



Le Sentier, le 10 août 2026

MUNICIPALITÉ DU CHENIT

CANTON DE VAUD

Hôtel de Ville • Grand-Rue 31
Case postale 128 • 1347 Le Sentier
021 845 17 21 • municipalite@chenit.ch

La Municipalité du Chenit
à son Conseil Communal

PREAVIS N°11/2026

Demande de crédit de construction pour la réalisation d'infrastructures scolaires, parascolaires et sportives pour la phase 1 de l'École du Futur

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

1. Introduction

Le présent préavis a pour objet la demande de crédit de construction relative à la réalisation de la phase 1 du projet « École du Futur » sur le site de Chez-le-Maître. Il prévoit également le financement des ouvrages annexes indispensables au fonctionnement des infrastructures scolaires.

Figure 1 – Complexe Scolaire « Chez Le Maître »



Source : Localarchitecture

Cette étape marque l'aboutissement des études engagées depuis 2024 afin de répondre aux besoins croissants de l'Établissement Primaire et Secondaire de La Vallée de Joux (EPSVJ) en matière d'infrastructures scolaires, parascolaires et sportives.

Les études réalisées ont permis de définir un projet répondant aux objectifs fixés par les autorités communales et par Association Scolaire Intercommunale Vallée de Joux (ASIVJ), à savoir l'amélioration des conditions d'enseignement, le regroupement progressif des activités sur un même site, le développement de l'accueil parascolaire et la création d'infrastructures sportives modernes répondant aux besoins des écoles obligatoires et professionnelles, des associations et de la population de La Vallée de Joux.

2. Historique du projet

Le projet « École du Futur » trouve son origine dans les réflexions menées depuis plusieurs années au sujet de l'évolution des infrastructures scolaires de La Vallée de Joux.

Dans le cadre du plan de développement des infrastructures scolaires, sportives et parascolaires de l'EPSVJ, une stratégie de développement à quinze ans a été élaborée afin de répondre à l'évolution démographique, aux nouvelles exigences pédagogiques ainsi qu'aux besoins liés à la journée continue de l'élève.

En 2022, une étude sectorielle du quartier de Chez-le-Maître a été réalisée afin d'évaluer les synergies possibles entre plusieurs projets majeurs du secteur, à savoir le développement de l'EPSVJ, de l'Ecole Technique de La Vallée de Joux (ETVJ) et du Pôle Santé Vallée de Joux (PSVJ).

Le 9 janvier 2024, le Conseil intercommunal de l'Association scolaire intercommunale de La Vallée de Joux (ASIVJ) a validé le plan de développement scolaire et confirmé la nécessité de réaliser la première phase du projet.

Le Conseil communal du Chenit a ensuite adopté, en mars 2024, le Préavis n°02/2024 accordant un crédit d'étude destiné à préparer la réalisation d'un bâtiment regroupant notamment seize salles de classe, les locaux annexes nécessaires ainsi qu'une salle de sport triple répondant aux normes de l'Office fédéral du sport (OFSP).

Au cours de l'année 2024, la Municipalité a décidé de faire évoluer la procédure initialement envisagée afin de privilégier un mandat d'études parallèles (MEP) réunissant des groupements de mandataires spécialisés. Cette démarche visait à garantir une meilleure qualité architecturale et une plus grande maîtrise du projet.

La procédure de MEP s'est déroulée entre l'été et l'hiver 2024. Au terme des travaux du jury, le projet « Chez-le-Maître » du groupement conduit par Local architecture SA a été désigné lauréat.

Afin de poursuivre les études jusqu'à la mise à l'enquête et la préparation des appels d'offres, le Conseil Communal a ensuite adopté le Préavis n°03/2025 octroyant un crédit d'étude complémentaire.

Depuis lors, les phases d'avant-projet, de projet d'ouvrage, de procédure d'autorisation et d'appels d'offres ont été menées à bien. Elles permettent aujourd'hui à la Municipalité de soumettre au Conseil Communal un projet entièrement défini ainsi qu'un crédit de construction basé sur des coûts consolidés.

Le projet a été soumis à l'enquête publique du 19 novembre au 18 décembre 2025. À l'issue de la procédure, seule une opposition de l'Association Vaudoise pour la Construction Adaptée aux personnes Handicapées (AVACAH) a été formulée. Cette dernière demandait des adaptations mineures afin de faciliter l'accès et l'utilisation par les Personnes à Mobilité Réduites (PMR). Une solution a rapidement été trouvée entre les auteurs du projet et l'AVACAH. Cette dernière a retiré son opposition.

Une phase d'optimisation du projet a été réalisée (voir chapitre 8). Un nouveau dossier de plan a été transmis en juin à la CAMAC pour, le cas échéant, une nouvelle prise de position des services. La Municipalité devrait être en mesure de délivrer le permis de construire en septembre 2026.

Dans sa séance du 11 mai 2026, le Conseil Communal a autorisé la Municipalité à acquérir auprès du PSVJ une surface de 14'475 m² nécessaire à la réalisation et au développement futur du programme scolaire en deux phases pour un montant total CHF 1'497'430.00.

3. Description du projet

3.1. Vision générale

Le projet soumis à votre approbation constitue la première étape concrète de réalisation de l'École du Futur. Il vise à doter La Vallée de Joux d'infrastructures scolaires, sportives et publiques capables de répondre aux besoins des prochaines décennies tout en s'inscrivant dans la dynamique de développement du quartier de Chez-le-Maître.

Au-delà de la seule construction d'un bâtiment scolaire, le projet repose sur la création d'un véritable pôle éducatif et sportif favorisant les synergies entre l'enseignement obligatoire, la formation professionnelle, les activités sportives et la vie associative régionale. Son implantation au cœur du secteur de Chez-le-Maître permet également de renforcer les liens avec les autres institutions présentes sur le site, notamment l'ETVJ et le PSVJ.

Le programme prévoit la réalisation d'un nouveau bâtiment scolaire destiné à accueillir les besoins actuels et futurs de l'établissement. Les espaces ont été conçus pour répondre aux exigences pédagogiques modernes, en offrant des locaux d'enseignement adaptés, des espaces de travail favorisant les échanges ainsi qu'une organisation flexible permettant d'accompagner l'évolution des pratiques éducatives.

En parallèle, le projet comprend la création d'un complexe sportif répondant tant aux besoins scolaires qu'à ceux de la population et des sociétés locales. Cette approche permet de mutualiser les investissements publics tout en offrant à la région des infrastructures de qualité, capables d'accueillir aussi bien l'enseignement de l'éducation physique que les activités sportives associatives et les manifestations d'envergure régionale.

En complément, des réflexions ont été menées sur les aménagements extérieurs. Ceux-ci ne sont pas considérés comme de simples espaces résiduels mais comme des lieux de vie participant pleinement à la qualité du campus. Les cours, espaces de rencontre, cheminements, espaces routiers et zones paysagères ont été conçus afin de favoriser la convivialité, les échanges intergénérationnels et la sécurité des déplacements.

Le projet s'inscrit également dans une réflexion plus large sur l'organisation des mobilités. L'amélioration des accès, la sécurisation des parcours des élèves, le développement des déplacements à pied ou à vélo ainsi que l'intégration des transports publics constituent des objectifs essentiels afin de garantir le bon fonctionnement du futur campus.

Enfin, conformément aux objectifs communaux en matière de développement durable, une attention particulière a été accordée à la qualité environnementale du projet. Les choix architecturaux et techniques visent à limiter l'empreinte énergétique des bâtiments, à favoriser l'utilisation de matériaux durables et à créer un cadre de vie exemplaire pour les générations futures.

3.2. Vision détaillée

Infrastructures scolaires

Le nouveau bâtiment scolaire a été conçu afin de répondre aux besoins actuels et futurs de l'Établissement primaire et secondaire de La Vallée de Joux (EPSVJ). Il comprendra seize salles de classe accompagnées de l'ensemble des locaux annexes nécessaires à leur bon fonctionnement, offrant ainsi un cadre d'enseignement moderne, fonctionnel et évolutif. L'analyse globale des besoins et des éléments déjà existants a permis d'optimiser la conception et d'éviter les doublons.

Figure 2 – Salle de classe vue fenêtre



Source : Localarchitecture

Afin de répondre aux exigences du Plan d'étude romand et de favoriser un enseignement diversifié, le projet intègre également plusieurs salles spécialisées dédiées à des disciplines telles que la musique, les sciences et les arts visuels. Ces locaux offriront des équipements adaptés aux activités pratiques et expérimentales, tout en favorisant le développement de la créativité et des apprentissages.

Figure 3 – Salle de classe vue porte



Source : Localarchitecture

Le bâtiment accueillera par ailleurs les locaux administratifs et pédagogiques indispensables au fonctionnement de l'établissement. Ils regrouperont notamment les bureaux de la direction, les espaces destinés au corps enseignant ainsi que les salles de travail, de réunion et d'accompagnement des élèves, contribuant à une organisation efficace de la vie scolaire.

Enfin, un réfectoire sera aménagé afin d'accueillir les élèves fréquentant l'Unité d'accueil pour écoliers (UAPE) durant la pause de midi. Cet équipement répond au développement de l'accueil parascolaire et permettra d'offrir un service de restauration adapté aux besoins des familles, dans des locaux spécifiquement conçus pour cette activité.

Figure 4 – Réfectoire UAPE



Source : Localarchitecture

En résumé, les besoins scolaires sont les suivants :

- 16 salles de classe et annexes ;
- Salles spécialisées (musique, sciences, arts visuels, travaux manuels, activité créatrice sur textile) ;
- Locaux administratifs et pédagogiques ;
- Un réfectoire à destination de l'UAPE pour les repas de midi pouvant également servir de foyer et de salle de conférence.

Infrastructures sportives

Les infrastructures sportives prévues dans le cadre du projet répondent en premier lieu aux besoins de l'enseignement. Elles permettront aux élèves de l'Établissement primaire et secondaire de La Vallée de Joux (EPSVJ) de disposer d'équipements modernes et adaptés aux exigences actuelles de l'éducation physique. Elles bénéficieront également aux élèves de l'École Technique de La Vallée de Joux (ETVJ), dont l'une des trois salles de sport sera spécifiquement dédiée à leurs activités d'enseignement. Cette mutualisation permet de répondre aux besoins des deux établissements tout en optimisant les investissements publics et l'utilisation des infrastructures.

Au-delà de leur vocation scolaire, ces installations présentent également un intérêt régional et touristique. Elles offriront aux sociétés sportives, aux organisateurs de manifestations ainsi qu'aux acteurs du tourisme des infrastructures de qualité, aptes à accueillir des camps d'entraînement, des compétitions et des événements sportifs. Ce positionnement renforcera l'attractivité de La Vallée de Joux et générera des retombées positives pour l'économie locale, notamment pour les établissements d'hébergement, la restauration et les commerces.

Le Complexe sportif de Chez-le-Maître est prévu afin que les infrastructures sportives soient utilisables en tout temps, y compris en période scolaire. Pour ce faire, la gestion des flux a été pensée de manière à clairement séparer les accès scolaires des accès « sportifs ».

Le complexe comprendra :

- Une salle triple aux dimensions OFSPO avec 600 places de gradins ;
- Un foyer équipé d'une cuisine permettant 100 places assises ;
- Un espace de grimpe (blocs) et proprioception (160 m²) ;
- Un dojo (130 m²) ;
- Une fosse pour les agrès (276 m²) ;
- Une aire tous temps ;
- Six vestiaires en plus du vestiaire dévolu aux enseignantes et enseignants.

Salle triple OFSPO

Ces différents éléments représentent une plus-value indéniable sur le plan touristique et notamment dans une perspective « 4 saisons ». En effet, la salle triple OFSPO permettra de soulager le CSVJ qui pourra bénéficier de plus d'espace en semaine pour les camps multisports ou pour son offre de cours.

Figure 5 – Salle OFSPO



Source : Localarchitecture

Ce besoin avéré durant toute l'année est d'autant plus important en hiver ou à l'intersaison lorsque les conditions météorologiques ne sont pas favorables à une pratique sportive extérieure. L'enneigement étant moins régulier que par le passé durant la saison hivernale, particulièrement en début de saison, la nouvelle salle OFSPO donnera une marge de manœuvre bienvenue pour le CSVJ qui pourra garantir des activités en tout temps.

Cette salle triple répondant aux normes de l'Office fédéral du sport (OFSPO) offre par ailleurs l'opportunité d'accueillir des événements sportifs ou culturels d'envergure cantonale, nationale, voire internationale.

