

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit d'ouvrage de CHF 19'019'000.- pour financer la transformation et la construction des nouveaux bâtiments pour le Centre de Rennaz et un crédit d'ouvrage de CHF 2'200'000.- pour financer le réaménagement de l'aire de transit des Gens du voyage de Rennaz

1. PRÉAMBULE

La commission nommée pour étudier cet Exposé des motifs et projet de décret (EMPD) s'est réunie le mardi 6 juin 2023 à la Salle de la Cité, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mesdames les Députées Circé Barbezat-Fuchs, Florence Bettschart-Narbel, Martine Gerber, Regula Zellweger ainsi que de Messieurs les Députés Nicolas Bolay, Jean-François Cachin, Nicola Di Giulio, Julien Eggenberger, Guy Gaudard, Vincent Keller, Yves Paccaud, Andreas Wüthrich et du soussigné, confirmé dans le rôle de président-rapporteur.

L'administration était représentée par : Madame Isabelle Moret, cheffe du Département de l'économie, de l'innovation, de l'emploi et du patrimoine (DEIEP), Madame Sylvie Bula, commandante de la Police cantonale (Polcant), Messieurs Michel Staffoni, directeur général de la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP) et Laurent Tribolet, chef de la division entretien à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Les notes de séances ont été prises par Monsieur Fabrice Lambelet, secrétaire de commissions parlementaires au Secrétariat général du Grand Conseil (SGC), et nous l'en remercions.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

La commission a été saisie de ces deux projets de décrets qui expliquent les besoins et la manière dont il est souhaité les mettre en œuvre sur ce site de Rennaz. Il s'agit notamment de bâtiments nécessaires pour l'entretien du Centre des routes nationales et cantonales et pour le Centre de gendarmerie mobile de l'Est vaudois. Le Conseil d'État souhaite également réaménager l'aire de transit pour les gens du voyage, afin de pouvoir mieux les accueillir.

Le Chef de division représente également le Service intercantonal d'entretien du réseau autoroutier (SIERA) qui est en charge avec les cantons de Fribourg et de Genève de l'entretien de l'exploitation des autoroutes. Le Centre d'entretien, infrastructure vieillissante construite en 1970, a notamment souffert du sel et des intempéries. Aujourd'hui, elle ne répond plus aux besoins d'une exploitation moderne, rationnelle et sécuritaire pour les employés. En effet, les trains routiers possèdent des longueurs ne leur permettant plus d'être stockés dans les halles et l'atelier du Centre cantonal d'entretien des véhicules ne répond plus aux normes de travail. Un projet avait été mené par le Canton et stoppé par l'Office fédéral des routes (OFROU) en 2004 lors de la votation sur la péréquation où les cantons avaient remis la propriété des autoroutes à ce dernier.

Il devient, aujourd'hui, urgent de se projeter avec une infrastructure plus adéquate, afin de mener à bien le service public pour les usagers de la route. L'un des principaux contributeurs du site est l'OFROU qui couvre à peu près 60% des frais de construction de ce centre. Il s'agit de créer de bonnes synergies pour mener à bien cette mission de service public et en collaboration avec la police cantonale et ses unités d'intervention.

La commandante de la Polcant déclare que celle-ci est concernée par ces deux projets :

