

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

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'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. PRÉAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 14 juin 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Junglaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Jean-Claude Glardon (qui remplace Pierre Dessemontet), Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, Alexandre Rydlo, François Pointet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Pierre Dessemontet était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Laurent Tribolet, chef de la division entretien (DGMR).

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

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

Madame la Cheffe de Département présente le projet qui s'inscrit dans un périmètre peuplé et très habité. L'accessibilité aux agglomérations, qui comptent la moitié des emplois et des habitants du canton, est le point focal de nombreux efforts en termes d'accès et de circulation. Il y a les projets d'infrastructures, avec des élargissements de routes, ou encore l'amélioration des transports publics. À côté des mesures infrastructurelles, de prévention ou d'aménagement du territoire, il y a aussi l'optimisation des infrastructures existantes par le biais d'informations, pour prendre le bon trajet au bon moment. Il s'agit d'avoir une gestion intelligente des circulations à une échelle plus large que celle des communes. Actuellement, la gestion, et notamment celle des feux, est communale. Le périmètre du PALM concerne 26 communes qui ont chacune leur plan de gestion et leurs hypothèses de trafic. À cela s'ajoutent la Polcant et l'OFROU. Ainsi, 28 acteurs doivent coordonner leur action pour avoir une vision et une action coordonnée. Sans cela, on manque de suivi, de cohérence et de continuité dans ce qui se passe lorsqu'il y a un accident, des chantiers ou des manifestations importantes. Plusieurs événements peuvent intervenir dans la même journée. L'enjeu de la GCTA est de travailler avec les infrastructures existantes, moyennant des adaptations, notamment la régulation par feu et une centrale de gestion coordonnée. Il s'agit de développer une sorte de « bison futé » à l'échelle de l'agglomération, avec des panneaux d'information, des messages radio, sms, etc. Il s'agit d'optimiser les infrastructures avec des solutions innovantes et intelligentes. La GCTA doit aussi répondre à l'augmentation des activités et du trafic, y compris individuel, qu'il faudra gérer. Par ailleurs, de

nombreux chantiers vont se déployer ces vingt prochaines années, ceux liés à l'autoroute, au tram, au BHNS. Les solutions doivent être partagées à l'échelle intercommunale. En 2007, la confédération avait pointé du doigt l'absence de gestion centralisée du trafic d'agglomération dans le PALM. La solution présentée ce jour a été développée depuis ce moment. La GCTA est portée par le canton, validée par l'OFROU et 24 des 26 communes du PALM. La commune de Lutry n'a pas donné son accord car elle n'a elle-même pas encore réalisé ses projets de gestion du trafic. Elle souhaite le faire avant de rejoindre le dispositif. La commune d'Echichens est la résultante d'une fusion de communes et seul un petit bout de la commune est concerné. Elle n'est pas concernée au même titre que les autres et le fait de ne pas être signataire est secondaire. Toutes les autres communes sont derrière ce projet.

Il est remarqué que l'on ne peut pas déléguer la gestion du trafic à TomTom ou Google, dont les algorithmes ne correspondent pas à la stratégie de mobilité du PALM.

Cet EMPD traite aussi le postulat Pointet. La centrale est la première brique de la mobilité 4.0. Pour réaliser cette mobilité, une centrale regroupant les partenaires sera nécessaire pour centraliser et coordonner des éléments. Les outils de la mobilité 4.0 ne sont pas encore tous connus, mais le potentiel de cette centrale sera encore plus grand à l'avenir, notamment lorsque la technologie de la 5G sera disponible, avec une meilleure coordination des objets entre eux. La GCTA intègre les communes dans les choix de délestage du trafic et d'itinéraires alternatifs, avec une réflexion posée, qui n'est pas faite dans l'urgence. Sans cette initiative du canton de Vaud, c'est l'OFROU qui prendrait la main sur le trafic qui ne serait plus géré au niveau local.

