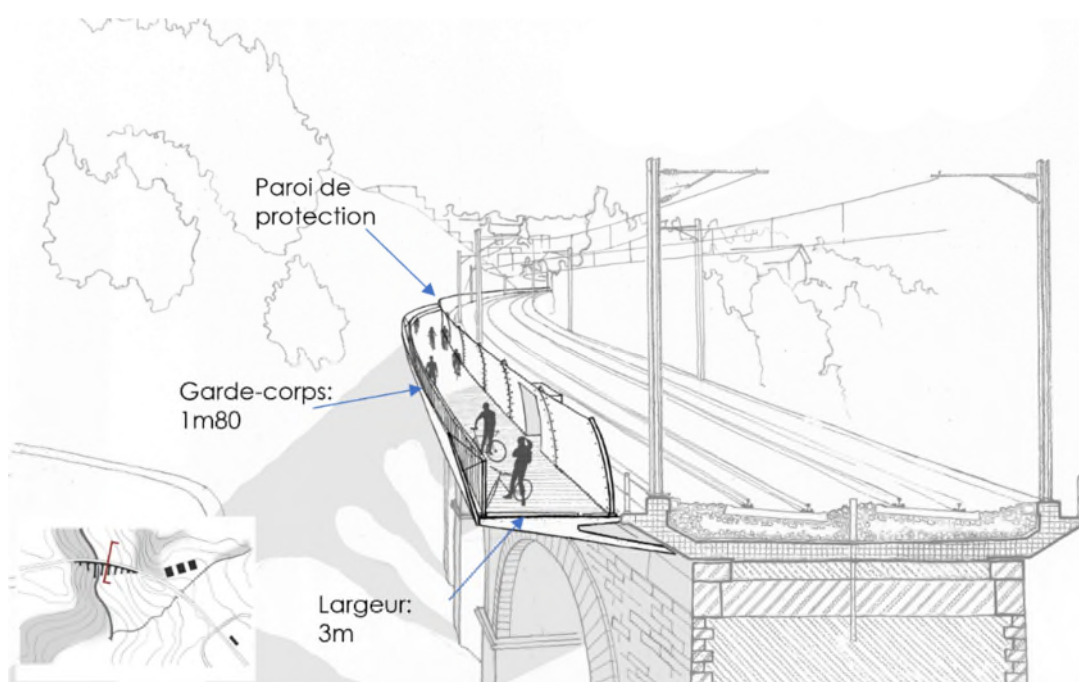


Figure 3, Coupe de la passerelle le long du viaduc CFF de Rochettaz. © Glatz & Delachaux, 2024.

3.4.2 Les accès côté Pully

Côté Pully, le chemin de mobilité active est une passerelle en acier fixée au mur de soutènement des CFF avec des fondations ponctuelles en béton (fig. 4). Cette proposition permet de ne pas modifier les infrastructures CFF, d'éviter des excavations et des dénivelés trop importants.

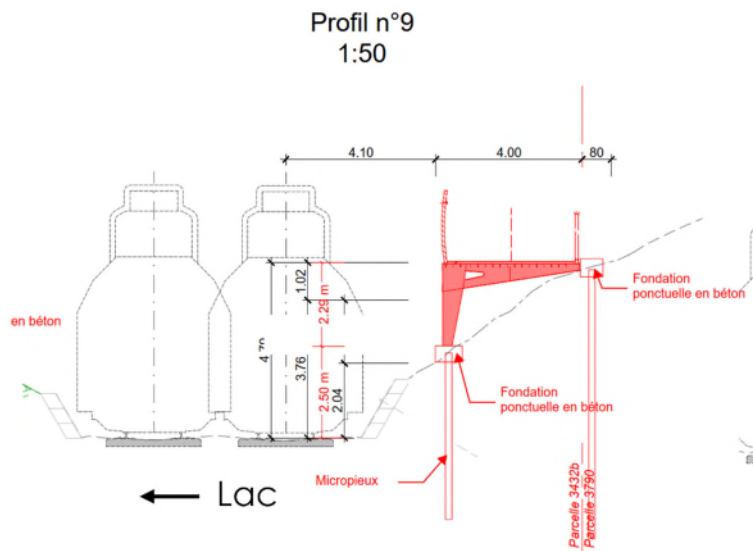


Figure 4, coupe du chemin de mobilité active pour accéder à la passerelle du côté de Pully. © Gruner, 2024.