- par la reconstruction de son Centre de gendarmerie mobile : la gendarmerie mobile est organisée avec quatre pôles vaudois (Rennaz, Lausanne (la Blécherette), Yverdon-les-Bains et Bursins), afin de couvrir la globalité du canton pour les départs en interventions, suite à des appels d'urgence au 117 ou à Police Secours. Ils sont utilisés vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Il faut prendre en charge des personnes interpellées dans l'attente de connaître leur sort. Cela implique la rénovation des locaux dont la vétusté et l'exiguïté sont devenues évidentes, bien que des agrandissements ont été réalisés de manière transitoire. Néanmoins, il faut se mettre aux normes et respecter de meilleures conditions tant pour les auditions des personnes interpellées que pour leur brève détention ;
- par l'aire de transit pour les gens du voyage étrangers : chaque canton est tenu de mettre à disposition des aires de transit sur lesquelles les gens du voyage, provenant principalement de France, doivent pouvoir y séjourner le temps de leur passage en Suisse. Dans le canton de Vaud, il ne reste, à ce jour, qu'une seule aire de transit officielle. Il y a besoin de disposer d'un terrain dévolu à cela, notamment pour les sanitaires, l'écoulement des eaux et la gestion des emplacements de caravanes pour limiter les risques en cas d'incendies en permettant l'intervention des secours. Ces éléments vont être repensés et réaménagés, afin de répondre à nouveau à des standards. Toutefois, l'aire actuelle accueille encore, chaque année, une quarantaine de caravanes.

Le directeur général souligne qu'il s'agit, dans ce projet, d'effectuer quatre opérations : construire, assainir, rénover et démolir. Ce projet apportera 4'500 m² supplémentaires par rapport au site existant, afin de s'adapter aux besoins susmentionnés. Cela se réalisera au travers de chantiers en exploitation. En effet, les activités du site doivent continuer vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept ; il faut voir les contraintes rencontrées par la DGMR et l'OFROU en la matière. C'est pour cette raison que ce projet comporte sept étapes. Au niveau de la construction et de l'assainissement, il existe une volonté d'atteindre des objectifs énergétiques d'exemplarité de l'État. Il sera produit plus d'énergie qu'il en sera consommé avec une volonté d'atteindre l'équilibre. L'objectif est de prévoir aussi la place pour les gens du voyage de façon à leur permettre d'y être intégrés intelligemment. De plus, il est nécessaire de garantir une proximité des activités, dont une activité de surveillance de la gendarmerie la plus efficiente possible.

3. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

1. PRÉSENTATION DES PROJETS

1.2 Le site de Rennaz

1.2.1 Situation actuelle du Centre Rennaz (secteur A)

Une commissaire évoque les zones de verdure de la place en demandant s'il est pertinent d'en enclaver une entre les axes routiers et autoroutiers. En outre, elle demande quelle est la stratégie en matière d'environnement, au sens large, sur ce site.

Le chef de division répond que la DGMR gère le site par rapport à la biodiversité. L'accent sera mis principalement sur la flore plutôt que sur la faune, hormis des actions ponctuelles pour les rapaces et les oiseaux nécessitant des nichoirs, mais il ne sera pas ciblé une faune avec des blaireaux ou des renards. Ce site sera propice aux insectes comme les fourmis ne nécessitant que peu de place. Il sera évité le transit des mammifères, afin d'éviter un danger tant pour ces derniers que pour les usagers de la route.

Un commissaire constate que les eaux de l'autoroute et de la route cantonale (RC) sont drainées sur ce site en demandant s'il s'agit ou non d'eaux propres, ce à quoi le chef de division répond que ce fossé est équipé d'un système de décantation pour évacuer l'hydrocarbure ou le plastique, afin de restituer une eau acceptable pour le déversement. Il s'agit un système différent à la RC 601, qui dispose de bassins en béton souterrain, tandis que le site de Rennaz présente un système à l'air libre avec un écrêtage de la crue, afin d'éviter un écoulement du surplus d'eau, lors d'orages notamment, dans le terrain ; c'est davantage « un système vert » à Rennaz.

1.2.2 Situation actuelle de l'aire de transit des Gens du voyage (secteur B)

Un commissaire déclare que la situation actuelle sanitaire est actuellement insuffisante pour couvrir les besoins des gens du voyage. Il s'interroge sur le planning en constatant que les travaux liés aux locaux sanitaires se termineront seulement en 2028 alors que les besoins sont connus depuis 2018 ; il trouve exagéré d'attendre cinq ans pour les mettre à disposition. La Conseillère d'État répond qu'il est mentionné, en page 14 de l'EMPD,

que la réalisation des locaux sanitaires pour les gens du voyage sera terminée, lors de la phase 4 du projet, au plus tard en décembre 2026 avec des travaux commençant certainement en novembre 2024.

