

PROVISOIRE - EMBARGO

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 5'085'000.- pour financer les mandats d'études trafic et électromécanique pour la réalisation de la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération (GCTA) sur le territoire des 26 communes constituant l'agglomération Lausanne-Morges

et

autorisant le Conseil d'Etat en tant que représentant de l'organisme porteur, à conclure la Convention de prestations avec l'Office fédéral des routes (OFROU) confiant à la GCTA des tâches de gestion du trafic sur des routes nationales.

1 PRÉSENTATION DU PROJET DE RÉALISATION DE LA GESTION COORDONNÉE DU TRAFIC D'AGGLOMERATION (GCTA)

1.1 Préambule

La gestion du trafic à l'échelle de l'agglomération Lausanne-Morges se fait aujourd'hui de manière très sectorielle. La Police cantonale, la Police lausannoise, les transports publics de la région lausannoise (tl) et ceux de Morges (MBC) disposent chacun d'un outil de gestion propre à leurs besoins. Ces installations sont peu coordonnées entre elles et ne permettent pas de réguler le trafic routier à l'échelle de l'agglomération. Les communes gèrent quant à elles leur trafic lié à la route de manière individuelle.

Par ailleurs, au cours des dix prochaines années, l'agglomération va connaître un fort développement de ses transports publics. De nombreux chantiers auront lieu sur les routes et les autoroutes. Dès lors, elle devra faire face à trois défis majeurs :

- garantir l'accès à l'agglomération par tous les modes de transport, en lien avec l'augmentation du trafic ;
- faciliter l'intégration des nouvelles infrastructures de transports publics (axes forts, métro m3, etc.) ;
- coordonner la gestion des grands chantiers (goulet de Crissier, nouvelles jonctions autoroutières, requalifications d'axes, etc.).

Une coordination efficace de l'ensemble des partenaires est indispensable pour garantir un fonctionnement optimal du réseau pour l'ensemble des modes de transport. C'est le but de la gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA).

La GCTA est un outil stratégique permettant d'améliorer l'efficacité des transports publics (TP), maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM) et aussi limiter les effets d'événements planifiés ou imprévus (chantiers, grandes manifestations, accidents, etc.). La GCTA coordonne ainsi les stratégies des partenaires publics et privés nécessaires pour assurer la multimodalité des déplacements dans l'agglomération.

En période de perturbations du réseau, le système permet de déceler et d'annoncer les problèmes, d'identifier et de favoriser des itinéraires de délestage alternatifs, voire des possibilités de transfert modal. En effet, les données relatives au trafic (charges, densité, etc.) des axes principaux sont regroupées en temps réel au sein d'une centrale de trafic. Après analyse, des mesures peuvent être prises en temps réel grâce à des équipements modernes de gestion de trafic (panneaux à messages variable, info voyageurs, régulation des vitesses, plateformes Internet, etc.). La GCTA permet ainsi de faire le

lien entre la centrale et des moyens d'action sur le terrain.

En novembre 2008, le Grand Conseil accordait un premier crédit de CHF 1'030'000.- (utilisé en intégralité) qui permettait de lancer les premières études de la GCTA. Celles-ci ont porté plus précisément sur :

- la définition de la stratégie et des moyens idoines en matière de gestion du trafic à l'échelle de l'agglomération Lausanne-Morges ;
- la définition des attentes des différents partenaires publics quant aux rôles et objectifs généraux de cette centrale de gestion du trafic ;
- l'inventaire des besoins de tous les acteurs de la mobilité : transports publics (tl, TPM, LEB, CarPostal, etc.) et privés, qu'il s'agisse de lobbys d'usagers (ACS, ATE, TCS, Pro-Vélo, etc.) ou de représentants des milieux économiques (ASTAG, grande distribution, transporteurs en lien avec le commerce et l'industrie, etc.) ;
- les conditions du transfert à la GCTA des tâches de gestion du trafic sur les routes nationales, en particulier la compatibilité de la gestion de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) avec les développements futurs d'une GCTA ;
- la compatibilité des diverses centrales existantes dans le périmètre du PALM avec les développements futurs d'une centrale de gestion du trafic d'agglomération ;
- l'élaboration d'un projet de cahier des charges et une évaluation du budget de réalisation d'une telle centrale.

Ces études ont permis de concrétiser et préciser les principes d'accessibilité multimodale décrits dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), d'ancrer la gestion coordonnée du trafic d'agglomération en tant que mesure du PALM de 2^e génération (2012) et d'obtenir un financement de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) à raison de 35 % pour l'ensemble du projet.

Octroyé en 2015, un deuxième crédit d'étude de CHF 395'000.- (EOTP 1.000402.01 consommé à hauteur de 379'694.65 au 30 novembre 2017) a permis de finaliser le concept de la GCTA, de décider de regrouper la centrale de gestion du trafic au sein de la future centrale d'engagement sur le site de la Grangette, d'établir les conventions avec les partenaires (Office fédéral des routes et communes) et de rédiger les documents techniques en vue de la mise en œuvre de la centrale.

Le but du présent exposé des motifs et projet de décret est de financer les études (trafic et électromécanique, entre autres) nécessaires à la finalisation du projet, en vue de la demande de crédit d'ouvrage. A noter qu'un troisième crédit d'étude de CHF 390'000.- octroyé en décembre 2017 (EOTP n° I.000402.04) a permis de débiter en 2017 encore les phases préliminaires des études de trafic et d'électromécanique.

Cet exposé des motifs et projets de décrets présente également deux conventions : l'une avec l'Office fédéral des routes pour les prestations sur les routes nationales soumise pour approbation et l'autre, fondant l'organisme porteur, avec les deux premières communes qui ont adhéré au projet de GCTA, c'est-à-dire Lausanne et Morges, présentée pour information et par respect de la cohérence générale. Cette dernière convention traite des prestations sur les routes cantonales et communales de ces deux communes, la mise en place de la centrale, la répartition des coûts et l'organisation de la GCTA. Des conventions avec les autres communes du PALM seront signées au fur et à mesure de leur adhésion au projet, établies sous forme d'avenant à la dernière convention susmentionnée. Cet avenant qui devra encore être finalisé est également présenté en annexe pour information.

1.2 Bases légales

Les principes et objectifs de prévention et de limitation des émissions atmosphériques nuisibles sont inscrits dans la législation fédérale sur la protection de l'environnement et ont conduit à l'établissement du plan de mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne - Morges.

Dans ce contexte, la gestion du trafic revêt une importance capitale. En effet, la maîtrise des flux routiers et leur coordination avec des transports publics efficaces permet de gérer l'ensemble des déplacements de façon à réduire les nuisances pour l'environnement. Ce constat est d'ailleurs ancré dans la législation fédérale, dès lors que le plan des mesures doit indiquer celles qui sont propres à réduire les immissions excessives ou à y remédier (art. 32, al. 1, let. c OPair), notamment en visant à canaliser ou à restreindre le trafic (art. 32, al. 2, let. b OPair).

Adopté par le Conseil d'Etat en janvier 2006, le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges précise explicitement que la mise en place d'un système de gestion du trafic individuel visant à encourager les usagers de la voiture à se reporter sur les transports publics est indispensable pour accompagner les nombreuses mesures ayant pour conséquence l'adaptation d'infrastructures routières ou destinées aux transports publics. Bien que ce plan de mesures soit en cours de révision, il faut relever notamment les mesures suivantes :

- La mesure MO-1 du plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges vise à redéfinir, classifier et aménager le réseau routier de l'agglomération utilisé par les transports individuels avec une adaptation des

infrastructures lorsque cela est nécessaire.

- La mesure MO-2 demande l'adaptation de l'exploitation du réseau routier à sa hiérarchisation, en mentionnant explicitement que des moyens de gestion du trafic sont seuls à même de satisfaire à cette attente (gestion coordonnée par signaux lumineux, contrôle d'accès, priorité d'exploitation pour les transports collectifs sur certains carrefours, etc.).
- La fiche MO-14 (mesures d'accompagnement du m2) relève aussi l'importance d'une centrale de gestion du trafic pour que la population soit incitée à recourir à l'offre de transport collectif.
- La fiche MO-4 (infrastructures routières et mesures d'accompagnement) précise aussi que de nouvelles mesures d'infrastructures routières et les mesures d'accompagnement adéquates permettent une meilleure fluidité du trafic, une réduction du trafic de transit ou une réduction des prestations kilométriques à trafic constant, ainsi que l'assainissement de l'air dans les zones les plus polluées. L'outil pour atteindre un tel objectif est bien la gestion coordonnée des divers flux de trafic à l'échelle du périmètre de l'agglomération du PALM.
- D'autres mesures plus sectorielles (MO-9 : plans de mobilité d'entreprises, MO-11 : circulation au centre de Morges et MO-12 : zones à trafic modéré) peuvent être mises en œuvre sans qu'une centrale de trafic à l'échelle de l'agglomération soit opérationnelle. Cependant les riverains et les usagers des infrastructures routières tireront pleinement avantage de ces mesures que lorsque qu'une coordination des flux de trafic à l'échelle de toute la région du PALM sera pleinement opérationnelle.

A noter en outre que la GCTA fait partie intégrante de la mise en œuvre du plan de mesures OPair 2017 de l'agglomération Lausanne-Morges, actuellement en consultation auprès des services. Celui-ci devrait être adopté courant 2018.

Depuis le 1^{er} janvier 2008 et l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions en la matière, la Confédération est seule responsable de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales (art. 49a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales, LRN, RS 725.11). Elle en assume à ce titre la totalité des coûts. Cette responsabilité s'étend également à la gestion du trafic sur les routes nationales et principales (art. 51 et 52 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales, ORN, RSV 725.111).

L'article 57c de la loi sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) dispose également que la Confédération est compétente en matière de gestion du trafic sur les routes nationales et qu'elle peut déléguer ces tâches en tout ou en partie, aux cantons, à des organismes responsables constitués par eux ou à des tiers.

A cela s'ajoute que la GCTA permet la mise en œuvre de l'article 57, alinéas 1, 2 et 3, de la Constitution vaudoise (Cst-VD ; RSV 101.01) selon lequel, l'Etat mène une politique coordonnée des transports et des communications ; l'Etat et les communes tiennent compte des besoins de tous les usagers et des régions excentrées et l'Etat favorise les transports collectifs.

La mise en place de la GCTA est en outre conforme à la compétence de l'Etat d'intervenir pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic en vertu de l'article 3, alinéa 4 in fine, de la loi vaudoise sur les routes (LRou ; RSV 725.01).

L'article 25 de la loi sur les routes dispose au surplus également que "l'usage commun de la route est réservé à la circulation des véhicules autorisés et des piétons, dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité".

L'article 3, alinéa 2, lettre a de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; RSV 740.21) précise par ailleurs que "le Conseil d'Etat fixe la stratégie de développement des transports publics et de la mobilité douce".

