

N° 18/5.22

[PRÉAVIS N° 35/12.21](#)

DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 1'235'000.00 TTC POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX ÉLECTROMÉCANIQUES SUR L'INFRASTRUCTURE DES ROUTES CANTONALES ET COMMUNALES NÉCESSAIRE À LA MISE EN SERVICE DE LA GESTION COORDONNÉE DU TRAFIC DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES (GCTA), SUBVENTION PALM DE CHF 433'000.00 NON DÉDUITE.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La commission de sept membres, chargée de l'étude de l'objet cité en titre, s'est réunie entre Riond-Bosson 14 et l'Hôtel de Ville, les mardi 15 décembre 2021 et 18 janvier 2022, ainsi que le 28 mars 2022. Elle était composée de Mme Nicole JUFER TISSOT (excusée le 28 mars et remplacée par M. Raphaël DE GOUMOËNS, et MM. Matthias BLUME, Michael FRANCESCATO, Alexandre GANNA (excusé le 28 mars), Marc-Alain TIECHE (excusé le 18 janvier), Alain TROGER et Michaël FÜRHOFF, président-rapporteur.

Lors de la première et dernière séance, la commission a été accueillie par une délégation municipale composée de MM. Mélanie Wyss, Syndique, Jean-Jacques AUBERT, Municipal du dicastère *Infrastructure et gestion urbaine*, Alain JACCARD chef de Service, Sandrine COGNE, cheffe de Service (présente à la dernière séance), Laurent TRIBOLET responsable de la division *Entretien* à l'Etat de Vaud, accompagné de Mme Alexandra WASSERFALLEN, stagiaire, Mathieu PLawecki spécialiste en mobilité du dicastère *Urbanisme, constructions et mobilité*, le Capitaine David STAUFFER, chef état-major et commandant remplaçant de la Police Région Morges (première séance) et le Commandant de la PRM Clément LEU (présent à la dernière séance).

Après 25 ans à la tête du Service Infrastructure et gestion urbaine, c'était la dernière commission de Monsieur Alain JACCARD que la commission remercie pour son engagement pour la Ville de Morges tout au long de ces années et souhaite la bienvenue à Madame Sandrine COGNE qui le remplace dans sa fonction.

1 CONTEXTE ET PROJET

Le projet de GCTA doit être implémenté dans l'agglomération de Lausanne-Morges dans le cadre du PALM. Il touche 26 communes. D'après la Municipalité, 80'000 véhicules entrent et sortent à Morges (en s'y arrêtant) chaque jour, tandis que le réseau routier est livré à lui-même sans coordination entre le réseau communal et cantonal ou national ni possibilité d'intervention, autre que le passage des feux à l'orange clignotant. Comme son nom l'indique, la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA) consiste à installer un système d'information et de coordination du trafic en temps réel. Concrètement, il s'agit de poser des capteurs ainsi que des panneaux d'affichages et de modifier les installations routières existantes tels que les feux de circulation et des passages piéton afin de pouvoir régler leur programmation à distance. Cette technologie permettrait de dévier le trafic ou de le conserver sur un tronçon en cas d'évènement particulier : ralentissement sur l'autoroute, accident, travaux, ou de manifestations. L'information serait remontée à la central de gestion située à Lausanne, qui informerait les services adéquats et gérerait les infrastructures en fonction des directives définies au préalable par les Plans de gestion intégrés de la mobilité (PGIM).

Ces PGIM correspondent à des scénarios pré-définis et qui indiquent les mesures à mettre en place (modification de la programmation des feux, fermeture de voies, informations aux usagers, mise en place de déviation, etc.) suite à un incident sur un tronçon. Dans un second temps, il permettra d'avoir un retour sur les événements, d'améliorer les PGIM et d'adapter le système de manière évolutive.

Les synthèses des PGIM en possession de la Municipalité ont pu être étudiées par la commission (7/20). Les autres sont en cours d'élaboration auprès du mandataire du Canton et feront l'objet par la suite d'une consultation auprès des services communaux avant d'être formellement adoptés par la Municipalité. La commission remercie les intervenants pour leur présentation, leur disponibilité et leurs réponses à toutes ses questions.