Ce même commissaire indique qu'il faudra attendre tout de même trois ans avant la réalisation de ces locaux contribuant ainsi à faire perdurer la mauvaise situation actuelle. Le directeur général précise qu'il y aura des travaux prioritaires d'infrastructures avant de commencer les travaux sur la place à proprement parler (d'abord les canalisations et les actions d'eaux à mettre en place avant de rafraichir les locaux sanitaires). Toutefois, l'achèvement de ces locaux peut survenir durant la phase 4, soit entre novembre 2024 et décembre 2026. Si l'écoulement des eaux et les infrastructures souterraines sont achevés, il pourrait être imaginé un achèvement de la réfection des locaux sanitaires au début de l'année 2026. La commandante de la Polcant relève, dans l'intervalle, l'existence de trois toilettes mobiles à disposition, et ce jusqu'à la réfection définitive des locaux sanitaires.

Un commissaire pose plusieurs questions relatives au programme des locaux, auxquelles les réponses suivantes sont apportées :

- **Locaux de rétention** : il s'agit de deux cellules permettant une arrestation le temps de décider du sort de la personne incriminée ; elles ne sont plus utilisées parce qu'elles ne permettent plus une prise en charge adéquate de personnes arrêtées. S'il doit être interpellé une personne, elle sera acheminée vers un autre centre. Pour le futur, le programme de ces locaux doit être encore affiné. Toutefois, il n'y a pas besoin d'augmenter la capacité, car les locaux de rétention concernent plutôt des situations de personnes en état d'ébriété ou d'agitation, placées en cellule pour quelques heures seulement ;
- **Places de travail** : pour la DGMR, sept personnes administratives travaillent sur place avec une équipe de six cantonniers et quatre collaborateurs pour le Centre cantonal d'entretien des véhicules. Pour le SIERA, quatre personnes travaillent dans le domaine administratif et dix-sept personnes travaillent à l'entretien du réseau autoroutier ;
- **Autonomie énergétique du site** : pour les quatre stations-service de l'État de Vaud (Lausanne, Bursins, Yverdon-les-Bains et Rennaz) prévues pour l'approvisionnement en diesel et en essence des véhicules de l'État de Vaud sur les sites communs entre la DGMR, la Polcant et le SIERA, elles peuvent être secourues avec des génératrices et le site en entier est d'ores et déjà secouru. Pour le futur site, il sera secouru, le cas échéant, pour la gestion de crise selon le chef de division.

Une commissaire demande par où rentreront les gens du voyage pendant les travaux. Le chef de division affirme qu'il existe un accès le long de l'autoroute qui perdurera durant les travaux ; il n'y aura pas de modification de l'accessibilité. La commandante de la Polcant affirme que l'idée est d'avoir une place transitoire, afin de garder la place officielle dans laquelle ils stationneront. Cela permettra d'accueillir les gens du voyage durant la période de travaux et ils seront réorientés vers la nouvelle place une fois les travaux finis. La planification des travaux n'est pas anodine de manière que les gens du voyage arrivent au début du mois de mars et repartent à la fin du mois d'octobre. Des travaux préparatoires pour la zone transitoire devront être réalisés durant la période hivernale, afin de pouvoir les accueillir à une date définie sans problème.

