



1188 Gimel, le 27 avril 2011

**MUNICIPALITE
DE
GIMEL**

PREAVIS MUNICIPAL No 1-2011

présenté au Conseil Communal de Gimel, en sa séance du 2 mai 2011

**Objet : Aménagement du chemin des Anes sur le territoire de la
Commune de Gimel
Levée des oppositions**

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

La Municipalité vous présente le projet d'aménagement du chemin des Anes tel qu'il a été soumis à l'enquête publique du 19 novembre au 20 décembre 2010 conformément aux articles 13 LR et 57 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1958 (LATC), projet approuvé par M. A. Delacrétaç, Voyer, responsable Région Ouest. Il a suscité 39 oppositions.

Cette mise à l'enquête avait pour objectif la réalisation de places d'évitements le long du chemin des Anes et l'adaptation de ses débouchés sur les routes cantonales 47d et 54c, réalisation imposée par la décision cantonale du Département de la sécurité et de l'environnement du 16 juin 2009 adoptant le plan d'extraction de graviers des Ursins, confirmant l'autorisation de défrichement et délivrant le permis d'exploiter REC No 558.

Au terme de cette procédure, les opposants qui l'ont demandé ont été entendus lors d'une séance de conciliation en présence d'une délégation de la Municipalité.

Conformément à l'article 58 alinéa 2 LATC, la Municipalité résume ici les oppositions et soumet au Conseil communal des propositions de réponses.

Pour prévenir un reproche éventuel selon lequel les résumés des oppositions seraient trop succincts ou ne reproduiraient pas fidèlement les arguments qui y sont contenus, la Municipalité tient à la disposition de l'ensemble des Conseillers le texte complet de toutes les interventions, au Greffe municipal.

Compte tenu du fait que de nombreuses oppositions sont quasiment identiques et se réfèrent pour la plupart d'entre elles à un argumentaire préétabli qui comporte 20 griefs, l'ensemble des critiques formulées à l'encontre du projet sont traitées globalement. Sous lettre A, l'argumentaire préétabli est analysé ; ensuite, les arguments figurant dans les oppositions sont analysés sous lettre B. Ainsi, dans un second temps, chaque opposition est mentionnée par le nom de l'opposant et sa commune de domicile et les griefs et réponses auxquels on renvoie.

/ Griefs formulés sur une notice identique qui était jointe à de nombreuses oppositions (c'est la numérotation de la notice qui est reprise). Le motif de l'opposition est résumé en caractère normal et la réponse, en retrait, en caractère italique.

A1

L'aménagement du chemin des Anes est dénué d'intérêt public car il n'existe pas de trafic poids lourds nécessitant de tels aménagements. Le trafic envisagé est celui d'une hypothétique et très controversée gravière aux Ursins et le remblaiement de La Piquette qui arrive à son terme. Il n'y a donc ni intérêt public ni raison de modifier le chemin des Anes.

La décision cantonale du 16 juin 2009 impose au trafic de poids lourds lié à l'exploitation de la gravière des Ursins de passer par la route des Anes. Il y a un intérêt public à détourner le trafic des camions du centre de Gimel.

A2

Le trafic intense de poids lourds sur le chemin des Anes nécessite la transformation de ce chemin en route cantonale de largeur et structure adaptées et conformes aux normes en vigueur et avec des raccordements aux RC 47d et RC 54c également conformes à la sécurité des usagers. Les coûts et procédures d'une telle modification sont du ressort du Grand Conseil et pas de la Commune de Gimel ni des initiants du projet d'aménagement du chemin. Seule une route aux normes peut supporter un trafic poids lourds ; un chemin ne le peut pas.

La décision cantonale du 16 juin 2009 impose le contournement de Gimel par la route des Anes et oblige l'exploitante à assumer les coûts de réalisation et d'entretien du chemin et des places d'évitement à créer. A cet égard, une convention liant la société exploitante et la Commune de Gimel a été signée entre les parties réglant toutes les modalités de construction et d'entretien.

