



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 21'360'000.- pour financer les travaux d'électromécanique et de génie civil nécessaires à la mise en œuvre de la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération (GCTA) sur le territoire des 26 communes constituant l'agglomération Lausanne-Morges.

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet	3
1.1 Préambule	3
1.2 Evolution globale des coûts	5
1.3 Bases légales	6
1.4 Description du projet.....	8
1.4.1 Situation actuelle	8
1.4.2 Objectifs du projet	9
1.4.3 Fonctionnement de la GCTA.....	10
1.4.4 Crédit sollicité	11
1.4.5 Programmes des études et de la réalisation.....	14
2. Mode de conduite du projet	15
3. Conséquences du projet de décret	16
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	16
3.2 Amortissement annuel	16
3.3 Charges d'intérêt.....	16
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel.....	16
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	17
3.6 Conséquence sur les communes	18
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie	18
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) ...	19
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	19
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	19
3.10.1 Principe de la dépense	19
3.10.2 Quotité de la dépense	20
3.10.3 Moment de la dépense	20
3.10.4 Conclusion	20
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)	20
3.12 Incidences informatiques	20
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	20
3.14 Simplifications administratives.....	20
3.15 Protection des données.....	20
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	21
4. Conclusion	22
PROJET DE DECRET.....	23

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La gestion du trafic à l'échelle de l'agglomération Lausanne-Morges, ci-après « l'agglomération » se fait aujourd'hui de manière très sectorielle. La Police cantonale vaudoise (Polcant), la Police de Lausanne, 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 priorisant certains modes ;
- faciliter l'intégration des nouvelles infrastructures de transports publics (tram, BHNS, 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 (Etat de Vaud, Communes, OFROU, entreprises de transports publics) 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 et opérationnel permettant d'améliorer l'efficacité des transports publics, maîtriser le trafic individuel motorisé 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 message variable, info voyageurs, régulation des vitesses, plateformes Internet, application sur smartphones et tablettes, etc.). La GCTA permet ainsi de faire le lien entre la centrale et les moyens d'action sur le terrain.

Les coûts d'investissement globaux ont été estimés lors de l'élaboration du concept à CHF 27,6 millions TTC (base de prix 2014) et se décomposent de la manière suivante :

Estimation des coûts d'investissement 2017 en Mio de CHF Montants arrondis			OFROU	Etat de Vaud	Communes	TP	Total
Réseau routier	Aménagement de la centrale	Postes GCTA	0.01	0.09	0.19		0.29
	Outils	Superviseur	0.17	4.41	0.33	0.96	5.87
		Télé-circulation	0.47	3.23	0.90		4.60
		Carrefours régulés	1.13	2.19	3.70		7.02
		Outils d'informations aux usagers	0.74	1.61	0.59		2.94
	TVA		0.20	1.02	0.49		1.71
Etudes			0.50	4.67			5.17
Coûts totaux TTC			3.22	17.22	6.20	0.96	27.60

Légende: Partenaires bénéficiant du financement à la hauteur de 35% de l'ARE obtenu au terme de la première étude (1.000195.01)

Acronymes :

TP : Transports publics

ARE : Office fédéral du développement territorial

En mars 2009, le Grand Conseil accordait un premier crédit d'étude (EOTP I.000195.01, CE-Centrale de gestion du trafic PALM) de CHF 1'030'000.- (utilisé en intégralité) qui a permis 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 d'associations 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 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 pour le Canton et les communes, un financement de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) à raison de 35 %.

Deux autres crédits d'études, octroyés en 2016 (EOTP I.000402.01, CECE 138 GCTA - Etudes Phase 2 pour un montant de CHF 395'000.-) puis en 2018 (EOTP I.000402.04, CECE 146 GCTA - Phase préliminaire Trafic+BSA pour un montant de CHF 390'000.-) ont 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), de rédiger les documents techniques en vue de la mise en œuvre de la centrale et de débiter les phases préliminaires des études de trafic et d'électromécanique. Ils ont tous deux été amortis dans le 4^{ème} crédit d'étude de CHF 5'085'000.- (EOTP I.000402.02, CE-Centrale GCTA - Etudes), accordé en octobre 2018, pour financer entre autres les mandats d'études trafic et électromécanique nécessaire à la réalisation de la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération (GCTA) sur le territoire des 26 communes constituant l'agglomération Lausanne-Morges.