Un commissaire évoque le Centre de compétences du trafic lourd de la police à Saint-Maurice. Il souhaite savoir s'il est prévu, dans le cadre de réaménagement de la place de Rennaz, de gérer le trafic lourd suisse et étranger depuis ce site puisqu'il existe la possibilité d'y stationner ce type de véhicules. La commandante de la Polcant répond qu'il existe une infrastructure importante filtrant un certain nombre de camions à Saint-Maurice. S'il est considéré le réseau autoroutier vaudois, il y a un intérêt à avoir des points de contrôle plus éloignés de Saint-Maurice, afin de toucher un plus grand nombre de camions. Des contrôles s'effectuent déjà avec des camions sortant de l'autoroute et amenés dans des lieux permettant des contrôles de pesée ou de freins par exemple. Le chef de division ajoute que cette thématique est coordonnée entre la DGMR et la Polcant sous l'égide de l'OFROU dont c'est la mission. Cependant, il n'est pas travaillé sur Rennaz qui n'est pas un carrefour de flux parmi les plus importants du canton.

Une commissaire souhaite savoir dans quelle mesure la collaboration avec la commune de Rennaz sera assurée durant et après le chantier par rapport aux gens du voyage. La commandante de la Polcant relève un contact régulier tant de cette dernière que de la DGIP avec les représentants de cette commune déjà par rapport à l'exploitation actuelle de cette aire. Cela a été le cas aussi lors de la préparation de ce projet avec plusieurs rencontres, afin de trouver la meilleure solution. Il leur a été proposé d'être associés au sein des comités de pilotages de manière à pouvoir suivre l'avancée du projet et de faire valoir leurs besoins. Concernant l'exploitation de l'aire de

transit en tant que telle, elle est conduite et coordonnée par la Polcant avec l'aide de sociétés de sécurité privée qui prélèvent les taxes journalières et effectuent un contrôle d'accès, afin d'éviter que des caravanes stationnent au mauvais endroit ou de veiller à ne pas avoir plus de caravanes que prévu.

1.3 Expression des besoins du site de Rennaz (Centre Rennaz et aire de transit des Gens du voyage)

1.3.1 Besoins et programme des utilisateurs du Centre Rennaz

Un commissaire constate le doublement de la Surface utile (SU) passée de 6'777 m² à 11'228 m². Il demande si l'ensemble des droits à bâtir de cette parcelle sont utilisés. Dans une réponse ultérieure, le directeur général répond que le plan d'affectation cantonal (PAC) définit une aire de construction ainsi qu'un gabarit maximum constructible d'une hauteur de douze mètres. Le PAC ne stipule pas la surface de plancher déterminante (SPd) constructible, laquelle dépend du nombre d'étages projetés. Le potentiel de m² de l'aire constructible dépend donc de l'affectation du site et des bâtiments. Dans le cas d'un Centre cantonal d'entretien des routes, les besoins en surfaces extérieures (non-construites) sont prépondérants pour le fonctionnement même du site (circulation, giration et stationnement de grands véhicules). Les garages de grands véhicules impliquent de grandes hauteurs limitant le nombre d'étages projetés. Enfin, les besoins du Centre de gendarmerie mobile impliquent des besoins en places de parc non compressibles (parking souterrain non envisageable en présence de la nappe phréatique). Le projet actuel du Centre de Rennaz exploite au maximum le gabarit constructible du PAC en hauteur et en plan.

1.3.2 Besoins et programme de l'aire de transit des Gens du voyage

Une commissaire demande s'il est prévu un nettoyage du sol vu qu'il y est déversé des eaux sales ; il ne serait guère opportun de prévoir une zone de biodiversité sur un sol pollué. Le chef de division indique que l'entier du site a été ausculté et les assainissements nécessaires seront effectués dans le cadre de ces projets.

