

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 21'500'000.- pour financer les travaux de requalification de la RC 780 B-P sur le plat du Dézaley (entre Treytorrens et Rivaz) sur le territoire des communes de Puidoux et Rivaz

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 25 juin 2020, à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Florence Bettschart Narbel (qui remplace Stéphane Rezso), Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Cloé Pointet, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Pierre Volet, Cédric Echenard, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Circé Fuchs et M. Stéphane Rezso étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était accompagnée de MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructures DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département présente le projet tel que mis à l'enquête. Une présentation des mesures prises s'agissant du traçage de bandes cyclables, expliquant la démarche et les processus pour le canton de Vaud, aura lieu ultérieurement. Ce projet a pris corps dans le cadre des réflexions globales concernant les requalifications de routes, avec une voirie permettant d'accueillir tous les modes de transports. Or, il y a à cet endroit une rupture dans la continuité des itinéraires cyclables. Sur cette route, qui relie deux agglomérations, soit le PALM et Rive-lac, la mobilité douce est une pratique en augmentation, également dans le cadre du trafic pendulaire. La structure de la route nécessite des adaptations. Des places de stationnement, pour l'activité des vigneronnes, sont mal situées et insuffisantes. Une consultation a eu lieu concernant leur localisation et leur nombre, en tenant compte notamment des vendanges. De nombreuses estacades et murs de soutènement sont à rénover. Ce projet est global et tient compte de l'ensemble des paramètres.

Ce tronçon d'environ 2 km de long est situé dans un site d'exception, entre la sortie de Treytorrens et Rivaz (fin du parking du Vinorama). Il fait partie du réseau de base, avec une importance particulière, car en cas de problème sur l'autoroute, le trafic est prioritairement reporté sur la route du lac. Liaison entre Vaud et Valais, cette route touristique est fortement utilisée par les voitures, mais aussi par la mobilité douce. L'état de la chaussée est très dégradé, les murs sont en mauvais état, et les équipements (évacuation des eaux claires, garde-corps et glissières) nécessitent un entretien. Ce tronçon, construit en 1963, n'a jamais bénéficié d'un entretien lourd depuis. Pour les piétons, la zone est relativement peu confortable, avec un trafic important et rapide. Il n'y a pas de séparation entre le trottoir et les voies de circulation, avec des rétrécissements importants de l'espace dédié aux piétons. Il n'y a pas d'aménagements cyclables dans ce secteur à deux fois

deux voies. Depuis quelques semaines, une des voies a été condamnée de chaque côté pour marquer des pistes provisoires, qui vont rester en place jusqu'à la réalisation du présent aménagement. Pour des raisons historiques suite à l'élargissement du secteur, la chaussée compte des ouvrages en béton armés du début à la fin du tronçon. Une partie de la route est construite sur un terre-plein, et une autre sur des estacades (950 m en tout) ou des murs de soutènement. La chaussée compte 19'000 m², 7'000 m² de trottoirs, et 12 places de stationnement plus ou moins légalisées. Aucune place n'est réservée à l'exploitation viticole. Au niveau du trafic, en 2015, le TJM était de 9'350 véhicules par jour. Le TJM poids lourds était de 65, et de 220 pour les deux-roues légers. Ce secteur compte de plus en plus de vélos électriques qui font le trajet jusqu'à Lausanne.

Les objectifs de ce projet sont notamment :

- créer des aménagements cyclables ;
- améliorer la sécurité des piétons ;
- préserver la capacité de l'axe (qui sert au délestage de l'autoroute A9)
- assurer un débit du trafic ;
- procéder à la réfection de la chaussée et des canalisations ;
- assainir ou reconstruire les ouvrages d'art ;
- améliorer l'accessibilité des deux clos (clos des Moines et clos des Abbayes) ;
- améliorer la circulation piétonne entre les clos ;
- favoriser et sécuriser l'exploitation viticole.

Ce tronçon est le dernier entre Lausanne et Vevey à ne pas être équipé avec des aménagements dédiés aux cycles. Les arrêts sauvages au bord de la route créent des situations de danger et des problèmes de cohabitation avec les cyclistes. L'intervention a lieu sur les ouvrages à l'aval. Les ouvrages à l'amont sont en bon état.