La rapidité de la GCTA dans l'identification de toute perturbation du réseau et dans la prise de décision des actions à mener sont déterminantes pour limiter les impacts et nuisances sur la mobilité générale et préserver l'état du réseau. C'est aussi et surtout permettre le maintien d'une exploitation correcte des transports publics tout en maîtrisant au mieux les congestions potentielles.

Un projet de ce type a été réalisé à Strasbourg. Le Directeur de la centrale de l'Eurométropole Strasbourg a confirmé à la Municipalité que le système avait permis de diminuer de 5 à 10% les polluants émis par le trafic. Pour cela, ils ont réalisé une étude basée sur des simulations. Les autres paramètres sont compliqués à estimer mais le système leur donne satisfaction avec de plus en plus de carrefours équipés. Il n'est d'ailleurs jamais tombé en panne et permet de surveiller les conditions de trafic. En outre, il a confirmé que les résultats en terme de fluidité du trafic et de réactivité pour les interventions sont positifs après plusieurs années d'exploitation.

Le préavis de détection et de priorisation des véhicules des MBC aux carrefours (32/10.21) est complémentaire. En cas d'événement, la GCTA doit permettre aux bus de se frayer un chemin jusqu'aux feux qui les laisseront passer en priorité.

2 PREMIER DÉBAT

La majorité de la commission, après avoir étudié les premières réponses de la Municipalité et quelques synthèses de PGIM, n'a pas réussi à appréhender les plus-values de ce projet pour les citoyens. En cas d'événement, les possibilités de déviation semblent peu nombreuses. Coïncée par l'autoroute, le lac et les contres-forts du Jura, Morges aurait besoin de nouvelles infrastructures lourdes pour régler ces problèmes de mobilité, par exemple une entrée/sortie d'autoroute entre Morges Est et Ouchy, un nouveau contournement, une tranchée couverte, etc. La réalisation de telles infrastructures semble toutefois improbable à brève échéance, que ce soit pour des raisons politiques ou financières.

Une partie de la commission craignait que la réussite de ce projet ne diminue l'engorgement du réseau créant ainsi un appel d'air qui permettra de mieux remplir les rues avec des voitures et ne fera que repousser le problème à plus tard.

Finalement, la commission a estimé qu'un tel système pourrait apporter une plus-value mais uniquement dans un espace plus vaste que le territoire de Morges.

A ce stade des discussions, la majorité de la commission s'est prononcée en défaveur du projet de la Municipalité et du Canton, car il ne semblait pas être adapté à la situation morgienne. L'infrastructure routière, ne laisse trop peu de possibilités de dévier la circulation. Les panneaux indicateurs semblent être une mesure peu efficace pour s'informer comparé à l'utilisation de nos téléphones portables.

3 SECOND DÉBAT

Une seconde séance d'information a été organisée avec la délégation municipale. Durant celle-ci, la commission a été convaincue par les plus-values de ce projet pour les habitant-es de Morges et notamment par les arguments objectifs du Commandant de la PRM. Les points qui ont retenu l'attention de la commission sont les suivants :

A l'aide de capteurs, de caméras et de la centralisation de ces données, la GCTA permettra d'informer en tout temps, les usagers des transports publics en cas de déviation de ligne ou d'arrêt, les services de secours en particulier les intervenants sur le terrain, les différents acteurs de la circulation routière, les usagers-ères de la route et les services de planification du Canton et des communes. Aujourd'hui ce n'est pas la cas. On a pu remarquer ces derniers temps que les usagers sont livrés à eux-mêmes dès le moindre grain de sable dans les rouages du système routier. De plus, il n'existe pas de chiffre permettant de connaître les flux du trafic sans étude spécifique sur une période et des tronçons définis. Demain, il sera possible de mieux appréhender les variations du trafic. La régulation ne se réalise pas uniquement à l'aide des panneaux indicateurs dans l'agglomération sur l'autoroute et sur les routes cantonales. La gestion du temps des feux des carrefours et des passages piéton est également primordiale et permet de définir les axes à fluidifier à l'instant t.