Finalement, en ce qui concerne plus précisément l'agglomération, la Confédération s'est engagée à soutenir le financement de mesures visant à améliorer le trafic d'agglomération dans le cadre des dispositions constitutionnelles (art. 86, al. 3, et 173, al. 2, de la Constitution) approuvées en novembre 2004 par le peuple Suisse concernant la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT). Cela a débouché sur la création d'un fonds défini dans la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (LFinfr, RS 725.13).

1.3 Description du projet

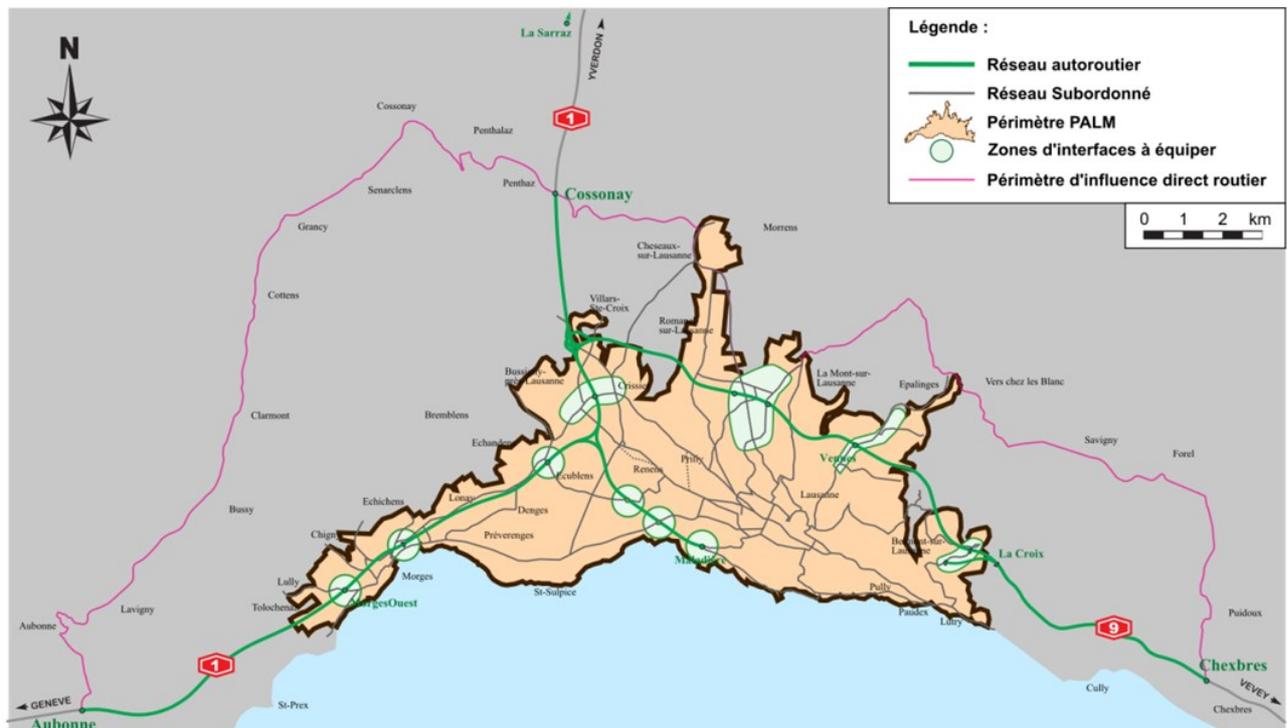
1.3.1 Situation actuelle

L'agglomération Lausanne-Morges doit faire face à un trafic motorisé individuel important. Aux heures de pointe, le réseau est très chargé et certains points stratégiques sont même surchargés.

Le réseau routier est constitué des routes nationales, cantonales et communales. Aujourd'hui, les décisions liées à la gestion du trafic se prennent à chaque niveau de compétence sans prise en compte des répercussions sur les autres éléments du réseau et sans coordination des mesures.

L'exploitation des lignes existantes de transport public circulant sur les routes est aussi influencée par les mesures de gestion du trafic. De plus, de nouveaux défis, tels que l'arrivée du tramway, la réalisation des nombreux projets autoroutiers situés sur le périmètre d'agglomération et les chantiers ferroviaires tels que celui de la gare de Lausanne vont encore influencer la mobilité dans l'agglomération Lausanne-Morges. Avec le fort accroissement que connaît cette agglomération

de + 80'000 habitants et + 50'000 emplois à l'horizon 2030, le besoin de créer une centrale de gestion coordonnée du trafic pour le périmètre compact de l'agglomération a ainsi rapidement été identifié (voir carte ci-dessous).



Les éléments à résoudre peuvent être résumés en deux thèmes principaux :

- les questions liées à la gestion courante : gestion du trafic hors événement (sauf bouchons récurrents) et gestion de la maintenance des équipements ;
- les questions liées à la gestion événementielle, que l'événement soit planifié (travaux, manifestation culturelle ou sportive, etc.) ou inopiné (accident, manifestation, etc.).

Dans la gestion courante actuelle, il est constaté une très grande différence de gestion des flottes de véhicules entre les opérateurs de transports publics de l'agglomération (tl, MBC, LEB, CFF, Car Postal, etc.). A l'échelle de l'agglomération, il existe en outre de grandes disparités dans les priorités des transports publics (TP) aux nœuds routiers et dans l'information aux voyageurs, pénalisant les performances et l'attractivité des TP. Les correspondances entre les différents opérateurs de transport ne sont pas garanties. De plus, la défectuosité des équipements de régulation n'est pas systématiquement détectée, entraînant des perturbations supplémentaires et inutiles.

Dans la gestion événementielle actuelle, les problèmes suivants sont identifiés :

- lors d'accidents sur le réseau autoroutier ou lors de manifestations régionales, la modification des flux de circulation est radicale, entraînant une paralysie de tous les modes de déplacement dans une grande partie de l'agglomération ;
- les gestionnaires des réseaux ne connaissent pas l'état du réseau du partenaire voisin ; ils ne font que subir les conséquences des événements, sans pouvoir les anticiper ;
- des actions de gestion du trafic sont mises en œuvre sans coordination entre partenaires ou modes de transports, ce qui peut conduire à de fortes incohérences sur le terrain et à une augmentation de la congestion. Les équipements de gestion dynamique du trafic manquent parfois, ce qui conduit à un manque de réactivité ;
- les gestionnaires des réseaux n'ont pas toujours le personnel affecté à la gestion du trafic. Cette tâche passe alors en deuxième priorité après les mesures d'engagement liées à la sécurité, par exemple ;
- les usagers sont informés trop tard des événements et ils subissent les retards.

1.3.2 Objectifs du projet

Les objectifs généraux de la GCTA sont les suivants :

- optimiser l'utilisation des infrastructures ;
- déployer des actions coordonnées, rapides et efficaces lors d'évènements ;
- favoriser les priorités aux transports publics (TP) ;

- améliorer l'information aux usagers et aux voyageurs ;
- améliorer la détection des pannes des équipements.

En gestion courante, la GCTA coordonne les stratégies des partenaires publics et privés nécessaires pour assurer la multimodalité des déplacements dans l'agglomération. Cela consiste à relier tous les carrefours à feux, les caméras et les panneaux à messages ou informations variables (existants ou à mettre en place dans le cadre de ce projet) situés sur le périmètre d'agglomération dans une seule centrale de gestion coordonnée du trafic. Outre l'avantage de gérer la priorisation des TP sur l'entier du périmètre, la détection d'incidents et la gestion des pannes des équipements s'en verront nettement améliorées.

En période de perturbations du réseau, le système permet de déceler et d'annoncer les problèmes, d'identifier et de favoriser des itinéraires de délestage alternatifs, voire des possibilités de transfert modal. En effet, les données relatives au trafic (charges, densité, etc.) des axes principaux sont regroupées en temps réel au sein d'une centrale de trafic. Après analyses, des mesures peuvent être prises en temps réel grâce à des équipements modernes de gestion de trafic (panneaux à messages variables, info voyageurs, régulation des vitesses, plateformes Internet, etc.). La GCTA permet ainsi de faire le lien entre la centrale et les moyens d'action sur le terrain.

En cas d'événement planifié (manifestations) ou non, des perturbations apparaissent rapidement dans l'agglomération et péjorent tous les systèmes de transport (transports individuels motorisés (TIM) et TP). Pour minimiser ces perturbations, il paraît indispensable d'élaborer et/ou d'optimiser des stratégies aussi bien pour les événements planifiés que spontanés et en tenant compte des problématiques de tous les partenaires.

Les stratégies de gestion existantes sont souvent figées et propres à un événement. Or, pour suivre l'évolution des perturbations et rester appropriées, elles doivent pouvoir s'adapter de façon dynamique. Pour cela, des équipements centralisés sont nécessaires. Par exemple, la gestion des flux pour une manifestation n'est pas identique pour les arrivées ou pour les départs.

On constate généralement qu'un événement au sein de l'agglomération touche plusieurs partenaires qui doivent chacun mettre en place des actions trafic ou sécuritaire. L'expérience du Canton montre que des opérateurs dédiés uniquement aux tâches de gestion du trafic peuvent garantir une meilleure efficacité et réactivité sur l'ensemble du réseau. Les polices concernées interviennent dans un deuxième temps (engagement sur place).

Enfin, la coordination entre les différents partenaires peut être améliorée grâce au partage des données de télé-circulation et à un accès à l'ensemble de l'état des réseaux. Cela évite, aux différents partenaires, de mettre en place des mesures incohérentes avec les événements et perturbations existants sur le réseau voisin. De plus, cet outil permettra d'informer les usagers en temps réels des différentes perturbations et de l'état des réseaux.

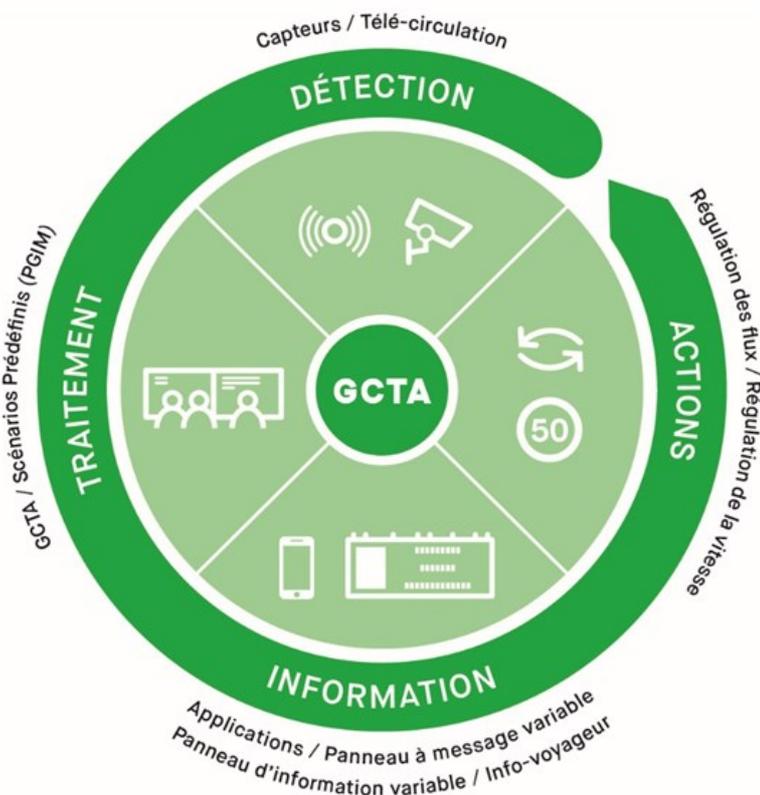
Dans la première étape de la GCTA, à savoir pour 2020, il est prévu de ne couvrir que la gestion événementielle liée à diverses perturbations (p. ex. accidents) ou à des manifestations, qu'elles soient planifiées ou non. Par contre, les équipements mis en place permettront également de réaliser, dans une deuxième étape, la gestion courante.