Pour faire passer ce chemin, des servitudes devront être négociées avec les propriétaires privés. À Pully, six riverains sont concernés (en bleu sur la fig. 5), ainsi qu'une parcelle privée en aire forestière (en vert sur la fig. 5) et deux parcelles appartiennent aux CFF (en orange sur la fig. 5).



Figure 5, Parcelles à Pully concernées par des servitudes pour le passage du chemin de mobilité active.

3.4.3 Les accès côté Belmont-sur-Lausanne et Lutry

Dans le secteur Est côté Lutry et Belmont, le chemin est prévu avec une passerelle en acier sur des fondations ponctuelles en béton (fig. 6).

Le passage du chemin de mobilité active à Belmont demande de reculer le mur de soutènement provisoire, appartenant aux CFF (fig. 6 et encadré rouge sur la fig. 7). Le

mur de soutènement doit être refait par ces derniers, indépendamment de la réfection du viaduc. Dès lors, la réalisation de ce chemin représente une opportunité pour bénéficier des synergies de travaux et de calendrier entre tous les projets. Ainsi, les coûts des études et des travaux pour le mur de soutènement seront partagés entre les CFF et les communes. Les CFF paieront le coût du mur initialement prévu (sans le chemin de mobilité active), tandis que les communes paieront le surcoût engendré par le recul du mur (pour laisser un espace pour le chemin de mobilité active).

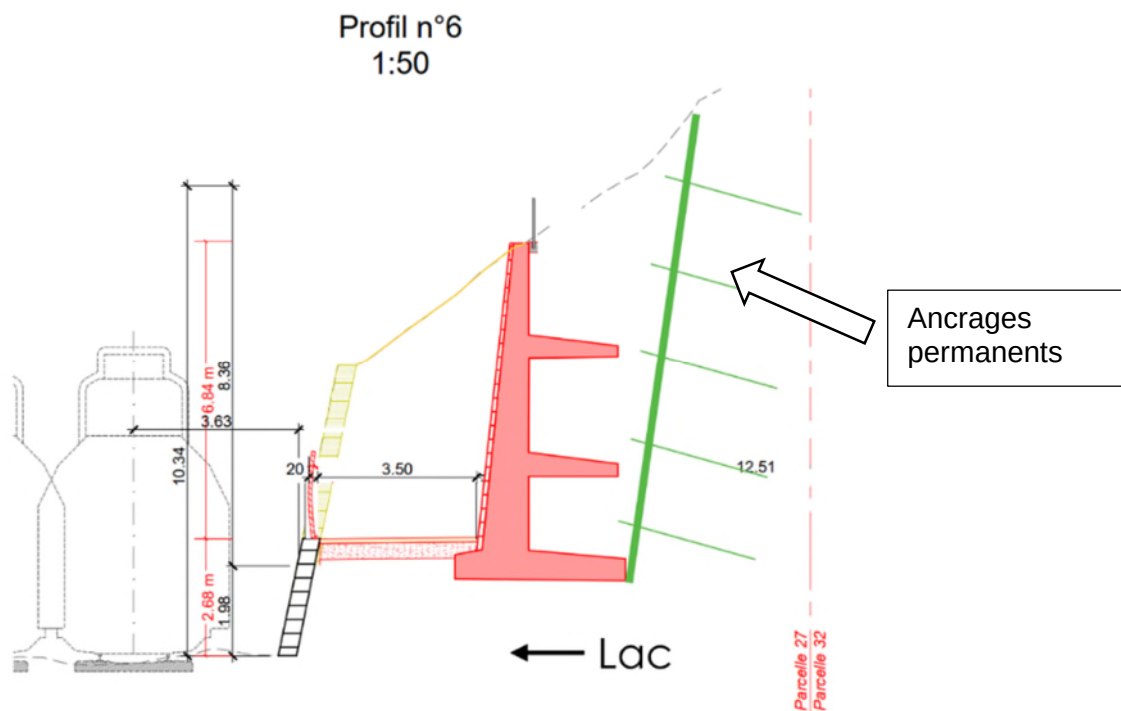


Figure 6, Coupe du chemin de mobilité active pour accéder à la passerelle du côté de Belmont.
© Gruner, 2024.