A3

Le 28 octobre 2009, le Service des routes a jugé le chemin des Anes inadapté au trafic poids lourds dans les termes suivants : « ... il s'agit d'un chemin communal à travers champ d'une largeur ne permettant pas le croisement de deux véhicules légers sans que ceux-ci mordent largement sur le bas côté à une vitesse très réduite (20 km/h). En outre, la structure de cette route ne saurait supporter le poids de camions (qu'ils soient chargés ou non). Cette route n'est dès lors absolument pas adaptée à un tel trafic et la création de places d'évitement n'y changerait rien ».

L'autorisation cantonale du 16 juin 2009 impose à l'exploitant non seulement le contournement de Gimel par le chemin des Anes, mais également l'obligation faite à l'exploitant de réaménager ce cheminement par la création de places d'évitement et l'entretien du chemin, à ses frais (cf convention citée sous chiffre A2). On ne saurait mettre sur le même pied une détermination du Service des routes avec une décision formelle d'un chef de département (décision du 16 juin 2009).

A4

Les deux carrefours prévus par le projet sont trop dangereux car le manque de visibilité risque de masquer les usagers de la route et d'augmenter fortement les risques d'accident.

Les deux carrefours prévus dans le projet contesté sont aménagés conformément aux règles en vigueur. La configuration des lieux et les mesures prises limitent au maximum les risques d'accident. Au demeurant, l'utilisation du chemin des Anes et les carrefours avec les routes cantonales telles que mentionnées ci-dessus diminuent sensiblement le risque d'accident, notamment avec des enfants, par rapport à une traversée du village.

A5

La structure actuelle du chemin ne supporte pas les poids lourds. Le chemin est actuellement limité à 3.5 tonnes. Le projet ne présente aucune solution structurelle et n'accorde qu'une vague épaisseur de grave pour les places d'évitement. En peu de temps, le chemin sera défoncé et rendu inutilisable par les poids lourds. Le projet n'indique rien de précis quant à la prise en charge de la réfection ou transformation complète du chemin.

La décision cantonale exige de l'exploitant qu'il assume les coûts de réalisation des places d'évitement et prenne les mesures d'entretien nécessaires. Il est bien évident que l'exploitant ayant l'obligation de passer par le chemin des Anes, il sera de son intérêt bien compris d'entretenir ce chemin et de prendre toutes dispositions utiles pour qu'il ne se dégrade pas(cf convention signée citée sous chiffre A2).

A6

Le projet d'exploitation de la gravière augmentera de manière importante à extrêmement forte le trafic poids lourds dans toute la région. Le projet n'indique pas le nombre de « pl./jour ni même l'heure(s), l'itinéraire(s) ». Sans plan de transport, il n'est pas possible de se faire une opinion du futur trafic possiblement engendré par le projet tel que présenté. On renvoie à la détermination du Service des routes du 28 octobre 2009.

La décision cantonale du 16 juin 2009 règle la question.

A7

Aucune étude d'impact n'a été réalisée quant aux impacts sur l'ensemble de la région découlant du trafic poids lourds pour lequel le chemin des Anes serait transformé.

La décision cantonale du 16 juin 2009 règle la question.

A8

Le trafic de poids lourds supplémentaire, pouvant être de plusieurs centaines par jour, pour des véhicules de 30 à 40 tonnes et de 2 à 5 essieux, y compris les semi-remorques, ne peut pas être absorbé de manière satisfaisante par le réseau existant. Ses routes étroites (6 m et moins), ses pentes, ses courbes, ses traversées de village, ses problèmes d'érosion et de stabilité du terrain (déjà avérés), ses problèmes de gel et congères et enfin son état général. Les infrastructures seront malmenées, les traversées de village ne sont pas adaptées, les coûts et risques d'accident exploseront. On ne peut pas accepter une telle augmentation de trafic poids lourds sans un réseau apte à le supporter et à le connecter correctement aux autres réseaux routiers (autoroutes, réseaux cantonaux et nationaux).

La question du trafic induit par l'exploitation de la gravière est analysée et réglée dans la décision cantonale du 16 juin 2009.