Celles-ci portent plus précisément sur :

- l'élaboration d'une méthodologie pour l'établissement des Plans de Gestion Intégrée de Mobilité (PGIM) ;
- la définition des bases de planification (réseau routier structurant, définition et structure géographique des PGIM et priorisation de ces derniers, exigences minimales pour assurer l'interopérabilité des éléments actifs de l'électromécanique) ;
- Actualisation de l'inventaire des installations existantes liées à la GCTA ;
- L'élaboration de 120 PGIM, y compris les itinéraires de délestage des routes nationales N09 et N01 ;
- La coordination avec l'Office fédéral des routes et en particulier la convention de financement complémentaire ;
- Le choix des implantations des différents éléments actifs comme les capteurs, les caméras, les panneaux à message variable, etc. ;
- Le projet des éléments de génie civil, telles les fondations des mâts de caméras, de signalisation, de panneaux à message variable, les fouilles de tracé de câbles ;
- Etablissement du projet électromécanique de la GCTA soit l'architecture globale de la GCTA, intégrée à la Grangette, le réseau de communication décomposé en réseau de terrain, réseau central de la GCTA et réseau de distribution des données trafic, les systèmes informatiques GCTA, les systèmes tiers en interface et la centrale d'exploitation à la Grangette ;
- Etablissement des dossiers d'appel d'offre, selon les procédures publiques, pour le génie civil et l'électromécanique ;

- La direction locale des travaux et la mise en service de la GCTA.

Les dépenses nettes au 28 février 2025 liées à ce crédit s'élèvent à CHF 3'892'536.15

Le présent exposé des motifs a pour but de solliciter le financement pour la réalisation du projet (part cantonale). Les communes partenaires devront quant à elles en faire de même auprès de leurs organes législatifs.

1.2 Evolution globale des coûts

L'estimation des coûts totaux, hors coûts de fonctionnement, devisés pour l'ensemble des partenaires de la GCTA sont répartis de la manière suivante :

Estimation des coûts finaux 2024 en Mio de CHF Montants arrondis			OFROU	Etat de Vaud	Communes	TP	Total
Réseau routier	Aménagement de la centrale	Postes GCTA *	0.00	0.00	0.00		0.00
	Outils	Superviseur	1.55	11.95	0.96		14.46
		Télé-circulation	0.16	0.70	0.30		1.16
		Carrefours régulés	0.22	0.64	0.33		1.19
		Outils d'informations aux usagers	1.00	2.48	1.43		4.91
		Génie civil	1.08	1.02	1.24		3.34
	TVA		0.32	1.36	0.35		2.03
Prestations OFROU (convention) / Prest. études supplémentaires			0.50	5.59			6.09
Sous-total travaux (yc études supplémentaires)			4.83	23.74	4.61		33.18
Crédit d'études déjà accordé (EOTP I.000402.02)				5.09			5.09
Coûts totaux TTC			4.83	28.83	4.61	0.00	38.27

Légende: Partenaires bénéficiant du financement à la hauteur de 35% de l'ARE obtenu au terme de la première étude (I.000195.01)

01.07.2024 / V6

* Les coûts pour "Aménagement de la centrale-Postes GCTA" ont été englobés dans les coûts des "Outils-Superviseur".

La synthèse des coûts 2024 (état au 01.07.2024) met en évidence un dépassement de CHF 10.67 mio par rapport aux estimations 2017.

Comme vu précédemment, un montant complémentaire pour des honoraires doit être engagé pour prendre en compte :

le travail important de communication avec les communes pour obtenir leur adhésion unanime au projet, au concept de déviation du trafic décrit dans les PGIM et aux recherches de financement communaux et fédéraux;

le prolongement du projet et des études, conséquence de la crise sanitaire Covid-19;

les prestations de géomètre nécessaire à la mise à l'enquête des PIV (panneau à indications variables);

la reprise d'une partie importante des études consécutives, d'une part, à l'obsolescence des PGIM en raison des nouveaux aménagements communaux, cantonaux et fédéraux intervenus depuis l'octroi du crédit d'étude en octobre 2018 et, d'autre part, aux évolutions technologiques et vieillissement des installations existantes.

Les coûts sont également touchés par l'évolution du projet GCTA en comparaison du concept établi en 2017, des projets connexes et de l'évolution technologique des outils mis en place (panneaux à indications variables, éléments actifs de détection de trafic, etc.) et l'affinement du projet qui prend aujourd'hui en compte de nouveaux carrefours.

Les transports publics disposeront d'un lien web sécurisé sur le système de la GCTA, en lieu et place d'une infrastructure informatique complète (serveurs et terminaux) Ce procédé ne crée ainsi plus de coûts pour les transports publics comme cela était initialement prévu.

1.3 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 2018 de l'agglomération Lausanne – Morges ainsi qu'à la feuille de route du plan climat vaudois.

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 février 2019, le plan des mesures OPair 2018 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.

Ce plan comprend notamment la mesure MO-1 qui a pour objectif de :

- Limiter la circulation et les nuisances sur le réseau routier interne à l'agglomération ;
- Promouvoir un report modal vers les transports publics et la mobilité douce ;
- Limiter les encombrements du réseau routier et assurer un écoulement du trafic individuel motorisé optimal pour la qualité de l'air.