### 3. DISCUSSION GÉNÉRALE

*Un commissaire est partenaire de ce projet avec sa commune. S'il indique ne pas apprécier les méthodes de l'OFROU qui manquent de concertation, il salue le fait que du temps a été pris pour associer les communes en amont. Cette GCTA est très attendue, car les choses ont beaucoup évolué sur le terrain en 10 ans. Il suffit désormais d'un petit événement pour paralyser tous les grands axes, avec des conséquences dramatiques. L'agglomération Lausanne-Morges est devenue une zone compacte, dessinée sur les cartes, pour lesquelles il faut des outils de gestion. Il est intéressé à ce que ce système se déploie pour que les utilisateurs de véhicules puissent s'orienter en cas d'événement. L'agglomération est distribuée en 5 schémas directeurs. Le secteur de la région de Morges regroupe 11 communes de la proche couronne de la ville. En collaboration avec la DGMR et les MBC, la ville de Morges est déjà en train d'étudier le dispositif qui suit et complète la GCTA. En effet, les conséquences de la mise en place de la GCTA doivent aussi être gérées à une échelle de capillarité plus fine, en identifiant comment gérer la priorisation des transports publics sur des routes à moins fortes capacités mais aussi pour éviter des effets collatéraux de blocage des axes régionaux. Il encourage les députés à accepter ces crédits, tout en précisant que le canton n'a pas particulièrement d'avance dans ce domaine.*

*Pour quelles raisons Bâle et Berne ont renoncé à une telle opportunité sensée apporter un plus dans une agglomération. Sachant que Genève est en train de mettre en place une telle politique, quels sont les échanges à ce sujet ? Il est relevé que le budget de CHF 6.9 mio concernant les études est conséquent.*

La DGMR n'a pas d'informations concernant Bâle et Berne. Pour ce qui concerne Genève, le recours à un mandataire commun pour la première phase d'étude a permis de mutualiser les bases pour établir les conventions et le concept d'exploitation. La DGMR s'est aussi inspirée de ce qui se passe ailleurs en Europe, dans des agglomérations de taille similaire, comme Strasbourg, Toulouse ou encore Stuttgart, afin de puiser dans les bonnes idées pour optimiser le système.

*L'ancien commandant des sapeurs-pompiers de Lausanne, également commissaire, a utilisé pendant de nombreuses années les installations et équipements de gestion du trafic de la police de Lausanne dans le cadre d'événements. Il est favorable à cet EMPD et demande si les différences centrales (117, 118, 144, ECA) situées sur le site de la Grangettes sont intégrées à ce projet ? Que finance ce projet ? Qu'en est-t-il du CGT des TL à Perrelet, qui gère les TL, les M1, M2 et LEB, va-t-il être déplacé et démantelé ? La convention avec les communes devra-t-elle être validée par les Conseils communaux ?*

Ce projet est coordonné avec celui de la centrale de la Grangettes qui permettra aux acteurs feux bleus de partager les informations. Ce crédit ne finance pas les locaux de la Grangettes. Le central de police de la Blécherette sera déplacé sur ce site. Les TL vont garder leur centrale à Perrelet car les besoins ne sont pas les mêmes. Il y aura une coordination avec les TL, notamment avec les plans de gestion intégrés de la mobilité,

mais ils doivent aussi gérer les horaires, les véhicules, etc. Ce travail de régulateur d'offre de transport ne relève pas de la GCTA, mais est complémentaire.

La signature est de la compétence des exécutifs, mais lorsqu'ils devront demander de l'argent pour les investissements, les Conseils communaux et généraux seront sollicités en temps voulu.

*Un Municipal-Député d'une des communes du PALM, apporte un témoignage. Il insiste sur la nécessité qu'il se passe quelque chose car sa commune est au premier plan en cas de problème. La commune voit ce projet d'un bon œil. Le Conseil d'Etat est remercié pour ce projet.*

*Un commissaire exprime des doutes sur la dernière partie de la présentation, notamment au sujet des panneaux, des équipements et des alertes sms. Lors de voyages à l'étranger, il a pu constater que les usagers utilisent des applications comme Waze ou Google maps pour éviter les bouchons. Ces applications indiquent les lieux de bouchons et s'adaptent en temps réel. Il est d'avis que c'est l'avenir, et il voit plutôt l'Etat collaborer à la mise en place de ce type d'outils avec des privés. Il est par contre sceptique à l'idée de dépenser des sommes importantes pour mettre en place des techniques qui seront complètement dépassées lorsque l'on commencera à les utiliser. Il salue le travail de coordination, qui correspond à une nécessité. Pour l'information à l'usager, il y a l'impression que ce projet va dans une impasse et préférerait une collaboration avec le privé pour avoir un système efficace, que tous puissent utiliser.*