Les Morgiennes et les Morgiens ne profiteront pas uniquement des avantages de la GCTA à l'intérieur de leur territoire mais également sur leur parcours pour se rendre à Lausanne ou rentrer à Morges.

Dans le cadre du projet de la GCTA, l'OFROU a délégué la gestion de ses infrastructures à l'Etat de Vaud. Celui-ci prévoit dans son projet de consulter les communes en se basant sur les politiques locales et les validations municipales. C'est l'Etat de Vaud qui coordonne et appuie sur les boutons dans le centre de la Blécherette mais selon les directives communales sous la forme des PGIM. Actuellement, le pilotage de l'autoroute est centralisé à Emmen et malheureusement, les informations qui nous seraient utiles sur nos routes sont trop spécifiques à notre région pour que cela soit diffusé.

Si à première vue, le partage des coûts entre les communes peut sembler déséquilibré, il faut savoir que la clé de répartition a été définie en fonction des installations à réaliser pour chaque commune : soit le nombre de kilomètres de route à couvrir et le nombre de carrefour à modifier. Il se trouve que Morges est la ville qui possède le plus d'infrastructures à adapter, sans compter ceux pris en charge par l'OFROU. Quant à Lausanne, beaucoup de ses feux sont déjà équipés avec le matériel électromécanique adéquat. Avec une durée de vie des installations estimé entre 15 et 20 ans, les coûts d'investissement en valent la peine.

Selon le Plan directeur communal des mobilités, il est prévu de faire évoluer les infrastructures routières de la Ville. Grâce à la GCTA, on connaîtra mieux les effets de ces mesures et on pourra les optimiser. Chaque futur carrefour modifié feront l'objet de préavis qui prendront en compte les coûts pour les rendre compatible à la GCTA. Ces coûts supplémentaires (raccordements à la fibre optique, automates, capteurs, etc.) sont minimes en comparaison avec les travaux génie civil. Cet outil est agile, car il est conçu pour évoluer dans le temps en fonction de la politique locale de chaque commune, par exemple en ajoutant des carrefours à gérer.

La coordination du trafic n'est pas une solution miracle. Il ne permettra pas de désengorger les routes aux heures de pointes. Une fois condamné, certains goulots d'étranglement feront toujours déborder le trafic vers d'autres tronçons. Cependant, la réactivité et l'efficacité des services routiers et de secours seront augmentées et les perturbations pourront être mieux circonscrites. Sans la GCTA, la situation ne pourra que s'aggraver compte tenu de la croissance démographique (80'000 habitants et 50'000 emplois de plus) de l'agglomération. Si aujourd'hui, les automobilistes et les transports publics s'entêtent à traverser la Ville, ce n'est pas toujours la meilleure solution et la GCTA peut aider à trouver des solutions coordonnées de façon rapide (en 3 minutes). Au moindre accident, à la moindre restriction de circulation, des risques de gros blocages seront à prévoir. Aujourd'hui nous pouvons refuser ce projet. Il se réalisera, avec ou sans Morges, mais nous y avons plus à perdre qu'à y gagner.

4 CONCLUSION

Pour la majorité de la commission le projet de la Municipalité et du Canton est nécessaire au vu de ses nombreux mais petits avantages. Certes, ce nouvel outil n'est pas la panacée pour résoudre les problèmes routiers mais c'est une opportunité pour empêcher la dégradation des conditions de vie de chacune et chacun dès qu'un événement est organisé ou qu'un accident se produit.

Ce système est gouverné localement et géré globalement pour toute l'agglomération. Il est évolutif. Il permet la communication et la coordination des services publics. Il réduira les émissions de polluant. Chaque personne, quel que soit son moyen de transport, pourra l'utiliser et le consulter en tout temps. Et il sera capable de fournir des chiffres sur les flux du trafic permettant de mieux prioriser les futurs projets.

Nous pouvons refuser ce projet. Il se réalisera, avec ou sans Morges, mais nous y avons plus à perdre qu'à y gagner.

Après un préavis défavorable, la commission a finalement voté en faveur des conclusions du préavis (6 voix/6 personnes présentes).

Vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES

- Vu le préavis de la Municipalité,
- Après avoir pris connaissance du rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 1'235'000.00 pour la réalisation des travaux électromécaniques sur l'infrastructure des routes cantonales et communales nécessaires à la mise en service de la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA), subvention PALM non déduite ;
2. de dire que la subvention fédérale qui devrait être de CHF 433'000.00 sera déduite de ce montant dès son versement ;
3. de dire que le solde d'environ CHF 802'000.00 sera amorti en règle générale, en 10 ans, à raison de CHF 80'200.00 par année à porter en compte dès le budget 2023 ;
4. de porter dès le budget 2023 un montant prévisionnel de CHF 50'000.00 par année sous le compte de fonctionnement N° 60110.3143.00 "Entretien signalisation" représentant les coûts d'exploitation, de maintenance, de révision des PGIM et de consommation électrique.

au nom de la commission
Le président - rapporteur

M. Fürhoff

Rapport présenté au Conseil communal en séance du 4 mai 2022.

Annexe retranscription des questions/réponses de la commission

- Quel est le retour des autres communes ?

Réponse : Pour l'instant, il n'y a aucun refus. Trois communes doivent encore se prononcer via leur Conseil communal : Le Mont-sur-Lausanne, Lutry et Renens. La présentation du projet n'a pas encore été réalisée.

- Les exemples utilisés ne sont pas représentatifs. En général, les problèmes de trafic à Morges, ne viennent pas directement de la ville mais sont une conséquence de ce qu'il se passe ailleurs. De plus, comment est-il possible de prioriser les bus sans voie spécifique pour les bus ? Est-ce que le bassin de population est le même pour Lausanne-Morges et Strasbourg ?

Réponse : Certaines voies à droites pourront être adaptées pour les bus.

Le but est de garder les gens le plus longtemps possible sur l'autoroute. On sait qu'actuellement les gens vont regarder Tomtom, Google, Waze pour chercher à se sortir d'un embouteillage. Ce qui n'est toujours judicieux.

Il est prévu de réagir à un événement dans les 3 minutes sur les différents vecteurs d'information fiable. Un système d'affichage sera également ajouté sur l'autoroute.

- Quels sont les options pour Morges ? D'autres voies de circulation sont-elles prévues ? Pour l'instant, nous avons l'impression d'acheter une machine qui annonce quand il pleut sans que l'on puisse agir une fois sous la pluie. Existe-il des simulations ? Avec des plus-values ? Si non, pourquoi cela fonctionnera ?

Réponse : Oui on saura qu'il pleut mais on pourra également agir sur le système, grâce à la communication entre les systèmes (Vaud, Morges, Lausanne, Police, TL, MBC, etc.). On ne veut pas que les bouchons arrivent dans les quartiers d'habitation. Cependant, il n'y a pas la possibilité de réaliser des simulations, car les résultats seraient trop volatiles en raison de la grande quantité de paramètres. On connaît les plus-values grâce aux retours d'expérience des agglomérations déjà citées.

Expérience : Lors d'une réalisation d'une déviation du trafic en amont de l'autoroute depuis Aubonne jusqu'à Cossonay. Les véhicules en transit étaient déviés avec pour consigne de ne pas passer par Lausanne. A cette fin, il fallait envoyer du personnel sur le terrain qui se retrouvait coincés dans le trafic. Avec la GCTA, ce système sera automatique.

- La plupart des problèmes de circulation proviennent le plus souvent de l'autoroute...

Réponse : Voici un exemple pour des automobiliste venant du Valais sur l'A9 au niveau du tunnel de Belmont. Si le temps de parcours est indiqué en temps réel, 10min, on arrive à garder les gens sur l'autoroute. En ayant une information fiable, les automobilistes seront moins enclins à quitter l'autoroute par réflexe d'évitement et engorger les réseaux routiers cantonaux et communaux. A Morges, en sortant de l'autoroute, les gens tombent dans la gueule du loup. Une application comme "Waze" offre une sensation de mobilité fluide même s'il faut passer par une zone d'habitation à 30km/h. Elle n'offre pas forcément le parcours le plus rapide.

- Est-ce que l'information sera implanté uniquement sur l'autoroute ?

