

PRÉAVIS N° 37-2023 AU CONSEIL COMMUNAL

Demande d'un crédit de CHF 570'000.- 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)

Date et lieu proposés pour la séance de la Commission
Mardi 18 avril 2023, à 19h,
Centre technique communal, rue du Lac 14

Préavis déposé au Conseil communal le jeudi 30 mars 2023

PRÉAVIS N° 37-2023

Demande d'un crédit de CHF 570'000.- 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)

Table des matières

1. Préambule	2
2. Présentation du projet	2
2.1. Introduction	2
2.2. Description du projet	3
2.2.1. Situation actuelle	3
2.2.2. Objectifs du projet.....	5
2.2.3. Fonctionnement de la GCTA	6
2.2.4. Programmes des études et de la réalisation.....	7
2.3. Objet du préavis	8
3. Conséquences du projet de GCTA	8
3.1. Conséquences sur le budget de fonctionnement communal	8
3.1.1. Entretien et maintenance.....	9
3.1.2. Conséquences pour la commune.....	9
3.2. Résumé des charges budgétaires	10
4. Incidence financière	10
4.1. Investissement	10
4.2. Plan des investissements	10
4.3. Coût du capital	10
4.4. Comptes de fonctionnement	10
5. Conclusions de la Municipalité	11

Renens, le 6 mars 2023

AU CONSEIL COMMUNAL DE RENENS,

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères communales, Messieurs les Conseillers communaux,

1. Préambule

Le projet de la gestion coordonnée du trafic à l'échelle de l'agglomération Lausanne Morges (GCTA) prévu dans le PALM 2012 a été développé sous l'impulsion cantonale par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Les coûts d'installation bénéficient d'une subvention fédérale et sont répartis entre les partenaires, dont les communes concernées. Le présent préavis a pour but de soumettre à l'approbation du Conseil communal la participation communale sur la base du même préavis communal déposé dans les 26 communes concernées.

2. Présentation du projet

2.1. Introduction

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

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

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

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

La GCTA est un outil stratégique, développé à l'échelle de l'agglomération sous la coordination du Canton, qui permettra d'améliorer l'efficacité des transports publics, de maîtriser le trafic individuel motorisé et aussi de 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.

La mise en place de la GCTA constitue la mesure 240 du PALM 2^e génération de 2012.

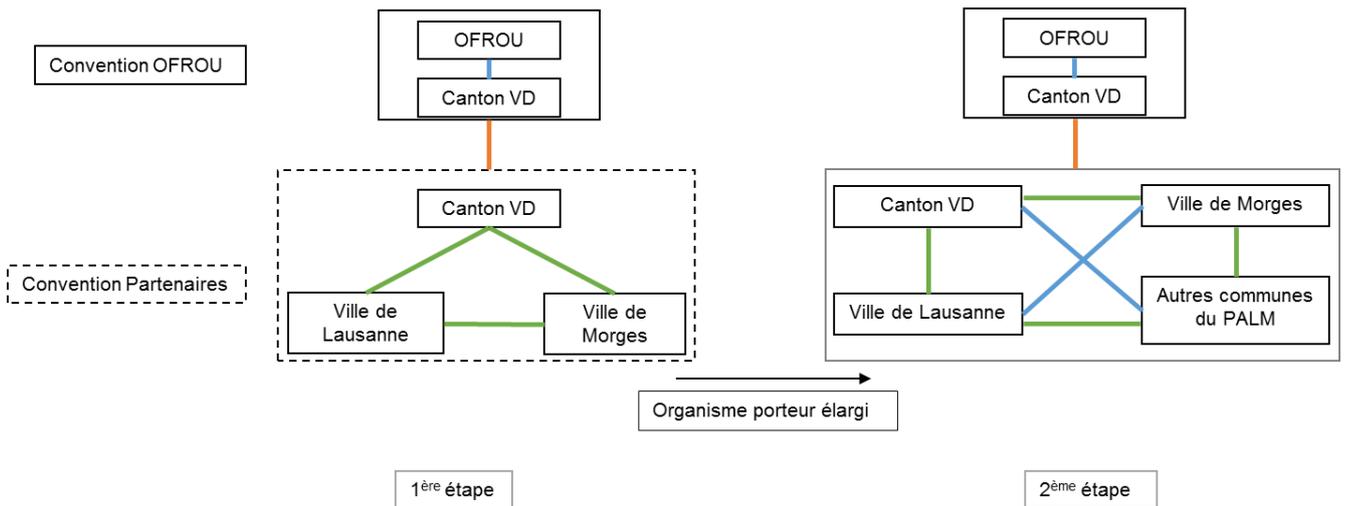
Dans le cadre du développement du projet, la direction de projet de la GCTA a présenté le principe et les enjeux financiers pour notre commune. Elle a ensuite demandé un engagement de principe de notre commune, avant de lancer la demande de crédit d'études auprès du Grand Conseil.

