

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'État un crédit-cadre de CHF 16'582'000.- pour financer le premier cycle des travaux d'assainissement des infrastructures routières, d'évacuation des eaux et d'éclairage public du campus de l'Université de Lausanne à partir de 2026.

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 13 mai 2026 à la Salle Romane, rue Cité-Devant 13, dans le bâtiment du Parlement cantonal à Lausanne. Présidée par M. le député Y. Maury, également rapporteur, elle était composée de Mme la députée G. Schaller (qui remplace C. Pointet) ainsi que MM. les députés L. Balsiger, J. - R. Chevalley (qui remplace J. - F. Cachin), D. Dumartheray, M. Neyroud, B. Nicod, Y. Paccaud, N. Suter, J. - F. Thuillard et P. Zwahlen.

Ont participé à cette séance, MM. F. Borloz, chef du Département de l'enseignement et de la formation (DEF), Y. Jeanin, directeur du service des bâtiments et travaux de l'Université de Lausanne (UNIBAT-UNIL) ainsi que Mme K. Galletti Baldy, directrice des infrastructures des hautes écoles au sein de la Direction générale de l'enseignement supérieur (DGES).

M. J. Marcel, secrétaire de la commission (SGC), s'est chargé de la prise des notes de séance.

2. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chef du DEF explique que cet EMPD est le premier crédit-cadre qui concerne la rénovation des infrastructures de l'Université de Lausanne (UNIL). Celles-ci sont vieillissantes et ont en moyenne une quarantaine d'années. Il s'agit de commencer à les remettre au goût du jour et à les adapter à l'évolution des besoins concernant l'organisation, les accès, la mobilité et les principes d'éclairage. La volonté générale du prochain cycle est de renforcer le captage solaire par des photovoltaïques ainsi que d'améliorer l'énergie.

3. DISCUSSION GENERALE

Un-e commissaire souligne que le document est de qualité. Il apprécie sa vision et ses modalités en matière de durabilité et souhaiterait que cette volonté soit plus souvent mise en exergue dans les futurs crédits-cadres. Il relève la mention d'un deuxième cycle orienté sur l'énergie solaire. Dès lors, il souhaite connaître le nombre de cycles prévus et d'années pour effectuer l'ensemble de l'assainissement des infrastructures.

Le directeur d'UNIBAT relève que, pour l'instant, des entretiens légers ont été effectués. Ce crédit-cadre est demandé, car les infrastructures en question ont tenu jusqu'à ce jour. En effet, les routes ne sont plus dimensionnées pour correspondre aux usages actuels, notamment les bus, les piétons et les vélos (cf. Note Mobilité de l'UNIL). Les crédits-cadres seront certainement nombreux, car les rénovations sont infinies. Par exemple, des kilomètres de canalisation ont été analysés afin de vérifier leur état. Une première étape de travaux sera réalisée, mais cela prendra une vingtaine d'années à tout rénover.

Un-e commissaire compare l'UNIL à une commune au niveau du nombre d'occupant-e-s. Dans le cadre de ses activités municipales, il collabore avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) lorsque la commune a besoin de conseils ou de soutien dans le cadre de travaux. Dès lors, il interroge la transversalité de l'État dans le soutien apporté par la DGMR au DEF chargé de travaux importants.

Le chef du DEF répond que toutes les infrastructures et les constructions de l'UNIL passent par le DEF. La Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP) s'occupera de suivre les constructions en association avec la DGMR.

La directrice des infrastructures des hautes écoles précise que le campus de l'UNIL est situé sur le terrain de trois communes, mais est rassemblé dans un Plan d'affectation cantonal (PAC), qui, dès lors, doit être géré par le Canton. La gestion est semblable à celle d'une commune. Les infrastructures doivent être en ordre, car, si un accident se produit, l'UNIL ainsi que le Canton (DEF) sont responsables. Les spécialistes ont évidemment été consultés pour l'estimation des coûts des travaux.