Il ne s'agit pas de financer un développement massif de panneaux dans toute l'agglomération. Sur les CHF 27.6 mio d'investissements, les équipements d'information aux passagers représentent CHF 3 mio. Les panneaux électroniques existent déjà pour la plupart. L'objectif est de les coordonner et que l'information donnée soit cohérente. Concernant les applications, aucun pouvoir public ne décide des trajets indiqués. Si une communauté décide de passer sur le tronçon pour lequel il y a eu un investissement pour une réduction du bruit et du trafic à 30 km/h, l'application, qui ne prend pas en compte ces préoccupations, peut décider d'envoyer le trafic à cet endroit. L'objectif est de dire que l'enjeu majeur est la gestion du territoire et les décisions souveraines des propriétaires d'infrastructures que sont la Confédération, le Canton et les communes, qui décident ensemble où passe le trafic et comment il est géré. Il importe que les décisions stratégiques, prises en amont, ne soient pas prises par une application, mais par les collectivités. Le canton n'est pas développeur d'applications, qui sont développées par des privés. La Conseillère d'Etat ne trouve en outre pas forcément nécessaire de transmettre toutes les données des utilisateurs à ces applications privées. La souveraineté est l'enjeu majeur de la mobilité 4.0, pour savoir qui sera aux commandes du dispositif de réflexion en amont de la dématérialisation. Elle souhaite que les pouvoirs publics soient aux commandes de tout le dispositif car il y a des enjeux pour la population. Il s'agit d'avoir des supports performants pour les vaudois, qui représentent 80% du trafic d'agglomération.

*Ce qui a été dit est approuvé. Il n'est pas nécessaire de recourir à Google ou Waze, mais de fonctionner de la même manière. La plupart des usagers vont utiliser un smartphone pour se guider et ce type d'outil sera bien plus performant que les sms ou les panneaux.*

*Toutes les voitures sont désormais équipées de GPS et que ces appareils recherchent un itinéraire alternatif dès qu'une route est bouclée. Concernant les conventions avec les communes, il est retenu que Lutry et Echichens n'ont pas signé. 14% du montant à répartir concerne les communes. Ces sommes sont-elles connues pour figurer au budget, sachant que les compétences financières changent d'une commune à l'autre ? Que se passe-t-il si une commune refuse un montant ?*

Les exécutifs se sont engagés et c'est dans leur compétence. À l'échelle des budgets, ces budgets sont pris dans les dépenses courantes, comme pour le remplacement de feux par exemple.

*Un exemple est donné par un commissaire avec CHF 650'000 de frais d'investissements qui ont été avalisés et réalisés, et sont compatibles avec la GCTA. Il faut ensuite intégrer les commandes à distance. Les coûts de fonctionnement, de CHF 8'000 par année, figurent au budget.*

L'intérêt majeur au sujet des itinéraires de délestage est l'impact de pouvoir piloter les feux et les priorités des bus, ce que ne permettent pas les applications. La logique n'est pas la même, car lorsqu'un problème arrive, il a déjà été analysé et l'on sait ce qu'on va faire. Les feux, la priorité et les panneaux à messages variables vont être orientés pour favoriser cet itinéraire. Par rapport à l'information communiquée, il y a différents types de public, celui qui est dans le bouchon, celui qui est sur la route mais pas encore dans le bouchon, et celui qui n'est pas encore parti de chez lui. La centrale va permettre de calibrer et d'adapter l'information à ces différents publics.

*Lausanne a coordonné ses feux avec l'OFROU pour les sorties d'autoroutes. Il s'agit d'un mandat pour trouver des solutions, qui ne concerne pas les travaux. Les besoins de ce projet ne sont pas discutés, mais les détails au niveau des coûts sont souhaités. Centraliser devrait permettre de diminuer les coûts ainsi que le personnel une fois le système mis en place. Les montants de ce projet sont conséquents ramenés à un tarif horaire. Il existe d'autres systèmes à Genève, Zurich ou à l'étranger. Ne serait-il pas possible de synthétiser ces expériences et de diminuer les coûts.*

Le montant correspond au volume d'heures qui seront nécessaires. Le concept des projets observés à l'étranger a été repris et il faut l'adapter à la réalité du réseau, avec 120 plans de gestion du trafic. Il va falloir définir avec l'ensemble des partenaires où l'on va passer sur chaque plan, et ce qu'il va falloir mettre en place, compléter, etc. Finalement, il va falloir programmer les scénarios, pour que l'opérateur puisse accomplir sa tâche. Le travail, à l'échelle d'une agglomération, est conséquent.