Afin d'atteindre ces objectifs, la mesure MO-1 couvre principalement les types d'interventions suivants :

- Réalisation de mesures infrastructurelles et d'exploitation nécessaires au bon fonctionnement de la ceinture autoroutière de l'agglomération (nouvelles jonctions autoroutières, etc.) ;
- Nouveaux tronçons avec activation des bandes d'arrêt d'urgence (« BAU Active », élimination du goulet d'étranglement de Crissier) ;
- Réorganisation et requalification du réseau routier structurant selon une logique multimodale, en veillant à promouvoir une meilleure intégration urbaine, à favoriser la mobilité douce, à améliorer la progression des transports publics, et à maîtriser les déplacements en transports individuels motorisés ;
- Aménagement de zones à trafic modéré ;
- Mise en œuvre d'une gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA).

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, 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 ; BLV 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 ; BLV 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 ; BLV 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 (LFIInfr, RS 725.13).

1.4 Description du projet

1.4.1 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 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 entre Lausanne et Renens et le projet de prolongement à Villars-Sainte-Croix, la réalisation des nombreux projets autoroutiers situés sur le périmètre d'agglomération et les chantiers ferroviaires tels que ceux des gares de Lausanne et de Renens, puis prochainement de la gare de Morges, 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 planifiées 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.

1.4.2 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'événements ;
- favoriser les priorités aux transports publics ;
- améliorer l'information aux usagers et aux voyageurs ;
- améliorer la détection des pannes des équipements.

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 d'information variable (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 message variable, info voyageurs, régulation des vitesses, plateformes Internet, application sur smartphones et tablettes, 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 sportives ou culturelles, chantiers majeurs, etc.) ou non, des perturbations apparaissent rapidement dans l'agglomération et pèjorent tous les systèmes de transport (transports individuels motorisés 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 impacte plusieurs partenaires qui doivent chacun mettre en place des actions trafic ou sécuritaire. Depuis 2007, 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 réel des différentes perturbations et de l'état des réseaux.

Dans la première étape de la GCTA, à savoir pour 2027, 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. Cependant, les équipements mis en place permettront également de réaliser, dans une deuxième étape, la gestion courante.

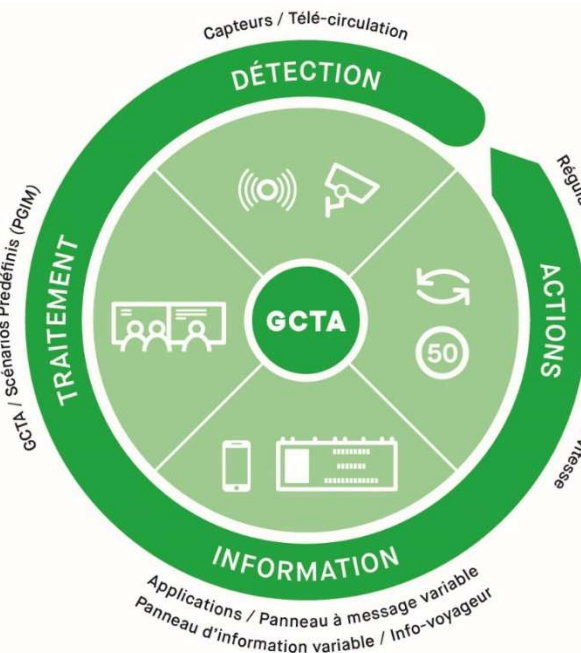
1.4.3 Fonctionnement de la GCTA

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.

Le 5 février 2019, la convention fondant l'organisme porteur entre l'Etat de Vaud, l'OFROU, Lausanne et Morges a été signée. Un avenant à cette convention entre l'Etat de Vaud et chaque commune sera signé.

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



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 véhicules) 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 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 message variable sur le réseau autoroutier, de panneaux d'information variable sur le réseau structurant d'agglomération (de taille plus modeste), 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 GCTA 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'usager, 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.

1.4.4 Besoins en ressources humaines

À ce jour, les opérateurs trafic professionnels (OTP) ont pour mission principale la gestion du trafic sur les routes nationales ainsi que sur les routes cantonales. Leurs tâches couvrent notamment :

- la surveillance et la régulation du trafic en conditions normales et dégradées (accidents, pannes, bouchons, chantiers temporaires, événements climatiques, animaux sur la chaussée),
- la mise en service des bandes d'arrêt d'urgence actives (BAU) sur les tronçons Morges–Ecublens et Villars-Saint-Croix–Cossonay en cas d'accident ou de surcharge de trafic,
- la gestion du trafic lors des différentes phases des chantiers menés, essentiellement de nuit, par l'OFROU,
- ainsi que la prise en charge des événements majeurs affectant aussi bien les routes nationales que le réseau routier secondaire.