La Municipalité, par sa lettre du 3 avril 2018, a donné son accord de principe.

Les études sont en cours de finalisation et la phase de réalisation débutera en 2023-2024.

Sur le territoire communal, nous devons investir dans des travaux de modernisation des installations électriques de nos carrefours, indispensables à la bonne mise en œuvre de la GCTA.

La signature de la convention des partenaires de l'organisme porteur a eu lieu le 5 février 2019. Un avenant par commune a été établi et transmis à la Commune en décembre 2021.



2.2. Description du projet

2.2.1. Situation actuelle

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

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

L'exploitation des lignes existantes de transport public circulant sur les routes est aussi influencée par les mesures de gestion du trafic. De plus, de nouveaux défis, tels que l'arrivée du tramway entre Renens et Lausanne, la réalisation des nombreux projets autoroutiers situés sur le périmètre d'agglomération et les chantiers ferroviaires tels que celui de la gare de Lausanne vont encore influencer la mobilité dans l'agglomération Lausanne-Morges. Avec le fort accroissement que connaît cette agglomération depuis 2015 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-après).



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.). À l'échelle de l'agglomération, il existe en outre de grandes disparités dans les priorités des transports publics (TP) aux nœuds routiers et dans l'information aux voyageurs, pénalisant les performances et l'attractivité des TP. Les correspondances entre les différents opérateurs de transport ne sont pas garanties. De plus, la défectuosité des équipements de régulation n'est pas systématiquement détectée, entraînant des perturbations supplémentaires et inutiles.

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

- lors d'accidents sur le réseau autoroutier ou lors de manifestations régionales, la modification des flux de circulation est radicale, entraînant une paralysie de tous les modes de déplacement dans une grande partie de l'agglomération;
- les gestionnaires des réseaux ne connaissent pas l'état du réseau du partenaire voisin ; ils ne font que subir les conséquences des événements, sans pouvoir les anticiper;
- des actions de gestion du trafic sont mises en œuvre sans coordination entre partenaires ou modes de transports, ce qui peut conduire à de fortes incohérences sur le terrain et à une augmentation de la congestion. Les équipements de gestion dynamique du trafic manquent parfois, ce qui conduit à un manque de réactivité;

- les gestionnaires des réseaux n'ont pas toujours le personnel affecté à la gestion du trafic. Cette tâche passe alors en deuxième priorité après les mesures d'engagement liées à la sécurité, par exemple;
- les usagères et usagers sont informés trop tard des événements et subissent les retards.

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:

Coûts d'investissement en Mio de CHF		OFROU	Etat de Vaud	Communes	Total	
Réseau routier	Aménagement de la centrale	Postes GCTA	0.01	0.09	0.19	0.30
	Outils	Superviseur	0.17	4.41	0.33	4.91
		Télé-circulation	0.47	3.23	0.90	4.60
		Carrefours régulés	1.13	2.19	3.71	7.03
		Outils d'informations aux usagers	0.74	1.61	0.59	2.94
TVA		0.20	1.02	0.49	1.71	
TP					0.96	
Etudes		0.50	4.67	-	5.17	
Coûts totaux TTC		3.22	17.22	6.20	27.60	

Légende: Partenaires bénéficiant du financement à la hauteur de 35% de l'ARE

2.2.2.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 usagères et usagers, voyageuses et 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'informations variables (existants ou à mettre en place dans le cadre de ce projet) situés sur le périmètre d'agglomération dans une seule centrale de gestion coordonnée du trafic. Outre l'avantage de gérer la priorisation des TP sur l'entier du périmètre, la détection d'incidents et la gestion des pannes des équipements s'en verront nettement améliorées.