*Cet objet est comme un premier pas de réponse au postulat Pointet. En faisant la relation avec les applications, elles collectent les données sur la base des données des téléphones. Il est important pour l'Etat d'avoir la capacité de collecter des données et de réagir pour donner un plan pour les usagers. Il est important que ces données soient disponibles pour des prestataires privés pour qu'ils puissent en faire quelque chose.*

*Un Syndic-Député explique que sa commune a changé 5 feux sur une route importante qui contient une jonction autoroutière. 6 mois ont été nécessaires à la programmation, et il souligne la complexité d'élaborer des cycles de feux pour prioriser des bus, éviter que des voitures ne s'encolonnent à une sortie autoroutière et permettre à des véhicules d'urgence de s'insérer dans le trafic. A l'échelle de l'agglomération, 120 scénarios vont prendre du temps et coûter cher.*

Les économies d'échelles n'ont pas été chiffrées. Le partage des compétences métier entre les partenaires métier de l'agglomération en est à ses débuts et constitue un des avantages de ce projet. Jusqu'à présent, chaque propriétaire d'infrastructure travaillait en silo. La ville de Lausanne a par exemple un pôle de compétence élaboré par rapport à la gestion des carrefours à feux, une compétence dont ne dispose pas le canton. Il est intéressant de pouvoir en bénéficier. Contrairement à ce qui a été dit, à la sortie de Vennes, il y a des systèmes de feux qui appartiennent à la Confédération, au Canton et à la commune et il n'y a pas de communication entre ces systèmes. Le projet de GCTA est de créer une intelligence collective, en intégrant tous ces systèmes, qui sont intelligents, mais ne regardent pas ce que fait le voisin. Par contre, cela ne modifie pas le budget en termes de coûts d'exploitation. Les équipements électromécaniques sont souvent des prototypes, et l'évolution technologique est très rapide. Il cite l'exemple du tunnel de Marcolet dont les installations ont été rénovées il y a 5 ans, et pour lesquelles certaines pièces ne sont déjà plus disponibles. Il s'agit aussi de garder le savoir-faire à l'interne pour minimiser les contrats de maintenance. L'obsolescence programmée ne permet pas de faire baisser les coûts d'exploitation. 90 carrefours vont être remis à jour sur l'agglomération et il est mieux de dépenser l'énergie en une seule fois et non avec 26 services techniques. Cela va permettre de ne pas être dépendant d'un fournisseur sur le marché, avec un système open data, qui ne nécessite pas de passer par un monopole lorsqu'il faut changer une caméra. C'est là que des économies pourront être réalisées.

*Cet objet est très orienté sur le trafic routier, avec une interaction concernant les transports publics. Comment la coordination entre le trafic routier et les transports publics de manière large va être assurée ? Comment la collaboration va être assurée pour les itinéraires de délestage, avec des solutions de transition de mobilité et les CFF ? Les applications informatiques gèrent les intérêts d'un utilisateur sur un secteur donné tandis que l'outil qui est développé pour l'agglomération sert les intérêts d'une collectivité pour la gestion du trafic dans son ensemble. Les applications ne gèrent pas non plus les aspects de multimodalité lorsqu'il s'agit de passer d'un mode de transport à une autre. Bâle réfléchit à une gestion régionale du trafic, avec un plan de mobilité qui se met en place pour 2018-2021, qui vise à diminuer le nombre de voitures en centre-ville au maximum, avec un délestage sur l'autoroute A2. Berne est aussi active sur le transfert vers le vélo et les transports publics. Cet EMPD est salué, il va demander un investissement important des communes et du canton. Il est nécessaire pour la région, tout en profitant aux grosses communes très impactées par le trafic routier. Les petites communes connaîtront des conséquences positives aussi.*

L'interaction avec les transports publics existe à une échelle réduite, avec les carrefours à feux de la ville de Lausanne, réunis dans une centrale de régulation du trafic. Les TL ont un lien direct avec cette centrale et

lorsqu'un bus approche d'un carrefour à feux, le programme se met en place pour lui offrir la priorité. Dès que le bus sort de Lausanne, cette intelligence fait défaut et les détections de bus sont individuelles à chaque carrefour. Avec la GCTA, il s'agit d'offrir le niveau offert aux bus des TL à l'ensemble de la flotte, sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Quant à la mobilité douce, et notamment des sas pour cyclistes, la centrale de régulation prend en charge la détection et permettra d'étendre les prestations dans les autres communes, si elles le souhaitent. Cela permet de mutualiser le savoir-faire et les équipements.