Au-delà des activités organisées par le Centre Sportif Vallée de Joux (CSVJ), qui accueille chaque année de nombreuses manifestations sportives, La Vallée de Joux compte une trentaine de clubs et de sociétés sportives organisant régulièrement des compétitions, des tournois et diverses manifestations. À cela s'ajoutent des événements culturels majeurs, tels que les Rencontres Internationales de Chœurs d'Hommes, les fêtes de musique ou encore différents concerts.

Les infrastructures actuelles du CSVJ sont aujourd'hui fortement sollicitées et ne permettent plus de répondre à l'ensemble des besoins. Par ailleurs, les salles existantes sont particulièrement difficiles à adapter aux prescriptions actuelles en matière de

sécurité incendie et d'évacuation afin d'accueillir des manifestations de plusieurs centaines de personnes. L'absence de gradins, de foyer d'accueil ainsi que les contraintes liées aux voies de fuite limitent fortement leur capacité et les possibilités d'organisation d'événements d'envergure.

Le nouveau complexe sportif a été conçu afin de répondre à ces exigences. Chaque salle simple pourra recevoir jusqu'à 200 personnes, capacité portée à 300 personnes lorsque les gradins seront déployés. En configuration salle triple, la capacité atteindra 600 personnes sans les gradins et 900 personnes avec les gradins ouverts. Enfin, lors de manifestations nécessitant l'utilisation conjointe de la salle triple et du réfectoire comme espace d'accueil ou de foyer, la capacité maximale pourra être portée à 1'440 personnes en adaptant l'aménagement du réfectoire. Plusieurs clubs sportifs ont ainsi fait part de leur difficulté dans l'organisation des week-ends de compétitions dans des conditions répondant aux attentes des fédérations et du public. De même, les acteurs culturels de la région expriment depuis plusieurs années le besoin de disposer d'une salle fonctionnelle, capable d'accueillir des concerts, spectacles et autres manifestations dans des conditions adaptées.

Le sondage réalisé auprès des sociétés sportives¹ dans le cadre des études confirme ce constat. Sept clubs locaux ont notamment souligné la nécessité de disposer de gradins et d'un foyer afin de pouvoir organiser des manifestations sur plusieurs jours et accueillir les participants et les spectateurs dans de bonnes conditions. Le projet répond ainsi non seulement aux besoins de l'enseignement, mais également à une attente clairement exprimée par le tissu associatif et culturel de La Vallée de Joux. Il permettra de doter la région d'une infrastructure polyvalente capable d'accueillir des événements de plus grande envergure et de renforcer l'attractivité de La Vallée de Joux sur les plans sportif, culturel et touristique.

Cette salle OFSPO offre par ailleurs un espace essentiel pour l'organisation de grands événements internationaux. La Vallée de Joux accueille depuis le milieu du XX^e siècle des événements sportifs d'importance à échéance régulière : Concours internationaux de ski nordique junior ou élite, les Jeux Olympiques de la Jeunesse Lausanne 2020, des étapes du Tour de Romandie ou du Tour de Suisse, des épreuves du circuit international de Triathlon ou Trail (XTerra Trail Run World Series) et projette d'en accueillir de manière plus régulière encore afin de renforcer l'attrait touristique 4 saisons de la région. Dans ce cadre, une infrastructure telle que celle prévue Chez-le-Maître représente un atout indéniable sur le plan logistique. Une salle de théorie au sous-sol représentera un lieu intéressant pour l'organisation de formation, notamment les formations Jeunesse+Sport pour lesquelles la complémentarité des autres équipements représente un intérêt certain.

¹ Sondage réalisé en décembre 2023 par le Bureau des sports de la Commune du Chenit.

Fosse agrès

La gymnastique, avec plus de 360'000 membres au sein de la FSG, est la première pratique sportive en Suisse. L'attrait de cette discipline est tout aussi présent dans le Canton de Vaud et plus globalement en Romandie. La réalisation de cette fosse d'agrès fera de La Vallée de Joux un pôle attractif pour les acteurs gymniques qui pourront bénéficier de l'infrastructure la plus moderne et la plus fonctionnelle du canton. Aujourd'hui, la pression est importante sur les infrastructures existantes à Aigle et Yverdon-les-Bains notamment. Par ailleurs, l'infrastructure combière sera la seule en Romandie à permettre l'entraînement des anneaux balançant, ce qui la rend très attractive pour les sociétés de gymnastique romandes.

De plus, cette salle sera équipée de points d'attache permettant d'installer les équipements nécessaires aux disciplines artistiques du cirque.

Dans une perspective touristique, cette infrastructure représentera un atout supplémentaire indéniable pour attirer des camps sportifs, autant au niveau des clubs que des sélections vaudoises ou romandes. La complémentarité des autres infrastructures sur site (Salle OFSPO, restaurant, fitness moderne, salles de soins, etc.) offre une grande marge de manœuvre pour les groupes d'entraînement sportif.

Salle de blocs de grimpe et proprioception

La salle de blocs de grimpe présente une plus-value importante pour la région. La grimpe est une activité en plein essor depuis quelques années. Les salles de blocs permettent un usage aisé de la grimpe, sans surveillance particulière à l'inverse de la grimpe par voies cordées qui impose des monitrices ou moniteurs formés.

Figure 6 – Salle proprioception / grimpe



Source : Localarchitecture

De fait, c'est une offre autant pour les camps multisports du CSVJ que pour l'ensemble des touristes qui viendront séjourner à La Vallée de Joux. Dans ce cadre, une réflexion est en cours avec les acteurs touristiques afin d'intégrer l'accès de la salle de grimpe au ValPass. Cette carte touristique offerte à l'ensemble des personnes séjournant à La Vallée de Joux octroie des rabais pour accéder aux offres culturelles et sportives régionales, notamment les infrastructures du CSVJ (piscine, patinoire, etc.). En ce sens, la salle de bloc de grimpe représente un atout quatre saisons pour le tourisme régional.

Dojo pour les arts martiaux

Le dojo permettra d'offrir un espace de pratique pour les différents clubs et écoles d'arts martiaux actifs à La Vallée de Joux. En complément à ces éléments, le dojo permet un développement de l'offre du CSVJ qui n'a pas d'espace à offrir aux clubs d'arts martiaux qui organisent régulièrement des camps en périodes estivales. Le CSVJ reçoit régulièrement des demandes en ce sens. Par ailleurs, le dojo permettra de diversifier les activités 4 saisons des camps multisports scolaires ou non du CSVJ.

Figure 7 - Dojo



Source : Localarchitecture

3.3. Vision environnementale

Dès les premières phases d'étude, la Municipalité a fixé des objectifs ambitieux en matière de performance énergétique, de durabilité et de sobriété des ressources. Bien qu'une certification Minergie-P ne soit pas formellement visée, le projet a été conçu selon des principes équivalents à ceux de ce standard reconnu. La qualité de l'enveloppe thermique, les performances énergétiques recherchées ainsi que l'optimisation des installations techniques permettront d'atteindre un niveau d'efficacité élevé, garantissant un confort optimal aux utilisateurs tout en limitant durablement les besoins énergétiques du bâtiment.

Le projet se distingue également par sa forte valorisation des ressources locales. L'ensemble du bois utilisé pour les éléments porteurs de la structure proviendra des forêts communales de La Vallée de Joux. Cette démarche exemplaire permet non seulement de réduire l'empreinte environnementale liée au transport des matériaux, mais également de soutenir l'économie forestière et la filière bois régionale. Grâce à l'utilisation de bois d'origine locale et à sa transformation au sein de la filière suisse, le projet répondra aux critères nécessaires à l'obtention du label Bois Suisse, renforçant ainsi son caractère durable et son ancrage territorial.

Valorisation des eaux de pluie

Dans une démarche visant à préserver les ressources naturelles et à réduire la consommation d'eau potable, le projet prévoit la récupération des eaux pluviales provenant des toitures du bâtiment. Ces eaux seront collectées, stockées dans une citerne, puis utilisées pour l'alimentation des chasses d'eau des sanitaires ou l'arrosage des espaces verts.

Cette solution permet de substituer une eau ne nécessitant pas une qualité potable à un usage qui ne l'exige pas, réduisant ainsi la consommation d'eau du réseau public tout en limitant les volumes d'eaux pluviales rejetés dans les infrastructures d'évacuation. Ce dispositif s'inscrit pleinement dans les objectifs de développement durable poursuivis par la Municipalité et contribue à une gestion plus responsable des ressources en eau.

Photovoltaïque et autoconsommation

Parallèlement à la réalisation du bâtiment, une étude spécifique sera menée afin d'optimiser la valorisation de l'électricité produite par l'installation photovoltaïque en toiture. Cette analyse visera à maximiser le taux d'autoconsommation au sein des bâtiments communaux et à évaluer la mise en place d'une communauté de consommateurs, conformément au cadre légal suisse en vigueur. L'objectif est de privilégier une consommation locale de l'énergie produite, de réduire les coûts d'exploitation et de renforcer l'efficacité énergétique de l'ensemble du site.

Gestion du trafic

Un arrêt de bus scolaires sera aménagé le long de la route cantonale. Cette solution permettra aux élèves de descendre des transports publics à proximité immédiate de l'établissement et de rejoindre l'école en toute sécurité par des cheminements adaptés. Elle présente également l'avantage de limiter les perturbations du trafic routier en évitant les manœuvres de rebroussement des bus aux heures de pointe, période durant laquelle la circulation est particulièrement soutenue.

À l'issue des travaux de construction et dans l'attente de la réalisation définitive des aménagements extérieurs du campus, les bus pourront à nouveau utiliser le parvis de l'école pour effectuer leurs manœuvres de retournement, comme c'est le cas actuellement.

Concernant l'impact du chantier sur la circulation, la phase de démolition et terrassement constituera la période générant le plus grand nombre de mouvements de véhicules. Ceux-ci sont estimés à environ 50 mouvements (aller-retour, soit 100 trajets) par jour. Toutefois, les risques de perturbation du trafic demeurent limités, les camions pouvant attendre à l'intérieur même du périmètre du chantier avant leur chargement ou leur déchargement. Cette organisation permettra d'éviter la formation de files d'attente sur le domaine public et de maintenir des conditions de circulation satisfaisantes aux abords du site.

Gestion du stationnement

De manière à valoriser au maximum le potentiel de déplacement par des moyens alternatifs au trafic individuel motorisé, le nombre de places de stationnement sera défini selon les normes VSS. Ces dernières tiennent compte d'une certaine qualité de desserte en transports publics et d'une connexion avec les axes de mobilité douce. En

outre un principe de mutualisation du stationnement a été appliqué de manière à optimiser le nombre de places nécessaires.

Chaque entité présente sur le Campus Vallée de Joux se dotera d'un plan de mobilité.

Dans ce contexte, et considérant le développement complet des programmes prévus par chacune des entités, le nombre de places maximal offert sur le site a été fixé à 200.

Afin de garantir une certaine qualité des espaces extérieurs, l'objectif est de réaliser 120 places de stationnement souterraines dans le cadre de la construction de l'EMS. Voir à ce sujet le préavis relatif à la création d'une société anonyme pour la construction, l'exploitation et la gestion d'un parking sur le site du Campus Vallée de Joux. À noter que, hormis le fait de réaménager le parking parcelle RF 1655 contiguë à l'ETVJ, cette manière de procéder permet de décharger complètement le présent préavis d'investissements en lien avec l'aménagement de places de stationnement.

4. Organisation du projet et partenaires

La Commune du Chenit, respectivement la Commune de La Vallée de Joux, en qualité de maître d'ouvrage, assure la conduite globale du projet, la coordination des partenaires et le pilotage financier.

L'État de Vaud, notamment par l'intermédiaire de la Direction générale de l'enseignement obligatoire (DGEO) et des services cantonaux concernés, fixe le cadre légal et participe aux réflexions, en particulier pour les infrastructures sportives.

L'Association scolaire intercommunale de La Vallée de Joux (ASIVJ), responsable de l'organisation scolaire et de la définition des besoins en infrastructures. Le plan de développement validé constitue la base stratégique du projet.

Le Service de l'éducation physique et du sport (SEPS) du Canton de Vaud accompagne les communes dans la planification des infrastructures sportives. Il intervient notamment pour valider les besoins, garantir la conformité aux normes en vigueur et évaluer les possibilités de subventionnement des installations.

L'enseignement postobligatoire regroupe les formations suivies après la scolarité obligatoire, notamment les formations professionnelles et techniques. Dans le cadre du projet, l'ETVJ représente ce niveau d'enseignement et participe aux réflexions liées à la mutualisation des infrastructures, en particulier sportives. À ce titre, une des trois salles de gymnastique sera dévolue aux besoins de l'ETVJ.