Ces missions mobilisent pleinement les OTP en place, qui sont par ailleurs intégralement financés par l'OFROU. Il n'est donc pas envisageable de leur confier des responsabilités supplémentaires sans compromettre la qualité et la sécurité du service actuel.

La nouvelle centrale de la GCTA implique une surveillance active 7 jours sur 7, de 6h00 à 22h00, soit une amplitude de 16 heures par jour. Cette mission exige la présence continue d'un opérateur exclusivement dédié à cette tâche. Pour assurer cette couverture, en tenant compte des absences liées aux congés, formations, vacances et éventuelles indisponibilités, quatre opérateurs supplémentaires sont indispensables. Ce renfort au niveau des OTP permettra de garantir une continuité de service sans impacter les missions existantes.

En complément, il est essentiel de créer un poste d'ingénieur-coordonateur trafic (1 ETP), à pourvoir au moins un an avant la mise en service de la centrale. Ses missions seront :

- la planification du développement de la centrale ;
- la préparation des décisions du comité de pilotage ;
- la coordination des groupes de travail dédiés aux études de gestion du trafic ;
- le rôle d'interlocuteur principal auprès des partenaires ;
- la planification du développement de la GCTA à d'autres secteurs potentiels

Ce poste est stratégique pour garantir une mise en œuvre cohérente, efficace et pérenne du projet.

La mise en place d'une centrale de gestion du trafic représente un investissement stratégique pour améliorer la fluidité, la sécurité et la coordination du réseau routier de l'agglomération Lausanne-Morges. Toutefois, cet investissement ne saurait produire les effets escomptés sans un renfort humain adéquat. La création de cinq postes – quatre opérateurs dédiés et un ingénieur-coordonateur trafic – constitue une condition sine qua non pour garantir le bon fonctionnement de la centrale. Ces ressources permettront d'assurer une couverture opérationnelle continue, une coordination efficace avec les partenaires, et une anticipation des enjeux futurs.

1.4.5 Crédit sollicité

Les coûts d'investissement nécessaires à la réalisation du projet ont été définis dans le cadre du concept financé par les crédits d'études susmentionnés (cf. chap. 1.1).

Le présent EMPD prévoit le financement des éléments suivants :

- les travaux d'électromécanique de la GCTA soit l'adaptation, voire l'extension des réseaux de communication. Ceux-ci sont décomposés en réseau de terrain, réseau central de la GCTA et réseau de distribution des données trafic. Ces travaux comprennent également la fourniture, la pose et la mise en service des systèmes informatiques de la GCTA, ainsi que de l'adaptation, voire l'extension et la fourniture des systèmes tiers en interface. Ils comprennent aussi le montage et la mise en service des éléments de la centrale d'exploitation à la Grangette ;

- Le déménagement des opérateurs trafic de la Police cantonale dans la nouvelle centrale de la Grangette s'est réalisé en décembre 2023, avant la mise en service de la GCTA. Ce transfert a entraîné des coûts pour la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) liés à la création du mur d'images et de son système de pilotage. Ces coûts ont été assurés par le budget de fonctionnement de la division Entretien de la DGMR pour un montant de CHF 1'114'650.95 TTC (depuis 2022 à ce jour), ce dernier ne prend pas en compte la contribution de l'OFROU de CHF 650'000.- qui a été versée au 3^{ème} trimestre 2024. Le montant net à charge de l'Etat de Vaud est de CHF 464'650.95. De son côté, l'OFROU a financé le déplacement de ses équipements, liés à la gestion de son réseau et ce sans impact sur les finances de la DGMR ;
- les travaux de génie civil tels que les fondations des panneaux d'information variable et batterie de câbles pour alimenter les équipements projetés ;
- le financement de quatre équivalents temps plein opérateurs de trafic professionnel (OTP) supplémentaires nécessaires pour assurer un poste GCTA permanent de 6h à 22h 7/7j, pour un montant de CHF 2'880'000.- sous forme de contrats de durée déterminée de 4 ans, renouvelables jusqu'à une durée cumulée de 6 ans au plus, en dérogation à l'article 34 al.2 RLPers et conformément à la décision CE du 2 juin 2021. Puis les collaborations devant s'étendre au-delà de 6 ans, des contrats de durée indéterminée devront être prévus, conformément à la décision du Conseil d'Etat du 2 juin 2021. La régularisation de ces engagements s'effectuera par des demandes intégrées dans le processus budgétaire. Les conventions signées entre les partenaires fondateurs (OFROU, Etat de Vaud, Lausanne et Morges) prévoient que l'Etat de Vaud finance la moitié des postes. Le solde sera réparti entre toutes les communes partenaires, selon le nombre de kilomètres de réseau cantonal en traversée de localité. Les communes partenaires se sont engagées à travers des lettres d'intention dans le courant 2017 à assumer ces coûts. Cela sera formalisé dans des avenants aux conventions ;
- le financement d'un équivalent temps plein (ingénieur coordinateur trafic) rattaché à la DGMR pour un montant de CHF 1'050'000.-, sous forme de contrat de durée déterminée (CDD) de 4 ans, renouvelable jusqu'à une durée cumulée de 6 ans au plus, en dérogation à l'article 34 al.2 RLPers et conformément à la décision CE du 2 juin 2021. Cet ingénieur aura notamment pour missions de planifier le développement de la GCTA, de préparer les décisions pour le comité de pilotage, de coordonner les groupes de travail études gestion du trafic et sera également l'interlocuteur de tous les partenaires. Il veillera également à identifier les mesures à intégrer dans les futurs projets d'agglomération. Ainsi, la collaboration devra s'étendre au-delà de 6 ans par le biais d'une demande de création de poste dans le cadre du processus budgétaire.