1.3.3 Fonctionnement de la GCTA

La mise en place de la GCTA nécessite des mesures organisationnelles et des mesures techniques pour répondre aux objectifs définis précédemment.

Les mesures organisationnelles doivent permettre d'assurer le fonctionnement de la GCTA en prenant en compte la somme des intérêts particuliers des 26 communes concernées par l'agglomération Lausanne-Morges, des transports en commun, ainsi que des usagers des transports individuels. En particulier, des plans de gestion intégrée de mobilité (PGIM) doivent être approuvés à l'unanimité des communes concernées. Le fonctionnement de la centrale est décrit dans le manuel d'exploitation qui contient tous les processus idoines.

Les mesures techniques doivent permettre de détecter les événements sur le réseau routier, de traiter les informations, d'agir sur le trafic puis, finalement, d'informer les usagers.



Les mesures techniques consistent à définir les lieux stratégiques de détection des événements et à mettre en place des capteurs (par exemple des boucles de comptage de véhicule) et des moyens de télé-circulation (par exemple des caméras vidéo dans le respect de la loi vaudoise sur la protection des données personnelles (LPrD)).

Le traitement des informations sera exécuté à la centrale de gestion coordonnée située dans la future centrale d'engagement de la Grangette ; les mesures techniques consistent en la mise en place du hardware et du software de la GCTA, ainsi que les connexions aux éléments actifs du système disséminés sur le territoire de l'agglomération, nécessaires au fonctionnement de la centrale.

Les mesures techniques nécessaires pour informer les usagers sont constituées de panneaux à messages variables, de panneaux d'informations variables, d'écrans pour l'information aux usagers des transports publics et d'applications sur smartphones et tablettes.

La régulation des flux mise en place par la CGTA sera possible par la régulation des feux des carrefours stratégiques, par des panneaux d'indication de direction variables et la régulation variable des vitesses. Du point de vue de l'utilisateur, le système permettra à terme, de le tenir informé des perturbations en cours et lui permettra de faire un choix éclairé sur le moyen de transport préférentiel et son temps de parcours. Ainsi, la GCTA est un outil qui a pour but de rationaliser et minimiser les temps de parcours afin d'augmenter le confort et la sécurité des usagers.

Les études et la mise en œuvre des mesures techniques devront répondre à deux axiomes importants :

- utiliser dans la mesure du possible les éléments actifs en place pour autant que la compatibilité des systèmes soit garantie, en visant l'économie des moyens matériels et financiers ;
- mettre en place un système ouvert, c'est-à-dire non propriétaire, pour ne pas fermer la porte aux développements futurs.

1.3.4 Crédit sollicité

Les coûts d'investissement nécessaires à la réalisation du projet ont été définis dans le cadre du concept financé par les crédits susmentionnés (cf. chap. 1.1). Par ailleurs, les montants dépensés dans un crédit d'étude du Conseil d'Etat CECE 138 (EOTP I.000402.01) de CHF 395'000.- TTC, utilisé à hauteur de 379'694.65 au 30 novembre 2017, ainsi que ceux dépensés dans le CECE 146 (EOTP I.000402.04) de CHF 390'000.- TTC, encore inutilisé à ce jour, seront transférés dans le présent crédit d'étude.

Le présent EMPD prévoit le financement des éléments suivants :

- la finalisation du manuel d'exploitation ;
- le mandat d'ingénieur trafic chargé de concevoir et de mettre en place la stratégie de détection des évènements, de régulation des flux, d'information des usagers et de l'établissement de plans de gestion intégrée de la mobilité (PGIM). Le mandataire sera aussi chargé de la coordination avec les autres mandataires ;
- le mandat d'ingénieur en électromécanique chargé d'étudier et de mettre en place les éléments actifs, les connexions, le hardware, le software, ainsi que de l'intégration des systèmes de la GCTA ;
- les prestations de service d'un bureau d'aide au maître de l'ouvrage pour coordonner les études, suivre l'évolution des coûts et les délais, fournir un appui administratif pour l'acquisition de services et de travaux.
- communication, élaboration de brochures d'information aux communes.

Le montant du crédit se compose de manière suivante :

	Libellé	Montant HT	TVA 7.7 % Arrondie	Total TTC
1	Dépenses avant vote du décret (chapitre 1.1)	725'000.-	60'000.-	785'000.-
2	Finalisation du manuel d'exploitation	55'000.-	5'000.-	60'000.-
3	Mandat d'ingénieurs trafic	1'110'000.-	90'000.-	1'200'000.-
4	Mandat d'ingénieurs électromécanique	2'425'000.-	195'000.-	2'620'000.-
5	Bureau d'aide au maître de l'ouvrage	350'000.-	30'000.-	380'000.-
6	Matériel et support d'information	37'000.-	3'000.-	40'000.-
Montants total TTC				5'085'000.-

Les coûts d'étude liés au mandat d'ingénieur électromécanique (4) dans le tableau ci-dessus sont issus de soumissions rentrées le 3 mars 2017. Ceux liés au mandat d'ingénieur trafic (3) sont constitués de devis qui ont été établis sur la base d'expériences passées pour des projets similaires. Ces deux mandats (3) et (4) vont, entre autre, permettre d'affiner les investissements nécessaires pour assurer le fonctionnement de la GCTA et définir également la répartition de ces coûts entre partenaires. Ces montants tiennent également compte des phases de réalisation et de mise en service de la GCTA.

Pour rappel, les investissements nécessaires à la mise en place de la GCTA inscrits dans le PALM sont de 27 millions de francs (HT), à charge de tous les partenaires. Ces montants couvrent les études, l'aménagement de la centrale, les outils tels le superviseur, la télé-circulation, la régulation des feux et l'information aux usagers. A l'issue des phases d'études et d'appels d'offres, un nouvel exposé des motifs et de projet de décret sera déposé pour solliciter le financement de la part cantonale pour la réalisation du projet. Les communes partenaires devront quant à elles en faire de même auprès de leurs organes législatifs.

1.3.5 Programmes des études et de la réalisation

	Tâches	Etat / durée	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
			T1	T2	T3	T4																				
Etudes du projet	1 Etablissement des PGIM	19 mois																								
	2 Etudes hardware	13 mois																								
	3 Convention : élargissement aux autres partenaires	10 mois																								
	4 Demande de cofinancement fédéral	6 mois																								
Exécution, réalisation	5 Marché public réalisation, procédure ouverte	6 mois																								
	6 Recherche du crédit d'ouvrage / réalisation (EMPD)	8 mois																								
	7 Recherche des crédits d'ouvrage / réalisation communaux et accords des Conseils communaux	8 mois																								
	8 Réalisation des travaux, exécution	10 mois																								
	9 Déplacement de la centrale dans le bâtiment de la Grangette (projet Polcant)																									
	10 Exploitation de la GCTA																									
	11 Validation des PGIM																									

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

La direction du projet est assurée par la Division entretien de la DGMR jusqu'à la mise en service de la GCTA.

La Division entretien est appuyée pour la conduite du projet par un bureau d'appui du maître de l'ouvrage qui apporte son expertise dans l'acquisition de marchés publics, la technique, le suivi de projet (coûts, délais, qualité), l'administration, les séances (invitations, présentations et procès-verbaux).

Les dossiers d'exécution et la direction des travaux feront l'objet de trois mandats distincts ;

1. Un mandat d'ingénieur trafic a pour but de concevoir et mettre en place la stratégie de détection des événements, de régulation des flux, d'information des usagers et de l'établissement de PGIM. Ce mandataire sera aussi chargé de la coordination des études avec les autres mandataires.
2. Un mandat d'ingénieur en électromécanique chargé d'étudier et de mettre en place les éléments actifs, les connexions et le hardware et le software, ainsi que l'intégration des systèmes de la GCTA.

L'acquisition des marchés de services et de travaux a été effectuée conformément à la loi sur les marchés publics (LMP-VD ; RSV 726.01).

3. Un troisième mandat sera acquis ultérieurement lorsque les études des mandats trafic et électromécanique auront défini de manière détaillée les besoins en mesures génie civil. Celui-ci couvrira les éléments de génie-civil nécessaires à la mise en œuvre de la GCTA.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000402.02 " CE – Centrale GCTA - Etudes". Il est prévu au budget 2018 et au plan d'investissement 2019-2022 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022
Budget d'investissement 2018 et plan 2019-2022	2'500	2'585	0	0	0

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Investissement total : dépenses brutes	2'500	2'585	0	0	5'085
Investissement total : recettes de tiers					-
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	2'500	2'585	0	0	5'085

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement annuel est prévu sur dix ans à raison de CHF 5'085'000/10 = CHF 508'500.- par an.

L'amortissement global de ce crédit est prélevé en totalité sur le montant de préfinancement de CHF 325'000'000.-.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de : $(CHF\ 5'085'000 * 4 * 0.55) / 100 = CHF\ 111'900.-$ (arrondi).

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Ce crédit d'étude n'a pas de conséquence sur l'effectif du personnel.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La charge annuelle d'amortissement de CHF 508'500.- est financée au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de CHF 325 millions que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des CHF 500 millions qui a pu être dégagée pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelable grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RTP).

3.5.1 Exploitation

Ce crédit d'étude n'implique aucun coût d'exploitation.

3.5.2 Entretien et maintenance

Ce crédit d'étude n'implique aucun coût d'entretien et de maintenance.

3.6 Conséquences sur les communes

Le projet de décret n'a pas de conséquence directe sur les communes dans la mesure où il s'agit d'un crédit d'étude. En revanche, la réalisation du projet envisagé contribuera à une meilleure gestion du trafic lors d'événements planifiés ou imprévus.

Toutefois, à futur, le principe de participation des communes sera dicté pour les investissements par le principe de territorialité des équipements.

Pour l'exploitation et la maintenance des équipements de la GCTA, le canton participera à hauteur de 50% des coûts. Le solde sera réparti par commune selon le nombre de kilomètre de réseau cantonal en traversée de localité.