Le PSVJ est un partenaire de la planification générale du site de Chez-le-Maître. Cette collaboration porte principalement sur la réalisation du futur EMS et de son parking souterrain, conçu dans une logique de mutualisation des infrastructures, ainsi que sur la vision commune de créer une aire intergénérationnelle favorisant les échanges entre

les élèves, les résidents de l'EMS et la population. Cette approche contribue au développement cohérent et durable de l'ensemble du quartier.

5. Principe d'exploitation

5.1. Principe d'exploitation du complexe sportif

Pour la partie sportive comprenant la salle triple OFSPO, le dojo, la salle de proprioception avec blocs de grimpe et la fosse agrès, le CSVJ assurera la gestion des installations sportives, incluant la planification avec la réservation des salles, et la gestion des priorités pour l'ETVJ et le scolaire. De plus, il gèrera les accès aux salles avec des badges et la valorisation des infrastructures en promouvant cette nouvelle offre sportive à La Vallée de Joux avec le soutien de La Commune et de l'OTVJ. La gouvernance de ce nouvel outil à disposition de La Vallée de Joux est primordiale pour définir la meilleure stratégie pour son utilisation optimale. Ce point clé, démontré dans l'étude d'impact touristique-sportive, est encore en réflexion et proposera la meilleure solution impliquant les différents partenaires existants entre l'OTVJ, le CSVJ et la Commune.

Le CSVJ sera responsable du nettoyage 24h sur 24h des salles précitées, et ce, 7 jours sur 7 (y compris pendant les heures scolaires) afin d'avoir un seul gestionnaire et responsable de ces différentes salles. Cette prestation de nettoyage et entretien sera facturée par le CSVJ. Un contrôle annuel des équipements des salles sera aussi effectué par le CSVJ.

L'aire tous temps ne fait pas partie de la future convention d'exploitation avec le CSVJ. En effet, il est prévu que cette aire tous temps soit en accès libre au public et donc non soumise à location. Les horaires prévus sont une ouverture en week-end et en soirée jusqu'à 20h00, à réévaluer selon besoins. La mise en place d'une vidéosurveillance sera envisagée pour dissuader toute déprédation.

5.2. Principe d'exploitation de la partie scolaire

La Commune prévoit un ETP supplémentaire pour le nettoyage des 16 nouvelles salles de classe, des salles spéciales prévues dans le programme scolaire et du foyer. De plus, il assurera le nettoyage de l'aire tous temps et l'entretien technique du nouveau bâtiment dans son ensemble.

Les coûts d'entretien annuel seront réduits au strict minimum les cinq premières années au vu du matériel neuf acheté.

6. Ouvrages annexes

6.1. Reconstruction de la chaufferie de secours Sogebois

La construction des nouvelles infrastructures scolaires et sportives nécessite la démolition d'une partie des bâtiments existants. À l'intérieur de ces derniers se trouve la centrale de secours de Sogebois SA. Cette installation a pour but d'assurer une redondance dans la production de chaleur afin de garantir la continuité du service. Il s'agit d'un élément obligatoire dans le concept d'exploitation de Sogebois SA et qui doit impérativement être positionné en extrémité de réseau dans le secteur Chez le Maître.

Afin de garantir cette sécurité de l'approvisionnement, il est donc nécessaire de réaliser une nouvelle installation de production de chaleur.

Figure 8 – Implantation de la centrale de secours Sogebois SA



Source geo.vd.ch

La centrale de chauffe projetée prend place à l'ouest du complexe scolaire existant. Son implantation a été conçue de manière à limiter son impact visuel en s'insérant dans la topographie du site, le bâtiment étant partiellement intégré au talus afin de réduire son impact visuel depuis les espaces publics environnants.

La hauteur de la cheminée est déterminée par les prescriptions relatives à l'évacuation des fumées, lesquelles imposent un dépassement de 6 mètres par rapport au faîte des constructions situées dans un rayon de 60 mètres. Afin de minimiser sa hauteur, son implantation a été choisie en vue de maintenir hors de ce périmètre les bâtiments se situant au nord-ouest. La cheminée dépassera ainsi de 6 mètres le faîte du bâtiment scolaire, tout en garantissant le respect des exigences réglementaires et le bon fonctionnement de l'installation.

Figure 9 – Façade Est

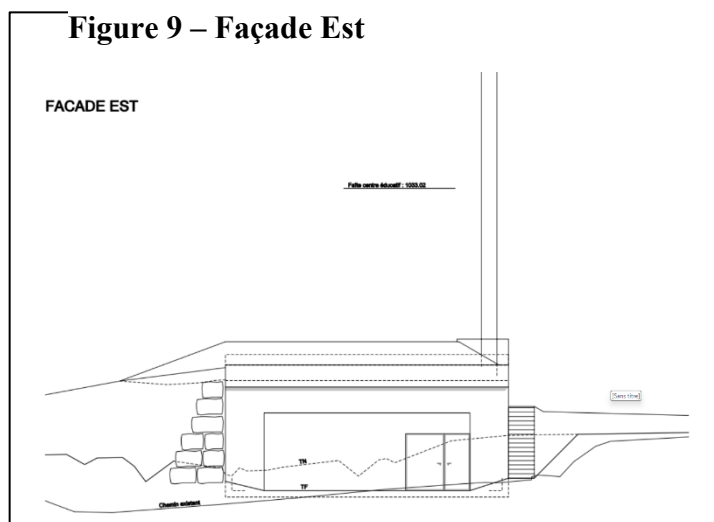
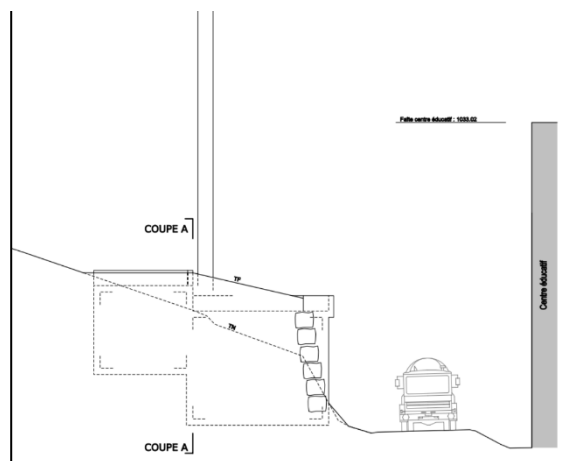


Figure 10 – Coupe de l'ouvrage



Source : Thorens SA

Dans l'objectif de raccorder la nouvelle installation au réseau existant, il est nécessaire de créer une nouvelle conduite de chauffage à distance. Cette infrastructure passera à travers la cour de récréation et sous le préau couvert. L'implantation prévue se situe en périphérie du projet de l'école. L'objectif est de laisser libre la plus grande partie de la cour afin qu'elle puisse accueillir d'éventuelles plantations prévues dans le cadre du projet connexe des aménagements extérieurs.

Le projet a été soumis à l'enquête publique du 19 novembre au 18 décembre 2025. Il n'a fait l'objet d'aucune opposition. Le permis de construire a été délivré par la Municipalité le 14 janvier 2026.

Ces travaux seront effectués principalement pendant les périodes de vacances scolaires pour garantir la sécurité des enfants et du corps enseignant.

6.2. Place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital

Dans sa configuration actuelle l'hélistation du PSVJ ne permet pas une desserte optimale de l'hôpital et pénalise fortement les possibilités de bâtir et de densifier le site. De ce fait les hypothèses d'implantation que ce soit pour l'EMS ou le complexe scolaire se sont dès le départ affranchies de la contrainte de l'héliport actuel.

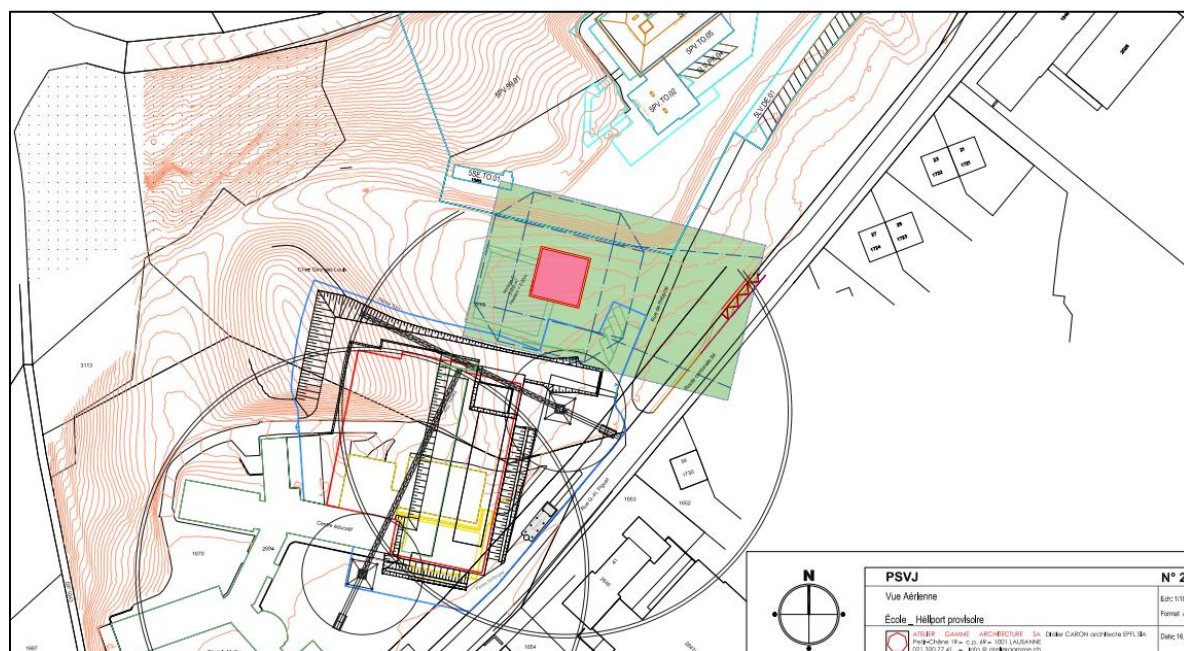
Quand bien même le bâtiment scolaire lui-même n’empiète pas sur la plateforme de l’hélistation, les installations de chantier nécessaires à la réalisation du nouveau complexe scolaire entreraient en conflit avec l’exploitation actuelle de l’héliport du PSVJ.

Les études réalisées par les bureaux Aeroground et l’Atelier Gamme Architecture ont démontré que le maintien en exploitation de l’héliport pendant les travaux n’était pas compatible avec les contraintes du chantier. Les principales contraintes identifiées concernent tout d’abord les conflits entre l’espace aérien nécessaire aux opérations hélicoptères et la présence des grues de chantier indispensables à la construction des nouveaux bâtiments.

Par ailleurs, les mouvements d’air générés par les hélicoptères lors des phases de décollage et d’atterrissage représentent un risque important pour le chantier. Le souffle des rotors est susceptible de provoquer l’envol de poussières, de matériaux légers ou d’éléments de chantier, créant ainsi des risques pour la sécurité des travailleurs, des usagers de l’héliport et des infrastructures environnantes.

Au regard de ces contraintes, les études concluent à l’impossibilité de maintenir l’exploitation de l’héliport dans sa configuration actuelle durant la période des travaux, nécessitant la mise en œuvre d’une solution temporaire garantissant la continuité des missions de secours assurées par le PSVJ.

Figure 11 – Situation en chantier



Compte tenu du rôle essentiel de l’héliport dans les missions de secours et de transport sanitaire du PSVJ, son exploitation doit être maintenue durant toute la période des travaux. Dès lors, la réalisation d’une place d’atterrissage temporaire pour l’hôpital est

nécessaire afin de garantir la continuité de ce service indispensable à la population de La Vallée de Joux.

Après analyse des différentes variantes, il est prévu d'aménager cette infrastructure provisoire sur la parcelle RF 1655 au Nord-Est de l'ETVJ. Cette solution permet de répondre aux exigences opérationnelles tout en limitant les impacts sur le fonctionnement du site.

L'aménagement d'une place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital entraînera la suppression de 15 places de stationnement sur les 43 places actuellement disponibles sur cette parcelle. Outre le marquage de la plateforme d'atterrissage conformément aux prescriptions aéronautiques en vigueur, plusieurs aménagements devront être réalisés à proximité immédiate du site pour garantir la sécurité des opérations.

Il sera notamment nécessaire d'installer une signalisation lumineuse équipée de fanions à proximité de la ligne de contact des CFF. Implantés sur des mâts dont la hauteur dépassera celle des installations ferroviaires, ces dispositifs constitueront un repère visuel clairement identifiable pour les pilotes lors des phases d'approche et d'atterrissage.