1.4 Projet du Centre Rennaz

1.4.3 Conception architecturale

Un commissaire voit qu'une partie des toits en shed (en dents de scie) seront couverts par des panneaux solaires et demande si cela est prévu également pour les toits plats et au-dessus du parking extérieur. Le directeur général explique que l'ensemble de la toiture du site sera couvert par des panneaux solaires. Il n'est pas prévu une couverture sur les parkings, puisqu'il a été choisi d'être maximisé sur les toits. D'une part, ce n'est ni un besoin ni un souhait des utilisateurs, et d'autre part, cela engendrerait une perte de flexibilité dans l'exploitation du site et du nombre de places actuelles. Le nombre de places de voitures indispensables au fonctionnement du site est contraint par le manque de surface disponible. La Conseillère d'État signale que le Gouvernement a mis en place une stratégie globale, afin de parvenir à l'autonomie électrique. Il a été examiné les mille bâtiments de l'État pour voir ce qu'il convenait de faire. D'ici la fin d'année, il va être examiné plus précisément ces bâtiments, afin de déterminer lesquels doivent être rénovés et verront une pose de panneaux solaires. Jusqu'à présent, la politique consistait à poser du photovoltaïque uniquement lors de rénovations de bâtiments étatiques. Toutefois, le Conseil d'État s'est rendu compte qu'il n'arriverait jamais à l'autonomie électrique et s'est fixé l'objectif de mettre sur pied une stratégie d'autonomie jusqu'en 2035. Au 1^{er} trimestre 2024, un 1^{er} paquet de décrets arrivera où il sera question notamment de rénovations. En parallèle et dans un 2^e temps, le Conseil d'État réfléchira à d'autres innovations avec, notamment, la pose de panneaux solaires ailleurs que sur les toits (notamment au-dessus des parkings).

À ce même commissaire souhaitant savoir si les études en lien avec l'amiante ont été effectuées sur ces bâtiments datant de 1970, le directeur général répond que, dans le cadre de l'assainissement de ceux-ci, les études ont été effectuées. Si certaines devaient être encore réalisées, elles le seraient au début des travaux.

1.4.5 Conception technique

À une commissaire demandant s'il a été pensé à récupérer l'eau sur les toits pour les stations de lavage, afin d'éviter l'utilisation de l'eau du réseau, le directeur général répond que la station de lavage prévoit un système de recyclage de sa propre eau consommée. Il sera recyclé le 95% des eaux usées. Les eaux en provenance des toitures seront récupérées pour alimenter le fossé sud, aménagé comme étang pour un biotope.

1.4.6 Historique et évolution du projet du Centre Rennaz

Un commissaire s'étonne du peu d'évolution quant au volume construit ou démoli sur le projet initial par rapport au projet présenté. Les travaux étaient estimés sommairement à CHF 37 millions. Il trouve cela regrettable, car ce sont des montants importants. Le Grand Conseil va se prononcer sur CHF 19 millions auxquels s'ajoutent les CHF 37 millions déjà votés. Il s'agit d'un crédit supplémentaire s'ajoutant au crédit initial. Le chef de division précise que le Grand Conseil a voté un 1^{er} crédit d'étude de CHF 400'000.-. Ici, il s'agit du financement de la part cantonale du projet à hauteur d'environ 40% du coût total. Le Grand Conseil a accordé un crédit d'étude de CHF 1'656'000.- ayant permis le développement d'un avant-projet, puis de ces EMPD, mais pas d'un crédit d'ouvrage à ce stade. Le directeur général détaille que CHF 17 millions étaient une estimation de 2017 de la part cantonale lors du dépôt du crédit de faisabilité de CHF 400'000.-. Aujourd'hui, la part cantonale se situe aux alentours de CHF 19 millions. Après les études, le montant s'est donc trouvé en dessus de la cible théorique avec 30% à 40% d'écart par rapport aux études menées avec le crédit de CHF 1'656'000.- accordé par le Grand Conseil ; cela a permis de mettre à jour les besoins.