A9

La forte saturation du réseau routier qu'engendreront les poids lourds n'est pas compatible avec les problèmes de saturation déjà existants (Littoral, Etoy, route de l'Etraz, jonctions autoroutières). Le réseau est déjà bien saturé aujourd'hui et a motivé des interpellations au Grand Conseil, générant des problèmes difficiles et coûteux à résoudre. Le réseau existant ne doit pas être davantage saturé.

La décision cantonale du 16 juin 2009 analyse cette question et y répond.

A10

Ce considérable et très inquiétant trafic supplémentaire poids lourds provoquera une importante augmentation du danger dans toute la région et pour tous les usagers de la route (voitures, cyclistes, piétons, chevaux, enfants, cars scolaires, bus publics, etc.) et dans chaque village traversé par les poids lourds supplémentaires. Une étude des dangers doit être présentée et acceptée avant qu'un quelconque projet de transformation du chemin des Anes ne puisse être envisagé.

La décision cantonale du 16 juin 2009 analyse ces questions et y répond.

A11

Certaines routes, traversées du village, des carrefours et autres lieux présentent actuellement des dangers. Une augmentation des poids lourds ne peut être acceptée sans des structures adaptées mettant les usagers de la route en sécurité et protégeant les piétons et enfants dans les villages. Les coûts de ces structures à modifier ou à construire seront à la charge des communes du Canton. Une entente intercommunale et cantonale devrait être définie avant toute présentation de projets générant une augmentation du trafic poids lourds.

L'utilisation moyennant aménagement supplémentaire du chemin des Anes permet précisément de ne pas trop charger certaines routes existantes, en particulier la traversée de Gimel. Pour le surplus, la décision cantonale du 16 juin 2009 répond à la question.

A12

Les camions transportant des matériaux terreux, graveleux ou sableux, émettent des poussières et projettent des matériaux. Ces poussières portent atteinte à la santé publique car elles se déposent dans les voies respiratoires et les conséquences sont réelles (asthme, allergies, toux, maladies). La population concernée par le projet n'a pas été avisée des risques inhérents à ces poussières. Aucune étude n'a été réalisée et le projet présenté demeure silencieux sur ce risque de santé.

Les routes seront rendues glissantes par ces mêmes poussières ainsi que par les dépôts de terre et sable issus des châssis et pneus des camions. Même par temps sec, ces matériaux rendent les routes glissantes ou présentent des cailloux dangereux et des agglomérations de matériaux gênant pour les deux-roues. Sous l'effet de la pluie, la boue rendra les routes encore plus glissantes et même les véhicules à quatre roues seront mis en danger de dérapages imprévisibles. Une installation de décrottage ne suffira pas à affaiblir de manière satisfaisante ce problème de dépôts terreux et poussiéreux sur les routes. Le projet ne révèle pas ce problème de routes glissantes et dangereuses.

Il s'agit là d'une question toute générale d'utilisation des routes. Au demeurant, ces questions ont été analysées dans la décision cantonale du 16 juin 2009, qui y répond.

A13

Le chemin des Anes est au domaine public. Il n'est pas admissible qu'il devienne une sorte de « chemin privé » ou « chemin exclusif pour camions » et de supprimer ainsi partiellement ou totalement l'accès d'un chemin public fait pour le public (véhicules légers, cyclistes, chevaux, piétons) et les agriculteurs (tracteurs et chars).

Le chemin des Anes reste au domaine public et ne sera pas « privatisé ».

A14

Le chemin existant permet aux agriculteurs de transporter leurs moissons avec des chars agricoles à raison de quelques tracteurs et chars par jour et ça en saison seulement. Rien à voir avec des 30-40 tonnes quotidiens. Ce chemin est utile aux agriculteurs et au public et ne doit pas disparaître.

Le chemin des Anes restera à la disposition des agriculteurs et du public.

A15

Les bas-côtés et les terrains environnants le chemin (terrains agricoles et cultivés) seront mis à mal par les poids lourds. Le projet ne prévoyant pas l'écoulement des eaux de pluie, l'érosion attaquera les abords du chemin et des champs le bordant.