Le directeur d'UNIBAT relève que le service UNIBAT a contacté la DGMR, qui l'a accompagnée pour les canalisations, l'éclairage et les routes. Les services doivent également consulter les communes de Lausanne, Chavannes-près-Renens, Saint-Sulpice et Ecublens afin d'être cohérents avec l'ensemble des aménagements déjà effectués, tels que les zones 30 de Chavannes qui seront prolongées sur le campus de l'UNIL. Toutefois, la DGMR travaille sur les routes cantonales et non sur les routes communales, c'est pourquoi le service est chargé de la gestion de ces infrastructures.

Un-e commissaire relève que des plans sont manquants et cela complique la visualisation des travaux que ce soit pour les routes et les canalisations. Il demande si ces dernières sont dans des galeries ou s'il a fallu creuser.

Le président suggère que les plans soient transmis en annexe du rapport.

Un-e commissaire relève que tant de sujets, tels que les conduites, la durabilité, la mobilité douce, la pollution lumineuse, la limitation des pollutions ainsi que les amortissements ne doivent pas être mélangés. De fait, il aura de la peine à défendre ce préavis tel que présenté. Du reste, les préavis communaux ne sont jamais présentés sous cette forme. Selon lui, il faudrait traiter chaque sujet un par un afin d'avoir une vision plus claire et de mieux se projeter.

Le chef du DEF explique que ce qui importe est la vision d'ensemble dans le cadre d'une demande de crédit cantonal.

Un-e commissaire ajoute que quelques informations manquent et que le rapport est peu détaillé et précis dans les chiffres présentés. D'ailleurs, il était surpris que l'objet ne soit pas attribué à la Commission thématique d'infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM). Il est favorable à l'objet, mais interroge sa forme.

Un-e commissaire ajoute qu'il manque également un organigramme et interroge la conduite du projet. Il souhaite avoir des précisions.

La directrice des infrastructures des hautes écoles (DGES) explique qu'un crédit-cadre est limité à une durée de quatre ans et la prescription de son établissement ne permet pas de développer les détails. Les travaux d'entretien des infrastructures et des bâtiments incombent au service UNIBAT et la construction des bâtiments neufs à la DGIP.

Le directeur d'UNIBAT ajoute que le service est composé de dix ingénieur-e-s. Toutefois, jusqu'à ce jour, peu d'entretiens lourds ont été effectués et le service n'a pas de chef de projet. Si le crédit est accepté, il souhaite engager une personne pour suivre l'entretien des infrastructures. Ainsi, un COPIL des constructions composé d'une organisation tripartite (UNIL, DGES et DGIP) permettra d'avoir les spécialistes requis pour l'avancement des travaux. Le service UNIBAT pilote des mandataires qui réalisent des travaux, mais fait rarement du pilotage direct pour des travaux de cette ampleur.

Un-e commissaire demande pourquoi l'EMPD ne fait que mention d'un paysagiste. Il souhaite connaître les autres collaborateur-ice-s.

Le chef du DEF répond que l'UNIL s'organise par elle-même pour la gestion du dossier. Cela étant, cet élément n'est pas mentionné dans le crédit. S'agissant de l'organigramme, il est disponible sur internet avec l'intitulé

de toutes les fonctions. Jusqu'à ce jour, les comptes rendus du service UNIBAT ont toujours été de bonne qualité.

Le directeur d'UNIBAT relève que le service UNIBAT engagera un CDD à plein temps et maintiendra ce poste.

Un-e commissaire était sceptique à la lecture quant à l'absence de plan et à l'imprécision du pilotage du projet. Elle demande pourquoi la DGMR n'est pas plus impliquée dans le projet, alors qu'il s'agit de grands travaux de réflexion. Ayant consulté l'organigramme du service UNIBAT, qui comprend 80 collaborateur-ice-s, elle interroge la nécessité d'engager un ingénieur supplémentaire. Selon la-e commissaire, des ressources pourraient être trouvées au sein de la DGMR ou de la DGIP, qui ont déjà des spécialistes. La gouvernance du projet l'interpelle et refusera l'engagement du chef de projet.

Le chef du DEF rappelle que l'UNIL est indépendante et assume ses frais d'entretien. L'État assume l'infrastructure et les bâtiments de l'UNIL en finançant ces projets. Dans ce cadre, l'UNIL gère cette partie à sa manière et l'engagement des personnes, cette attribution des tâches ayant toujours bien fonctionné. Ce système est tout à fait normal.