Comme à Pully, des servitudes devront être négociées pour le passage du chemin de mobilité active. Un riverain est concerné à Lutry (en bleu sur la fig. 7), deux propriétés à Belmont (en bleu sur la fig. 7) et deux parcelles appartiennent aux CFF (en orange sur la fig. 7). Une emprise provisoire sera à négocier sur une parcelle appartenant à l'État de Vaud, située en aire forestière (en vert sur la fig. 7). La Municipalité de Belmont rencontrera les propriétaires des parcelles 32, 33 et 34 en date du 24 mars 2026 afin de leur présenter le projet.



Figure 7, Parcelles à Belmont-sur-Lausanne et à Lutry concernées par des servitudes pour le passage du chemin de mobilité active.

4. Organisation / structure de projet

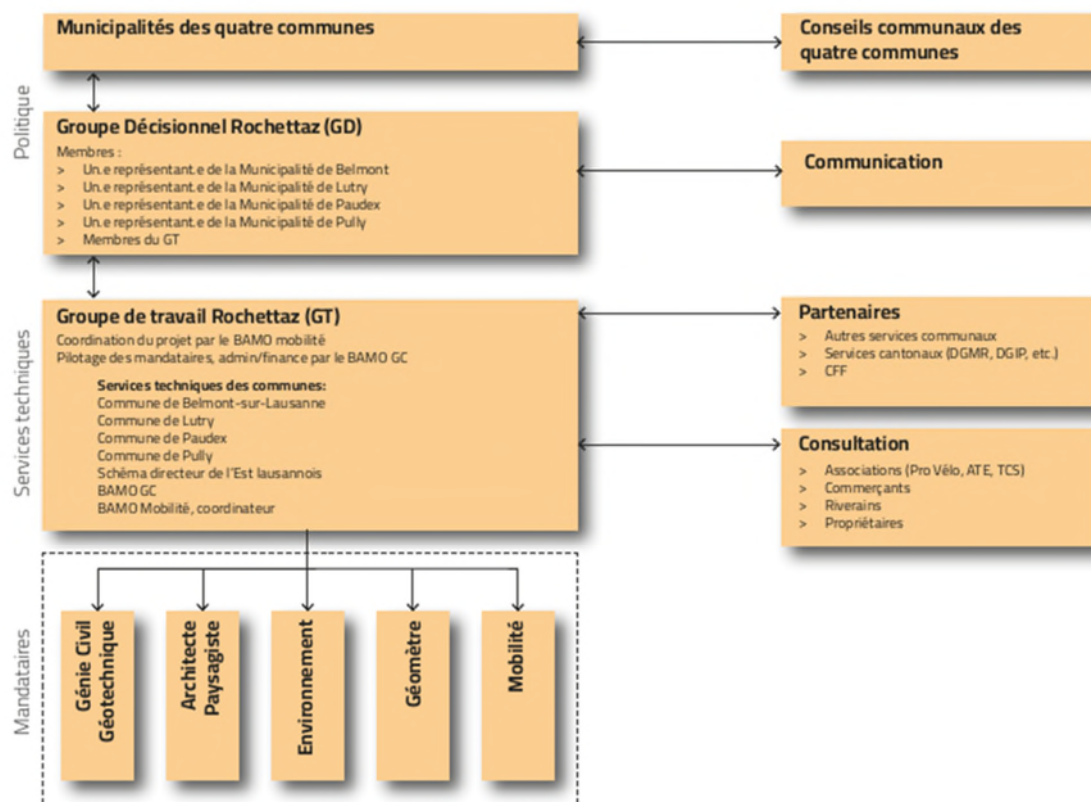


Figure 8

Jusqu'à maintenant, les études ont été pilotées par le bureau du SDEL et financées via son budget (avec une participation financière de la commune de Paudex). Fin novembre 2025, les quatre Municipalités se sont prononcées sur leur participation aux phases de projet suivantes, toutes souhaitent poursuivre les études.