Les caractéristiques des postes sont résumées ci-dessous :

Nombre d'ETP : 5
Types de contrat et durée : 5 CDD de 4 ans, renouvelables jusqu'à une durée cumulée de 6 ans et pérennisables en CDI une fois arrivés à échéance.
Types de fonction (voir description ci-dessus) : 5 postes qui seront rattachés à la police cantonale et la DGMR, division entretien, à savoir : • 4 opérateurs de trafic professionnel (OTP) rattachés à la Police cantonale • 1 ingénieur et coordinateur trafic rattaché à la DGMR (division entretien)
Coût ETP à durée déterminée de 4 ans +2 ans suppl. (y c. charges sociales) : CHF 3'930'000.-

Le montant du crédit se compose de manière suivante :

	Libellé	Montants CHF
	Equipements électromécaniques	
1	Carrefours régulés y compris tests, mise en service, documentation et formation sur les installations CAR, DT et TC*	641 600
2	Détection de trafic	501 500
3	Télé-circulation	196 800
4	Information usagers	2 476 800
5	Infrastructure électrique	1 036 700
6	Systèmes GCTA	10 911 500
	Sous-total équipements électromécaniques	15 764 900
7	Génie civil (global)	1 021 900
8	Prestations études supplémentaires	5 176 200
	Total études et travaux GCTA HT	21 963 000
	TVA 8,1 % (arrondie)	1 779 000
	Total études et travaux GCTA TTC	23 742 000
9	5 ETP à durée déterminée de 4 ans + 2 ans suppl.	3 930 000
	Dépenses brutes	27 672 000
	Recettes	6 312 000
	Dépenses nettes	21 360 000

*CAR : Carrefour, DT : Détection de trafic, TC : Télé-circulation

Les coûts pour la réalisation de ce projet de la GCTA présentés dans le tableau ci-dessus sont les coûts d'investissement à la charge du Canton. Ils se basent sur un devis établi par le mandataire des équipements d'exploitation et de sécurité électromécanique, qui a tiré les prix unitaires des dernières rentrées de soumission conduites par ce dernier en fin 2023. De plus, lors de la validation de l'inventaire des installations, le mandataire a pris contact avec l'ensemble des fournisseurs des équipements existants de régulation de trafic afin de valider le coût des investissements pour ces équipements. Au regard de la tendance actuelle et de l'inflation sur les prix des équipements, des augmentations sont pressenties (pénurie marché post Covid, guerre en Ukraine). Ainsi une majoration des prix unitaires de 30 % a été appliquée sur les montants estimés en 2017.

La ligne 8 « Prestations études supplémentaires » prend en compte les prestations complémentaires qui ont été mises en évidence dans le cadre des mandats en cours. Elles concernent des compléments d'études de trafic, d'électromécanique, de bureau d'appui au maître de l'ouvrage et de géomètre. Le décalage du projet implique également une part de renchérissement sur les honoraires des mandataires.

Les communes partenaires doivent quant à elles présenter des demandes de crédit pour leur part d'équipement auprès de leurs organes législatifs. La majorité des communes ont d'ores et déjà voté leur crédit. L'équipe de projet accompagne et apporte son soutien aux dernières communes dont la demande de budget est en cours.