Un-e commissaire partage le questionnement de ses préopinant-e-s concernant le manque d'informations sur le document, notamment un retour sur les différentes études menées avant la phase des travaux. Il est surpris que même les services soient peu informés de la planification des travaux. Dès lors, il souhaite obtenir une perspective à moyen long terme. Des choix importants sont à faire dans cette phase primordiale, notamment les différentes infrastructures pour les routes ainsi que pour l'assainissement. Il manque une réflexion plus globale. Il s'attendait à avoir une description des travaux prévus sur les vingt prochaines années.

Le chef du DEF relève que les documents qui seront envoyés apporteront une partie des réponses.

Le directeur d'UNIBAT répond qu'un PGEE (cf. Note Plan Général d'évacuation des Eaux de l'UNIL) a été établi et peut être envoyé aux commissaires ainsi qu'un Plan lumière (cf. Note Plan Lumière de l'UNIL) avec différentes variantes. Une étude sur l'ensemble des routes du campus a été réalisée avec une planification des priorités. En effet, l'ensemble de la planification pour les vingt prochaines années n'est pas développé dans ce document, mais ces informations sont condensées dans un document complémentaire (cf. L1. Documentation complémentaire crédit cadre), qui sera transmis. Tous les documents cités seront envoyés, bien que cela représente des centaines de pages à lire.

Un-e commissaire relève qu'il s'agit d'une première demande de crédit avant une longue série et regrette, dès lors, qu'une synthèse de la planification ne soit pas fournie.

Un-e commissaire rappelle que cette séance ne s'inscrit pas dans une commission technique. Les commissaires sont ici pour évaluer l'efficacité du crédit. L'UNIL se gère elle-même et ne prend pas cela à la légère.

Le chef de département prend note des remarques et relève que, pour la prochaine demande de crédit, des éléments généraux seront transmis afin de situer le projet. Comme toutes planifications, elle évoluera en fonction des dégradations non attendues.

Un-e commissaire rejoint les propos de son préopinant et estime que la synthèse est bien réalisée et organisée en différents chapitres. Il est satisfait des renseignements fournis. Il relève que le bâtiment des sciences de la vie presse au vu des canalisations non adaptées ; d'importants raccords et de reconstructions de canaux devront être effectués. À l'inverse, la-e commissaire estime que des documents exhaustifs peuvent représenter un frein à la lecture et ne sont parfois pas lus. De son côté, il fait confiance au personnel technique. Concernant l'organigramme, il relève qu'au point trois de l'EMPD (p.10), le COPIL est constitué de la DGES, de la DGIP et du Dicastère transition écologique et campus. De plus, il existe le COPIL des constructions universitaires composé du service UNIBAT, de la DGIP et d'un membre de la DGES. Il ajoute que l'emploi d'un-e ingénieur-e est indispensable pour gérer un projet de 16,6 millions afin de surveiller la qualité des travaux effectués et de garantir une bonne gouvernance. En conclusion, il rappelle que l'UNIL est une institution autonome au sein de l'État et qu'il est nécessaire de la respecter.

Un-e commissaire demande s'il serait opportun de suspendre la séance afin de consulter le document complémentaire avant de prendre une décision. Sinon, le crédit sera voté à blanc, sans avoir toutes les informations à disposition. Membre de la COFIN, elle sait qu'une grande pression pèse sur l'État pour réaliser des économies. Dans ce sens, il faut être soucieux de l'efficacité des dépenses. Dans le document, il est précisé

que le poste est prévu pour une durée de cinq ans, alors que le service UNIBAT relève que celui-ci sera sur le long terme. Pour conclure, elle est mal à l'aise d'accepter le crédit en l'état.

Un·e commissaire relève que certaines questions subsistent. Il demande quelles sont les futures phases et l'estimation des coûts afin d'avoir une vision globale.

Le chef de département répond que le chapitre consacré à la vision globale sera écrit dans la documentation complémentaire. Toutefois, il relève qu'il faut aller de l'avant avec ce crédit.

Un·e commissaire acceptera cet EMPD. Quant à l'article 2 du projet de décret, il pense toutefois que l'amortissement en vingt ans suscitera une discussion en plénum.