*Le montant est à la hauteur des enjeux pour l'agglomération. Que couvre l'enveloppe de cet EMPD, puisque l'on parle d'appel d'offre, de marchés publics et de suivi de réalisation ? Comment un bureau peut-il chiffrer des prestations dont il ne sait pas encore en quoi elles vont consister ?*

Le crédit proposé par cet EMPD ne concerne que des mandataires et des études, et non des travaux. Les appels d'offre se font en procédure ouverte. Un mandataire unique, le groupe BG à Lausanne, a été choisi. Ce bureau spécialiste en électromécanique, connaît le domaine et est apte à chiffrer les montants. Les autres mandataires pour le trafic sont habitués à programmer à l'échelle d'un carrefour et sont capables de dupliquer les schémas à l'échelle d'une agglomération. Ces mandataires sont reconnus dans leur domaine d'expertise. Il y aura un suivi d'ingénieurs pour la réalisation depuis les études préliminaires jusqu'à une phase d'appels d'offre auprès des entreprises, d'analyse des offres puis de direction générale et locale des travaux. Le suivi sera assuré jusqu'à la réception de l'ouvrage. Une partie des honoraires sont prévus pour le suivi de la mise en service.

*Cet outil stratégique est intéressant. Pourquoi les TL et les MBC vont-ils garder leur centrale ?*

Ils vont les conserver car il s'agit de centrales métier, qui gèrent une flotte de véhicules, des chauffeurs, des horaires, etc. Il ne s'agit pas du métier de la GCTA de reprendre cette application. Par contre, de l'information pourra leur être délivré 3 minutes après un accident, pour leur permettre de réagir, ce qui n'est pas le cas actuellement. La GCTA ne va pas non plus se substituer au 118 de l'urgence feu, au 144 de l'urgence santé ou au 117 de la sécurité. La GCTA sera une plus-value sur le trafic et sa gestion. La centrale des TL permet aussi au métro automatique de fonctionner.

La situation est similaire pour les MBC. Un mandat s'y ajoute, avec l'obligation d'assurer l'information aux voyageurs. Si l'information de la GCTA parvient à celle des MBC, ils peuvent la répercuter et adapter leur stratégie en conséquence.

*La complexité de la mise en place des feux étonne un commissaire, notamment dans la perspective des véhicules sans chauffeurs. Il rend attentif à la problématique d'entrée dans l'agglomération depuis le Nord vaudois et demande s'il est prévu d'élargir le périmètre ?*

C'est un projet à l'échelle de l'agglomération porté par les 26 communes du PALM. Il n'est cependant pas exclu que les panneaux d'information en amont de l'agglomération puissent recevoir l'information. La programmation des feux est ce qui coûte le plus cher. Selon ce que disent les experts dans ce domaine, elle ne pense pas que les voitures sans chauffeurs vont circuler avant 2040, voire 2050. Il y aura en revanche des assistances à la conduite. Pour que les voitures autonomes s'insèrent dans le trafic, elles devront se reposer sur un système de coordination de feux et d'interaction entre l'ordinateur de la voiture et les signaux d'une série d'émetteurs sur sa route. La GCTA est le premier pas dans cette direction. La voiture autonome va générer des investissements colossaux pour les agglomérations en termes d'émetteurs d'information, de gestion des données, de coordination, etc.

*Le déploiement de la GCTA est-il coordonné avec l'OFROU et la création des deux jonctions autoroutières prévues dans l'agglomération ? Un lien existe-t-il entre la gestion de la GCTA et le Service intercantonal d'entretien du réseau autoroutier Genève, Vaud, Fribourg (SIERA) récemment constitué ?*

Il y a un lien indirect avec le SIERA, au même titre que les exploitants des routes cantonales et communales. Les collectivités publiques vont participer à la définition des hypothèses. Le centre d'entretien électromécanique du canton, rattaché à la Division entretien, fait partie du SIERA et est un des acteurs en termes de maintenance et d'exploitation des feux.

*L'accès aux images des partenaires sera-t-il réalisable, comme c'est le cas actuellement à Lausanne ?*

L'accès aux images sera garanti. Par contre, les aspects de la protection des données devront être intégrés, en s'inspirant d'expériences menées ailleurs en Europe, avec un floutage automatique des caméras. Les opérateurs ne pourront pas zoomer un numéro de plaque ou une zone d'habitation. Sur requête de la justice,

en cas d'accident, il y aura la possibilité d'accéder à l'information, avec un délai très court, et un cycle de conservation des données sur 24 heures. Si le procureur n'agit pas dans les 24 heures, les données sont perdues. Voir les images en direct est donc possible, avec les filtres de la protection des données.