Les contraintes de ce projet sont notamment :

- l'intégration paysagère (le secteur est situé dans le périmètre du patrimoine de l'UNESCO) ;
- le délestage de l'autoroute A9 ;
- la proximité des voies CFF ;
- la préservation de l'exploitation viticole ;
- les manifestations, comme le slow up ou le marathon, dont le chantier doit pouvoir garantir la tenue.

Par rapport à la voirie, plusieurs variantes ont été étudiées entre bandes cyclables ou pistes cyclables à l'aval et à l'amont. La première idée était de préserver une voie de dépassement dans un sens, dans l'autre ou alternée, pour laisser une possibilité de dépasser entre Lausanne et Vevey dans de bonnes conditions. Plusieurs gabarits montrent que les contraintes de place sont trop importantes et que ce n'est pas possible dans ce secteur. La solution choisie est de procéder à un aménagement composé depuis l'amont d'un marchepied équipé d'une bordure franchissable, entre 50 cm et 2m de largeur, avec des places de parc, une bande cyclable et une voie de circulation direction Lausanne, une voie de circulation et une bande cyclable direction Vevey, et le trottoir côté lac, avec une largeur minimale de 1.5 m. Il y aura une séparation physique entre le trafic routier et les piétons. La ligne sera franchissable sur 850 m, sans voie dédiée, sur un tronçon où la visibilité est bonne.

Quelques aspects particuliers :

La zone des places de stationnement sera équipée de deux aides à la traversée qui permettent de traverser en deux fois. En tant que propriétaire des clos, la commune de Lausanne va financer l'éclairage public de ces aides à la traversée.

Au final, 12 places de parc seront disponibles, soit 8 de plus qu'aujourd'hui. Des places pour les deux-roues, actuellement inexistantes, seront aussi disponibles.

Pour les piétons, une glissière basse amènera un élément de sécurité entre le trafic routier et les piétons, plus confortable et visuellement mieux intégrée. Cela permettra d'équiper le côté lac d'un garde-corps léger.

Au niveau de l'historique de ce tronçon, la première route a précédé la création de la voie CFF, avec un talus continu en direction du lac. La ligne CFF a ensuite été construite, avec la création de plusieurs murs de

soutènement successifs rappelant les terrasses du Lavaux. Lors de l'élargissement de la route en 1963, la largeur de l'ancienne route a été doublée. Tous les éléments dans le vide ont été construits avec des murs et des estacades en béton armé. La réfection de ces ouvrages représente le gros du montant du crédit, soit CHF 9.5 mio. La typologie des dégradations est diverse, avec des murs en maçonnerie qui se déchaussent, avec le mortier qui se détache. Plusieurs joints entre les ouvrages ont mal supporté le sel et la carbonatation. Plusieurs murs sont endommagés par des réactions alcali-granulat (RAG), une dégradation due à une réaction chimique entre le granulats et le ciment.

Concernant le stationnement à usage viticole, il sera marqué partout où la place est suffisante hors bande cyclable et trafic. Les 15 places prévues seront marquées en jaune avec un panneau indiquant « stationnement interdit, entretien et exploitation autorisés ». Une zone fait exception, car la place n'est pas suffisante. Un marquage sera réalisé sur la bande cyclable avec un signal de danger 20 m avant l'escalier d'accès aux vignes. Les vignerons auront la responsabilité d'installer une signalisation temporaire, avec des cônes et des triopans.

Concernant l'intégration paysagère, la glissière sera interrompue à l'endroit des traversées. Pour assurer la sécurité du trafic par rapport aux voies CFF, un parapet en béton sera localement construit côté lac, avec un aspect pierre naturelle depuis le lac. La paroi CFF, mal intégrée, sera démolie et d'autres mesures moins impactantes pour le paysage seront prises pour protéger les usagers de la ligne de contact CFF qui se trouve en dessous. Les bornes historiques, à l'aval de la nouvelle route, seront maintenues et mises en valeur en collaboration avec les communes. Le Lavaux compte plusieurs canaux de drainages dans les vignes. Un marquage signalera ces éléments particuliers pour rendre les visiteurs attentifs à leur présence. Le trottoir sera matérialisé par une structure en béton armé sans revêtement bitumineux ni résine, le but étant de retrouver l'aspect minéral du sol que l'on connaît des chemins du Lavaux. Pour la vue depuis le lac, la glissière sera remplacée par un garde-corps léger. La ligne de bord à l'extrémité du trottoir sera la plus mince possible pour intégrer la route dans le paysage.