Le chef du DEF rappelle que les amortissements répondent à des règles très précises fixées par le service d'analyse et de gestion financières (SAGEFI).

Un·e commissaire rappelle que, bien que des planifications d'infrastructure sont prévues, elles évoluent rapidement en raison des urgences. En ce qui concerne les amortissements, il demande comment sont différenciés les différents éléments.

Un·e commissaire rappelle que MCH2 donne les indications du fonctionnement. Un premier PGEE a été fait en 2020 et révisé en 2022. Dès lors, le délai permettait de réaliser un échelonnage des conduits et une priorisation des travaux en vue de soumettre des demandes de crédits avec des amortissements en conséquence. Il est sceptique sur les amortissements, car cela risque d'engendrer des débats au plénum. Certaines interrogations vont apparaître quant à la segmentation des montants sur différents travaux. Une autre structure aurait été plus adaptée en présentant les différents montants par chapitre et leur amortissement associé, qui auraient été votés. Le montant total des différents travaux aurait figuré à la fin du document.

Le directeur d'UNIBAT explique que les services à l'UNIL n'existent que depuis 2013-2014. Avant cela, la gestion était différente et était organisée par le Bureau universitaire de Dorigny, qui s'occupait de l'exploitation sur le site de l'UNIL. Toutefois, l'UNIL s'est développée et son organisation a changé, comme celui du Canton. À ce moment-là, une entité spécialisée a été créée pour piloter l'exploitation de l'UNIL. Depuis lors, des informations et des données ont été collectées par le service UNIBAT. Dans le PAC, l'UNIL est considérée comme une commune. Nous avons aussi un manque de données sur les différents bâtiments et nous soumettrons une demande de crédits supplémentaires afin de pallier ce manque d'information et de mieux planifier les investissements. Par exemple, le PGEE permet d'avoir une meilleure vision des canalisations dont la localisation a nécessité des recherches par fouilles, de même que pour le Plan lumières. En effet, cette planification n'est pas très fournie, mais nous pouvons résumer ces éléments sur quelques pages afin de donner toutes les informations déjà récoltées. À ce jour, nous avons une meilleure vision des installations de l'UNIL, ce qui permettra de mieux planifier les prochaines demandes de crédit et d'avoir une vision plus cohérente. Dans cette présente demande de crédit, seuls les travaux prioritaires figurent. Par exemple, la route de la Sorge, qui dessert les transports publics, a des problèmes importants de structure. Ce premier jet semble rapide, mais répond à des urgences.

Le président procède à un vote d'orientation pour donner suite à la demande d'un·e commissaire afin de savoir si les commissaires ont suffisamment d'informations pour aller au bout de cette séance. À la majorité, les commissaires décident de poursuivre les discussions. Dès lors, le président ouvre la lecture de l'EMPD.

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

1.2 But de l'EMPD

Un·e commissaire souhaite connaître le coût des futurs travaux.

Le directeur d'UNIBAT répond que le prochain crédit-cadre demandera un montant d'environ 15-20 millions. D'autres demandes seront formulées ultérieurement. Comme expliqué, nous entamerons différentes rénovations sur une vingtaine d'années, avec un intervalle d'environ cinq à sept ans.

1.4 Infrastructures routières

Un·e commissaire relève, au premier paragraphe, que la charge de trafic suit la courbe constante d'augmentation de celle du réseau routier de l'Ouest lausannois, alors qu'une stagnation persiste sur le réseau

autoroutier. De ce fait, il demande s'il est vraiment question d'une courbe constante d'augmentation sur le réseau de l'UNIL.

Le directeur d'UNIBAT répond que, sur les routes principales de la Sorge et de la Chamberonne, utilisées comme des routes de contournement de la route cantonale, une augmentation liée au trafic important sur les routes cantonales à proximité est observée. L'UNIL étant rattachée à différentes communes, qui développent différents quartiers, ses routes sont très utilisées. De plus, celles-ci accueilleront quatre nouvelles lignes de bus en raison du réseau TL 2040. Cette nouvelle charge de trafic sera importante et affectera de manière conséquente la structure des chaussées.

Un·e commissaire se réfère à l'avant-dernier paragraphe sur le déficit d'aménagements cyclables de qualité, en partageant ce constat. Il demande si un plan d'aménagement est prévu à cet égard.