1.4.6 Programmes des études et de la réalisation

Lausanne-Morges - GCTA: Planning du projet

Etat au: 03.03.2025



	Tâches	Etat / durée	2024				2025				2026				2027			
			T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Etudes du projet / Appels d'offres	1 Etablissement PGIM et définition besoins (Trafic)	102 mois																
	Phase 32 (PGIM et définition besoins)	90 mois																
	Validation communes PGIM 80	59 mois																
	Reprise PGIM (suite remarques communes) + PGIM RN	57 mois																
	Phase 41 - Appels d'offres (appui BG)	65 mois																
	2.1 Etudes hardware (BSA)	87 mois																
	Phase 41 (DAO) - Elaboration des doc. d'appels d'offres	62 mois																
	Phase 41 (DAO) - Consultation entreprises, Analyse, Adjudication	6 mois																
	2.2 Etudes Génie civil (GC)	81 mois																
	Phase 32 - Projet d'ouvrage / Dossiers de plans GC	55 mois																
Financement	Phase 32 - Elaboration dossier MP complet (OFROU)	44 mois																
	Phase 41 - Appel d'offres travaux GC	58 mois																
	3 Convention : élargissement aux autres partenaires	75 mois																
	4 Demande de cofinancement fédéral + chantier anticipé (validé 23.08.2021)	Terminé																
	Demande de chantier anticipé (complément)	Terminé																
	5 EMPD Travaux	70 mois																
	Etablissement EMPD	Terminé																
	Processus d'acceptation EMPD	(7+) 30 mois																
	6 Recherche des crédits d'ouvrage Communes / réalisation communaux et accords des Conseils communaux	58 mois Envoi coûts communes: 18.09.2020																
	7 Exécution GC - Travaux	9 mois																
Exécution, réalisation	8 Exécution BSA - Equipements	21 mois																
	8.1 Phase 51 - Projet d'exécution BSA Equipements (DREA)	12 mois																
	Phase 52 - Travaux BSA équipements	9 mois																
	Phase 53 - Mise en service BSA équipements	6 mois																
	8.2 Phase 51 - Projet d'exécution BSA Systèmes (DREA)	12 mois																
	Phase 52 - Travaux/Développements BSA Systèmes	9 mois																
	Phase 53 - Mise en service BSA Systèmes	6 mois																
	10 Projet ECAVENIR, installations des équipements et tests	Terminé																
	Formation des OTP et des partenaires	Terminé																
	11 Exploitation OTP OFROU à la Grangette et mise en service	Terminé																
	12 Formation des OTP (GCTA) et des partenaires (communes, TP)	01.11.2026																
	13 Exploitation et mise en service GCTA à la Grangette (+OTP GCTA)	01.04.2027																

→ Prév. validation EMPD

Légende:

- Tâches récapitulatives
- Tâches détaillées
- Tâches du MO
- Tâches du génie civil (GC)
- Jalons
- ECAVENIR
- Mise en stand-by

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 prévue courant 2027.

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 font l'objet de trois mandats distincts, soit le mandat de l'ingénieur trafic, de l'ingénieur électromécanique et de l'ingénieur civil.

Après la mise en service, la GCTA disposera de sa propre organisation. La gouvernance a été élaborée de concert entre les directions de la Police cantonale vaudoise et de la DGMR.

L'ensemble des passations de marché (études et travaux) respecteront la loi sur les marchés publics (LMP) et l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000402.03 « Centrale GCTA – Travaux ». Il est prévu au budget 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	1'000	500	500	500	500

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Années 2028 et ss	Total
Investissement total : dépenses brutes	5'500	16'500	4'100	1'572	27'672
Investissement total : recettes de tiers	1'260	3'800	945	307	6'312
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	4'240	12'700	3'155	1'265	21'360

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée. Les recettes de tiers correspondent :

- d'une part au cofinancement fédéral de 35 % accordé à la mesure n°240 du PALM 2012, calculé sur le total des études et travaux GCTA (CHF 13'920'000.-) arrêté en 2012. Comme toute mesure appartenant à un projet d'agglomération, ce cofinancement fédéral ne sera versé que sur présentation des factures payées. Le montant total de la recette escomptée est de CHF 4'872'000.- ;
- d'autre part, à la participation des autres partenaires (communes de l'agglomération) pour l'engagement de deux opérateurs de trafic sur les quatre prévus comme indiqué sous 1.4.4, correspondant à CHF 240'000.- par an, soit CHF 1'440'000.- en tout sur la période. A ce jour, seules les communes de Lausanne et de Morges, sur les 26 en tout, ont signé une convention comprenant une répartition financière basée sur le concept 2016 et tenant compte des coûts d'investissements, d'exploitation et de maintenance. Les autres communes n'ont pas encore signé d'avenant à cette convention. Elles ont toutefois transmis leur accord de principe par courrier. Le processus de ratification des avenants est en cours.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 1'068'000.- par an.

L'amortissement global de ce crédit sera partiellement prélevé sur le montant de préfinancement de CHF 325'000'000.-. Il est de CHF 4'915'000.- en tout pour un amortissement sur 20 ans, à savoir de CHF 245'750.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 21'360'000 x 4% x 0.55) CHF 470'000.-

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Ce crédit de réalisation entraîne des conséquences sur l'effectif du personnel.