Concernant la gestion du trafic pendant le chantier, la route doit rester ouverte. Une voie de circulation sera disponible dans chaque sens. Quelques interventions sur des estacades plus larges auront lieu sous feux. L'exploitation viticole dure toute l'année et les phases de chantier seront adaptées aux activités pour donner des espaces d'accès dans la zone de chantier. Des discussions sont en cours concernant les indemnités de quelques emprises provisoires du côté de Treytorrens, le reste demeurant dans le domaine public existant.

Le projet fait l'objet d'un accord préalable avec la commission consultative du Lavaux et les deux communes concernées que sont Puidoux et Rivaz. La mise à l'enquête a été effectuée au printemps 2019 et a fait l'objet d'oppositions. Pro Vélo a déposé une opposition en vue de l'obtention d'un itinéraire séparé du trafic entre Lausanne et Vevey. Suite aux explications, l'espace nécessaire n'étant pas disponible pour créer ces aménagements, l'association a apporté son soutien au projet existant. Les oppositions ont été levées fin décembre 2019 et ont fait l'objet de deux recours pendant ayant pour objet l'exploitation viticole et les indemnités.

Au niveau financier, le crédit d'étude de CHF 400'000.- a été intégralement consommé. Le présent crédit d'ouvrage permettra de financer les travaux et le solde des honoraires. La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) sera notamment accompagnée par un spécialiste de la sécurité pour les CFF et d'un spécialiste de l'environnement, qui va suivre ces aspects durant le chantier, et assurer que les mesures environnementales prévues soient mises en place.

La DGMR envisage de démarrer les travaux en mars 2021, avec deux ans de travaux et la pose du tapis une année plus tard.

3. DISCUSSION GENERALE

Des précisions sur la mise à l'enquête sont demandées et pourquoi a-t-elle eu lieu avant le passage devant la commission ?

Au vu des enjeux, il fallait s'assurer que le projet présenté par le Conseil d'Etat au Grand Conseil soit validé et ne subisse pas de modification ultérieure. En effet, une modification pourrait avoir un impact sur la demande de crédit. Il n'y a pas de contrainte administrative à procéder de cette manière. Cela permet d'arriver avec une demande de crédit consolidée.

Un commissaire remarque que finalement la commission ne peut que prendre acte de tout ce qui a été entrepris en amont.

Il est regretté que l'on n'arrive pas à sécuriser mieux le trafic cycliste sur cet axe important. En effet, les bandes cyclables ne sécurisent pas totalement les cyclistes et il est demandé si des variantes ont été étudiées pour des pistes séparées, par exemple du même côté de la route.

Les différentes variantes ont étudié cette possibilité. Le gabarit de la route est donné, et il n'est possible d'élargir ni à l'amont et ni à l'aval. Un itinéraire cyclable ne peut pas être déconnecté et doit assurer la continuité des itinéraires, en l'occurrence des bandes cyclables, de part et d'autre de la route. Par ailleurs, traverser la route pour changer de côté n'est pas sûr. Dans la pesée d'intérêt, la continuité a été importante.

Le projet apporte une amélioration importante pour les cyclistes et les piétons selon un Député. Le choix de la variante lui semble cohérent avec le dispositif existant entre Lausanne et Vevey. Il est demandé ce qui justifie le choix d'aides à la traversée en lieu et place de passages piétons.

Selon les normes, on ne marque pas de passage piéton dans les zones hors localité limitées à 80 km/h. Il doit ensuite y avoir un minimum de passage. C'est ce qui justifie ce choix. Par ailleurs, ces aides à la traversée sont éclairées, ce qui garantit un maximum de sécurité à cet endroit.