Le directeur d'UNIBAT répond par la positive. L'axe de la piscine de Renens à l'EPFL fait partie d'une des routes les plus chargées du canton de Vaud d'après les comptages cantonaux. Une densité importante de deux roues traverse le carrefour de la Mouline à l'entrée de l'UNIL, ce qui s'avère dangereux en raison du manque d'aménagements dédiés à ces derniers.

1.5 Réseaux d'évacuation des eaux

Un·e commissaire demande si la nouvelle préoccupation de la perméabilité des sols a été prise en compte dans la problématique des réseaux et des collectes d'eau, et si certains endroits seront désimperméabilisés à cette occasion.

Le directeur d'UNIBAT relève que, pour les nouveaux bâtiments, la volonté est de récupérer l'eau de pluie pour alimenter les réseaux d'eau des toilettes. Le service UNIBAT est sensible à cet élément ainsi qu'à la perméabilisation du domaine. Dernièrement, deux étangs, alimentés par le puits des bâtiments, ont été créés. Toutefois, la plupart des bâtiments comportent des toits plats avec des zones de rétention.

Un·e commissaire demande si l'aspect de l'économie circulaire a été pris en compte étant donné que le PGEE a été fait en 2020 et si des réflexions vont dans ce sens.

Le directeur d'UNIBAT répond qu'il est plus simple de mettre en œuvre l'économie circulaire dans certains domaines que dans d'autres. Ce principe est appliqué dans la mesure du possible. La consommation d'eau a significativement été diminuée ; l'eau des toilettes n'est plus chauffée. Toutefois, le problème du coût se pose ; ces éléments sont plus chers et un financement important est nécessaire pour les mettre en place. Concernant la rénovation, nous essayons de garder ce qui est possible. Par exemple, nous avons rénové la partie existante de la bibliothèque « Unithèque » en gardant les cadres et en remplaçant les vitres.

2.2.2 Secteur : Route de la Sorge

Un·e commissaire souhaite connaître le commencement de la zone 30 de la route de la Sorge.

Le directeur d'UNIBAT explique que la route de la Sorge part du carrefour de la Mouline près du bâtiment universitaire « Géopolis » et va jusqu'à l'EPFL. Cette route-ci sera en zone 30. L'EPFL a aussi prévu d'assurer la continuité de la zone 30 sur Chavannes. De fait, la zone 30 sera aussi sur la route, qui longe les bâtiments « Internef » et « Anthropole ». L'idée globale est de mettre toutes les zones de l'UNIL en zone 30. Il est possible que la commune de Chavannes prolonge cette zone 30 jusqu'au-dessous de la route de Chavannes.

2.2.4 Secteur : Création des réseaux du Biocosme

Un·e commissaire demande si les eaux de refroidissement sont jetées dans la rivière de la Chamberonne, ce qui impacterait la faune et la végétation sur place.

Le directeur d'UNIBAT relève que la rivière de la Chamberonne existe en raison des eaux de refroidissement de l'EPFL. De même, l'UNIL rejette à différents endroits ses eaux de refroidissement. Si toutes les eaux de refroidissement sont enlevées, la Chamberonne sera vouée à disparaître.

2.2.9 Suivi des travaux par l'UNIL

Un·e commissaire relève qu'un ETP d'une durée de cinq ans est demandé.

Le directeur d'UNIBAT répond qu'aucun ETP n'est demandé à la fin du document. Il est expliqué que, pour la gestion du projet, une personne, qui coûtera CHF 140'000.- par année, est nécessaire. Dès lors, l'UNIL engagera et financera cet ETP en son sein sur la base de ses besoins.

Un·e commissaire relève que ce point est précisé à la page 11 : « Cet ETP ne relève pas du personnel de l'État de Vaud et n'émarge dès lors pas au budget de fonctionnement de l'État ».

2.2.1 Délais

Un·e commissaire souhaite savoir si un retard est attendu pour le bâtiment « Biocosme ». Au vu des délais du côté du Grand Conseil, il faudrait adopter le crédit-cadre au mois de juin, suivi d'un délai référendaire de deux mois, qui se déroulera durant les vacances.