Afin de limiter les nuisances pour le voisinage et de réduire la pollution lumineuse, cette signalisation, tout comme le balisage lumineux au sol de la plateforme, ne sera activée que durant les quelques minutes précédant l'arrivée ou le départ d'un hélicoptère. En dehors de ces périodes d'exploitation, l'ensemble des équipements lumineux restera éteint.

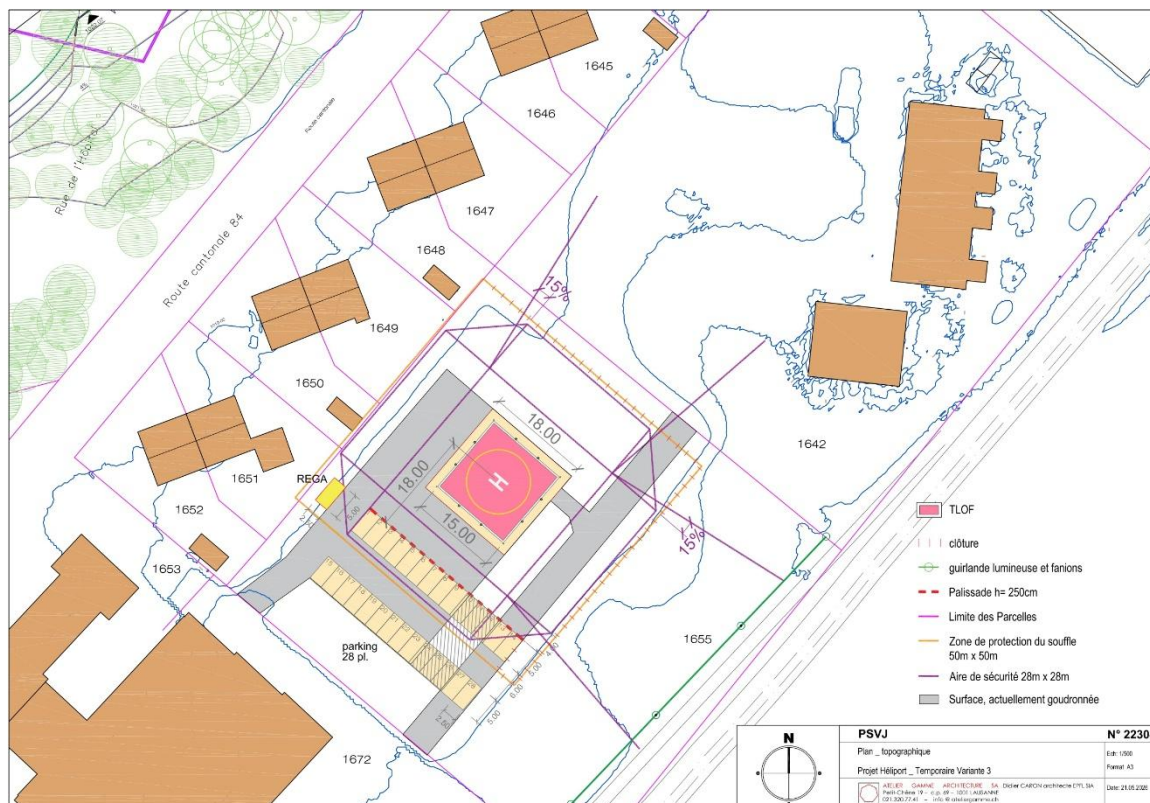
Le projet comprend également la mise en place de la signalisation horizontale et verticale nécessaire à l'exploitation d'une place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital. Un conteneur technique sera installé à proximité afin de stocker les équipements de sécurité et d'exploitation indispensables, notamment les produits de dégivrage, les extincteurs et le matériel d'intervention requis par les normes applicables.

Enfin, une palissade de protection sera réalisée pour sécuriser l'aire d'exploitation de la place d'atterrissage temporaire de l'hôpital et de préserver les places de stationnement maintenues à proximité. Cette séparation permettra de garantir la sécurité des usagers tout en assurant la cohabitation entre les différentes activités présentes sur le site.

Dans le but d'éviter toute utilisation non autorisée de la plateforme et de garantir sa disponibilité permanente pour les opérations de secours, l'accès à l'aire d'atterrissage sera sécurisé au moyen d'une chaîne amovible. Ce dispositif permettra d'empêcher l'accès des véhicules et des usagers lorsqu'aucune intervention n'est prévue, tout en assurant une mise à disposition rapide de la plateforme lors des missions hélicoptées.

Cette mesure contribue à préserver la sécurité des personnes et à garantir que l'aire d'atterrissage demeure libre de tout obstacle susceptible de compromettre l'arrivée ou le départ d'un hélicoptère.

Figure 12 – Place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital



Source : Atelier Gamme Architecture

Le projet a été présenté à la REGA, unique utilisateur, ainsi qu'à l'OFAC. Un accord de principe a été obtenu.

À ce stade du projet, la réalisation de la place d'atterrissage temporaire constitue un élément du chemin critique du planning général. En effet, cet ouvrage est soumis à une procédure de permis de construire et devra faire l'objet d'une mise à l'enquête publique. Tant que cette autorisation n'aura pas été obtenue, le démarrage des travaux correspondants ne pourra pas intervenir. Tout retard dans la procédure de demande d'autorisation et/ou dans la délivrance du permis de construire pourrait ainsi avoir des répercussions importantes sur le calendrier général du projet. En effet, la place d'atterrissage temporaire doit impérativement être opérationnelle avant le début des travaux nécessitant la désaffectation de l'héliport existant.

6.3. Aire tous temps

La réalisation d'une aire tous temps répond aux exigences légales en termes d'espaces à disposition des élèves et à la volonté de disposer d'un équipement sportif extérieur

utilisable durant l'ensemble de l'année scolaire. Dans le contexte climatique particulier de La Vallée de Joux, les surfaces engazonnées traditionnelles sont régulièrement limitées par les précipitations, l'enneigement ou les périodes de dégel, réduisant fortement leur disponibilité.

Figure 13 - Aire tous temps multifonction



Source : Localarchitecture

L'aire tous temps permettra aux élèves de bénéficier d'un espace extérieur adapté à la pratique de nombreuses activités sportives et récréatives, tout en offrant une plus grande souplesse d'utilisation aux enseignants. Elle contribuera également à réduire la pression sur les infrastructures sportives couvertes et à favoriser l'activité physique quotidienne des élèves.

Grâce à sa polyvalence et à sa robustesse, cet équipement pourra être utilisé tant dans le cadre scolaire que pour des activités associatives ou des manifestations ponctuelles. Il s'inscrit ainsi pleinement dans la vision du futur Campus Vallée de Joux, qui vise à créer des infrastructures durables, attractives et adaptées aux besoins de la population pour les décennies à venir.

Grâce à sa conception et à ses accès, elle pourra accueillir jusqu'à 300 personnes durant les périodes scolaires. Cette capacité est rendue possible par l'utilisation des circulations intérieures du bâtiment scolaire comme voies d'évacuation complémentaires.

En dehors des heures d'exploitation de l'école, lorsque le bâtiment scolaire n'est plus accessible au public, la capacité d'accueil de l'aire tous temps est limitée à

240 personnes. Dans cette configuration, l'évacuation s'effectue exclusivement par les deux escaliers extérieurs, conformément aux exigences de sécurité incendie.

Cette conception permet de répondre pleinement aux besoins de l'EPSVJ et de l'ETVJ durant les heures d'enseignement, tout en offrant une infrastructure adaptée aux activités associatives et aux manifestations organisées en dehors des périodes scolaires, dans le respect des normes de sécurité applicables.

Dans l'objectif de préserver la qualité des installations, de limiter les utilisations non autorisées et de prévenir les dégradations, l'accès à l'aire tous temps sera a priori fermé quotidiennement à partir de 20h00.

Cette mesure permettra de concilier une large mise à disposition des infrastructures en journée et en soirée tout en garantissant la tranquillité du voisinage. Elle contribuera également à réduire les coûts d'entretien et à garantir la pérennité des installations.

Figure 14 – Accès à l'aire tous temps



Source : Localarchitecture

6.4. Arrêt de bus

Afin de garantir la sécurité des élèves durant toute la période des travaux, un arrêt de bus sera aménagé en bordure de la route cantonale. Cet aménagement sera complété par la réalisation d'un trottoir permettant aux enfants de rejoindre l'établissement scolaire en toute sécurité depuis leur descente du bus.

Cet aménagement, compatible avec la vision globale de requalification de la route cantonale, est conçu comme une réalisation définitive. L'emplacement actuellement

utilisé à cet effet continuera toutefois d'être exploité pour le rebroussement des véhicules dans l'attente d'un éventuel aménagement ultérieur, qui sera intégré au projet global de requalification.

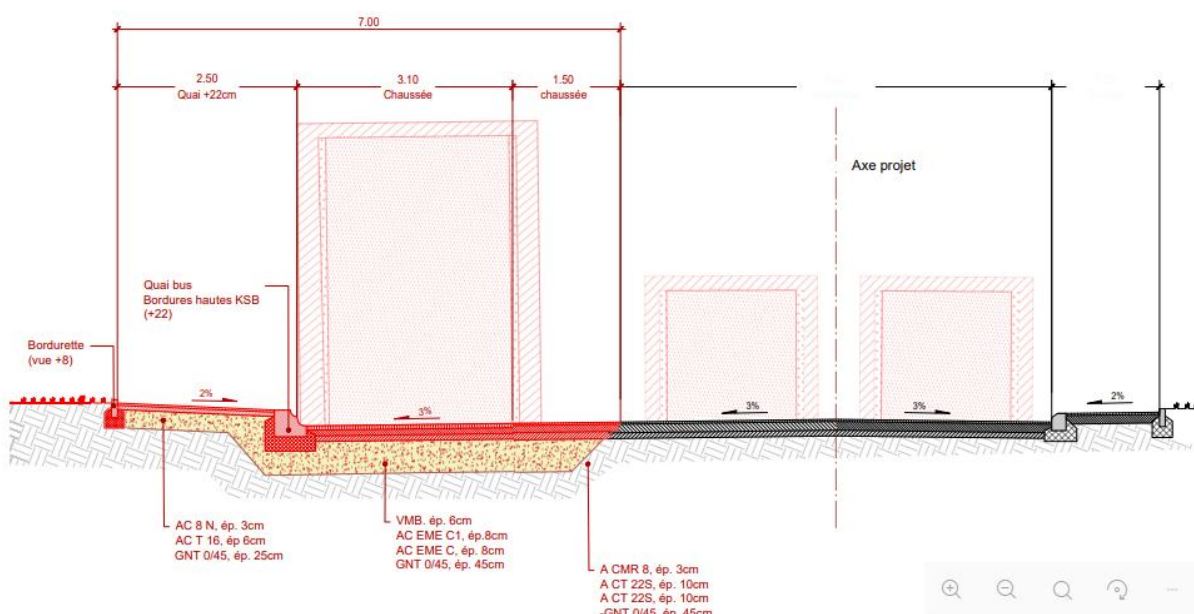
Figure 15 – Implantation du nouvel arrêt de bus



Source : JM&J SA

Une attention particulière a été portée à la séparation des flux entre les piétons et la circulation routière. Les élèves bénéficieront ainsi d'un cheminement sécurisé entre l'arrêt de bus et l'école, réduisant au minimum les interactions avec le trafic motorisé.

Figure 16 – Répartition spatiale des utilisateurs



Source : JM&J SA

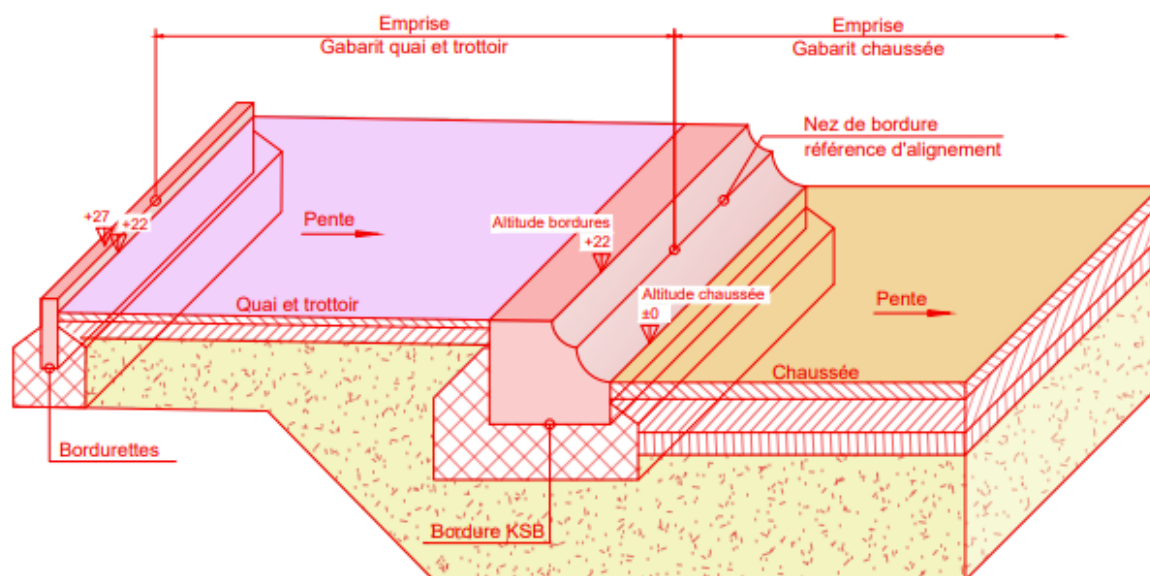
Le même dispositif permettra également aux élèves d'attendre leur bus dans des conditions sûres lors du trajet retour. Le trottoir offrira un espace d'attente adapté et

protégé, garantissant la sécurité des usagers aux heures d'entrée et de sortie des classes. Ces mesures permettront d'assurer la continuité de la desserte en transports publics tout en préservant un niveau élevé de sécurité pour les élèves.