Les bandes cyclables sur un tronçon ne sont jamais totalement sûres, même si la notion de continuité est comprise. Quelles sont les possibilités en termes de signalétique ou de différences de niveau avec la route ? D'autres tronçons doivent-ils encore être rénovés entre Lausanne et Vevey ?

Le schéma présenté montre l'amélioration de la sécurité pour les vélos et les piétons, avec des normes suffisantes pour que chacun ait son espace. Les 17 km de route concernés ont connu le même traitement, avec des bandes cyclables, pour la plus grande partie. S'il y avait assez d'espace, l'on pourrait construire des pistes séparées. Cependant, il n'est pas possible de zigzaguer en changeant de côté de la route. La solution la plus pertinente a été retenue en termes de sécurité et de continuité. Il est précisé que plusieurs natures d'activités doivent être conciliées, comme la mobilité douce, et l'exploitation viticole, et que cela nécessite un dialogue. Des marquages devront signaler les dangers que représente la présence d'exploitants viticoles. Les cyclistes sont habitués à ce type d'équipement.

La problématique de la voirie est comprise. Le projet propose la meilleure possibilité, mais il est confirmé que c'est angoissant de se retrouver sur une bande cyclable avec des voitures qui roulent normalement. Il est estimé que tout a été pris en considération, y compris le paysage et la vue depuis le lac. Ce trajet restera destiné aux cyclistes expérimentés et aux vélos électriques. Un itinéraire touristique est aussi disponible plus haut. Même si une commissaire préfère des voies cyclables en site propre, il est compris qu'il est parfois difficile de les réaliser et ce projet à son soutien.

Ce projet apporte une belle plus-value à la situation d'origine, notamment pour les cyclistes. Que le département se soit intéressé aux questions économiques, importantes pour les vigneron sur ce site est satisfaisant. Les intérêts autour de ce projet sont très variés et un bon exemple du taux d'acceptabilité dans cette zone sensible est le nombre d'oppositions, faible. En tenant compte de la hiérarchie du réseau, ce tronçon n'est pas celui de la promenade dominicale. D'autres itinéraires plus appropriés et agréables sont disponibles. L'Office du tourisme de Vevey (OTV) a-t-il été consulté ?

Le département a travaillé avec la commission consultative du Lavaux et avec les vigneron. L'OTV n'a pas été consulté dans le cadre de ce projet. Une approche touristique, avec des placettes d'arrêts dans les endroits possibles et suffisamment larges a été envisagée. Les communes n'ont pas souhaité ces aménagements, à leurs frais, et les discussions n'ont pas été poursuivies à ce sujet. Le projet actuel permet de réaliser ces aménagements en tout temps.

Comment est assuré l'accès aux vignes côté lac et des limitations de vitesse sont-elles prévues sur ce tronçon ?

Les vignes en aval de la route sont du côté ouest du tronçon, à un endroit où il n'y a pas de glissière à proximité des places de parc. Une limitation à 60 km/h est prévue dans le secteur ouest jusqu'à la sortie des clos.

Le montant au vu des infrastructures est justifié selon un commissaire. Ce projet important va s'étaler sur trois ans de travaux. Elle est d'avis que tout le monde y gagne avec un tel projet, également pour que les vigneronns puissent travailler dans de bonnes conditions. Quels sont les problèmes retenus dans les oppositions ?

Le projet présenté n'est pas celui qui avait fait l'objet des oppositions. Le projet a évolué, avec plus de places de stationnements, ce qui a permis de lever les oppositions. Il est rappelé dans ce cadre que l'entretien des murs en amont est de la responsabilité des propriétaires. Les oppositions ont donc été levées et il reste deux recours, qui devraient trouver une solution. Il n'y a pas eu d'opposition concernant la phase de chantier.

Pourquoi n'est-il pas possible de créer une séparation pour la bande cyclable ?

Les différences de niveau entre les bandes cyclables et la route posent des problèmes d'exploitation, notamment en termes de déneigement et de nettoyage. Le travail des machines est moins efficace. Ensuite, sur les 220 cyclistes quotidiens, environ 180 sont des sportifs. Avec une séparation, ces cyclistes ne peuvent pas dépasser. Ils vont ensuite rester sur la route et la bande cyclable n'atteindrait pas son objectif.