En période de perturbations du réseau, le système permet de déceler et d'annoncer les problèmes, d'identifier et de favoriser des itinéraires de délestage alternatifs, voire des possibilités de transfert modal. En effet, les données relatives au trafic (charges, densité, etc.) des axes principaux sont regroupées en temps réel au sein d'une centrale de trafic.

Après analyses, des mesures peuvent être prises en temps réel grâce à des équipements modernes de gestion de trafic (panneaux à messages variables, info voyageurs, régulation des vitesses, plateformes Internet, 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) ou non, des perturbations apparaissent rapidement dans l'agglomération et péjorent 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 touche plusieurs partenaires qui doivent chacun mettre en place des actions trafic ou sécuritaire. L'expérience du Canton montre que des opérateurs dédiés uniquement aux tâches de gestion du trafic peuvent garantir une meilleure efficacité et réactivité sur l'ensemble du réseau. Les polices concernées interviennent dans un deuxième temps (engagement sur place).

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

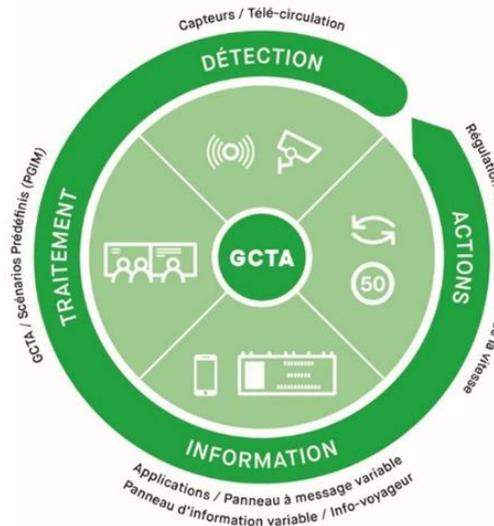
Dans la première étape de la GCTA, à savoir pour 2024, il est prévu de ne couvrir que la gestion événementielle liée à diverses perturbations (p. ex. accidents) ou à des manifestations, qu'elles soient planifiées ou non. Par contre, les équipements mis en place permettront également, à la demande des partenaires, de réaliser, dans une deuxième étape, la gestion courante.

2.2.3. Fonctionnement de la GCTA

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

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

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



Les mesures techniques consistent à définir les lieux stratégiques de détection des évènements 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 future centrale d'engagement de la Grangette. Les mesures techniques sont 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 usagères et usagers sont constituées de panneaux à message variable, de panneaux d'information variable, d'écrans pour l'information aux usagères et 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'utilisateur, le système permettra à terme de le tenir informé des perturbations en cours et 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 usagères et 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.