Le directeur d'UNIBAT dit que l'EMPD a été rédigé en 2025. Depuis, les délais pour le Biocosme ont changé et l'ouverture n'est prévue ni pour 2026 ni 2027. Dès lors, aucune urgence n'est déclarée pour les canalisations et l'EMPD est dans les temps.

4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Un·e commissaire fait remarquer sur le tableau qu'il est écrit « année 2029 et suivante », alors que l'investissement est censé s'arrêter à l'année 2029.

Le directeur d'UNIBAT relève que, généralement, il est difficile de tout boucler dans les quatre ans, car des factures, des boucllements ou des garanties apparaissent plus tard.

4.2 Amortissement annuel

Un·e commissaire relève que cette norme du SAGEFI est opaque. Les futurs tuileaux auront une durée de 60 ans. Dès lors, il propose que l'amortissement soit sur une durée de 30 ans.

4.3 Charges d'intérêt

Un·e commissaire ajoute que la norme de la charge annuelle d'intérêt est toujours de 4%, alors qu'elle pourrait être divisée par deux afin de correspondre au pourcentage du marché. Sur l'ensemble des crédits d'ouvrage, de grandes économies seraient effectuées.

Un·e commissaire propose au Conseil d'État d'éclaircir cette situation avec le SAGEFI afin d'éviter de revenir à chaque fois sur les mêmes discussions relatives aux amortissements au Grand Conseil.

Le chef du DEF entend les différentes remarques concernant les amortissements et les charges d'intérêt. Toutefois, il défendra la position du Conseil d'État. En ce qui concerne les charges d'intérêt, il est question de factures internes et non d'une dépense à part entière. Concernant les amortissements, il faut tenir une régularité afin de comparer et repérer les évolutions. Le Département des finances, du territoire et du sport (DFTS) serait enclin à modifier certaines règles pour s'adapter, mais il faut agir à travers une motion, par exemple, et non au coup par coup.

Un·e commissaire questionne l'augmentation de la durée de l'amortissement à 30 ans. Si plusieurs amortissements sont repoussés à 30 ans, nous aurons plusieurs tranches qui vont se juxtaposer et augmenter. C'est pourquoi il ne soutiendra pas cet amendement.

Un·e commissaire demande sur combien d'années sont estimés les intérêts, car si l'on calcule sur 20 ans, cela représente la moitié du montant demandé, c'est-à-dire 7 millions.

Un·e commissaire répond que, lorsque l'amortissement est linéaire, la charge d'intérêt est dégressive. Dès lors, cela ne représente pas la moitié du montant.

Un·e commissaire ajoute que la charge d'intérêt fait partie du coût global.

Le chef du DEF répond qu'elle est facturée par le SAGEFI.

4.7 Conséquence sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie et 4.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Un·e commissaire salue la formulation de ces deux chapitres. Il a rarement vu un engagement aussi concret en termes de durabilité dans le cadre d'un EMPD.

4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Un·e commissaire remarque que la charge d'intérêt n'est pas dégressive, comme l'avait expliqué son préopinant. Un·e commissaire répond qu'il n'y a pas d'amortissement les premières années.

Un·e commissaire souhaiterait avoir une note du SAGEFI pour éclaircir la situation.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

Article 1

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 10 voix pour et 1 abstention.

Article 2

Un amendement est déposé à l'art. 2 comme suit :

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte « Dépenses d'investissement » et amorti en ~~20~~ 30 ans.

L'amendement de l'art. 2 du projet de décret est refusé par 9 voix contre, 1 voix pour et 1 abstention.

L'art. 2, tel que proposé par le Conseil d'État, est adopté par 7 voix pour et 4 abstentions.

Article 3

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Par 10 voix pour et 1 abstention, la commission adopte le projet de décret tel qu'il ressort de ses travaux.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

À l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret.

Yens, le 23 juin 2026.

*Le rapporteur :
(Signé) Yannick Maury*

Annexes :

- [L1. Documentation complémentaire crédit cadre](#)
- [Note Plan Général d'évacuation des Eaux de l'UNIL – PGEE](#)
- [Note Plan Lumière de l'UNIL](#)
- [Note Mobilité de l'UNIL](#)