Les différences de niveau peuvent exister en localité, mais pas hors localité, où l'imbrication des gabarits reste possible. Concernant un tronçon, une analyse de la compatibilité est effectuée, notamment s'il s'agit de la première pièce d'un nouveau puzzle, ce qui n'est pas le cas à cet endroit. Le gabarit est étroit sur 17 km, avec des propriétés privées, des voies de chemin de fer, etc.

Il n'est pas possible d'avoir une approche uniforme du territoire. Certains endroits permettent d'intégrer des pistes cyclables plus facilement. Des bandes créées provisoirement pourront aussi être conservées de manière durable.

Un député regrette de ne pas pouvoir voir les plans, notamment pour les places de parking. Il est confirmé que l'on passe de 12 à 20 places, soit 8 de plus pour les voitures, et que l'on passe de 0 à 15 places pour les exploitations viticoles. Il y aura également 12 places pour les deux roues. La variante avec une piste cyclable côté lac, plus dédiée aux familles et à la promenade, a-t-elle été étudiée, en plus d'une bande cyclable ? Quelles seront les possibilités de se garer à proximité du clos des Moines lors d'événements ?

Les largeurs sont déjà proches du minimum et il n'est pas possible de réduire une piste cyclable en dessous de 1.5 m. Il faudrait 2 m de plus pour réaliser une telle variante et les 15 places pour les viticulteurs disparaîtraient. De nombreuses variantes ont été étudiées et celle retenue a fait l'objet d'une pesée des nombreux intérêts.

Que les communes n'aient pas d'intérêt de financer des arrêts au bord du lac sont comprises, préférant que les touristes viennent dans les villages.

Les aménagements ne permettront pas de garer un nombre important de véhicules le long de la route.

Lors de manifestations de la ville de Lausanne au clos des Moines, les organisateurs pourraient aussi communiquer les horaires de train, voire mettre en place des navettes.

Il est précisé que les dégustations ne se font plus dans les vignobles, mais à l'Hôtel de Ville de Lausanne.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.3.3.1 Estacades

Des précisions concernant le RAG sont souhaitées.

Il s'agit d'une réaction alcali-granulat (RAG), soit une dégradation due à une réaction chimique entre le granulats et le ciment, qui crée une discontinuité et une porosité. Aujourd'hui, la compatibilité des ciments prévus avec les granulats est vérifiée. Les granulats venant des Alpes posent problèmes.

Quel est le risque de mauvaises surprises au vu de la longueur du tronçon ? Des structures devront-elles être assainies ?

Suite aux sondages effectués, la majorité des coffrages va pouvoir être conservée, car ils ont été consolidés pendant 50 ans. Quelques purges localisées devront être réalisées à certains endroits.

1.4.4.3 Murs de soutènement en maçonnerie

Des précisions concernant les parois berlinoises sont souhaitées.

Ce sont des parois réalisées avec des profils métalliques en H. C'est une technique de soutènement provisoire.

1.4.6 Environnement

Un complément d'information sur les mesures en faveur de l'environnement est demandé.

Dans le cadre de la mise à l'enquête publique, la DGMR a commandé une notice d'impact sur l'environnement, élaborée par le bureau d'ingénieur Prona. Elle est concrétisée par 42 recommandations qui seront toutes réalisées, allant de la gestion des matériaux du chantier, du bruit routier, de l'évacuation des eaux en chantier, de la nature, etc. Les mesures par rapport à la nature sont particulières, comme le relevé des reptiles et de leurs déplacements dans le secteur avant les travaux ainsi que les mesures de protection de cette faune pendant le chantier. Un habitat propice aux reptiles sera créé en laissant des ouvertures dans le mur en Pietra Rasa côté lac. Des nichoirs à torcol fourmilier seront installés. Des fleurs rares devront être déplacées pour être remises en place ensuite. La végétation impactée par les travaux sera remise en place. Un éclairage directionnel à intensité variable sera utilisé pour les passages piétonniers.