La décision cantonale du 16 juin 2009 oblige l'exploitant de la gravière à assumer non seulement les coûts de réalisation des places d'évitement mais à prendre en charge tous les frais d'entretien du chemin. Dès lors, en cas d'érosion ou d'inondation, l'exploitant de la gravière devra prendre les dispositions nécessaires pour maintenir la praticabilité du chemin (cf convention citée sous chiffre A2).

A16

Le projet n'indique pas l'impact sur les cultures ni l'impact sur la modification du territoire. Pollution et diminution de rendement et de qualité agricole par les poussières, les gaz d'échappements, pertes dues à l'érosion, etc. Ce problème n'est pas du seul intérêt des agriculteurs mais concerne le territoire de la région car elle est agricole et non pas destinée ni préparée à devenir industrielle ou partiellement industrielle. Cet impact sur le territoire doit être mis en évidence et si la région est appelée à se transformer, même très peu, la population et les autorités des communes touchées doivent être concertées.

Les propriétaires touchés par l'aménagement des places d'évitement ont passé avec l'exploitant de la gravière des conventions au sujet de leur indemnisation. Pour le reste, on renvoie à la décision cantonale du 16 juin 2009.

A17

Un projet visant à modifier durablement le profil d'une région, ou son territoire et paysage, est à même de déstabiliser l'économie régionale et réduire sérieusement la capacité attractive des communes réputées pour leur calme et style de vie campagnard. Le projet ne présente rien d'une quelconque transformation de la région qui la ferait devenir petit à petit une région semi-industrielle, écrasée par les poids lourds et leurs nuisances. De plus, l'impact économique est important puisque de nombreux domaines économiques seront concernés par la transformation, même partielle, de la région. Ainsi, les domaines du tourisme (pédestre, cycliste, sportif), les PME et artisans, l'immobilier privé et professionnel, les terrains, le patrimoine privé et communal seront mis à mal par un développement quasi industriel mal défini et non souhaité. Le projet présenté est du type même à nuire durablement à la région.

Ces griefs sont en réalité articulés à l'encontre de la décision cantonale du 16 juin 2009 et ne concernent pas directement le chemin des Anes.

A18

Une augmentation du trafic poids lourds aura des conséquences immédiates et durables sur l'environnement. La région est connue pour ses couloirs à faune, ses biotopes et espèces, ses valeurs et beautés naturelles. De plus, la nature même de la région incite aux promenades (à pied, vélo, cheval, etc.) et autres ressourcements devenus de plus en plus nécessaires pour tout le monde face à l'augmentation des maladies psychiques et au stress que tout le monde vit au quotidien.

Négliger les espaces naturels ou de verdure en les remplaçant par des couloirs à camions et à poussières équivaut à aggraver la santé des gens et à réduire encore davantage les surfaces naturelles. Le projet présenté est du type même à nuire à l'environnement et à l'espace de vie des habitants et de toutes les personnes venant s'y promener, y faire du sport ou de la cueillette ou encore se ressourcer.

Ces griefs s'adressent en réalité à la décision cantonale du 16 juin 2009. On relèvera simplement ici que le détournement du trafic poids lourds par le chemin des Anes permet d'éviter des nuisances à travers les zones habitées de Gimel.

A19

A priori, le projet donne l'idée que le trafic de transit dans le village de Gimel diminuera. Au contraire, il augmentera car les camions stationnés sur le chemin des Anes ou en bordure des RC inciteront les autres camions (tous types et destinations finales confondus) à ne pas passer par le chemin encombré, voire bouché, par les camions devant s'y croiser. Du coup, les chauffeurs de camions préféreront ne pas perdre de temps à attendre que le chemin se libère et fileront directement à travers Gimel. Les automobilistes feront exactement la même chose. Le trafic à travers le village s'en trouvera nettement augmenté aboutissant ainsi à créer la situation inverse des promesses de réduction de trafic exprimées dans le projet.