2.2.4. Programmes des études et de la réalisation

Etat au: 19.08.2021

	Tâches	Etat / durée	2021				2022				2023			
			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)	51 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Phase 32 (PGIM et définition besoins)	39 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Etablissement PGIM 40	18 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Validation communes PGIM 40	13 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Etablissement PGIM 80	12 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Validation communes PGIM 80	8 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Reprise PGIM (suite remarques communes) + PGIM RN	6 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Phase 41 - Appels d'offres (appui BG)	17 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	2.1 Etudes hardware (BSA)	45 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Phase 32 - Elaboration dossier MP (OFROU)	15 mois / R: 22.03.2021	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
Phase 32 - Elaboration du projet d'ouvrage	11 mois / R: fin août 2021	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]												
Phase 41 (DAO) - Elaboration des doc. d'appels d'offres	10 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]												
Phase 41 (DAO) - Consultation entreprises, Analyse, Adjudication	7 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]												
2.2 Etudes Génie civil (GC)	27 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]												
Phase 32 - Projet d'ouvrage / Dossiers de plans GC	7 mois / R: fin juillet 2021	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]												
Phase 41 - Appel d'offres travaux GC	9 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]												
Financement	3 Convention : élargissement aux autres partenaires	24 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	4 Demande de cofinancement fédéral + chantier anticipé	27 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	5 EMPD Travaux	28 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Etablissement EMPD	(10+) 2 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
Exécution, réalisation	Processus d'acceptation EMPD	(7+) 6 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	6 Recherche des crédits d'ouvrage Communes / réalisation communaux et accords des Conseils communaux	16 mois Envoi coûts communes: 18.09.2020	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	7 Exécution GC - Travaux	6 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	8 Exécution BSA - Equipements	17 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	8.1 Phase 51 - Projet d'exécution BSA Equipements (DREA)	8 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Phase 52 - Travaux BSA équipements	8 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Phase 53 - Mise en service BSA équipements	6 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	8.2 Phase 51 - Projet d'exécution BSA Systèmes (DREA)	8 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Phase 52 - Travaux/Développements BSA Systèmes	8 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	Phase 53 - Mise en service BSA Systèmes	3 mois	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
	9 Projet ECAVENIR, construction	Jusqu'en mars 2022	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]											
10 Projet ECAVENIR, installations des équipements et tests	Dès mars 2022	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]												
Formation des OTP et des partenaires	Dès 2 ^{ème} semestre 2022	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]												
11 Exploitation de la Grangette et mise en service GCTA à la Grangette	01.01.2023	[Bar chart showing duration from T1 2021 to T4 2023]												

2.3. Objet du préavis

Dans le cadre de la GCTA, la commune de Renens doit prendre à sa charge les coûts d'investissement pour l'adaptation, la fourniture, le montage et la mise en service de:

- trois postes de détection trafic (trois zones de détections au sol);
- 16 postes de télé circulation (caméras);
- un panneau d'information usagères et usagers (Panneau d'informations variables PIV);
- l'infrastructure électrique et les travaux de génie civil.

Il n'y a pas de carrefour à modifier. En annexe au préavis, une carte de la commune permet de visualiser les différentes installations, objet de la présente demande de crédit.

Le montant du crédit se compose de la manière suivante:

Renens	Priorité 1		Montant [CHF]
	Type équipements d'exploitation et de sécurité BSA	Abréviation	
1	Carrefours régulés y compris tests, mise en service, documentation et formation sur les installations CAR, DT et TC (*uniquement DT et TC)	CAR	0.00
2	Détection de trafic	DT	14'200.00
3	Télé circulation	TC	55'800.00
4	Information usagers	IU	42'600.00
5	Infrastructure électrique	INFEL	169'000.00
	Total BSA		281'600.00
7	Génie civil (global)	GC	199'500.00
	Total BSA + GC		481'100.00
8	Divers et imprévus	10%	48'100.00
	Total BSA + GC + Divers et imprévus [HT]		529'200.00
	TVA	7.7%	40'800.00
	TOTAL TTC		570'000.00

Les coûts d'étude liés au mandat d'ingénieur électromécanique et ceux liés au mandat d'ingénieur trafic sont pris en charge par le Canton et sont constitués de devis qui ont été établis sur la base d'expériences passées pour des projets similaires.

3. Conséquences du projet de GCTA

3.1. Conséquences sur le budget de fonctionnement communal

Ce projet n'a pas d'incidence sur les frais de personnel communaux. Par contre, il s'agira de participer aux frais de personnel à l'échelle de l'agglomération. Dès la mise en service de la GCTA, quatre OTP (Opérateurs trafic professionnels) supplémentaires seront nécessaires pour assurer un poste GCTA permanent de 6h à 22h et 7J/7 pour un montant total de CHF 480'000.-.

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% restants.

Pour la commune de Renens, le montant est de CHF 14'600.- / an.