1.5 Planning des travaux

Les travaux vont commencer côté amont, avec une circulation bidirectionnelle sans feu pendant un an et demi. Pourquoi cela n'est-il pas possible pour le côté aval ?

Côté aval, certaines estacades sont plus larges que le côté de la route existante. Il ne sera pas possible de garder deux voies sur certains tronçons.

Des précisions par rapport à la circulation sur la ligne CFF du Simplon sont demandées.

La réalisation de la paroi de protection réalisée à côté du Vinorama est coordonnée avec les CFF. Il y aura des interruptions de trafic.

1.7 Coûts des travaux et des études prévus

Combien ont coûté les bandes cyclables provisoires et des précisions concernant les honoraires de biologiste sont souhaitées ? Il est inadmissible, selon un commissaire, de réaliser des bandes provisoires alors que des travaux sont planifiés. Un amendement sera déposé pour diminuer l'EMPD de ce montant.

Des échos favorables de nombreuses personnes qui utilisent ces infrastructures sont parvenues au Département, notamment pour aller travailler. L'opportunité de réaliser une sécurisation des deux roues s'est présentée, connaissant en plus leur augmentation massive depuis 2010 sur ce secteur. De plus le contexte de crise et de peur de prendre les transports publics ont motivés cette intervention. L'objectif de favoriser le report modal est également soutenu par le Grand Conseil, afin d'éviter l'augmentation estimée de 10% du trafic motorisé. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement qui sert à l'amélioration de la fluidité du trafic entre deux agglomérations. La réalisation de ces bandes cyclables, sur les tronçons possibles, a été effectuée sur le budget ordinaire de l'Etat. Pour ce tronçon, il s'agit de CHF 15'000. L'allocation de montants dans le cadre du budget alloué par le Grand Conseil est une compétence du Conseil d'Etat. Amputer un EMPD avec des soumissions rentrées d'un montant utilisé pour autre chose ne semble pas forcément conforme à la loi sur les finances et un avis du SAGEFI devrait être demandé. Amender les montants nécessitera de revoir le projet.

Préserver la flore et la faune de ce secteur nécessite de consulter des spécialistes. Le coût du mandat d'ingénieur biologiste est de CHF 25'000.

La réalisation des bandes cyclables est liée à la crise covid. Il s'agit d'une urgence, avec un aménagement provisoire. C'est la raison pour laquelle elles ont été réalisées tout de suite et pas dans une année selon un commissaire.

Cette initiative du canton a aussi séduit d'autres communes, dont Morges. Il est rappelé que l'on traite un EMPD pour plus de CHF 21 mio.

Des précisions sur les entreprises mandatées sont demandées.

Le bureau d'ingénieur civil est constitué d'un groupement avec Monod-Piguet et Associés à Lausanne, et que le bureau d'ingénieur civil spécialisé est Mosini et Caviezel à Morges. L'adjudication des travaux est dévolue à l'entreprise Marti, sous réserve de l'obtention du crédit.

3.6 3.6 Conséquences sur les communes

La convention fixe un montant de participation pour la commune de Lausanne. Un montant annuel pour l'éclairage est-il ensuite prévu ?

La convention prévoit un investissement de CHF 20'000 pour la commune de Lausanne concernant les travaux de génie civil. A cela s'ajoutent les éléments électromécaniques et les candélabres dont les montants ne sont pas connus. La convention se limite aux investissements. Les coûts d'exploitation ne font pas partie de cet EMPD, ni de la convention.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

Un député dépose un amendement :

Un crédit d'investissement de CHF ~~21'500'000.-~~ 21'485'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de requalification de la RC 780 B-P sur le plat du Dézaley (entre Treytorrens et Rivaz) sur le territoire des communes de Puidoux et Rivaz.

Vote sur l'amendement :

Par 2 voix pour, 8 contre, et 4 abstentions, l'amendement est refusé.

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 13 voix pour et une abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

(Tel que discuté et non-amendé par la commission, à la fin des travaux)

Le projet de décret est adopté par 13 voix pour et une abstention.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 17 septembre 2020.

*Le rapporteur :
(Signé) Jean-François Thuillard*