Non, 60 PIV (= panneau indicateur variable) seront posés sur tout le PALM dont 8 à Morges

- Etant donné que c'est un projet cantonal, les communes devront donc s'adapter au Canton

Réponse : Non, les communes et leur plan directeur de circulation feront autorité sur le pilotage du Canton

- Est-ce que des capteurs d'ozone seront posés pour signaler des problèmes de pollution de l'air dans la ville et dans l'agglomération ?

Réponse : Cela existe déjà sur l'autoroute. Concerté avec la DGE, l'outil de la GCTA permet d'agir sur le réseau autoroutier, ceux qui appuient sur le bouton sont des opérateurs de trafic, mais la réflexion derrière vient du Canton et des communes.

- La GCTA est prévue pour des événements. Est-ce que cela comprend les bouchons et les ralentissements aux heures de pointes ?

Réponse : Le mandat est prévu pour la gestion de l'évènementiel pas pour la gestion courante. Mais lors des heures des pointes, il y a des accidents qui seront eux mieux gérés grâce à la GCTA. Dans un deuxième temps, il sera possible de gérer la partie courante à la demande des partenaires (page 9 du préavis).

- La PRM aura accès aux informations de la GCTA mais pas n'aura pas d'interaction ?

Réponse : Lors d'un accident, la police sur place aura contact avec un opérateur. C'est une des premières mesures lors de ce genre d'intervention.

- Quelles types de données seront utilisées ?

Réponse : Développement d'un projet de plateforme « open data » de la Confédération. Les données du type Tomtom et Google ne sont pas pertinentes sans connaissance des politiques locales.

- Comment la répartition des coûts est-elle définie ?

Réponse : Le Canton prend en charge le cœur du système et les études. Selon les lois et règlements en vigueur, ce sont les communes qui paient leurs carrefours d'après le principe de territorialité. Morges finance les carrefours communaux mais pas les interactions avec l'autoroute. Par exemple le carrefour de la Gottaz est pris en charge par l'OFROU.

- Le projet a démarré, il y a longtemps. Avec la rapidité du progrès informatique ces dernières années, on peut penser que le matériel informatique prévu sera obsolète.

Réponse : Aujourd'hui, les responsables du projet sont prêts à lancer les appels d'offre aux entreprises et ils se basent sur les dernières technologies existantes. Avec ce projet, il n'est pas nécessaire de changer chaque feu, car ces technologies reposent en grande partie sur du matériel électromécanique et très peu sur de l'informatique. Par conséquent, ce système est plus durable.

- Actuellement la PRM peut-elle agir sur les feux à l'endroit d'un accident ?

Réponse : Oui avec une manivelle. Avec la GCTA, la PRM pourra savoir en temps réel par où passer pour intervenir. Actuellement la PRM a peu d'information.

- Comment sera centralisé la GCTA ?

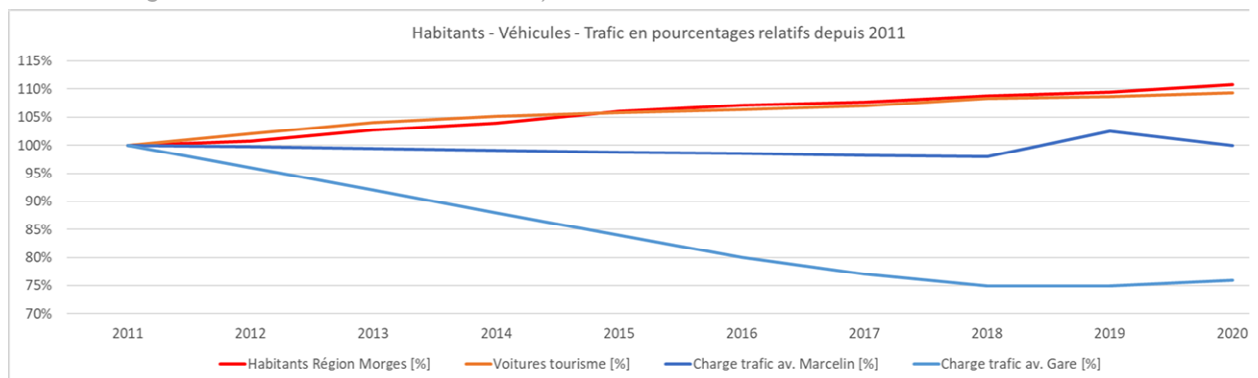
Réponse : Cela sera intégré dans le bâtiment « Ecavenir », le nouveau siège de l'ECA à la Blecherette, qui deviendra un pôle d'urgence dans lequel les opérateurs de trafic seront installés. Le bâtiment abritera les centrales vaudoises des numéros d'urgence 117, 118, 144 (avec la Centrale Téléphonique des Médecins de Garde - CTMG), de même que les infrastructures de conduite de l'Etat-major cantonal de conduite (EMCC) et du commandement cantonal de la protection civile (PCi-VD), ainsi que la future centrale de gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA).