	Répartition	Montant
Etat de Vaud	50%	240'000.–
Communes	50%	240'000.–
TOTAL	100%	480'000.–

Renens → 5.3 km = CHF 14'561.40
(arrondi à CHF 14'600.–)

Communes	Réseau	Montant
Lausanne	29.5 km	80'800.–
Morges	9.3 km	25'400.–
Autres communes	48.7 km	133'800.–
TOTAL	87.5 km	240'000.–

3.1.1. Entretien et maintenance

La maintenance de la GCTA finale représente 1.8% des coûts d'investissement soit CHF 380'000.– / an. 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 équipements étant propriété de chaque partenaire séparément, ces coûts leur reviennent. En fin de vie des équipements, le propriétaire de l'équipement doit prévoir son remplacement.

Les coûts d'investissement sont calculés comme suit:

CHF 27'600'000.– (Coûts du projet TTC)
 - CHF - 5'170'000.– (Etudes)
 - CHF 1'710'000.– (TVA)
 CHF 20'720'000.–

Les coûts globaux de maintenance ont été obtenus à partir de coûts unitaires fournis par le CEEM, soit le centre d'entretien de l'électromécanique. De plus, le service de 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 CHF 130'000.– / an, ce qui donne un coût total de CHF 510'000.– / an.

La convention entre les partenaires fondateurs prévoit la répartition suivante:

OFROU	CHF	121 000.–
Etat de Vaud	CHF	265 000.–
Lausanne	CHF	47 000.–
Morges	CHF	21 000.–
Autres communes	CHF	53 000.–
Transports Publics	CHF	3 000.–
TOTAL	CHF	510'000.–

3.1.2. Conséquences pour la commune

Pour la commune de Renens, les coûts pour l'entretien et la maintenance des équipements communs de la GCTA s'élèvent à environ CHF 7'500.– / an*. La contribution à la révision des PGIM est d'environ CHF 700.–/an*. Les coûts pour l'entretien et la maintenance des équipements sur le territoire communal sont en sus.

**Coûts transmis par le Canton. Les coûts de maintenance seront réévalués lorsque les soumissions seront rentrées.*

Les montants ont été revus entre 2020 et 2022.

Les coûts de la commune ont été répartis proportionnellement, selon la clé de répartition du SDOL établie en 2018.

3.2. Résumé des charges budgétaires

Les charges à ajouter au budget de fonctionnement communal sont de:

- participation OTP	CHF	14'600.–
- entretien et maintenance des équipements	CHF	7'500.–
- révision des PGIM	CHF	700.–
Total	CHF	22'800.–

4. Incidence financière

4.1. Investissement

Comme décrit au chapitre 1.3, l'investissement pour la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA) se monte à **CHF 570'000.– TTC**.

Cet investissement sera imputé au nouveau compte du patrimoine administratif N° 3820.1081.5010 -GCTA – Gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges, amortissements sur 10 ans.

Dépenses thématiques

Les communes ont la possibilité de récupérer, par le biais de la péréquation directe, une partie des montants engagés pour tout ce qui concerne le périmètre des routes et des transports. Le montant récupéré équivaut à 75% (décompte final 2021) des dépenses thématiques qui dépassent huit points d'impôts communaux. La somme à disposition des communes est plafonnée à cinq points d'impôts cantonaux, soit environ 180.0 millions de francs.

Dans le cadre de ce préavis, les coûts potentiellement admis dans les dépenses thématiques s'élèvent à 100% de l'investissement pour la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA). La récupération des thématiques se fera à raison de 1/5^e par année de la valeur présente au bilan au 1^{er} janvier de chaque année.

4.2. Plan des investissements

Cette dépense figure au plan des investissements 2022-2026, adopté par la Municipalité le 5 septembre 2022 comme suit : section 3820 – Mobilité, compte provisoire N° 3820.8083.5010 – CGTA Gestion coordonnée du trafic d'agglomération.

4.3. Coût du capital

Le coût du capital (amortissements + intérêts) représente un coût de fonctionnement annuel moyen de CHF 65'550.– pendant dix ans.

Ce coût se décompose de la manière suivante: amortissement CHF 57'000.– (CHF 570'000.– divisé par dix ans) et intérêts CHF 8'550.– (CHF 570'000.– divisé par deux et multiplié par un taux moyen de 3%).