Comme illustré sur la figure 8, l'organisation du projet prend la forme suivante :

- Groupe décisionnel « Rochettaz » - GD - (pilotage politique) : composé d'un·e municipal·e de chaque commune qui élira parmi eux le·la Président·e lors de la première séance du GD, des chef·fe·s des services communaux, dont (M. Loïc Lair, chef de service des Travaux et domaines de la commune de Lutry, pilote du groupe de suivi). Le GD a pour fonction de valider les choix stratégiques pour les phases SIA 32 à 41,
- Groupe de travail « Rochettaz » - GT (pilotage technique) : Il est composé :
 - o d'un·e représentant·e technique par commune.
 - o d'un·e représentant·e technique de la DGMR¹, de la DGIP², des CFF et du bureau du SDEL.
 - o du bureau d'assistance à maîtrise d'ouvrage (BAMO), composé d'un·e coordinateur·ice à 30% (coordination, connaissances fonctionnement des communes, etc.) et d'un·e ingénieur·e civil·e à 30% (suivi technique). Le BAMO agit en tant que représentant du maître d'ouvrage au nom des communes partenaires et a pour fonction le suivi opérationnel des phases SIA 32 à 41. Elles bénéficieront à la fois de compétences techniques et de connaissances nécessaires sur le fonctionnement des communes pour suivre le projet.
 - o Le référent est le chef de service des Travaux et domaines de la commune de Lutry, M. Loïc Lair.
- Le groupement de mandataires : composé d'un bureau d'ingénieurs civils (pilote), d'un bureau d'architectes/architectes paysagistes, d'un bureau de géotechniciens, de biologistes, etc. Il réalise les phases SIA 32 à 41 sous le pilotage du GT.

Les CFF feront partie du groupe de travail, notamment pour la passerelle, le mur de soutènement et la coordination entre les projets, comme cela a été demandé dans leur réponse à l'examen préalable. Un budget (selon offre qui sera réceptionnée) est donc à prévoir pour les chef·fe·s de projet CFF pour qu'ils assistent aux séances de GT.

5. Financement

5.1 Coût de l'ouvrage

Le coût total du projet est estimé à CHF 10 mios +/- 30%.

Pour mémoire la fiche du PALM relative à ces travaux indique un montant estimatif à CHF 13 mios

Les études d'ouvrage et les appels d'offres prévus dans le cadre du présent préavis permettront de préciser ce montant.

¹ Selon disponibilité

² Selon disponibilité

5.2 Etudes

Objets	Montants [CHF TTC]	Base de l'estimation
BAMO	160'000.00	[1]
Appui technique ferroviaire	60'000.00	[1]
Ingénieurs civils	360'000.00	[1]
Architectes paysagistes	100'000.00	[1]
Ingénieur mobilité	17'000.00	[1]
Etude d'impact sur l'environnement	17'000.00	[1]
Etudes géotechniques	30'000.00	[1]
Géomètre	30'000.00	[2]
Communication	20'000.00	[2]
Divers et imprévus (15 %)	120'000.00	
Total	914'000.00	

- [1] Estimation fondée sur des offres reçues
- [2] Estimation fondée sur le montant de mandats similaires

5.3 Clé de répartition

Le montant total des études est réparti de la façon suivante entre les 4 communes, calculé selon le nombre d'habitants au 31 décembre 2025 :

Répartition des frais d'études (hors subventions)	Montants [CHF TTC]
Part de Pully (19707) soit 54.67 %	499'700.00
Part de Lutry (10892) soit 30.22%	276'183.00
Part de Belmont-sur-Lausanne (3941) soit 10.93%	99'930.00
Part de Paudex (1506) soit 4.18%	38'187.00
Total	914'000.00

Le montant arrondi à la charge de Belmont-sur-Lausanne est de CHF 100'000.00 TTC.

5.4 Charges d'amortissement

L'amortissement des études mentionnées dans le présent préavis se présente de la manière suivante :

Compte de charge	Compte de bilan et immobilisation	Amortissements annuels
430.3311.00	9141.00.00 / 20260101	CHF 10'000.00

5.5 Cofinancements possibles pour les travaux

5.5.1 Subvention fédérale : PALM 2025

Le projet étant inscrit comme mesure du PALM 2025, à ce jour, une subvention fédérale de 45% au maximum pourrait être octroyée. La décision sera connue courant 2026 après l'analyse des projets d'agglomération par l'ARE et sous réserve des votes de crédit par les Chambres fédérales.

5.5.2 Subventions cantonales : LMTP et Stratégie cantonale vélo

À ce jour, il y a deux subventions possibles au niveau cantonal (sous réserve des fonds disponibles). La première est via la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) qui accorde 20% pour les ouvrages de franchissement si ceux-ci bénéficient déjà d'un cofinancement fédéral.

La deuxième subvention possible est via la stratégie vélo qui accorde 50% du solde restant après la subvention fédérale et la LMTP.

Ces trois subventions sont donc cumulables.

6. Risques

Compte tenu de la complexité du projet, des nombreuses coordinations nécessaires et d'un calendrier serré, certains enjeux sont à relever.