Sur la première partie de l'arrêt, la largeur du quai sera portée de 2,00 à 2,50 mètres afin de faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que l'embarquement et le débarquement des élèves. Cette zone élargie offrira également un espace d'attente plus confortable et plus sécurisé.

Pour garantir une accessibilité optimale, cette portion du quai sera équipée de bordures de type Kasseler Sonderbord (KSB). Grâce à leur profil spécifique, ces bordures permettent aux conducteurs de bus d'effectuer une mise à quai précise en s'approchant au plus près du trottoir, tout en évitant le frottement des pneumatiques. Elles réduisent ainsi l'espace entre le véhicule et le quai, facilitant l'accès des personnes à mobilité réduite, des poussettes et des usagers à mobilité réduite de manière générale, tout en améliorant le confort et la sécurité de l'ensemble des voyageurs.

Figure 17 – Bordure type KSB



Source : JM&J SA

6.5. Couvert à vélo provisoire

La réalisation du nouveau complexe scolaire nécessite la démolition du couvert à vélos actuellement implanté sur le site. Afin de maintenir, durant toute la durée des travaux, des conditions favorables aux déplacements à vélo, un couvert provisoire sera aménagé dans le préau.

Cette installation permettra aux élèves et au personnel de continuer à privilégier la mobilité douce pour leurs déplacements quotidiens, tout en disposant d'un espace de

stationnement sécurisé et protégé des intempéries. Cette réalisation s'inscrit pleinement dans les objectifs de promotion des modes de déplacement durables et de réduction du trafic motorisé aux abords de l'école.

Le couvert provisoire de 60 places restera en service jusqu'à la réalisation des aménagements extérieurs définitifs, lesquels comprendront un nouveau stationnement pour cycles intégré au futur campus scolaire.

6.6. Parvis, cours d'école et accès pompier

Le chapitre 7.1 décrit les réflexions d'aménagement à moyen ou long terme des espaces publics et scolaires du Campus.

Dans le cadre de la construction du bâtiment principal, il est proposé de réaliser immédiatement les aménagements des secteurs 2, 5 et 6 représentés sur la figure suivante ainsi que l'accès pompiers.

Les cours d'école (2 et 5) seront aménagées par une alternance d'îlots végétalisés et d'îlots couverts, offrant aux enfants un cadre agréable et tempéré pour le jeu. Ces structures couvertes servent également d'abris contre la pluie et la neige, garantissant ainsi des zones de jeux adaptées à toutes les conditions climatiques. La conception sera attentive à assurer la compatibilité des aménagements avec les besoins de déneigement.

Au niveau du parvis (6) la gestion de la différence de niveau entre les entrées et les aménagements extérieurs se fera à travers un escalier/gradin délimitant le périmètre de l'école.

L'accès derrière le bâtiment sera maintenu pour les besoins logistiques et les secours et sera intégré de manière harmonieuse aux aménagements extérieurs.

De manière générale, les essences sélectionnées seront majoritairement des arbres à grand développement, rustiques, adaptés au changement climatique et résistants au sel de déneigement.

Dans la continuité des espaces piétons du campus, les préaux revêtiront un enrobé de teinte claire avec une finition distincte, permettant de différencier clairement les préaux de l'espace public. Ce choix de matériau limite les îlots de chaleur tout en garantissant la polyvalence des usages, notamment le déneigement.

Figure 11 – Aménagement étape 1 – Secteurs 2, 5, 6



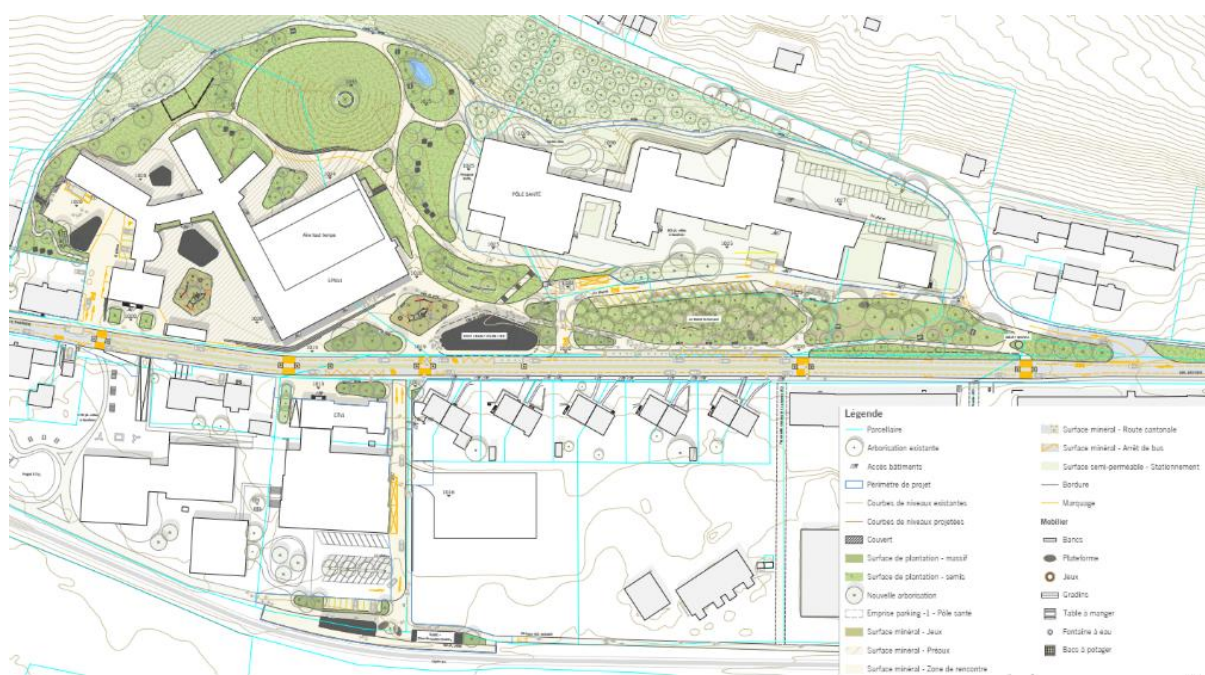
Source : Urbaplan

7. Projets Connexes

7.1. Aménagements extérieurs et requalification de la RC

Les réflexions menées dans le cadre du Préavis n°03/2025 - Demande de crédit d'étude complémentaire pour la réalisation d'infrastructures scolaires, parascolaires et sportives pour la phase 1 de l'École du Futur – ont permis de définir une vision directrice à l'horizon 15-20 ans des aménagements extérieurs et de la requalification de la route cantonale :

Figure 19 – Plan illustratif aménagements extérieurs et requalification de la RC



Source : Urbaplan

La configuration retenue est le fruit d'un travail collaboratif appelé « ateliers créatifs » qui a réuni utilisateurs du site, gestionnaires et dirigeants des entités ainsi que différents experts dans le domaine de l'aménagement.

Les différents lots peuvent être décrits de la manière suivante :

- apaisement de la route cantonale par la création d'une berme centrale destinée à ralentir la vitesse et à sécuriser les traversées piétonnes ;
- création d'un cœur de Campus sur le parvis de la salle de gym avec des espaces de jeu et de verdure ainsi qu'un pavillon offrant différents services comme du stationnement vélo, des toilettes publiques ou encore un espace café ;
- aménagement d'une boucle de rebroussement des bus par la contre-allée de l'hôpital et réaménagement du carrefour de la rue de l'hôpital ;

- valorisation d'une trame paysagère à travers le site marquée par l'aménagement du cordon boisé existant et d'espaces verts de qualité favorisant l'accueil du public et les rencontres intergénérationnelles ;
- amélioration de la qualité des différentes cours d'école par la création d'îlots de fraîcheur et d'espaces abrités ;
- création d'une boucle piétonne et accessible aux personnes à mobilité réduite autour du campus ;
- conservation du passage inférieur sous la route, sécurisation de la liaison directe depuis la halte et reconfiguration de l'espace d'attente pour le train.

L'ensemble du projet est fonctionnel aussi bien en période estivale qu'en période hivernale avec les contraintes de déneigement.

Hormis la transformation de la cour d'école principale décrite précédemment, le développement concret des aménagements imaginés fera l'objet de projets distincts futurs et étalés dans le temps.

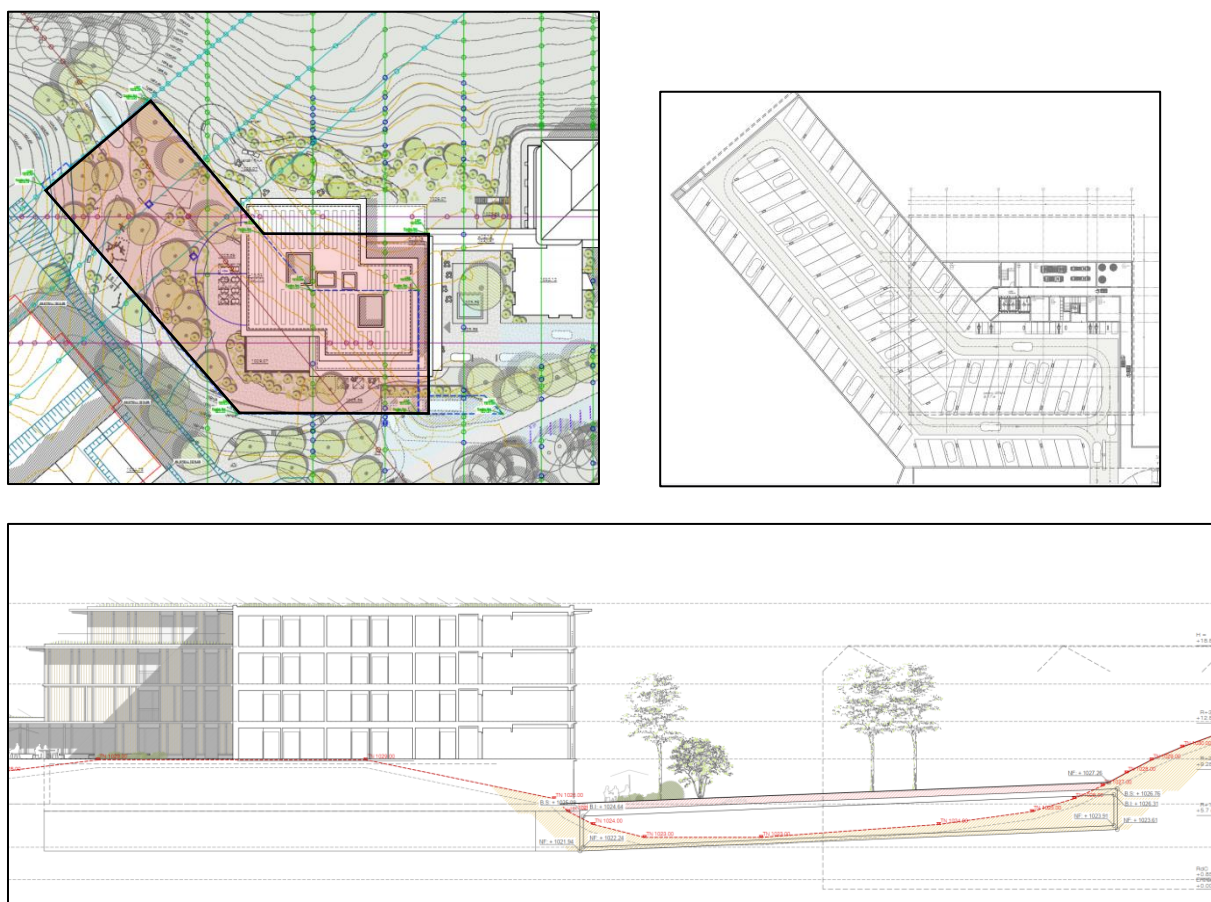
7.2. Parking souterrain de l'EMS – 120 places

Afin de concrétiser l'offre en stationnement souterrain décrite précédemment, les réflexions de projet ont été menées en partenariat avec le PSVJ dans le cadre du Préavis n°02/2024 – Crédit d'étude -école du futur. La variante retenue consiste en la création d'un parking semi-enterré sur un seul niveau. Cette solution présente les avantages suivants dans un souci d'économie d'investissement :

- limitation des travaux d'excavation ;
- mutualisation des terrassements avec le projet d'extension de l'école ;
- valorisation des matériaux d'excavation sur site par création d'un remblai sur la dalle permettant d'accueillir les espaces extérieurs de verdure ;
- rationalisation des accès et des rampes.