Les communes territorialement concernées par les projets d'aménagement prendront en charge l'éventuel surcroît d'activité occasionné par le projet au sein de leurs services techniques (consultations éventuelles, coordinations, projets annexes, etc.), ainsi que les éventuels projets de compétence communale traités simultanément.

Ces conséquences pour les communes seront développées lors de futures demandes de crédit pour la réalisation de la GCTA.

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

Le projet de décret n'a pas de conséquence directe sur l'environnement dans la mesure où il s'agit d'un crédit d'étude. En revanche, la réalisation du projet envisagé contribuera à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics.

Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges (adopté par le Conseil d'Etat en janvier 2006) précise explicitement que la mise en place d'un système de gestion du trafic individuel visant à encourager les usagers de la voiture à se reporter sur les transports publics est indispensable pour accompagner les nombreuses mesures ayant pour conséquence l'adaptation d'infrastructures routières ou destinées aux transports publics.

3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet est conforme aux mesures :

- N° 1.12 "Mettre en œuvre la politique d'aménagement du territoire définie par le plan directeur cantonal, mettre en œuvre les projets d'agglomération ainsi qu'adapter la politique des pôles de développement aux nouveaux enjeux", action en cours "Mettre en œuvre les projets d'agglomération de 1^{re}, 2^e et 3^e génération" du programme de législation 2017-2022 du Conseil d'Etat.
- N° 1.13 "Mettre en œuvre une politique environnementale cohérente : développer la stratégie énergétique 2050. Elaborer une politique climatique cantonale cohérente par rapport aux lignes directrices fédérales et internationales. Gérer de manière durable les ressources naturelles, minérales et forestière du canton, en particulier la biodiversité, et en maintenant l'attractivité et la qualité du paysage naturel.", action en cours "Mettre en œuvre le plan des mesures contre les nuisances de l'agglomération Lausanne-Morges (OPair, nuisances sonores, chlore), informer et sensibiliser la population." du programme de législation 2017-2022 du Conseil d'Etat.
- N° 2.8 "Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité.", actions "Adapter les modalités de financement des transports publics et urbains à l'émergence des agglomérations, pour répondre aux intentions affichées dans le Plan directeur cantonal", "Développer en particulier les interfaces (gares, stations, parkings d'échange) de transport pour favoriser le report modal, l'autopartage, le covoiturage et la mobilité douce", "Dans le cadre des programmes fédéraux de développement stratégique pour la route et le rail, obtenir de nouveaux investissements pour le canton ; concernant les autoroutes en vue d'un recours plus fréquent aux bandes d'arrêt

d'urgence actives couplé à des abaissements des limites de vitesse aux heures de pointe" et "Encourager le développement de la mobilité non-polluante, en respectant la priorité donnée au transfert modal, tout en favorisant particulièrement l'autopartage et les modalités du même ordre" du programme de législature 2017-2022 du Conseil d'Etat.

- Objectif 2 "Action contre le réchauffement climatique, promotion des énergies renouvelables et des transports publics" de l'agenda 2030.
- A22 "Réseaux routiers" et A23 "Mobilité douce" du plan directeur cantonal.

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'article 163, 2^ealinéa Cst-VD, "avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires".

Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée lorsqu'elle est imposée par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique, de sorte que l'autorité de décision n'a aucune marge de manœuvre quant à son principe, à son ampleur et au moment où elle doit être engagée.

3.10.1 Principe de la dépense

Les crédits d'étude sont des dépenses servant à déterminer l'ampleur et le coût de projets d'investissement (art. 34 al. 1 Lfin). La détermination du caractère nouveau ou lié de frais d'étude implique donc également un examen sous l'angle de l'article 163, 2^ealinéa Cst-VD, du projet d'investissement envisagé.

S'agissant du principe de la dépense et des bases légales sur lesquelles celle-ci s'appuie, il convient de se reporter au point 1.2. Il est toutefois opportun de rappeler que le projet de réalisation de la GCTA repose notamment sur l'article 57, alinéas 1, 2 et 3 Cst-VD qui dispose que "l'Etat mène une politique coordonnée des transports et des communications, que l'Etat et les communes tiennent compte des besoins de tous les usagers et des régions excentrées et que l'Etat favorise les transports collectifs". Il met également en œuvre la mission imposée à l'Etat et aux communes qui sont tenus, selon l'article 52, alinéa 3 Cst-VD, de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement.

Ce projet contribue par ailleurs à atteindre l'objectif fondamental de réduction des nuisances atmosphériques poursuivi par le plan des mesures OPair. C'est le lieu de rappeler que ces dernières mesures sont contraignantes pour le Canton.

D'autre part, la loi cantonale sur les routes (LRou) prévoit à son article 25, alinéa 1, que l'usage commun de la route est réservé à la circulation des véhicules autorisés et des piétons, et ceci dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité ; de plus, il est expressément mentionné à l'article 3, alinéa 4 LRou que le Département des infrastructures et des ressources humaines est à même de prendre des mesures pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic.

Enfin, le Plan directeur cantonal (PDCn), adaptation 3, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016, prévoit, comme mesure R11 de son volet stratégique, le soutien au projet d'agglomération Lausanne – Morges et des mesures qui en découlent.

La mesure de GCTA a par ailleurs été inscrite dans le PALM de 2^e génération (2012) et a obtenu un financement de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) à hauteur de 35 % de l'ensemble du projet qui ne sera versé qu'une fois réalisé. La GCTA est également explicitement citée dans le PALM 2016 comme instrument de la gestion du réseau routier d'agglomération et comme outil de combinaison et de coordination des flux permettant l'optimisation, par des mesures d'exploitation, des infrastructures actuelles ou prévues à court terme de manière à améliorer l'efficacité des transports publics et de la mobilité douce.

La nécessité de la mise en œuvre de la GCTA a par ailleurs déjà été démontrée (cf. p. 4 du présent EMPD).

3.10.2 Quotité de la dépense

Le montant de la dépense nécessaire pour mener cette tâche est évalué selon les règles du métier, par analogie avec des études en cours ou réalisées ces dernières années en Europe. Il constitue la charge minimale pour la mise en œuvre de la GCTA.

3.10.3 Moment de la dépense

Les délais liés au plan OPAir 2005 et aux objectifs du plan directeur cantonal constituent une contrainte temporelle déterminante. Les mesures du plan OPAir sont contraignantes pour le Canton et "doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans" (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air). L'échéance d'assainissement pour le plan OPAir avait à l'origine été fixée à l'horizon 2015 déjà.

3.10.4 Conclusion

Il résulte de ce qui précède que l'autorité ne dispose pas d'une marge d'appréciation concernant le principe de la dépense, son ampleur et le moment auquel elle doit être engagée. Dès lors, la dépense doit être considérée comme une dépense liée et n'est donc pas soumise à compensation au sens de l'article 163, 2^ealinéa Cst-VD.

En revanche, sous l'angle des droits populaires et compte tenu de la marge de manœuvre dont disposent les autorités quant au mode de réalisation du projet, celui-ci sera soumis au référendum facultatif.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Le projet de décret n'a pas de conséquence directe sur l'informatique dans la mesure où il s'agit d'un crédit d'étude. Les coûts en matière informatique seront développés lors de la demande du crédit d'ouvrage pour la réalisation de la GCTA.

3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet est conforme à la RPT puisque l'OFROU reste propriétaire des autoroutes tout en déléguant la gestion du trafic à la région sur le périmètre de la GCTA.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

L'utilisation de la télé-circulation devra répondre par des mesures techniques (par exemple floutage des images) et organisationnelles (par exemple règlement d'utilisation) afin de respecter la sphère privée des citoyennes et des citoyens.

Il faut cependant préciser que les capteurs envisagés ne permettront d'identifier ni les véhicules ni les personnes, de telle sorte que nous ne serons pas en présence de données personnelles.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

EOTP I.000402.02 – CE – Centrale GCTA - Etudes

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	111.9	111.9	111.9	335.7
Amortissement		508.5	508.5	508.5	1'525.5
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	620.4	620.4	620.4	1'861.2
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	-508.5	-508.5	-508.5	-1'525.5
Total net	0	111.9	111.9	111.9	335.7

4 CONVENTIONS GCTA

4.1 Contexte

Sous pilotage de la DGMR, un groupe de travail réunissant des spécialistes du Service des routes et de la mobilité de la ville de Lausanne, du Service des infrastructures et gestion urbaine de la ville de Morges et de l'Office fédéral des routes (OFROU) a permis d'établir deux conventions permettant à la GCTA de pouvoir être opérationnelle. Ces conventions consolidées au niveau politique de chaque partie ont été acceptées par les municipalités de Lausanne et de Morges, ainsi que par l'OFROU. Elles se présentent comme suit :

La première convention, fondant l'organisme porteur, sera passée entre l'Etat de Vaud, la commune de Lausanne et la commune de Morges, concernant notamment les prestations sur routes cantonales et communales, la mise en place de la centrale, la répartition des coûts ainsi que l'organisation de la GCTA. La signature de cette convention est de la compétence des cheffes de Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) et de Département des institutions et de la sécurité (DIS). Cette convention est annexée au présent exposé des motifs pour information.

La deuxième convention, dite de prestations, est passée entre l'OFROU et l'Etat de Vaud, en tant que représentant de l'organisme porteur de la GCTA, pour les prestations de la centrale régionale concernant le trafic sur routes nationales. La signature de cette convention dépend de la première convention et est de la compétence du Conseil d'Etat.

Des discussions entre quatre partenaires dans un premier temps se sont avérées nécessaires pour former l'organisme porteur de la GCTA et créer une structure solide. Il faut néanmoins relever que les 24 autres partenaires formant le périmètre compact du PALM qui définit le périmètre de la GCTA (voir chapitre 1.3) ont été approchées par la DGMR en 2017. Le rattachement de chaque partenaire sera fait par le biais d'avenant à la convention fondant l'organisme porteur qui sera signé entre les communes et l'Etat de Vaud. Celui-ci est prévu dans la convention fondant l'organisme porteur et la signature de cette convention est de la compétence des cheffes du DIRH et du DIS. Ces avenants ne sont pas joints au présent exposé des motifs et projet de décret.

4.2 Enjeux

La signature de la convention de prestations permettra à l'OFROU de transférer à l'organisme porteur, une partie des tâches de gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales dans le secteur d'intervention de la GCTA.

La signature de la convention fondant l'organisme porteur permettra de réglementer l'organisation et la coopération des acteurs de l'organisme porteur visant l'exploitation de la GCTA. Elle règlera également l'accomplissement des tâches de gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales, déléguées par la Confédération à l'Etat de Vaud en vertu d'une convention de prestations, et de leur financement.

4.3 Procédure d'approbation vaudoise

Le Grand Conseil est compétent pour approuver les concordats conclus avec les autres cantons ou la Confédération (article 103, alinéa 2 Cst-VD), de telle sorte qu'il est nécessaire d'obtenir son approbation pour la signature de la Convention de prestations, celle-ci pouvant impliquer un report de responsabilité à charge de l'Etat susceptible d'engendrer des dépenses pour ce dernier.