Une telle affirmation est infondée car les poids lourds de la gravière auront l'obligation d'utiliser le chemin des Anes et celui-ci présente indubitablement un raccourci permettant d'éviter le village. Ce cheminement sera utilisé et diminuera le trafic dans la zone habitée.

A20

L'indication « gravière Ursins » sur le plan donne à penser que le chemin bordant la forêt le long de La Piquette pourrait être utilisé pour le trafic poids lourd. Ce chemin étant de nature forestière et agricole et aucun projet d'aménagement de ce chemin n'ayant été mis à l'enquête, il ne peut être utilisé à d'autres fins qu'aux passages de rares véhicules forestiers ou agricoles. Actuellement, quelques camions y circulent le jour pour le remblaiement de La Piquette, travail prochainement terminé. En aucun cas il n'est prévu de trafic poids lourd plus intense. Le terme « gravière des Ursins » dans le dossier Rossier est trompeur et ne devrait pas y figurer.

On ne voit pas à quelle indication se réfère cette critique. Le projet de réaménagement du chemin des Anes ne porte que sur les secteurs compris entre la RC 54c et la RC 47d.

B/ Griefs articulés dans certaines opposition et qui ne figurent pas sur la notice préétablie (grieffs A1 à A20 ci-dessus)

B1

En plus des nuisances atmosphériques et sonores sur l'environnement et la faune, il faut ajouter les dangers que ce projet susciterait pour la sécurité des randonneurs, des deux-roues, des véhicules légers, des chevaux, qui empruntent aujourd'hui le chemin des Anes en toute quiétude.

Le chemin des Anes serait certes plus utilisé qu'actuellement mais le gain de confort pour les habitants de Gimel qui pourront ainsi s'épargner le passage de poids lourds dans la zone habitée compense largement les nuisances supplémentaires que subiront les rares utilisateurs non agriculteurs de ce chemin.

B2

Les deux carrefours sur la RC 47d et la RC 54c devraient être remplacés par des giratoires.

Les aménagements prévus sont adéquats et suffisants. De plus, ils ont été étudiés d'entente avec le Service des routes et approuvés par lui. L'aménagement de giratoires serait disproportionné. Il ne faut pas oublier que l'exploitation de la gravière est limitée dans le temps.

B3

Le réseau routier est déjà surchargé et le surplus de trafic ne pourra pas être absorbé par ce chemin.

Le trafic des poids lourds de la gravière des Ursins devra passer par le chemin des Anes. Cela représente un avantage pour les zones habitées de Gimel.

B4

Le projet est imprécis s'agissant des itinéraires et du nombre de camions supplémentaire.

La question est réglée par la décision cantonale du 16 juin 2009.

B5

Le but de ce chemin est le comblement de La Piquette et celui-ci est en phase terminale et la gravière des Ursins n'est pas encore en exploitation.

Ce chemin réaménagé est destiné à la gravière des Ursins et la décision cantonale du 16 juin 2009 règle les détails.

B6

La gravière des Ursins n'existe pas encore. La population locale, celle de Saubraz en particulier, est contre l'ouverture d'une nouvelle gravière et cette route ne sert à rien tant que la gravière des Ursins n'est pas définitivement approuvée.

Il s'agit là d'une question liée à la décision cantonale du 16 juin 2009. On y renvoie.

B7

On se trouve à proximité de deux corridors à faune d'importance régionale et ce projet leur porterait atteinte.

La question est réglée dans la décision cantonale du 16 juin 2009.

B8

Ce projet n'a d'autre but que de servir les intérêts de sociétés privées.

La décision cantonale du 16 juin 2009 répond à cette question.

C/ Oppositions

1.- Bubloz Bernard à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A 20

B1 à B5

L'opposition est levée.

2.- Bänziger Christa à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

B1 à B7

L'opposition est levée.

3.- Conus Michel à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

4.- Conus Daniela à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

5.- Bänziger Armin à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

B1 à B8

L'opposition est levée.

6.- Lauber Christof à Essertines-sur-Rolle

Les griefs et réponses sont les suivants :

A16

B2 - B6 - B8

L'opposition est levée.