Ce choix engendre une contrainte sur la typologie des plantations réalisables en surface sur la dalle avec une épaisseur de terre végétale prévue d'environ 50 cm.

Figure 20 – Esquisse du projet en situation et en coupe



Source : nicholl et dubost architectes sàrl

Il est prévu de financer et d'exploiter cet ouvrage au moyen d'une SA dont les modalités de fonctionnement sont décrites dans le préavis relatif à la constitution de la SA pour la gestion du stationnement mutualisé.

Il est à noter que si cet ouvrage devait ne pas pouvoir se réaliser, le nombre de places correspondantes sera reporté sur la parcelle RF 1655 contiguë à l'ETVJ. Cette solution présente l'inconvénient de rendre très contraignante la valorisation future de cette parcelle d'utilité publique idéalement placée.

8. Coûts du complexe scolaire et sportif

Le projet lauréat du concours d'architecture présentait un coût estimatif de CHF 40'722'217.00. Au cours des phases d'avant-projet et de projet d'ouvrage, l'affinement des études, l'intégration des exigences des différents services spécialisés ainsi que l'évolution de certains besoins ont conduit à une augmentation progressive du coût de l'ouvrage.

Consciente des enjeux financiers liés à un investissement de cette ampleur, la Municipalité a décidé de maintenir comme objectif le respect de l'enveloppe financière issue du concours. Elle a ainsi demandé à l'équipe de mandataires d'engager un important travail d'optimisation afin de réduire les coûts, tout en préservant la qualité architecturale, la fonctionnalité du bâtiment et les performances attendues.

Cette démarche a permis d'identifier plusieurs mesures d'économie, parmi lesquelles figurent notamment la simplification de certains éléments de façade, l'optimisation de la conception du sous-sol afin de limiter les volumes d'excavation, ainsi que le relèvement du niveau du bâtiment d'environ 60 centimètres. Cette dernière adaptation a permis de réduire sensiblement les terrassements et les coûts associés, tout en conservant une intégration satisfaisante dans le site.

Ces optimisations ont été réalisées sans remettre en cause le programme des locaux ni les objectifs du projet. Elles illustrent la volonté de la Municipalité de maîtriser les coûts de réalisation tout en garantissant la qualité et la pérennité des futures infrastructures.

À l'issue de ce travail d'optimisation, le coût du projet a pu être ramené au niveau de l'objectif fixé par la Municipalité soit CHF 40'722'217.00 TTC.

Il convient toutefois d'y ajouter un montant estimé de CHF 250'000.00 TTC destiné à la réalisation des installations de gestion et de valorisation des eaux pluviales. Cette prestation, développée au cours des études afin d'améliorer la durabilité de l'ouvrage et de répondre aux exigences environnementales, n'était pas comprise dans l'estimation financière issue du concours.

Le devis général présenté ci-après est établi sur la base des résultats des appels d'offres disponibles au moment de la rédaction du présent préavis. À ce jour, environ 80 % des soumissions ont été reçues et analysées. Les montants des postes non encore adjugés reposent sur les estimations des mandataires, établies à partir des prix du marché et des offres déjà réceptionnées.

Les appels d'offres lancés dans le cadre du présent projet se sont déroulés dans un contexte conjoncturel particulier. Malgré un ralentissement observé dans certains secteurs de la construction, les entreprises spécialisées demeurent fortement sollicitées, notamment pour les marchés publics de grande envergure.

À cette situation s'ajoute la localisation géographique de La Vallée de Joux, relativement excentrée par rapport aux principaux centres économiques du canton. Les contraintes logistiques, les temps de déplacement ainsi que l'organisation spécifique qu'implique un chantier de cette ampleur ont conduit certaines entreprises à ne pas déposer d'offre.

En conséquence, plusieurs procédures ont suscité un nombre de soumissions inférieur à celui habituellement observé pour ce type de marché. Cette situation est aujourd'hui fréquemment rencontrée dans les régions périphériques et ne remet pas en cause la qualité de la procédure d'appel d'offres ni l'intérêt du projet. Les offres reçues ont néanmoins fait l'objet d'une analyse approfondie par les mandataires et la Municipalité afin de s'assurer de leur conformité, de leur compétitivité et de leur adéquation avec les objectifs du projet.

Les soumissions et offres réceptionnées représentent environ 80 % du coût estimé des travaux. Sur la base de ces montants, le coût prévisible de l'opération s'annonce légèrement supérieur au devis général, avec un dépassement estimé à l'ordre de CHF 500'000.00 TTC. Cette différence de l'ordre de 1.2% découle de la situation conjoncturelle décrite ci-dessus. Le montant planifié à ce stade est de CHF 41'223'844.00 TTC

La démarche d'optimisation du projet se poursuivra tout au long des prochaines semaines avec pour objectif d'identifier de nouvelles simplifications et optimisations permettant de ramener le coût de réalisation dans le cadre de l'enveloppe budgétaire fixée. À ce stade toutefois, les montants présentés dans le présent préavis correspondent aux résultats des appels d'offres reçus et reflètent ainsi le coût prévisionnel de l'ouvrage sur la base des données actuellement disponibles.

8.1. Complexe scolaire et salle OFSPO

Le complexe scolaire et sportif y compris l'aire tous temps, l'utilisation du bois propre et la valorisation des eaux de pluie, est actuellement devisé à CHF 43'266'344.00 TTC selon le devis détaillé ci-dessous :

Tableau 1 – Coûts globaux complexe scolaire et salle OFSPO

CFC	Désignation	Total TTC (CHF)	Total HT (CHF)	% du total
1	Travaux préparatoires	2'954'062.00	2'732'712.00	6.8%
10	Relevés, études géotechniques	77'490.00	71'684.00	0.2%
11	Déblaiement, préparation du terrain	606'856.00	561'384.00	1.4%
13	Installations de chantier en commun	1'357'439.00	1'255'725.00	3.1%
14	Adaptation des bâtiments	165'955.00	153'520.00	0.4%
17	Travaux spéciaux de génie civil	746'322.00	690'400.00	1.7%
2	Bâtiment	35'496'361.00	32'836'597.00	82.0%
20	Excavation	2'507'678.00	2'319'776.00	5.8%
21	Gros œuvre 1	10'234'637.00	9'467'749.00	23.7%
22	Gros œuvre 2	3'569'187.00	3'301'746.00	8.2%
23	Installations électriques	2'122'321.00	1'963'294.00	4.9%
24	Installations CVC, automatismes du bâtiment	1'340'442.00	1'240'002.00	3.1%
25	Installations sanitaires	1'197'883.00	1'108'125.00	2.8%
26	Installations de transport, installations de stockage	47'090.00	43'562.00	0.1%
27	Aménagements intérieurs 1	3'081'789.00	2'850'869.00	7.1%
28	Aménagements intérieurs 2	4'535'020.00	4'195'208.00	10.5%
29	Honoraires	6'860'314.00	6'346'266.00	15.9%
3	Équipements d'exploitation	561'632.00	519'549.00	1.3%
33	Installations électriques	54'050.00	50'000.00	0.1%
35	Installations sanitaires	109'969.00	101'728.95	0.3%
37	Aménagements intérieurs	369'399.00	341'719.70	0.9%
39	Honoraires	28'214.00	26'099.91	0.1%
4	Aménagements extérieurs	1'566'855.00	1'449'449.58	3.6%
41	Constructions	1'566'855.00	1'449'449.58	3.6%
5	Frais secondaires	1'024'639.00	950'697.16	2.4%
51	Autorisations, taxes	614'763.00	568'698.43	1.4%
52	Documentation et présentation	205'569.00	190'165.59	0.5%
53	Assurances	37'835.00	37'835.00	0.1%
56	Frais secondaires divers	166'472.00	153'998.15	0.4%
58	Provisions et réserves	0.00	0.00	0.0%
9	Ameublement et décoration	1'662'795.00	1'538'200.74	3.8%
90	Meubles	1'437'907.00	1'330'163.74	3.3%
94	Petit inventaire	224'888.00	208'037.00	0.5%
	Total général	43'266'344.00	40'027'205.03	100.0%

Dans ce montant sont compris les éléments suivants :

Aire tout temps	CHF	1'508'000.00 TTC
Utilisation du bois propre	CHF	284'500.00 TTC
Valorisation des eaux pluviales	CHF	250'000.00 TTC

Malgré le degré d'avancement des études et le fait qu'environ 80 % des travaux soient aujourd'hui couverts par des soumissions d'entreprises, un poste « Divers et imprévus » demeure nécessaire. Celui-ci permet d'absorber les aléas inhérents à tout projet de cette ampleur, tels que des adaptations techniques, des contraintes découvertes en cours de réalisation ou des prestations complémentaires rendues nécessaires par les conditions effectives du chantier. Cette réserve participe à la bonne maîtrise financière de l'opération et vise à limiter le risque de devoir solliciter un crédit complémentaire en cours d'exécution. Le niveau de détail des différents éléments n'étant pas le même, les montants planifiés sont les suivants :

Tableau 2 – Divers et imprévus

Désignation	Montant TTC [CHF]	Divers et imprévus		Total TTC [CHF]
		[%]	[CHF]	
Complexe scolaire et sportif	41'223'844.00	5.00%	2'061'192.20	43'285'036.20
Aire tout temps	1'508'000.00	5.00%	75'400.00	1'583'400.00
Utilisation du propre bois	284'500.00	10.00%	28'450.00	312'950.00
Valorisation des eaux pluviales	250'000.00	20.00%	50'000.00	300'000.00
Complexe scolaire et sportif	43'266'344.00	5.12%	2'215'042.20	45'481'386.20

8.2. Couvert vélo

La réalisation du couvert à vélo provisoire est devisée de la manière suivante.

Tableau 3 – Coûts couvert à vélo provisoire

Désignation	Montant TTC [CHF]	Montant HT [CHF]
Structure métallique ou bois simple,	35'000.00	32'377.43
Couverture (bac acier ou tôle),	12'000.00	11'100.83
Fondations légères / blocs béton,	10'000.00	9'250.69
Supports pour 60 vélos,	15'000.00	13'876.04
Terrassement et revêtement,	15'000.00	13'876.04
Montage, transport et divers,	18'000.00	16'651.25
Total estimatif	105'000.00	97'132.28
Divers et imprévus environ 15%	15'000.00	13'876.04
Total Abris à vélo provisoire	120'000.00	111'008.00

9. Coûts des projets annexes

9.1. Chaufferie de secours Sogebois SA

La réalisation de la chaufferie de secours Sogebois SA avait été estimée à un peu plus de deux millions de francs.

À l'issue de ces discussions, il a été convenu que la participation financière de la Commune serait plafonnée à CHF 900'000.00 TTC, alors que le coût total des travaux est estimé à CHF 2'207'085.00 TTC. Le solde sera pris en charge par Sogebois.

Cette répartition permet de limiter l'engagement financier de la Commune tout en garantissant la réalisation des aménagements indispensables au bon déroulement du projet et au maintien de la sécurité d'approvisionnement en chaleur.