En revanche, la convention fondant l'organisme porteur n'implique pas la création d'une nouvelle entité juridique, ce dernier ne bénéficiant ni de la personnalité morale ni de ressources propres, En outre, cette convention ne comporte pas d'élément devant être qualifié de législatif, si bien que sa signature entre dans les attributions générales du Conseil d'Etat.

4.4 Conséquences du projet de décret

4.4.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

Néant.

4.4.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Ce décret n'implique aucune charge financière pour le canton.

4.4.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique

Néant.

4.4.4 Personnel

Ce décret n'a aucune incidence sur l'effectif du personnel de l'Etat.

4.4.5 Communes

Les communes territoriales de Lausanne et de Morges sont impliquées en tant que partenaires dans le projet ; une partie des coûts de construction sera à leur charge. La signature des conventions prévues dans le cadre de cette demande de crédit permettra d'en connaître la répartition exacte.

La convention fondant l'organisme porteur est ouverte aux autres communes du PALM afin d'élargir l'étendue de la GCTA.

4.4.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Les études et la réalisation ultérieure des travaux sont menées avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

4.4.7 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

La signature des conventions pour la mise en œuvre de la GCTA est conforme à la mesure n° 2.8 "Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité" du programme de législature 2017-2022 du Conseil d'Etat.

Elle est également conforme aux mesures A22 "Réseaux routiers" et A23 "Mobilité douce" du Plan directeur cantonal.

4.4.8 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

4.4.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

4.4.10 Incidences informatiques

Néant.

4.4.11 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

4.4.12 Simplifications administratives

Néant.

4.4.13 Protection des données

Néant.

5 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter les projets de décrets ci-après :

Convention fondant l'organisme porteur

Date de création 18.11.2016

concernant les prestations de la centrale régionale **de gestion coordonnée du trafic d'agglomération Lausanne-Morges (GCTA).**

entre

l'Etat de Vaud,

et

la commune de Lausanne

et

la commune de Morges

1. Objet et but de la convention

La création de la centrale régionale de gestion coordonnée du trafic d'agglomération de Lausanne-Morges (GCTA) donne naissance à une organisation qui gère le trafic routier multimodal dans le périmètre du PALM:



Fig. 1 : Périmètre de la GCTA

L'organisme porteur de la GCTA, constitué de l'Etat de Vaud et des communes de Lausanne et de Morges établit toutes les procédures nécessaires.

La présente convention régit l'organisation et la coopération de l'organisme porteur visant l'exploitation de la GCTA. Elle règle également l'accomplissement des tâches de gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales, déléguées par la Confédération à l'Etat de Vaud en vertu d'une convention de prestations, et de leur financement. La Confédération attend de la GCTA une coordination générale du trafic sur les réseaux nationaux, cantonaux et urbains (le réseau subordonné selon la hiérarchie établie).

A défaut des règles spécifiques de la présente convention, l'Etat de Vaud représente les membres de l'organisme porteur envers l'OFROU.

Cette convention est coordonnée avec le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) dont les documents de base sont référencés en annexe.

Enfin, la convention fixe l'organisation et l'exploitation de la première étape de la GCTA réunissant les acteurs de l'organisme porteur. Elle pourra s'étendre progressivement aux autres communes du PALM et aux transports publics de l'agglomération Lausanne-Morges.

2. Principes de la GCTA

L'organisme porteur poursuit l'objectif, via la GCTA, de créer les meilleures conditions de sécurité, de fluidité et d'accessibilité multimodale pour l'agglomération Lausanne-Morges.

Dans le cadre de ses attributions, l'organisme porteur de la GCTA assume toutes les tâches de gestion régionale du trafic. Celles-ci comprennent en particulier les aspects d'étude de la gestion du trafic, l'observation du trafic, l'évaluation, la coordination, les tests de plausibilité, la mise en œuvre des mesures de gestion du trafic et l'information routière dans le secteur d'intervention de la GCTA. A cet effet, celle-ci coordonne l'accomplissement des tâches incombant à l'organisme porteur sur son territoire, conformément aux bases légales citées sous 3. Ces tâches comprennent notamment la régulation du trafic et l'exécution des plans de gestion du trafic (VMP) dans les centrales de régulation du trafic de l'organisme porteur.

La centrale d'engagement et de transmission (CET) de la Police cantonale vaudoise, via ses opérateurs de trafic professionnels (OTP), assume dans le secteur d'intervention de la GCTA, les tâches opérationnelles de gestion du trafic dont celles dévolues à la Confédération sur les routes nationales. A cet effet, l'organisme porteur représenté par l'Etat de Vaud conclut une convention de prestations avec la Confédération.

3. Bases

Bases légales :

- constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst ; RS 101) ;
- loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) ;
- loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN ; RS 725.11) ;
- ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN ; RS 725.111) ;
- loi vaudoise sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01) ;
- règlement d'application de la loi vaudoise sur les routes du 19 janvier 1994 (RLRou ; RSV 725.01.1) ;
- loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990 (LMTP ; RSV 740.21)
- loi vaudoise sur la circulation routière du 25 novembre 1974 (LVCR ; RSV 741.01) ;
- règlement d'application de la loi vaudoise sur la circulation routière du 2 novembre 1977 (RLVCR ; RSV 741.01.1).

Les documents suivants constituent la base de la présente convention :

- Concept GCTA : Principes de base (cf. annexe 1);
- VMP.

4. Principes de coopération

Les membres de l'organisme porteur s'engagent à s'informer mutuellement, de manière complète, des faits susceptibles d'influencer l'accomplissement des tâches qu'elles assument pour la GCTA. Ils s'échangent les données et les informations nécessaires à l'exploitation de la GCTA immédiatement et spontanément, à terme de manière automatisée.

L'organisme porteur est responsable des études, de la construction et de l'exploitation des installations nécessaires à la gestion du trafic sur leur territoire. Les installations appartiennent au propriétaire de la route. Les principes de financement entre partenaires de l'organisme porteur sont décrits en annexe 2. Au niveau de l'exploitation, il est possible de déroger par consensus au principe de territorialité dans le cadre des VMP. Les membres de l'organisme porteur de la GCTA coordonnent les tâches interterritoriales.

5. Etendue territoriale (secteur d'intervention)

La GCTA couvre le réseau structurant des routes cantonales et communales des partenaires dans l'agglomération Lausanne-Morges, sur le périmètre défini au chapitre 1.

La GCTA couvre en outre, conformément à la convention de prestations citée sous 2, sur les tronçons des routes nationales entre les jonctions suivantes (jonctions comprises) :

- A1, Aubonne – Cossonay
- A1, Ecublens – Lausanne-Maladière
- A9, Villars-Sainte-Croix – Chexbres

6. Organisation de l'organisme porteur

6.1. Autorités impliquées au sein de la GCTA

Les membres de l'organisme porteur sont composés de représentants des unités administratives mentionnées ci-après :

- Département des infrastructures et des ressources humaines du canton de Vaud (DIRH), Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du canton de Vaud.
- Département des institutions et de la sécurité (DIS) du canton de Vaud, en particulier la Police cantonale,
- Les services en charge de la mobilité et de la sécurité publique de la Ville de Lausanne,
- Les services en charge de la mobilité et de la sécurité publique de la Ville de Morges.

Les compétences dans le domaine de la gestion du trafic sont réparties comme suit :

Compétences dans le domaine de la gestion du trafic (GT)	Tâches d'études de la GT	Tâches opérationnelles de la GT (en centrale)	Mise à disposition et entretien des infrastructures techniques
Routes nationales (y.c. UH-Peri)	OFROU	POLCANT VD	UT II*
Routes cantonales hors localité	DGMR	POLCANT VD	DGMR
Routes cantonales en localité et routes communales	Communes territoriales	POLCANT VD	Communes territoriales

Légende : l'organisme porteur de la GCTA

*Cas échéant selon les conventions (Unité territoriale II)

6.2 Organisation

L'organisme porteur se compose d'une commission de pilotage, d'une équipe de direction, d'un groupe de travail tâches opérationnelles GT et d'un groupe de travail études GT (« organes »), le tout chapeauté par une délégation politique. Les tâches attribuées au groupe de travail tâches opérationnelles GT sont assumées par la Police cantonale, soutenue par la DGMR.

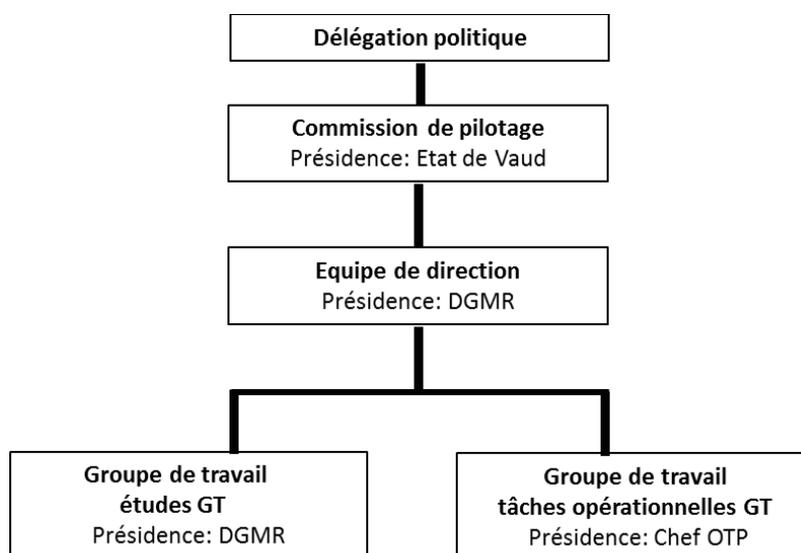


Fig. 2 Organisation de la GCTA

A. Délégation politique

La délégation politique (DEPOL) supervise l'activité de la centrale régionale GCTA, en particulier :

- approbation du rapport annuel de gestion,
- validation à l'unanimité des KVMP ainsi que prise de décision en cas de divergence sur les KVMP et des objectifs contradictoires,
- approbation des évolutions de la GCTA.

Sa composition est détaillée dans le manuel d'exploitation.

B. Commission de pilotage

La commission de pilotage contrôle l'activité de la centrale régionale GCTA. Les points suivants relèvent en particulier de sa compétence :

- rapporte à la DEPOL les orientations stratégiques de la GCTA,
- prises de position quant aux VMP de la Confédération (art. 57c, al. 3, LCR),
- obtention de l'approbation des visés à l'art. 57d, al. 1., LCR par l'OFROU,
- validation du manuel d'exploitation, avant approbation de l'OFROU,
- validation du rapport annuel de gestion
- approbation des plans cantonaux de gestion du trafic (KVMP),
- nominations aux postes de l'équipe de direction,
- suivi de l'équipe de direction,
- gestion et coordination de la mise à disposition des ressources financières et humaines,
- autres décisions utiles à la gestion de la GCTA.