1.7 Coût et financement du projet de transformation et construction de nouveaux bâtiments du Centre Rennaz

1.7.1 Coût du projet

Un commissaire regrette là aussi le manque de détail des estimations. Il est voté une enveloppe globale, mais il serait intéressant de savoir ce que comprennent les différents codes des frais de construction (CFC). En outre, à chaque présentation d'un EMPD d'investissement important, il faut engager une personne, car l'État ne dispose pas de ses propres ressources. L'engagement d'un bureau d'architectes ou d'ingénieurs indépendant se pose, afin d'éviter d'engager à chaque fois des personnes en contrat à durée déterminée (CDD). La Conseillère d'État déclare qu'il s'agit d'un problème récurrent. Dans la réalité, l'État n'engage pas une personne pour un seul projet. En effet, il existe un pool de nombreuses personnes, toutes en CDD et financièrement engagées avec le budget d'investissement. Il pourrait être imaginé un socle de personnes engagées en contrat à durée indéterminée (CDI) attribuées à chaque fois pour un projet. Toutefois, cela nécessiterait une modification de la pratique actuelle et de l'autorisation de passer de CDD en CDI ; cela ne relève pas de son département.

Un commissaire signale que quand l'État a commencé à avoir un volume d'investissement plus grand, cette pratique, fondamentalement problématique, a été mise en place. Ces personnes ne sont pas en CDD, car elles travaillent en continu pour l'État. La loi sur le personnel de l'État de Vaud du 12 novembre 2001 (LPers-VD) dit que le mode d'engagement normal est le CDI. Avec un regard de bonne gestion, ce n'est pas la même chose de recruter des personnes qui acquerront des compétences tout en étant CDI que des personnes étant en CDD qui partiront, après les avoir acquises, dans le domaine privé. La Commission de gestion (COGES) avait formulé une observation en ce sens¹ à laquelle le Conseil d'État avait répondu de manière insatisfaisante.

1.8 Coût et financement du projet de réaménagement de l'aire de transit des Gens du voyage de Rennaz

1.8.1 Coût du projet

Pour donner suite à une question d'un commissaire, il est répondu que la Confédération paie une subvention de CHF 300'000.- parce qu'elle oblige le Canton à mettre à disposition des places pour les gens du voyage.

Une commissaire demande si les subventions sont des montants forfaitaires ou en fonction du nombre de places et si les charges d'exploitation (eau, électricité, etc.) sont à la charge des gens du voyage ou de l'État. La commandante de la Polcant dit que les subventions, de par la loi fédérale sur les subventions du 5 octobre 1990 (LSu), sont assurées pour la mise à disposition de places pour les gens du voyage suisses. Pour les gens du voyage étrangers, cela relève de la négociation. La somme susmentionnée est évaluée dans le cadre de ce projet et soumise à une décision définitive de la Confédération. Toutefois, les cantons ont l'obligation de se répartir des places qui se révèlent, à l'expérience, insuffisantes. Pour le paiement du séjour sur une aire de transit par les gens du voyage, la taxe est fixée à CHF 20.- par jour et par caravane, et encaissée par une société de sécurité privée ; cela couvre les frais dont il n'existe pas une comptabilité analytique précise.

¹ Une observation et une remarque avaient été formulées dans le Rapport de Gestion de l'État de Vaud pour l'année 2019 ; celles-ci se retrouvent en page 137 dudit rapport et concernaient la stratégie de l'État pour garantir le maintien du savoir-faire dans le suivi des constructions de l'État, notamment quant aux types de contrats CDD versus CDI.

Cette même commissaire se demande si une somme journalière de CHF 20.- par caravane est vraiment suffisante pour couvrir frais d'exploitation de la place. Il lui est répondu s'il est pris quarante places avec trois personnes par caravane, cela permet de disposer d'un montant journalier de CHF 2'400.- pour couvrir les charges d'exploitation.

2. MODE DE CONDUITE DES PROJETS

2.2 Projet de réaménagement de l'aire de transit des Gens du voyage

À une commissaire souhaitant savoir s'il y a eu une consultation des gens de voyage sur le réaménagement de cette aire, la commandante de la Polcant répond qu'il n'y a pas eu de consultation. Il est rempli un cahier de charges, afin de savoir ce qu'il faut pouvoir trouver sur cette aire de transit. À ce propos, une comparaison a été effectuée avec l'aire de repos de la Joux-des-Ponts dans le canton de Fribourg.

3. CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET N°1 « TRANSFORMATION ET CONSTRUCTION DES NOUVEAUX BÂTIMENTS DU CENTRE RENNAZ »

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

3.7.1 Environnement

À une commissaire demandant s'il sera lutté contre les îlots de chaleur sur ce site pour les employés, le chef de division reconnaît qu'il s'agit d'un site très minéral, mais du fait de la nature de ses fonctions. Avec des poids lourds devant manœuvrer, il ne peut pas être imaginé, par exemple, des systèmes de grille-gazon pour les accueillir. Cependant, un soin particulier dans les alentours du site sera apporté à la biodiversité.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Un commissaire se dit dubitatif en regardant le tableau à ce point. Du moment où il est amélioré un site avec une augmentation de 70% des surfaces utilisées, cela génère marginalement des coûts d'exploitation. Il demande au Conseil d'État comment celui-ci peut prédire un impact de zéro pour plusieurs charges. Le directeur général explique que sur la forme, les charges d'exploitation seront inscrites au budget de l'État de Vaud pour l'année 2027. Celles-ci viendront au fur et à mesure s'inscrire dans le budget de fonctionnement. La Conseillère d'État complète en expliquant que l'OFROU reprendra en 2028 la propriété et la gestion du site de Rennaz. Il refacturera les charges incombant au canton au prorata des surfaces utilisées. La part cantonale devrait se monter à 40% des charges totales. Concernant les frais d'exploitation (nettoyage et entretien des locaux, etc.), cela interviendra dès la mise en service du nouveau site en 2028 avec une répartition entre l'OFROU et le canton au prorata des consommations effectives des surfaces utilisées. Les frais d'exploitation devraient être de CHF 150'000.- annuels dès 2028. Concernant les frais d'entretien, il y a une garantie de deux ans sur les travaux de construction soit jusqu'en 2030. Le coût d'entretien des bâtiments est estimé à CHF 375'000.- dont 40% à la charge du canton, c'est-à-dire aussi CHF 150'000.-.

4. CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET N°2 « RÉAMÉNAGEMENT DE L'AIRE DE TRANSIT DES GENS DU VOYAGE »

4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

4.7.3 Société

À la lecture de la phrase suivante, « *ce projet permettra une meilleure acceptation de la présence des Gens du voyage dans les communes environnantes* », une commissaire demande si un suivi sera effectué ou non, afin de prouver une telle affirmation. La commandante de la Polcant déclare qu'il n'est pas prévu de suivi a priori, mais prend note de l'idée qui pourrait être discutée à l'avenir. Il faut savoir, sans être dans un suivi quantitatif par le biais d'un sondage, qu'il y a déjà un suivi qualitatif par le biais d'échanges réguliers avec la commune de Rennaz pour discuter des éléments positifs et négatifs, afin de régler les éventuels problèmes pouvant apparaître au fur et à mesure des événements. Les gendarmes du Centre mobile sont également en contact régulier avec la municipalité de Rennaz.

Un commissaire souligne que cette aire de transit permet d'améliorer la situation des gens du voyage. Grâce à cela, il y a quelque chose d'organisé tout en évitant des situations désagréables ; Rennaz pourrait même servir de modèle pour créer d'autres aires de transit dans le canton.

4. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

4.1 Projet de décret accordant au Conseil d'État un crédit d'ouvrage de CHF 19'019'000.- pour financer la transformation et la construction des nouveaux bâtiments pour le Centre d'entretien des routes nationales et cantonales de Rennaz et Centre de gendarmerie mobile de l'Est vaudois du 29 mars 2023

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 3 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

4.2 Projet de décret accordant au Conseil d'État un crédit d'ouvrage de CHF 2'200'000.- pour financer le réaménagement de l'aire de transit des Gens du voyage de Rennaz

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 3 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

5. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LES PROJETS DE DÉCRETS

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ces deux projets de décrets à l'unanimité des membres présents.

Montreux, le 1^{er} novembre 2023

Le président-rapporteur :
(signé) Romain Pilloud