Tableau 4 - Devis détaillé chaufferie de secours Sogebois SA

N°	DESCRIPTION	DETAILS	TOTAL
1 GROS-ŒUVRE MACONNERIE-BETON			300'886.00
11	Installation générale de chantier	24'765.00	
12	Terrassements	83'071.00	
13	Canalisations et Services	31'784.00	
14	Béton - Béton armé	145'652.00	
15	Aménagements extérieurs	8'816.00	
16	Rabais sur offre 2%	-5'882.00	
17	Réserve pour régies	12'680.00	
20 INSTALLATIONS TECHNIQUES			1'074'522.00
21	Conduites de raccordement à distance	408'336.00	
22	Citerne à mazout 48'000 litres	47'600.00	
23	Chaudière à mazout, système complet	432'300.00	
24	Cheminée extérieure finition inox mat	54'140.00	
25	Système de régulation MCR	39'878.00	
26	Raccordements et taxes	92'268.00	
30 DEPÔT - ATELIER de compensation			366'639.00
31	Travaux maçonnerie - charpente - toiture - électricité et sanitaire	326'639.00	
32	Honoraires mandataires pour ce poste	40'000.00	
40 COÛTS ANNEXES CHAUFFERIE			138'000.00
41	Mur + revêtement façade en gabions	80'000.00	
42	Système de câbles de tension cheminée	20'000.00	
43	Face et porte acier caillebotis	8'000.00	
44	Garde-corps de sécurité	30'000.00	

	50 HONORAIRES MANDATAIRES		161'660.00
51	Honoraires ingénieur civil construction	35'000.00	
52	Honoraires ingénieur géotechnicien	16'760.00	
53	Honoraires technique chaufferie	25'000.00	
54	Honoraires technique chaufferie	15'000.00	
55	Honoraires sur conduites à distance	15'000.00	
56	Honoraires Direction travaux bâtiment	8'400.00	
57	Honoraires géomètre dossier d'enquête	15'000.00	
58	Honoraires architecte projet	4'000.00	
59	Honoraires Gestion du projet	27'500.00	
	60 TOTAL PROJET CHAUFFERIE DE SECOURS	HT	2'041'707.00
61	TVA 8,1 %		165'378.27
	70 TOTAL PROJET CHAUFFERIE DE SECOURS	TTC	2'207'085.27

La participation communale forfaitaire s'élève à CHF 900'000.00 TTC.

9.2. Place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital

Les coûts pour la réalisation de la place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital sont répartis en deux catégories :

- les coûts de réalisation des infrastructures ;
- les coûts de location.

La réalisation de la place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital est directement liée aux projets de construction du nouveau complexe scolaire et du futur EMS. Cette infrastructure étant indispensable au maintien des missions de secours assurées par le PSVJ durant les travaux, tout en bénéficiant aux deux projets, la Municipalité et le PSVJ ont convenu d'une répartition équitable des coûts. Il a ainsi été décidé que les frais liés à la réalisation de la place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital seraient pris en charge à raison de 50 % par la Commune et 50 % par le PSVJ.

Les coûts de réalisation sont les suivants.

Tableau 5 – Coûts de la place d’atterrissage temporaire de l’hôpital

Désignation		Montant TTC [CHF]	Montant HT [CHF]
1	Infrastructure aéroportuaire	7'702.15	7'125.00
1.1	Installation container et matériel d'exploitation	2'864.66	2'650.00
1.2	Déploiement et mise en service WS, OBS, PRJ, VHF, ...	4'837.49	4'475.00
2	Travaux de génie civil	56'590.36	52'350.00
2.1	Travaux de fouilles pour pose de câbles	25'781.86	23'850.00
2.2	Raccordement électrique	3'026.80	2'800.00
2.3	Carottage pour pose d'éclairage	5'405.00	5'000.00
2.4	Traitement des surfaces	1'621.50	1'500.00
2.5	Agrandissement du parking	20'755.20	19'200.00
3	Câbles et éclairage	32'049.52	29'648.00
3.1	Fourniture et pose des câbles	18'596.45	17'203.00
3.2	Fourniture et pose de balises, projecteurs et balises de surface	4'113.22	3'805.00
3.3	Guirlande lumineuse pour signalisation ligne de contacte	9'339.85	8'640.00
4	Marquage et signalisation	10'215.47	9'450.00
4.1	Rabotage du marquage existant	1'621.50	1'500.00
4.2	Marquage du stationnement	2'421.45	2'240.00
4.3	Marquage de la place d'atterrissage	6'172.52	5'710.00
5	Mesures de protection	34'764.98	32'160.00
5.1	Palissade de protection du parking y.c. verrouillage de la zone d'atterrissage	12'280.17	11'360.00
5.2	Marquage de sécurité de la palissade	3'026.81	2'800.00
5.3	Structure pour signalisation de ligne de contacte	19'458.00	18'000.00
6	Remise en état du site	24'268.46	22'450.00
6.1	Démontage et évacuation des installation aéronautique y.c. câbles.	6'486.00	6'000.00
6.2	Démontage et évacuation de la palissade et de la signalisation de la ligne de contacte	5'405.00	5'000.00
6.3	Remise en état de la place, rabotage du marquage et marquage des places de parc	5'405.00	5'000.00
6.4	Replis du container matériel y.c. démolition de la base et remise en état de l'enrobé	6'972.46	6'450.00
7	Honoraires	96'733.31	89'485.00
7.1	Architecte	25'295.41	23'400.00
7.2	Géomètre	2'702.50	2'500.00

7.3	Architecte (4.41 Appel d'offre, 4.51 Projet d'exécution, 4.52 Exécution, 4.53 Mise en service)	27'673.60	25'600.00
7.4	Spécialiste aéronautique	19'171.55	17'735.00
7.5	Spécialiste aéronautique	21'890.25	20'250.00
8	Frais divers	5'621.20	5'200.00
8.1	Permis de construire (Taxes communales et cantonales)	1'621.50	1500.00
8.2	Reprographies	756.70	700.00
8.3	Frais divers	3'243.00	3000.00
Total estimatif		267'945.44	247'868.00
Divers et imprévus 20%		53'589.09	
Total TTC Place temporaire d'atterrissage pour l'Hôpital - Infrastructure		321'534.53	
Montant à charge du projet		160'767.26	

Les frais de location couvrent la mise à disposition des équipements aéronautiques nécessaires à l'exploitation de la place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital ainsi que des installations destinées au transport des patients. Le coût annuel de cette prestation est estimé à CHF 31'742.48 TTC.

Le présent préavis prévoit la prise en charge des frais de location pendant la durée des travaux du nouveau complexe scolaire, estimée à 30 mois. Si, à l'issue de cette période, les travaux de construction du futur EMS n'ont pas encore débuté et que le maintien de l'héliport provisoire demeure nécessaire, la participation de la Commune sera prolongée jusqu'au démarrage de ce chantier, dans une limite maximale de 36 mois.

Tableau 6 – Coûts de location

Désignation		Location annuelle Montant HT [CHF]	Location annuelle Montant TTC [CHF]	Location 3 ans Montant TTC [CHF]
INFRASTRUCTURES				
1	Fourniture Container 12' aménagé y.c. : 1 tableau de commande TBH-RF 1x Manche à air D30-5S avec support d'éclairage et OBS 1x Support projecteur h 4.0m avec OBS 2x Projecteurs de travail LED avec casque 1x Extincteur poudre sur chariot 1x Extincteur CO2 sur chariot 1x Safety box H1	926.00	1'001.01	3'003.02
2	Fourniture des 16 délimiteurs de surface HDZ et des 4 projecteurs sur pied frangible	665.00	718.87	2'156.60
3	Fourniture d'une guirlande diurne (fanions triangulaires rouge et blanc)	216.00	233.50	700.49
4	Fourniture d'une guirlande lumineuse nocturne			
5	Mise à disposition d'un véhicule de transport adapté pour le transfert des patients y.c. : immatriculation temporaire, expertise annuelle OCN, assurance RC + casco, services et dépannage	29'364.00	31'742.48	95'227.45
Total TTC				101'087.56
Divers et imprévus 20%				20'217.51
Total Place temporaire d'atterrissage pour l'Hôpital - Location				121'305.08
Montant à la charge du projet				60'652.54 CHF

9.3. Arrêts de bus

Tableau 7 – Coûts des arrêts de bus

N°	DESCRIPTION	Montant TTC [CHF]	Montant HT [CHF]
1	INFRASTRUCTURES ROUTIERES	437'238.56	404'476.00
11	Installation générale de chantier	31'133.66	28'800.80
12	Génie civil	198'431.82	183'563.20
13	Canalisations et Services	170'300.74	157'540.00
14	Espaces verts	15'134.00	14'000.00
15	Rabais sur offre 0%	0.00	0.00
16	Réserve pour régies 5%	22'238.33	20'572.00
2	COÛTS ANNEXES	22'662.08	20'964.00
21	Signalisation, marquages, mobilier	22'662.08	20'964.00
3	HONORAIRES MANDATAIRES	55'188.29	51'053.00
31	Honoraires ingénieur civil construction	55'188.29	51'053.00
	TOTAL PROJET ARRET DE BUS	515'088.93	476'493.00
	Divers et imprévus 15%	77'263.34	71'473.95
	Total Arrêt de bus	592'352.27	547'966.95

9.4. Parvis, cours d'école et accès pompiers

Tableau 8 – Coûts parvis, cours d'école et accès pompiers

N°	DESCRIPTION	Montant TTC [CHF]	Montant HT [CHF]
1	AMENAGEMENTS EXTERIEURS	715'000.00	661'424.61
11	Travaux préparatoires, démolition, terrassement	90'000.00	83'256.24
12	Aménagements et revêtements	400'000.00	370'027.75
13	Plantations et espaces verts	50'000.00	46'253.47
14	Equipements	175'000.00	161'887.14
2	COÛTS ANNEXES	25'000.00	23'126.73
21	Eclairage, marquage, ...	25'000.00	23'126.73
3	HONORAIRES MANDATAIRES	118'400.00	109'528.21
31	Honoraires ingénieur civil et paysagiste	118'400.00	109'528.21
	TOTAL PROJET PARVIS, COURS, ACCES	858'400.00	794'079.56
	Divers et imprévus 15%	128'760.00	119'111.93
	Total Parvis, cours d'école et accès pompier	987'160.00	913'191.49

9.5. Réserve pour études complémentaires, optimisations et opportunités

En complément du poste « Divers et imprévus », la Municipalité a prévu une réserve correspondant à 2 % du coût des travaux. Cette enveloppe est destinée à couvrir les études spécialisées, les expertises complémentaires, les prestations d'accompagnement ainsi que les adaptations ou optimisations susceptibles d'être identifiées en cours de réalisation et présentant un intérêt technique, fonctionnel ou économique.

Cette réserve offre ainsi à la Municipalité la souplesse nécessaire pour saisir ces opportunités, tout en assurant une gestion rigoureuse de l'investissement et en limitant le recours à des crédits complémentaires.

Cette enveloppe est distincte du poste « Divers et imprévus », lequel est exclusivement destiné à couvrir les aléas liés à l'exécution des travaux.

Le montant prévu est de CHF 960'000.00 TTC.

9.6. Coût global du projet

Tableau 9 – Coût global du projet

N°	DESCRIPTION	Montant TTC [CHF]
	Coût total du projet	49'262'318.28
	Montant prévu dans les Préavis 02/2024	330'000.00
	Montant prévu dans le Préavis 03/2025	3'800'000.00
	Montant de la demande de crédit de construction	45'132'318.28

10. Coûts des projets connexes

Les projets connexes constituent des ouvrages projetés dans le cadre du Campus Vallée de Joux en lien avec l'établissement scolaire. Ceux-ci feront l'objet de demandes de crédits distincts soumis en temps voulu au Conseil Communal. Les réflexions préliminaires ayant permis de définir ces projets ont été financées dans le cadre des crédits d'étude des Préavis n°02/2024 et n°03/2025.

10.1. Parking souterrain PSVJ

L'analyse économique et la répartition des coûts avec le projet d'EMS permet à ce stade d'estimer le montant de la réalisation (travaux et honoraires) à environ CHF 5'800'000.00. Ce montant représente un ratio moyen de CHF 48'300.00 par place de stationnement ce qui correspond au standard pour ce type de configuration.

11.Financement et subventions

Participation cantonale pour l'ETVJ

Il a été convenu que la DGIP financerait un tiers du Complexe sportif (sans gradin et réfectoire) pour un montant des coûts de construction estimé à ce jour à environ CHF 7'500'000.00. Une convention est en cours d'élaboration avec l'ETVJ pour convenir des principes d'utilisation des salles.

Crédits-cadres de soutien aux infrastructures sportives d'importance régionale

Les deux crédits-cadres de soutien aux infrastructures sportives d'importance régionale, pour un montant total de CHF 150'000'000.00 ont été acceptés par le Grand Conseil au printemps 2026. Notre Commune est donc éligible au soutien financier cantonal pour un complexe sportif. En effet, en intégrant d'autres infrastructures sportives, le projet est considéré dans sa globalité pour 25% de toutes les installations sportives du complexe moins l'investissement lié à la salle simple de l'ETVJ, soit un montant estimé à ce stade à CHF 4'125'000.00.