La commission de pilotage est présidée par un représentant des services de l'Etat de Vaud.

Sa composition est détaillée dans le manuel d'exploitation.

C. Equipe de direction

L'équipe de direction définit et surveille les tâches courantes qui découlent de la commission de pilotage et de la coordination de la gestion opérationnelle du trafic et des tâches d'étude, en particulier :

- planification du développement de la GCTA et de la GT dans son secteur d'intervention actuel et futur,
- préparation des décisions de la commission de pilotage (y compris pour les plans de gestion du trafic cantonaux et nationaux),
- coordination des groupes de travail études GT et tâches opérationnelles GT,
- établissement et mises à jour continue du manuel d'exploitation, notamment en lien avec les services des administrations impliquées de l'organisme porteur et la VMZ-CH,
- interlocuteur de l'OFROU en dehors de l'exploitation,

- désignation et suivi des groupes de travail,
- établissement d'un rapport annuel de gestion à l'attention de la commission de pilotage.

Les contacts avec les spécialistes de l'OFROU division N (Réseau) et I (Infrastructure, filiale) sont assurés par l'équipe de direction.

L'équipe de direction est pilotée par la DGMR.

Sa composition est détaillée dans le manuel d'exploitation.

L'équipe de direction est l'interlocuteur de la Centrale Suisse de Gestion du Trafic (VMZ-CH), en dehors de l'exploitation.

D. Groupe de travail études GT

Le groupe de travail chargé des études en matière de gestion du trafic traite, sur mandat de l'équipe de direction, les tâches fondamentales et à long terme suivantes :

- analyse et adaptation des principes de base adoptés dans le cadre de la GT et des VMP,
- établissement de nouveaux KVMP et mise à jour des KVMP existants,
- contribution à la mise à jour des VMP existants et au développement de nouveaux VMP,
- veille technologique,
- élaboration de propositions en vue de l'utilisation de nouvelles techniques de systèmes à l'équipe de direction,
- évaluation de la situation en regard des nouveaux besoins dans le domaine de la mobilité et accompagnement de l'évolution des outils de gestion,
- accompagnement et suivi des projets de mobilité.

De plus, il assure les tâches particulières liées au PALM :

- veille à la consultation des communes concernées en et hors du périmètre d'intervention lors de l'établissement ou la mise à jour des VMP et KVMP.

Le groupe de travail études GT est dirigé par la DGMR.

Sa composition est détaillée dans le manuel d'exploitation.

E. Groupe de travail tâches opérationnelles GT

Le groupe de travail tâches opérationnelles GT est chargé de la surveillance et de l'analyse de la gestion opérationnelle du trafic, en particulier :

- veille à ce que les tâches opérationnelles GT soient assurées par les opérateurs trafic conformément au manuel d'exploitation,

- participe à l'élaboration et à l'adaptation des VMP et KVMP en coopération avec le groupe de travail études GT,
- suit régulièrement la qualité des prestations opérationnelles, avec les partenaires externes, et établissement d'un rapport d'activité,
- propose des améliorations opérationnelles, techniques ou de management (personnel), en coopération avec le groupe de travail études GT,
- propose des ajustements des valeurs-seuils des VMP en fonction des expériences opérationnelles, en coopération avec le groupe de travail études GT,
- définit les besoins de formation entre les partenaires et organisation de cette formation.

La gestion du trafic opérationnelle sera assumée par les opérateurs de trafic professionnels de la Police cantonale, à la centrale d'engagement et de transmission (CET).

Le groupe de travail tâches opérationnelles GT est dirigé par le chef des opérateurs de trafic professionnels.

Sa composition est détaillée dans le manuel d'exploitation.

7. Directives concernant l'exploitation de la GCTA

7.1. Manuel d'exploitation (Betriebshandbuch)

Le manuel d'exploitation régit la GT opérationnelle, en particulier les processus de travail, les interfaces utiles à l'échange des données et des informations entre l'organisme porteur et la Confédération, ainsi que l'organisation du travail et de la conduite au sein de la GCTA. Il définit en outre, les exigences pour les équipements des postes de travail et les instruments d'assurance de la qualité.

L'établissement et les modifications du manuel d'exploitation requièrent l'approbation de l'OFROU et la validation de la Commission de pilotage.

7.2. Mises en réseau et séparation des systèmes de la GCTA

Dans les situations pertinentes, les installations de gestion du trafic du réseau des routes nationales doivent être dissociées de celles du réseau hors routes nationales. La fonctionnalité inter-réseaux doit toutefois rester garantie.

La séparation des installations s'effectue en principe dans le cadre des mesures habituelles de remplacement et de renouvellement. Dans la situation qui prévaut initialement, la centrale GCTA doit pouvoir compter sur l'utilisation des installations actuelles.

L'organisme porteur de la GCTA veille à l'interopérabilité adéquate de ses installations en se fondant sur la technologie actuelle et en tenant compte du système d'architecture SA-CH. Afin d'assurer le développement nécessaire de l'interopérabilité technique, l'organisme porteur élabore des stratégies et des concepts pour les installations situées sur le réseau hors routes nationales. Il veille à la mise en œuvre progressive de ces stratégies et concepts

dans le cadre des mesures de remplacement et de renouvellement. Il participe à l'élaboration des stratégies et des concepts correspondants de la Confédération.

8. Mise à disposition de ressources

Tous les services désignés des administrations chargés d'accomplir des tâches de l'organisation de la GCTA (chap. 6) mettent à disposition le personnel nécessaire à cet effet. Chaque membre de l'organisme porteur assume les coûts liés à l'accomplissement de ses tâches.

Les coûts liés à des tâches communes à l'organisme porteur pour la gestion du trafic d'agglomération, sont répartis en fonction des intérêts en présence (cf. annexe 2).

Les indemnités octroyées par la Confédération pour les dépenses des prestations du Canton liées à la gestion du trafic sur les routes nationales seront versées à l'Etat de Vaud selon les modalités de la convention.

9. Responsabilités

Le propriétaire de l'installation répond du dommage occasionné.

Les membres de l'organisme porteur sont solidairement responsables des plans de gestion du trafic.

Au surplus, les dispositions de la loi vaudoise sur la responsabilité de l'Etat, des communes et de leurs agents s'appliquent.

10. Durée et fin de la convention

La présente convention est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée en la forme écrite par chacune des parties au 31 décembre, mais au plus tôt pour le 31 décembre 2020, en respectant un délai de résiliation de douze mois. La résiliation pour de justes motifs, selon les dispositions du droit général des contrats, demeure réservée.

11. For juridique

En cas de litiges issus de la présente convention, le for est à Lausanne.

Les parties s'engagent à tout tenter pour régler un litige avant de le soumettre à la justice.

12. Entrée en vigueur

La présente convention entre en vigueur au 1^{er} juillet 2018.

POUR INFORMATION

13. Signatures

La présente convention est établie en six exemplaires signés.

Etat de Vaud

Département des infrastructures et
des ressources humaines (DIRH) du
canton de Vaud

Lausanne,

Département des institutions et de
la sécurité (DIS) du canton de Vaud

Lausanne,

Nuria Gorrite, conseillère d'Etat

Béatrice Métraux, conseillère d'Etat

Commune de Lausanne

Lausanne,

Lausanne,

Grégoire Junod, syndic

Simon Affolter, secrétaire municipal

Commune de Morges

Morges,

Morges,

Vincent Jaques, syndic

Giancarlo Stella, secrétaire municipal

Copie pour information :

- *à l'Office fédéral des routes (OFROU), 3003 Berne*

Annexes

- Annexe 1 : Concept GCTA – Principes de base
- Annexe 2 : Principes de financement
- Références des documents de base du PALM :
 - le Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2^{ème} génération révisé en juin 2012,
 - l'accord sur les prestations entre la Confédération Suisse et le Canton de Vaud (organisme responsable) concernant le projet d'agglomération Lausanne-Morges 2^{ème} génération 2011/2012 (partie transport et urbanisme, mai et août 2015),
 - le Protocole additionnel à la convention pour la mise en œuvre commune du projet d'agglomération Lausanne-Morges et son avenant, projet d'agglomération de deuxième génération, mai 2015.

Glossaire

CET	Centre d'Engagement et de Transmission (Police cantonale, VD)
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes VD
GT	Gestion Trafic
OFROU	Office fédéral des routes
OTP	Opérateur Trafic Professionnel
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PC Front	Poste de Commandement Front
PIV	Panneaux à Informations Variables
POLCANT VD	Police cantonale/Police routière VD
PMV	Panneaux à Messages Variables (sur autoroute)
RC	Routes Cantonales
RN	Routes Nationales
SA-CH	Système d'architecture - Suisse
SCALA	Poste de Commande et de Régulation
Services d'urgence	Police, pompier, ambulance
UTII	Unité territoriale II
KVMP	Kantonal Verkehrsmanagementplan (Plans de gestion du trafic cantonaux)
VMP	Verkehrsmanagementplan (Plans de gestion du trafic nationaux)
VMZ-CH	Verkehrsmanagementzentrale (Centrale Suisse de Gestion du Trafic)
WWW	Wechselwegweisung (Panneau de direction à indications variables)

Avenant à la convention fondant l'organisme porteur

Date de création 10.05.2017

concernant les prestations de la centrale régionale **de gestion coordonnée du trafic d'agglomération Lausanne-Morges (GCTA)**.

entre

l'Etat de Vaud,

et

la commune de X

1. Objet et but de l'avenant

En date du XX.XX.XXXX, l'Etat de Vaud et les communes de Lausanne et de Morges ont conclu une convention afin de créer une centrale régionale de gestion coordonnée du trafic d'agglomération de Lausanne-Morges (GCTA). Cette convention était un préalable à la convention de prestations signée le xx.xx.xxxx entre la Confédération et l'organisme porteur de la GCTA (annexe 1) qui définit le transfert à l'organisme porteur d'une partie des tâches de gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales dans le secteur d'intervention défini dans la convention.

Les parties ont précisé qu'à terme, l'organisme porteur de la GCTA s'étendrait à d'autres communes partenaires.

Par la signature du présent avenant, la commune de X intègre l'organisme porteur de la GCTA. Un avenant identique sera par ailleurs établi entre l'Etat de Vaud et chaque nouveau partenaire.

2. Autorités impliquées au sein de la GCTA

Les membres de l'organisme porteur sont composés de représentants des unités administratives mentionnées au point 6.1 de la convention fondant l'organisme porteur du XX.XX.XXXX(annexe 2).

Lors de l'intégration d'un nouveau partenaire à l'organisme porteur de la GCTA, le partenaire désigne un membre par service responsable, à savoir le service en charge de la mobilité et celui de la sécurité en ce qui concerne la Ville de X.

3. Coûts

Conformément au point 8 de de la convention fondant l'organisme porteur du XX.XX.XXXX (annexe 2), les coûts liés à des tâches communes à l'organisme porteur pour la gestion du trafic d'agglomération, sont répartis en fonction des intérêts en présence (cf. annexe 3).