En effet, dès la mise en service de la GCTA, 4 OTP (Opérateur trafic professionnel) supplémentaires seront nécessaires pour assurer un poste GCTA permanent de 6h à 22h 7/7j pour un montant total de CHF 480'000.- par an. Ces opérateurs.trices seront engagés dès acceptation de l'EMPD par la Police cantonale en complément à l'équipe d'OTP déjà opérationnelle à la centrale actuelle de la Blécherette, sous forme de contrats de durée déterminée (CDD). Considérant que l'activité exercée par le personnel recruté pour les besoins de la mise en œuvre de ce projet s'inscrit dans une réalisation d'importance, les engagements s'effectueront au travers de postes provisoires et de contrats d'une durée déterminée

de 4 ans et renouvelables jusqu'à une durée cumulée de 6 ans au plus, en dérogation à l'article 34 alinéa 2 du Règlement d'application de la loi du 12 novembre 2001 sur le personnel de l'Etat de Vaud (RLPers-VD) du 9 décembre 2002 et conformément à la décision du Conseil d'Etat du 2 juin 2021. En application de cette même décision, des contrats de durée indéterminée devront être prévus pour les collaborations qui s'étendront au-delà de cette durée de 6 ans et la régularisation de ces engagements s'effectuera par des demandes intégrées dans le processus budgétaire.

Les conventions signées entre les partenaires fondateurs (OFROU, Etat de Vaud, Lausanne et Morges) prévoient que la part de l'Etat de Vaud est fixée à 50% et la part de chaque commune est définie selon le nombre de kilomètres de réseau cantonal en traversée de localité pour les 50% restant.

De plus, il faudra se doter de la compétence d'un coordinateur trafic qui sera rattaché à la DGMR décrit sous le chapitre 1.4.4 pour un montant total de 175'000.-/an. Celui-ci sera engagé dès que possible. De même, ce poste sera pérennisé en CDI une fois arrivé à échéance. Un contrat de durée indéterminée devra être prévu conformément à la décision du Conseil d'Etat du 2 juin 2021 et la régularisation de cet engagement s'effectuera par une demande intégrée dans le processus budgétaire.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La charge annuelle d'amortissement de CHF 1'068'000.- sera financée à hauteur de CHF 245'750.-/an 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 renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RTP).

La maintenance de la GCTA représente environ 1.8% des coûts d'investissement. Sur l'ensemble des investissements projetés cela représente environ CHF 380'000.-/an (estimation 2017) pour l'ensemble des partenaires. La maintenance correspond à la plus-value des nouveaux équipements sur les frais de maintenance existants. Le renouvellement des équipements à la fin de leur durée de vie n'est pas compris dans les coûts de la GCTA.

Les coûts globaux de maintenance ont été obtenus à partir de coûts unitaires fournis par le Centre d'entretien électromécanique (CEEM). De plus, le Service des routes et de la mobilité de Lausanne a transmis les coûts de maintenance par carrefour de la centrale SCALA (gestion de carrefour).

Les coûts de maintenance des équipements doivent être complétés par les coûts de révision des plans de gestion intégrée de la mobilité (PGIM). Ce coût a été estimé à 130'000 CHF/an pour l'ensemble des partenaires, ce qui donne un coût total de 510'000 CHF /an.

La convention entre les partenaires fondateurs prévoit la répartition suivante (coûts en CHF TTC) :

OFROU	121 000.-
Etat de Vaud	265 000.-
Lausanne	47 000.-
Morges	21 000.-
Autres communes	53 000.-
Transports publics	3 000.-
TOTAL/an	510 000.-

A ceci s'ajoute des coûts de connexion des équipements de la GCTA tels que les panneaux d'informations variables, caméras, comptages et carrefours qui doivent être reliés à la centrale de la Grangette. Ces équipements seront munis d'une carte mobile Access 5g dont les flux vidéo et les datas seront transférés sur un réseau professionnel d'entreprise sécurisé appartenant à l'Etat de Vaud. Leur coût annuel se monte à CHF 320'000.- TTC entièrement à charge de la DGMR. Les coûts des autres partenaires seront payés directement par leurs soins.