Fondation « Fonds du Sport vaudois »

La Fondation « Fonds du Sport vaudois » (FFSV) soutient uniquement les infrastructures sportives qui ne découlent pas des besoins scolaires. Dans ce cadre, la FFSV a retenu les éléments complémentaires du complexe sportif et a déjà attribué une subvention de CHF 245'000.00.

Sponsors locaux

La Fondation Paul Edouard Piguet a déjà donné son accord pour participer à hauteur de CHF 120'000.00 sur trois ans pour financer les équipements de la fosse agrès.

En parallèle, des démarches ont été entreprises auprès de la SIC afin d'identifier d'éventuels soutiens privés issus du tissu économique local. À ce jour, aucun engagement formel n'a été obtenu. La Municipalité demeure toutefois confiante quant à la possibilité de conclure un partenariat avec un ou plusieurs acteurs privés pour le financement de certains équipements.

Vente de la parcelle du collège de l'Orient

Il est prévu de récupérer CHF 1'300'000.00 grâce à la vente de la parcelle du Collège de L'Orient, telle que soumise à approbation dans le Préavis n°12/2026, également traité lors de cette même séance du Conseil Communal. Cette opération permettra de dégager des liquidités et de renforcer les finances communales.

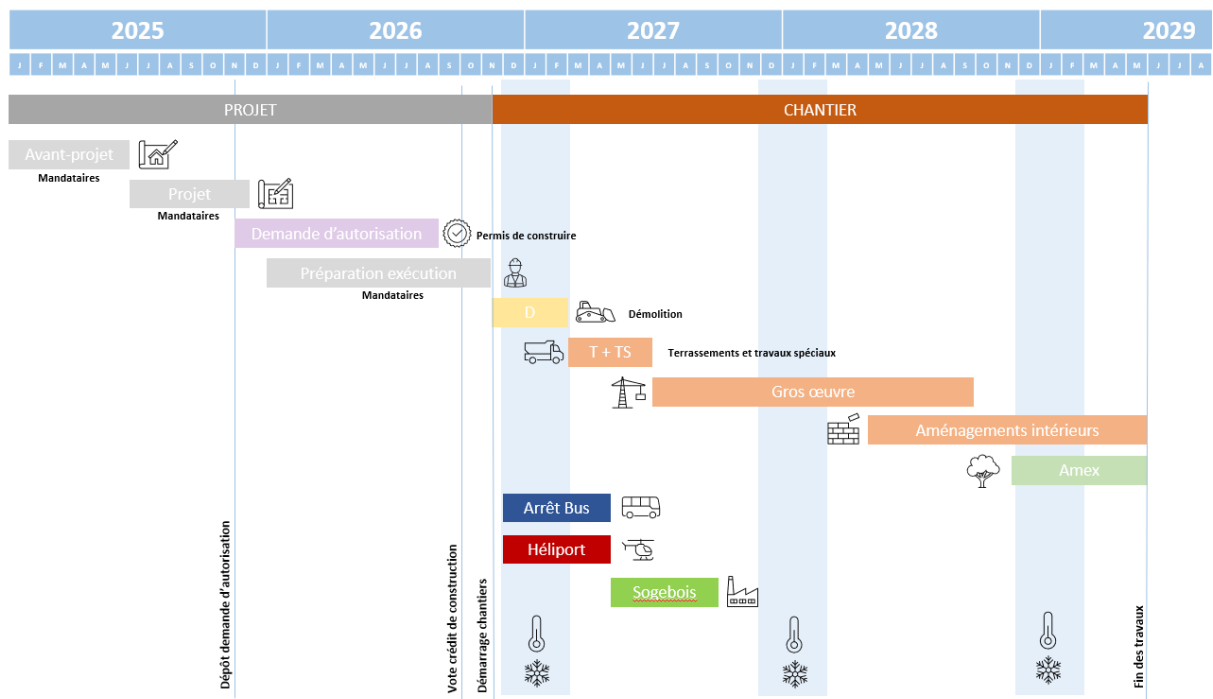
Subvention en lien avec le crédit-cadre « Vivaldi - Tourisme 4 saisons »

Une démarche est par ailleurs en cours avec le soutien de l’ADAEV afin d’obtenir une subvention en lien avec le crédit-cadre « Vivaldi - Tourisme 4 saisons » qui soutient les infrastructures favorisant le développement d’une offre touristique régionale quatre saisons. Pour ceci, une étude d’impact touristique-économique a été menée début 2026 avec des résultats qui démontrent le potentiel de ce nouvel outil sportif. L’étude extrêmement complète est attachée à ce préavis pour votre pleine information. Les instances cantonales sont pleinement au courant de ce projet et la Commune espère que cela débouchera sur des subventions supplémentaires, non estimées à ce stade du projet.

Nous pouvons donc compter à ce jour sur un montant estimé de subventions et autres recettes en lien avec ce projet de CHF 13'290'000.00.

12.Planning prévisionnel

Figure 21 – Planning prévisionnel



Source ABA Partenaire SA

13.Finances

Les coûts d'investissement du préavis sont détaillés comme suit :

Tableau 10 – Récapitulatif des coûts d'investissement

Coûts d'investissement TTC		Durée amort.
Coût du complexe scolaire et sportif (incluant 5% de divers et imprévus)	CHF 42'070'282.24	30 ans
Coût du complexe scolaire et sportif (incluant 5% de divers et imprévus)	CHF 1'682'811.29	10 ans
Coût du complexe scolaire et sportif (incluant 5% de divers et imprévus)	CHF 1'728'292.68	5 ans
Couvert à vélo	CHF 120'000.00	10 ans
Chaufferie SOGEBOIS, patrimoine financier	CHF 900'000.00	Charges de fonctionnement, sera mis au budget
Place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital, selon la durée des travaux	CHF 160'767.26	5 ans
Place d'atterrissage temporaire pour l'hôpital, période de travaux EMS	CHF 60'652.54	Charges de fonctionnement, sera mis au budget
Arrêts de bus	CHF 514'501.90	30 ans
Arrêts de bus	CHF 77'850.37	10 ans
Parvis, cour d'école et accès pompiers	CHF 987'160.00	30 ans
Réserve pour études complémentaires, optimisations et opportunités	CHF 960'000.00	30 ans
TOTAL TTC	CHF 49'262'318.28	

Les fonds suivants seront prélevés :

- 9281.39 Fonds rénovation bâtiment CHF 92'187.28
- 9282.11 Fonds divers sports CHF 730'000.00
- 9282.24 Fonds différence de résultat CHF 2'950'000.00
- 9282.25 Fonds développement Sogebois CHF 900'000.00
- 9282.35 Fonds Bâtiment scolaires CHF 850'000.00
- 9282.39 Fonds achats et ventes de terrains CHF 1'566'678.70
- 9285.13 Fonds clés/badges accès salle de gym CHF 850.00

Pour un total de CHF 7'089'715.98

L'endettement net au 31.07.2026 est de CHF 9'074'162.00.

Il n'est actuellement pas nécessaire de solliciter une modification du plafond d'endettement, la Commune ne devant pas recourir à un emprunt de CHF 45'132'318.28 d'ici au 31 décembre 2026.

Un nouveau plafond d'endettement devra toutefois être adopté pour la prochaine législature. Selon les premières projections établies, celui-ci pourrait être fixé à CHF 120'000'000.00 pour la période 2027–2031 de la Commune de La Vallée de Joux.

Ce plafond d'endettement sera présenté au service cantonal de la Direction des Finances Communales pour une validation de principe avant la présentation du préavis au nouveau Conseil Communal élu au début de 2027.

Une analyse financière a été réalisée sur les comptes consolidés des trois communes et associations pour les exercices 2021 à 2025, ainsi que sur les projections établies pour les cinq prochaines années. Les hypothèses déterminantes retenues pour cette analyse sont l'absence d'augmentation de la fiscalité et un programme d'investissements de CHF 80'000'000.00 sur une période de cinq ans.

Par ailleurs, les prévisions financières ont été élaborées sur la base du contexte économique actuel. Cette hypothèse vise à refléter une évolution réaliste et prudente des résultats financiers futurs.

Il en ressort que le programme d'investissements génère une hausse temporaire de l'endettement jusqu'en 2029, mais celui-ci reste modéré au regard de la capacité financière de la Commune de La Vallée de Joux. Les indicateurs montrent qu'elle dispose de ressources suffisantes pour financer son développement tout en conservant une marge de sécurité.

14. Amortissements

Depuis le 1^{er} janvier 2024, les durées d'amortissement sont déterminées par MCH2. Les coûts du projet sont ainsi reventilés par types, dont découlent justement ces durées. Le tableau complet et les informations ad hoc sont disponibles sur www.vd.ch/mch2.

Tableau 11 – Récapitulatif des amortissements

Amortissements		Montant annuel
Montants amortis sur 5 ans	CHF 1'889'059.94	CHF 377'811.99
Montants amortis sur 10 ans	CHF 1'880'661.66	CHF 188'066.17
Montants amortis sur 30 ans	CHF 44'531'944.14	CHF 1'484'398.14
Chaufferie SOGEBOIS (PF), à budgéter	CHF 900'000.00	
Montants à budgéter à la fin des travaux (Place temporaire d'atterrissage pour l'Hôpital)	CHF 60'652.54	
TOTAL TTC	CHF 49'262'318.28	

Les amortissements ci-dessus ont été calculés sur les coûts bruts du projet. Les subventions et les prélèvements aux divers fonds selon la liste ci-dessus, nous permettent d'estimer un montant de CHF 200'000.00 en moins sur les charges d'amortissement.

Les amortissements seront effectués conformément aux prescriptions MCH2, selon les durées applicables aux différentes catégories d'ouvrages.

Conclusions

Au vu de ce qui précède, nous vous recommandons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers, de bien vouloir délibérer et vous prononcer sur les conclusions suivantes :

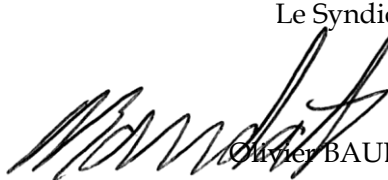
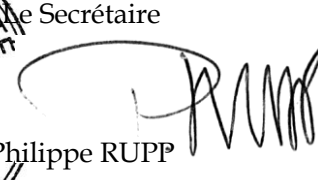
LE CONSEIL COMMUNAL DU CHENIT

Vu le préavis n° 11/2026,

Ouï le rapport de la Commission d'étude,

Considérant que cet objet est porté à l'ordre du jour :

1. accorde à la Municipalité un crédit de construction de CHF 45'132'318.28 (Quarante-cinq millions cent trente-deux mille trois cent dix-huit francs et vingt-huit centimes) pour la réalisation de la phase 1 de l'École du Futur ;
2. autorise la Municipalité à prélever dans les fonds de réserves suivants 9281.39 Fonds rénovation bâtiment, 9282.11 Fonds divers sports, 9282.24 Fonds différence de résultat, 9282.25 Fonds développement Sogebois, 9282.35 Fonds Bâtiment scolaires, 9282.39 Fonds achats et ventes de terrains et 9285.13 Fonds clé/badge accès salle de gym le montant disponible au moment des travaux, cela, conformément aux dispositions comptables (MCH1 ou MCH2) en vigueur au moment de l'inscription au bilan de ces travaux.
3. autorise la Municipalité à emprunter jusqu'à CHF 45'132'318.28 (Quarante-cinq millions cent trente-deux mille trois cent dix-huit francs et vingt-huit centimes) dans la limite du montant disponible selon le plafond d'endettement approuvé au moment de l'emprunt.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE
Le Syndic  Le Secrétaire 

Olivier BAUDAT Philippe RUPP

Séance du Conseil Communal du 5 octobre 2026

Délégués municipaux :
- M. Olivier BAUDAT, Syndic
- Mme Carole DUBOIS, Vice-Syndic
- Mme Isabelle PIGUET, Municipale
- Mme Raffaella CANTONE MEYLAN, Municipale
- M. Bertrand MEYLAN, Municipal

Autre(s) délégué(s) :
- M. Cédric FAVRE, Chef de projet
- M. Philippe GERTSCH, Responsable des bâtiments
- M. Arthur LESPAGNOL, Responsable du Bureau Technique Communal
- M. Sébastien CALA, Délégué aux Sports
- M. Marc FEHLMANN, AMO de la Commune, ABA Partenaires SA
- M. David MARTINEZ, Pragma Partenaires SA

Annexes :
Annexe 1 Méthodologie et Résultats des ateliers participatifs
Annexe 2 Étude touristique et économique du nouveau complexe sportif Chez-le-Maitre