4. Obligation d'information

Chaque avenant sera transmis avant sa signature aux communes partenaires pour information.

5. Entrée en vigueur

Les dispositions du présent avenant entrent en vigueur au XX.XX.XXXX.

Les autres dispositions de la convention initiale demeurent inchangées. La convention et ses avenants forment un tout indivisible.

POUR INFORMATION

6. Signatures

Le présent avenant est établi en trois exemplaires signés.

Etat de Vaud

Département des infrastructures et
des ressources humaines (DIRH) du
canton de Vaud

Lausanne,

Nuria Gorrite, conseillère d'Etat

Commune de X

XXXXX,

xxxxxx, syndic

Département des institutions et de
la sécurité (DIS) du canton de Vaud

Lausanne,

Béatrice Métraux, conseillère d'Etat

XXXXXX,

xxxxx, secrétaire municipal

Copies pour information :

- *à l'Office fédéral des routes (OFROU), 3003 Berne*
- *aux communes partenaires*

Annexes

- Annexe 1 : Convention de prestations du XX.XX.XXXX (sans les annexes)
- Annexe 2 : Convention fondant l'organisme porteur du XX.XX.XXXX (sans les annexes)
- Annexe 3 : Tableau récapitulatif des coûts par commune

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 5'085'000.- pour financer les mandats d'études trafic et électromécanique pour la réalisation de la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération (GCTA) sur le territoire des 26 communes constituant l'agglomération Lausanne-Morges

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décrète

Art. 1

¹ Un crédit d'étude de CHF 5'085'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les mandats d'études trafic et électromécanique pour la réalisation de la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération (GCTA) sur le territoire des 26 communes constituant l'agglomération Lausanne-Morges.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 10 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale, et en fixera par voie d'arrêté la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le .

PROJET DE DÉCRET

autorisant le Conseil d'Etat en tant que représentant de l'organisme porteur, à conclure la Convention de prestations avec l'Office fédéral des routes (OFROU) confiant à la GCTA des tâches de gestion du trafic sur des routes nationales

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Le Conseil d'Etat, représenté par les Cheffes des départements en charge de la sécurité et de la circulation routière, est autorisé à conclure la convention annexée au présent décret.

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le .



Convention de prestations

N° du contrat :	820 000 947
N° de commande :	826 006 505
N° d'ordre :	0820000809
Date de création :	29.08.2016

concernant les prestations de la centrale régionale **de gestion coordonnée du trafic d'agglomération Lausanne-Morges (GCTA)**.

entre

la Confédération suisse,

représentée par

l'Office fédéral des routes (ci-après OFROU)

et

l'organisme porteur de la GCTA

représenté par

l'Etat de Vaud,

(ci-après « organisme porteur »)

L'OFROU et l'organisme porteur concluent la présente convention en se fondant sur les bases légales suivantes :

- loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) ;
- loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN ; RS 725.11) ;
- l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN ; RS 725.111).

1. Préambule

La Confédération est compétente en matière de gestion du trafic sur les routes nationales. La gestion du trafic comprend la gestion du réseau, la gestion des axes, la régulation du trafic et l'information routière. Elle a pour but de garantir le fonctionnement, la capacité et la disponibilité des routes nationales. La Confédération construit, entretient et exploite les infrastructures nécessaires à cet effet, elle développe et gère une centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH), une centrale d'information routière et un centre de données sur les transports.

Dans les zones limitées et caractérisées par de fortes interactions de trafic entre les routes nationales et les autres routes, la Confédération peut partiellement déléguer, à certaines conditions, des tâches de gestion du trafic sur le réseau des routes nationales à une centrale régionale. La Confédération attend de ces centrales régionales de gestion du trafic qu'elles coordonnent complètement l'ensemble du trafic sur les réseaux de transport des niveaux national, cantonal et urbain (réseau subordonné selon les hiérarchies établies).

L'espace de circulation de l'agglomération Lausanne-Morges (défini dans la convention fondant l'organisme porteur de la GCTA, en annexe) doit être géré par une centrale régionale de gestion du trafic. A cette fin, l'Etat de Vaud a formé un organisme porteur. Celui-ci gère une centrale régionale pour la gestion du trafic inter-réseau et veille à son exploitation et à son développement régulier. Dans le secteur d'intervention, cette gestion du trafic comprend :

- la coordination formalisée des mesures de gestion du trafic entre les différents propriétaires des réseaux routiers ;
- la mise à disposition d'un interlocuteur envers la Confédération pour toutes les tâches opérationnelles de gestion du trafic sur les routes nationales et sur les routes du réseau subordonné selon les hiérarchies établies ;
- la mise à disposition d'un interlocuteur envers la Confédération pour collaborer aux tâches d'études de gestion du trafic ;
- l'accomplissement des tâches opérationnelles de gestion du trafic sur les routes nationales et la prise en charge des tâches opérationnelles et de planification de gestion du trafic sur les routes du réseau subordonné ;
- la coordination générale des tâches opérationnelles de gestion du trafic sur les routes nationales et cantonales ainsi que sur les réseaux urbains du canton de Vaud.

Une convention entre les partenaires impliqués, l'Etat de Vaud et les Communes de l'agglomération Lausanne-Morges, est la condition pour que soit conclue la présente convention. La convention qui formalise la centrale régionale de gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA) garantit que les directives de la Confédération relatives aux tâches et à l'action conjointe des partenaires de l'organisme porteur soient respectées.

2. Objet de la convention

L'OFROU transfère à l'organisme porteur, une partie des tâches de gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales dans le secteur d'intervention défini à l'article 3.2.

A cet effet, l'organisme porteur exploite une centrale régionale de gestion du trafic. La présente convention régit les conditions-cadres, les tâches des partenaires au contrat et l'indemnisation financière de la centrale régionale GCTA pour les tâches déléguées par la Confédération.

3. Prestations de l'organisme porteur

3.1. Tâches opérationnelles de gestion du trafic transférées de la Confédération à l'organisme porteur

L'OFROU délègue les tâches opérationnelles de gestion du trafic suivantes à la centrale régionale GCTA pour le réseau des routes nationales compris dans le secteur d'intervention visé :

- observation du trafic ; évaluation, coordination et mise en œuvre des mesures de gestion du trafic sur les routes nationales sur la base des plans approuvés de gestion du trafic (VMP) ;
- mise en œuvre des mesures de gestion du trafic (gestion de réseau, gestion d'axes, régulation du trafic, informations routières) en activant l'état d'exploitation voulu et en recourant aux systèmes de gestion du trafic (systèmes de guidage du trafic dans les tunnels et sur les tronçons ouverts, installations de gestion du trafic, signalisations spécifiques comme les panneaux à message variable, les signalisations variables de direction, le dosage du trafic sur les rampes, les réaffectations de bande d'arrêt d'urgence (BAU), etc.;
- délégation d'un interlocuteur pour coordonner les mesures d'exploitation nécessaires ;
- soutien à la centrale nationale de gestion du trafic pour examiner le besoin et la faisabilité des mesures de gestion du trafic prévues par les plans de gestion du trafic (VMP) ou par des mesures ad hoc;
- soutien à la centrale nationale de gestion du trafic pour assurer la vérification et la plausibilité de la situation actuelle de trafic, des effets des événements sur le trafic, des conditions actuelles de l'état des routes et des conditions météorologiques par-delà le secteur d'intervention.

Un manuel d'exploitation décrira la coopération entre les partenaires impliqués (organisation et processus).

3.2 Secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA

Sur les routes nationales, la centrale régionale GCTA assume les tâches de gestion opérationnelle du trafic déléguées par l'OFROU dans le secteur d'intervention suivant (jonctions incluses):

- A1, Aubonne – Cossonay
- A1, Ecublens – Lausanne-Maladière
- A9, Villars-Sainte-Croix – Chexbres

Ce secteur d'intervention peut être modifié, en temps utiles, sous forme d'un avenant à la présente convention.

3.3 Condition-cadre : coordination générale et tâches d'études

Coordination générale

En prenant en charge les tâches déléguées au chiffre 3.1, la centrale régionale GCTA assure la coordination générale. En complément à ces tâches déléguées par la Confédération, elle assume dans son secteur d'intervention, à tout le moins pour les routes déclarées importantes (art. 57d, al. 1, LRC), les prestations opérationnelles de gestion du trafic suivantes :

- observation du trafic ; évaluation, coordination et mise en œuvre des mesures de gestion du trafic dans le secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA ;
- mise en œuvre des mesures de gestion du trafic (gestion de réseau, gestion d'axes, régulation du trafic, informations routières) en recourant aux systèmes de gestion du trafic (systèmes de guidage du trafic dans les tunnels et sur les tronçons ouverts, installations de gestion du trafic, signalisations spécifiques comme les panneaux à message variable, les signalisations variables de direction, le dosage du trafic sur les rampes, les réaffectations de la BAU, etc.) et en activant l'état d'exploitation voulu ;
- établissement d'un contrôle des résultats, évaluation des expériences acquises sur le plan opérationnel.

Tâches d'études

L'organisme porteur de la GCTA assume dans le secteur d'intervention défini au chapitre 3.2 et dans le périmètre du PALM (Projet d'agglomération Lausanne-Morges), les tâches d'études de la gestion du trafic pour le réseau subordonné selon la hiérarchie routière établie:

- il présente à l'OFROU les intérêts plaçant en faveur du développement des installations de gestion du trafic, compte tenu des interactions avec le réseau subordonné ;
- il coordonne via la GCTA, pour le réseau subordonné, les mesures de l'agglomération Lausanne-Morges, de même que l'élaboration et la gestion des plans de gestion du trafic, la définition et la réalisation des équipements de tronçon et la définition des états d'exploitation de ces installations ;
- compte tenu de la technologie existante, il veille, dans son domaine de compétence, à garantir l'interopérabilité opportune des installations ; il élabore des stratégies et des concepts visant à assurer le développement indispensable de l'interopérabilité technique et veille, dans le cadre des mesures de remplacement et de renouvellement usuelles, à en assurer la mise en œuvre graduelle ;
- il met un interlocuteur à la disposition de la Confédération pour les tâches d'études.

3.4 Prestations particulières relatives aux LSA-NS

Une convention séparée règle les prestations particulières relatives aux LSA-NS (Lichtsignalanlage-Nationalstrassen) entre la Confédération et l'Etat de Vaud.

4. Prestations de la Confédération

4.1 Rétribution

La Confédération indemnise l'organisme porteur des coûts liés à l'accomplissement de ses tâches de gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales dans le périmètre de son secteur d'intervention sur la base des critères d'évaluation contenus dans l'appendice 1 de l'annexe 1.

L'annexe 1 contient en outre la récapitulation et le calcul de la rétribution.

L'OFROU rétribue globalement les prestations de la GCTA en lui allouant un montant de CHF 280'000.- par an (voir détail dans l'annexe 1). Il verse le montant annuel convenu à l'organisme porteur en quatre tranches égales le 1^{er} mars, le 1^{er} juin, le 1^{er} septembre et le 1^{er} décembre.