- Lors de la dernière séance, vous avez évoqué la non proportionnalité entre l'augmentation des habitants et l'augmentation du trafic. Pourriez-vous nous donner des chiffres/indicateurs ?

Notre bureau de la mobilité a travaillé avec Région Morges et Bplan sur les charges de trafic en s'appuyant aussi sur les données Geostat du canton.

Le graphique ci-dessous résulte du rapport mobilité établi pour l'examen préalable de Morges Gare Sud.

Il met en évidence que le taux de motorisation reste stable (nombre de voiture par habitant). Ainsi, les gens continuent d'acheter des véhicules mais semblent moins l'utiliser (charges de trafic en stagnation sur les deux axes connus).



DÉTERMINATION
DE LA COMMISSION DES FINANCES
DU CONSEIL COMMUNAL

N° : 35/04.22

Préavis N° : 35/12.21 – DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 1'235'000.00 TTC POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX ÉLECTROMÉCANIQUES SUR L'INFRASTRUCTURE DES ROUTES CANTONALES ET COMMUNALES NÉCESSAIRES À LA MISE EN SERVICE DE LA GESTION COORDONNÉE DU TRAFIC DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES (GCTA), SUBVENTION PALM DE CHF 433'000.00 NON DÉDUITE

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La Commission des finances s'est réunie le 14 mars 2022 pour examiner cet objet.

Les commissaires étaient les suivants : Mme Veronica GASKELL ; MM Jean-Hugues BUSSLINGER, Vincent DUC (excusé), Marc-Emmanuel CRIPPA, Michaël FÜRHOFF, Pascal GEMPERLI, Jérôme MASSEREY, Logan ROMANENS, William SAARBACH, Philippe VORUZ et Mme Maria Grazia VELINI Présidente-rapporteuse.

Cet objet est soumis pour la deuxième fois à la commission des finances. Afin de mieux comprendre les enjeux et les bénéfices pour la commune de Morges, la Municipalité a accepté de faire une brève présentation à la commission. Elle remercie Monsieur Jean-Jacques Aubert, Municipal Infrastructure et gestion urbaine, Monsieur Alain Jaccard, Chef de service actuel et Madame Sandrine Cogne, nouvelle Cheffe de service.

Si la présentation a permis de clarifier plusieurs points financiers du projet, elle n'a pas réussi à trouver un consensus parmi les membres présents.

Une majorité des membres estime que ce projet n'est pas pour l'instant prioritaire. La CoFin doit faire des choix et mettre des priorités selon les préavis présentés par la Municipalité afin de respecter le plafond d'endettement. Le financement de ce projet peut attendre et à l'avenir l'installation de carrefours intelligents pourrait être envisagée localement.

Pour une minorité de la commission, il est évident que Morges n'est pas une île dans l'agglomération. La mise en œuvre de la GCTA serait un plus pour éviter du trafic inutile au travers de la Ville. Le coût réel du projet pour Morges, après déduction des subventions, se monte à CHF 802'000.--.

Détermination

La Commission des finances, par 6 voix contre, 3 voix pour et une abstention recommande au Conseil communal de refuser les conclusions du préavis susmentionné.

Pour la Commission des finances
La Présidente
Maria Grazia Velini

Morges, le 29 mars 2022