Tout d'abord, le calendrier laisse peu de marge de manœuvre, c'est pourquoi il a été convenu d'engager un BAMO afin que les personnes soient opérationnelles et dédiées à ce projet dès que possible.

Cela demande également que le dossier qui sera envoyé aux CFF (18m LCdF) et au Canton (LRou) pour un examen complémentaire préalable soit le plus abouti possible et tienne compte de toutes les remarques qui ont déjà été émises.

Ensuite, concernant les subventions, le projet fait l'objet d'une demande de cofinancement fédéral, toutefois, il n'est pas sûr qu'elle soit octroyée. Si elle ne l'est pas, une partie de cofinancement cantonal (LMTP) est également perdue.

Bien que ce ne soit pas garanti, ce projet de franchissement, notamment de par son utilité qui va au-delà des communes de l'Est, a de bonnes chances d'obtenir des cofinancements fédéraux et cantonaux.

Enfin, les crédits doivent être votés et le projet doit être mis à l'enquête dans les trois communes touchées par les travaux.

7. Planning prévisionnel

Le planning intentionnel pour la suite du projet est le suivant :

Étapes	Périodes
Projet d'ouvrage	2026
Appels d'offres	1 ^{er} semestre 2027
Enquête publique	Été 2027
Préavis pour crédit d'ouvrage	Fin 2027
Début des travaux	Mi 2028

8. Développement durable

8.1 Dimension environnementale

Construire une passerelle de mobilité active permet de compléter les réseaux cyclables et piétons de l'Est lausannois. Elle permet de promouvoir et d'encourager la pratique des modes doux en offrant un itinéraire hors du trafic motorisé, sécurisé et reliant deux plateaux de même altitude, contribuant ainsi à l'augmentation de la part modale des mobilités actives.

De plus, ce projet vise à construire une infrastructure de mobilité active sur un ouvrage déjà existant. Bien que cela ait un impact sur l'environnement (notamment du défrichement), ce dernier est moins important que si la passerelle ne pouvait pas s'accrocher à une infrastructure existante.

8.2 Dimension sociale

Cette passerelle a pour but d'être accessible à tout type d'utilisateur et à toutes générations. Elle bénéficiera à la population de l'Est lausannois et plus généralement à l'agglomération Lausanne-Morges. Plus localement, elle permet de relier des quartiers qui ne l'étaient pas auparavant et renforcent ainsi les liens intercommunaux.

8.3 Dimension économique

Ce projet représente un investissement sur le long terme. Il permet de réaliser un ouvrage emblématique pour l'Est lausannois tout en promouvant les mobilités durables.

Les coûts financiers du projet étant répartis entre plusieurs partenaires, l'impact pour chaque entité est allégé.

La construction de cette passerelle bénéficie de certaines synergies avec les travaux des CFF, notamment pour la coupure de la ligne, ce qui permet de limiter certains coûts et les nuisances des travaux pour les riverains.

9. Conclusions

Vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil Communal de Belmont-sur-Lausanne

- Vu le préavis municipal n° 01/2026 du 12 mars 2026 « Projet de passerelle de mobilité douce sur le viaduc CFF de Rochettaz : phases SIA 32 à 41 »,
- Ouï le rapport de la Commission technique nommée à cet effet,
- Ouï le rapport de la Commission des finances,
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

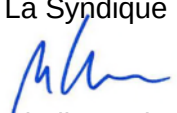
d é c i d e

1. d'allouer à la Municipalité un crédit de CHF 100'000.00 TTC, destiné à financer les études d'ouvrage pour la création d'une passerelle de mobilité douce sur le viaduc CFF de Rochettaz, montant à prélever tout ou en partie sur les disponibilités de la bourse communale ;
2. d'autoriser la Municipalité à recourir, si nécessaire, à l'emprunt pour le solde à souscrire, aux meilleures conditions du marché ;
3. d'autoriser la Municipalité à amortir cette dépense par annuités égales sur 10 ans.

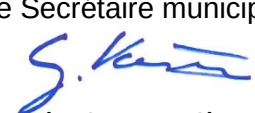
Direction de l'Urbanisme et des Domaines et de la Mobilité
Catherine Schiesser

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 16 mars 2026.

Au nom de la Municipalité

La Syndique

Nathalie Greiner



Le Secrétaire municipal

Grégoire Vagnières