La rétribution est soumise au renchérissement, calculé sur la base de l'indice national des prix à la consommation. Elle est adaptée chaque année.

Les dépenses financières de construction, d'exploitation et d'entretien des installations destinées à la gestion du trafic sur le réseau routier subordonné sont à la charge de l'organisme porteur.

Les dépenses financières de construction, d'exploitation et d'entretien des installations destinées à la gestion du trafic sur les routes nationales sont à la charge de la Confédération.

Les dépenses financières de construction, d'exploitation et d'entretien des installations destinées à l'ensemble des réseaux selon des critères d'utilité, sont à la charge de l'organisme porteur et de la Confédération, selon une répartition à définir dans le projet y relatif.

Les principes de financement pour les dépenses de construction, d'exploitation et d'entretien sont illustrés en annexe 3.

4.2 Moyens d'exploitation

L'OFROU met à la disposition de la centrale régionale GCTA les systèmes de gestion du trafic sur les routes nationales et les moyens d'exploitation voulus (centre de données sur les transports, instrument d'information sur le trafic pour la saisie et l'échange des informations relatives aux événements et au trafic) pour permettre la communication avec la centrale nationale de gestion du trafic et la centrale nationale d'informations routières. L'OFROU réalise les

nouveaux moyens d'exploitation pour les routes nationales. L'OFROU implique l'organisme porteur dans les projets de remplacement ou d'acquisition des moyens d'exploitation.

5. Coordination opérationnelle hors du secteur d'intervention

La centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH) assure la gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales en dehors du secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA.

Les tâches suivantes doivent être coordonnées entre la centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH) et la centrale régionale GCTA :

- instauration des mesures de gestion du trafic d'importance supérieure par la centrale nationale de gestion du trafic : si lesdites mesures affectent le secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA, celle-ci sera impliquée dès le début du processus décisionnel ; les décisions seront prises selon la réglementation des priorités prédéfinie, conformément au manuel d'exploitation;
- instauration de mesures affectant les routes nationales par la centrale régionale GCTA : la centrale nationale de gestion du trafic est impliquée au début du processus par la centrale régionale GCTA ; les décisions seront prises selon la réglementation des priorités prédéfinie, conformément au manuel d'exploitation. Forte de sa perspective globale, la centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH) peut prendre la décision finale en cas de situation à risque.

6. Prestations non comprises dans la convention de prestations

Dans le secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA, les prestations suivantes ne font pas l'objet de la présente convention (elles sont réglementées ou convenues par ailleurs sur la base de dispositions légales) :

- toutes les tâches de base de la police routière, notamment la surveillance des routes (contrôle du trafic) et la maîtrise des événements ; la souveraineté des polices cantonales et communales est sauvegardée ;
- la communication à la VMZ-CH des données visées à l'art. 57c, al. 6, LCR¹;
- les informations sur les conditions de circulation, les restrictions du trafic et l'état des routes sur le reste du réseau routier, selon l'art. 57d, al. 2, LCR²;
- toutes les prestations sur le reste du territoire cantonal que le canton ou les communes fournissent pour la gestion du trafic sur le réseau routier subordonné, y compris les routes pour lesquelles ils doivent établir des plans de gestion du trafic et la coordination indispensable à la gestion du trafic des routes nationales dont les effets affectent le réseau subordonné ;
- toutes les prestations des unités territoriales ;
- les prestations pour la gestion du trafic que le canton et les communes doivent fournir en raison d'importants chantiers sur les routes nationales, comme les tronçons d'entretien selon la planification de l'entretien des routes nationales UPlaNS, les projets d'aménagement et les projets d'une certaine importance ; la Confédération règle séparément le contenu et les aspects financiers des prestations de gestion du trafic dans le cadre des études et du financement des chantiers concernés ;

¹ Art. 57c, al. 6, LCR : Les cantons transmettent à la Confédération les données relatives au trafic qui sont nécessaires à l'accomplissement de ces tâches

² Art. 57d, al. 2, LCR La Confédération peut:

- a. ordonner des mesures de gestion du trafic motorisé sur les routes nationales, adéquates et nécessaires pour prévenir ou éliminer de graves perturbations du trafic;
- b. ordonner d'autres mesures de gestion opérationnelle et de régulation du trafic sur les routes nationales, adéquates et nécessaires pour garantir la sécurité et la fluidité du trafic motorisé; l'art. 3, al. 6, est réservé;
- c. émettre des recommandations relatives à la gestion du trafic motorisé, afin de garantir la sécurité et la fluidité du trafic et de mettre en œuvre les objectifs de la loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic.

- toutes les prestations du canton pour l'intensification du contrôle du trafic des poids lourds ;
- les mesures pour la gestion du trafic des poids lourds sur l'axe de transit (gestion des points de dosage, aires d'attente, aires de rétention) ; la Confédération réglemente les prestations concernées dans une convention distincte.

Dans le secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA, les prestations suivantes restent de la compétence et de la responsabilité de la Confédération :

- définition et la réalisation des équipements de tronçon et des systèmes de gestion du trafic, la standardisation des installations de gestion du trafic et la définition des états d'exploitation pour les routes nationales;
- approbation des plans de gestion du trafic pour les routes désignées à l'annexe 3 de l'ordonnance sur les routes nationales (ORN).

7. Rapports de propriété

L'intégralité des installations destinées à la gestion du trafic – des équipements de tronçon à la centrale – appartient à chacun des propriétaires de la route. Le propriétaire est responsable des études, de la construction et de l'entretien des installations. Demeurent réservées certaines ententes spécifiques comme les droits de propriété et d'utilisation particulière, par exemple pour les jonctions ou les réseaux de transmission de données.

8. Compatibilité technique

L'OFROU définit les normes et les exigences posées aux installations de gestion du trafic sur les routes nationales afin de garantir l'interopérabilité technique sur l'ensemble du réseau des routes nationales. Lorsque cela apparaît judicieux, les installations de gestion du trafic pour le réseau des routes nationales doivent être dissociées des installations placées sur le réseau routier subordonné, tout en garantissant la fonctionnalité inter-réseaux.

La séparation des installations s'effectue en principe dans le cadre des mesures habituelles de remplacement et de renouvellement. Dans la situation qui prévaut initialement, l'organisme porteur doit pouvoir compter sur l'utilisation des installations actuelles.

9. Réglementation de la coopération opérationnelle

L'organisme porteur établit et maintient à jour un manuel d'exploitation. Il est complet, d'utilisation facile et réglemente les processus de coopération les plus importants (descriptions de l'organisation et des processus, tâches, compétences et responsabilités). L'OFROU est impliqué dans l'élaboration de ce manuel. L'organisme porteur soumettra ce manuel à l'approbation de l'OFROU et lui fera valider ses adaptations.

10. Responsabilité en cas de non accomplissement ou d'accomplissement incorrect

En cas de non accomplissement ou d'accomplissement incorrect des dispositions de la présente convention, l'OFROU peut réduire sa rétribution globale si l'organisme porteur ne satisfait pas à ses obligations malgré une sommation écrite.

Les parties sont solidairement responsables des dommages causés à des tiers en raison du non accomplissement ou de l'accomplissement incorrect des dispositions de la présente convention par l'autre partie signataire, et pour lesquels elles ont été poursuivies.

11. Réglementation des prétentions de tiers

11.1 Prétentions de tiers envers l'organisme porteur

L'organisme porteur, par son représentant, est responsable d'assumer sa propre défense, que cela soit dans un cadre judiciaire ou extrajudiciaire, pour autant que les prétentions de tiers soient tournées contre lui et qu'elles concernent donc les tâches et activités qui lui incombent. L'organisme porteur assume les dommages éventuels.

11.2 Prétentions de tiers envers la Confédération

L'OFROU est responsable d'assumer sa propre défense, que cela soit dans un cadre judiciaire et extrajudiciaire, pour autant que les prétentions de tiers soient tournées contre la Confédération, par exemple en sa qualité de propriétaire des routes nationales. La Confédération assume dans ce cas les dommages éventuels, sous réserve qu'elle ne se retourne contre l'organisme porteur conformément au point 10.

L'OFROU met sans délai l'organisme porteur au courant de telles prétentions ; il lui transmet toute information utile sur l'état des négociations et lui donne la possibilité de prendre position.

L'OFROU peut déléguer la conduite des négociations à l'organisme porteur.

12. Clause salvatrice

Si une disposition de la présente convention de prestations est partiellement ou totalement invalide, la validité juridique de la présente convention dans son ensemble n'en est pas affectée. La disposition invalide doit être alors interprétée de manière à ce que l'objectif qu'elle poursuit soit autant que possible réalisé.

13. Droit et for

Les parties signataires règlent autant que possible leurs différends par la voie de négociation.

La présente convention est soumise au droit suisse.

Les éventuels litiges qui ne pourraient être liquidés par voie de négociation seront soumis à la juridiction ordinaire

Le for est à Berne.

14. Entrée en vigueur et durée de validité

La présente convention, ses annexes comprises, entre en vigueur au 1^{er} janvier 2019. Elle est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties au 31 décembre, mais au plus tôt le 31 décembre 2020, sous réserve d'un délai de résiliation de douze mois.

15. Convention de prestations VM-CH

La convention de prestations entre la Confédération et le canton de Vaud du 15.01 et 25.06.2008 reste en application. Elle sera adaptée sur la base de la présente convention.

16. Contrôle et modification de la convention de prestations

Toute modification de la présente convention requiert la forme écrite.

La convention de prestations sera vérifiée pour le 1^{er} janvier 2020 et le cas échéant adaptée.

17. Annexes

Les annexes suivantes constituent une partie intégrante de la présente convention :

- Annexe 1 : Indemnisation (2 appendices)
- Annexe 2 : Plans UH-Peri
- Annexe 3 : Illustration des principes de financement pour les dépenses de construction, d'exploitation et d'entretien

La présente convention de prestations a été établie en trois exemplaires. Les parties signataires détiennent chacune un exemplaire.

Pour l'Office fédéral des routes

Pour l'Etat de Vaud

Jürg Röthlisberger
Directeur

Nuria Gorrite
Présidente du Conseil d'Etat

Erwin Wieland
Vice-directeur

Vincent Grandjean
Chancelier d'Etat

Ittigen,

Lausanne,

Glossaire

BAU	Bande d'Arrêt d'Urgence
GCTA	Gestion Coordonnée du Trafic d'Agglomération (Lausanne-Morges)
LSA-NS	Lichtsignalanlage-Nationalstrassen (Installations de régulation par feux - routes nationales)
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
UPIaNS	Unterhaltsplanung der Nationalstrassen (Planification de l'entretien des routes nationales)
VMP	Verkehrsmanagementplan (Plan de gestion du trafic)
VM-CH	Verkehrsmanagement (Gestion du trafic en Suisse)
VMZ-CH	Verkehrsmanagementzentrale (Centrale suisse de gestion du trafic)