7.- Zorn Michèle à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A5 à A15

L'opposition est levée.

8.- Vernay Martin à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

9.- Lambert Ruth à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

10.- Mael Sébastien à Lausanne

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

11.- Liardon Laurent à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A3 - A5 - A19

B6

L'opposition est levée.

12.- Lambert-Werner Ingeborg à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

13.- Pittaluga Corrado à Montherod

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

14.- Lambert Joan à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

15.- Pittaluga Petula à Montherod

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

16.- Paux Nancy à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 - A4 - A6 - A12

B7

L'opposition est levée.

17.- Paux Steve à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 - A4 - A6 - A12

B7

L'opposition est levée.

18.- Yardley Meylan Sindy à Montherod

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

19.- Meylan Joël à Montherod

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

20.- Commune de Saubraz, représentée par l'avocat Jean Heim

Les griefs et réponses sont les suivants :

A2 - A3 - A4 - A5

Il ne s'agit pas là d'une vraie opposition mais d'une intervention mentionnée ici par souci de transparence ; il y a lieu d'en prendre acte.

21.- Badel Gilbert à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

22.- Badel Yoann à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

B6

L'opposition est levée.

23.- Vernay Marie à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

24.- Vernay André à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

25.- Barbezat Daniel à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A3

B1 - B5 - B7

L'opposition est levée.

26.- Monney Sylvie à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

27.- Gros Madeleine et Gros Roger à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

28.- Jaccard Laurence à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A16 - A17 - A18

L'opposition est levée.

29.- Aellen Catherine, Aschbacher Harry, Aschbacher Forsyth Lucrecia, Auchlin Laurent, Auchlin Suzanne, Crottaz Michel, Guignet Micheline, Jaccard Etienne, Mascolo Rocco, Meylan Joël, Schneider Anne et Wittwer Jean, représentés par l'avocat Adrien Gutowski

Les griefs et réponses sont les suivants :

A3 - A5 - A15 - A19

L'opposition est levée.

30.- Piron Toni à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

31.- Piron Geneviève à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

32.- Ebener Stéphane à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

33.- Auchlin Laurent à Montherod

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

34.- Klopfenstein Thierry à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

35.- Ebener Lena à Saubraz

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

36.- Municipalité de Montherod

Les griefs et réponses sont les suivants :

A7

B6

L'opposition est levée.

37.- Badel Jean-Luc et Denise à Saubraz, représentés par l'avocat Yves Nicole

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

38.- Helvetia Nostra à Montreux

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

39.- Garcin Hélène et Jean-Claude à Marseille

Les griefs et réponses sont les suivants :

A1 à A20

L'opposition est levée.

En conclusion de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Vu le préavis No 1-2011 relatif à l'aménagement du chemin des Anes,
Où le rapport de la Commission chargée d'étudier ce projet,
Attendu que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

D'approuver ce projet dans le sens suivant :

Le Conseil Communal de Gimel ;

1. Adopte le projet d'aménagement du chemin des Anes tel qu'il a été soumis à l'enquête publique du 19 novembre au 20 décembre 2010, l'approbation du Département compétent étant réservée (art. 61 et 61a LATC),

2. Lève les oppositions et observations suscitées par ce projet et adopte les projets de réponses proposés par la Municipalité dans son préavis No 1-2011, le Département compétent étant chargé d'en assurer la notification conformément à l'art. 60 LATC,
3. Autorise la Municipalité à entreprendre toute démarche pour mener ce projet à terme selon les conditions de la convention qui lie la société simple des Ursins et la commune de Gimel et, le cas échéant, à plaider devant toute instance, si nécessaire.

Adopté par la Municipalité, dans sa séance du 19 avril 2011.

Au nom de la Municipalité :

Norbert Reymond
Syndic

Marlène Pasche
Secrétaire municipale

Annexes :
Copie des oppositions A1 - A20
Copie des oppositions B1 - B8
Copie de la convention d'entretien
Copie de la lettre du Service des routes du 28 octobre 2009
Copie de la décision cantonale du 16 juin 2009
Dossier d'enquête