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé		SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)						
Charges supplémentaires						
Charges de personnel						
Autres charges d'exploitation (maintenance, révision PGIM, coûts de connexion des équipements)		046/31	0	585	585	585
A	Total des charges supplémentaires		0	585	585	585
Diminutions de charges						
Charges de personnel						
Autres charges d'exploitation						
B	Total des diminutions de charges		0	0	0	0
Augmentation des revenus						
Augmentation de revenus						
Autres revenus d'exploitation						
Revenus extraordinaires de préfinancement			246	246	246	246
C	Total des augmentations de revenus		246	246	246	246
D	Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		-246	339	339	339

3.6 Conséquence sur les communes

Le projet de décret entraîne des conséquences directes sur les communes. En effet, à l'avenir, 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 52% des coûts. Le solde sera réparti par commune selon le nombre de kilomètres 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 des demandes de crédit pour la mise en place des équipements de la GCTA à la charge de ces dernières. Les principes sont décrits dans la convention.

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

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 2018 de l'agglomération Lausanne-Morges (adopté par le Grand Conseil le 24 novembre 2020) 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 législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet est conforme aux mesures :

- N° 2.6 "Planifier les besoins en mobilité et réaliser les infrastructures dans les agglomérations vaudoises, en particulier développer les axes forts de transports publics", action en cours "Accompagner la réalisation des jonctions autoroutières de l'Ouest lausannois pour délester le réseau routier d'agglomération et y aménager des infrastructures de transports publics et de mobilité active" du programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat.
- N° 2.7 "Aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de toutes les usagères et usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic ; réduire les émissions de CO2 du parc des véhicules vaudois", action en cours "Promouvoir et faciliter l'accès à une mobilité durable notamment par la mise en œuvre d'une stratégie cantonale pour les plans de mobilité d'entreprises et d'une stratégie de covoiturage." du programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat.
- N° 3.2 "Viser une utilisation durable et équilibrée du territoire en prenant en compte les divers intérêts en jeu", action en cours "Soutenir les agglomérations pour l'élaboration et le dépôt de leur projet de cinquième génération, notamment pour l'agglomération Lausanne – Morges (PALM), à déposer en 2025." du programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat.
- N° 3.5 "Garantir la sécurité de la population, améliorer la prévention et renforcer les partenariats avec les cantons, les communes et la société civile", action en cours "Regrouper les centrales d'urgence du canton (117/118/144), du poste de commandement EMCC, de la centrale téléphonique des médecins de garde et de la gestion coordonnée du trafic d'agglomération dans le nouveau bâtiment administratif de l'ECA à la Grangette à Lausanne" 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, 2e alinéa 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 (art. 7 al. 2 de la loi vaudoise sur les finances ; LFin, RSV 610.11).

3.10.1 Principe de la dépense

S'agissant du principe de la dépense et des bases légales sur lesquelles celle-ci s'appuie, il convient de se reporter au point 1.3. 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. Il y a 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 de la culture, 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 1er 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 2e 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 un instrument de la gestion du réseau routier d'agglomération et comme un outil de combinaison et de coordination des flux. Elle permet d'optimiser l'usage 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 2018 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).

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, 2e alinéa Cst-VD.

En revanche, sous l'angle des droits populaires, compte tenu des règles très restrictives posées par la jurisprudence, on ne peut exclure qu'une marge de manœuvre soit reconnue sur certains aspects de la réalisation du projet. Celui-ci sera dès lors 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 l'ensemble des coûts informatiques sont pris en compte dans les budgets d'investissement de la GCTA. De plus, la GCTA s'intègre dans le système informatique de la centrale d'engagement à la Grangette et doit être compatible avec les standards de l'OFROU.

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, afin de respecter la sphère privée des citoyennes et des citoyens, mettre en œuvre des mesures techniques (par exemple floutage des images) et organisationnelles (par exemple règlement d'utilisation).

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.000402.03 – Centrale GCTA - Travaux

En milliers de
francs
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)					

Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation (maintenance, révision PGIM, coûts de connexion des équipements)	046/31		585	585	585
...					
Total des charges supplémentaires : (A)		0	585	585	585
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/compensation					
...					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement		246	246	246	246
Autres revenus d'exploitation					
...					
Total augmentation des revenus : (C)		246	246	246	246

Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C)		-246	339	339	339
--	--	-------------	------------	------------	------------

Charge d'intérêt (E)		470	470	470	470
Charge d'amortissement (F)		1068	1'068	1'068	1'068

Total net (H = D + E + F)		1'292	1'877	1'877	1'877
----------------------------------	--	--------------	--------------	--------------	--------------

SP : service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

(Ajouter les lignes supplémentaires nécessaires dans ce tableau)

4. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 21'360'000.- pour financer les travaux d'électromécanique et de génie civil nécessaires à la mise en œuvre de la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération (GCTA) sur le territoire des 26 communes constituant l'agglomération Lausanne-Morges

du 3 septembre 2025

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 21'360'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux d'électromécanique et de génie civil nécessaires à la mise en œuvre 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 20 ans.

Art. 3

¹ Le présent décret est sujet au référendum facultatif.

² Le Conseil d'Etat en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.