*Il est confirmé que les subsides fédéraux portent sur l'ensemble des CHF 27 mio. Morges et Lausanne ne paient rien à ce stade. L'Etat de Vaud assume l'ensemble des études.*

*Il est insisté sur la nécessité de transmettre les informations en amont aux usagers pendulaires qui viennent de l'extérieur de l'agglomération. Il est en effet difficile d'arriver un rendez-vous à l'heure actuellement, que l'on prenne la voiture ou les transports publics.*

Ce sera possible pour les usagers qui entrent dans l'agglomération et ceux qui se trouvent à l'intérieur, pour différer leur départ ou utiliser un mode de transport alternatif.

*L'exploitation de la centrale nécessitera 4 opérateurs en plus des 7 déjà présents, soit 11 ETP. Ces postes seront-ils doublés pour assurer le service 24h/24h ? Sera-t-il possible à termes d'élargir le spectre d'engagement de cette centrale à l'ensemble du réseau autoroutier vaudois ? Dans quelle mesure l'intelligence artificielle va être utilisée avec ce système pour assister les opérateurs dans leur activité, comme par exemple la détection automatique de mouvements ?*

Pour assurer une exploitation avec une personne 24h/24h 7j/7j, il faut 7 ETP, en tenant compte des pointes des chantiers autoroutiers. Les 4 personnes supplémentaires permettront de répondre aux besoins de 6h à 22h 7j/7j, avec les pointes de l'agglomération. Cela peut être variable en fonction d'événements particuliers, comme Athletissima, avec une vague de départ à 23h.

A l'heure actuelle, le réseau autoroutier est déjà géré par les 7 opérateurs entre les jonctions de Coppet, Vaumarcus et Bex.

Les mandataires recherchent des solutions par rapport à ce que peuvent offrir les voitures. Dès 2020, chaque véhicule mis en service devrait être apte à dialoguer avec un système normé et l'acquisition de cette intelligence artificielle (INRIX) est à l'étude. Par contre, lors de la mise en place de scénarios dans le cadre de l'intelligence artificielle, il faut des jalons pour valider des options. En cas de détection automatique d'accident ou d'incendies, un humain doit apprécier la situation et avoir les bons réflexes, envoyer les fumées et faire sortir les personnes du bon côté. Les opérateurs vaudois ont été pionniers en Suisse depuis 2007 et forment les collègues des autres centrales en Suisse. Il s'agit d'un pôle de compétence et de référence attesté.

#### **4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS**

*Une première étape de la GCTA est mentionnée, d'ici 2020. Les équipements permettront, dans une deuxième étape, d'assurer la gestion courante. Cette deuxième étape fera-t-elle l'objet d'un second crédit ?*

Les équipements mis en place permettront d'assurer la gestion courante. Mais il n'est par contre pas prévu que les opérateurs le fassent dans un premier temps. Les communes sont autonomes pour la gestion courante et la mise en place leur stratégie. Mais si les communes voient un avantage à confier la tâche, c'est possible.

L'étape réalisée par les communes et le Canton est soulignée. Tout en ayant participé à l'élaboration des hypothèses, elle comprend l'attention portée par les communes sur la gestion courante. Si elles le souhaitent, l'équipement permet de prendre la main à tout moment. Pour l'instant, les communes veulent garder la gestion courante du trafic sur leur territoire.

##### **1.3.4 Crédit sollicité**

*Un montant de CHF 725'000 hors taxe figure au tableau comme dépenses avant vote du décret et des précisions sont demandées. Concernant le mandat d'ingénieurs électromécanique, il est constaté que les soumissions sont rentrées. Pourquoi le montant est arrondi à CHF 10'000 de plus ?*

Ce montant représente deux crédits d'étude (de 395'000 et de 390'000 TTC) que le CE a octroyé pour élaborer l'ensemble des documents. Il précise que l'appel d'offre est effectué avec une TVA à 8%, et que la TVA a changé en début d'année. Certaines factures ont été payées avec une TVA de 7.7%. Le décompte final comprendra les chiffres exacts, avec les montants de TVA dus en fonction du taux.

## **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES**

*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*

### **5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents

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

### **5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

### **5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

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

## **6. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES**

*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.*

### **6.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents

### **6.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

### **6.3. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

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

Froideville, le 28 juillet 2018

Le rapporteur :  
*Jean-François Thuillard*