4.4. Comptes de fonctionnement

Outre le coût du capital et comme décrit au chapitre 2.2, le projet implique des coûts générant une augmentation des charges de fonctionnement annuelles ayant une incidence sur le résultat estimée comme suit:

Désignation	N° de compte	2023 et suivants
Signalisation et prévention routière	1500.3143.03	CHF 22'800.–
Total		CHF 22'800.–

5. Conclusions de la Municipalité

La garantie d'une meilleure fluidité du trafic et une gestion des transports publics permettant de privilégier ceux-ci tout en améliorant l'information sont la garantie d'une réduction potentielle de la pollution atmosphérique à l'échelle de l'agglomération Lausanne-Morges (PALM), au cœur de laquelle se trouve Renens avec 25 autres communes.

La politique d'agglomération mise sur pied au niveau suisse a permis à Renens depuis 2007 de réaliser plusieurs projets généralement intercommunaux de franchissements mobilité douce (Rayon Vert, Passage du Léman, Trait d'union), de signalisation cycliste ou encore d'axes de transports publics majeurs (tramway, BHNS, ligne tl 25) avec un soutien financier fédéral conséquent.

La GCTA complète ce dispositif en collaboration avec le Canton. En effet, organiser le trafic, en gérer les événements particuliers, permettra de garantir la qualité de vie de la population en privilégiant certains axes et en évitant de laisser percoler le trafic perturbé de façon inorganisée dans les quartiers. L'utilisation des transports publics et la pratique de la mobilité douce s'en trouveront renforcées.

Les communes partenaires ont la plupart validé leur participation en 2021 déjà. La concomitance de nos chantiers a nécessité une adaptation de la GCTA à l'évolution de notre réseau, c'est pourquoi la Municipalité a été contrainte de solliciter un délai supplémentaire et est désormais prête également à solliciter le crédit nécessaire à la mise sur pied de ce projet d'agglomération.

Fondée sur l'exposé ci-dessus, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes:

CONCLUSIONS

LE CONSEIL COMMUNAL DE RENENS,

Vu le préavis N° 37-2023 de la Municipalité du 6 mars 2023,

Où le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire,

Attendu que cet objet est une mesure du PALM (2012),

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

ALLOUE à cet effet, à la Municipalité, un crédit de **CHF 570'000.- TTC** pour la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA).

Cette dépense sera financée par voie d'emprunt, conformément à l'autorisation d'emprunter donnée par le Conseil communal.

Elle figurera dans le compte d'investissement du patrimoine administratif, sous le compte N° 3820.1081.5010 - GCTA – Gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges.

Cette dépense sera amortie en dix ans, selon l'art. 17 b du règlement du 14 décembre 1979 (mis à jour au 1^{er} juillet 2006) sur la comptabilité des communes.

ACCEPTE les charges de fonctionnement supplémentaires au budget 2023 telles que décrites au chapitre 4 des incidences financières pour un montant total de CHF 22'800.- TTC imputées dans la section N° 1500 – Sécurité publique, compte N° 1500.3143.03 - Signalisation et prévention routière.

PREND ACTE que soient portées aux budgets 2024 et suivants, les charges supplémentaires inhérentes au présent préavis telles que décrites au chapitre 4 des incidences financières.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 6 mars 2023.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Jean-François Clément




Le secrétaire municipal
Michel Veyre



Annexe: schéma du réseau GCTA à Renens

Membres de la Municipalité concerné.e.s: - M. Jean-François Clément, syndic
- Mme Tinetta Maystre



Etat de Vaud / DIRH

Direction générale de la mobilité et des routes



Délimitation des traversées de localité selon panneaux d'entrée (PEL)

Renens

Date	Dessin	Echelle	N° Plan
23.04.2020	BIK / CiN	1:10'000	019

Axe	PR	Dist.	PR	Dist.	Longueur
2500	250 +	91.40 au	400 +	22.80 =	1'434.80
2555	25 +	63.30 au	125 +	1'053.80 =	1'979.70
2556	0 +	27.00 au	0 +	951.65 =	924.65
2557	0 +	3.40 au	75 +	178.30 =	924.90
-	- +	- au	- +	- =	-
-	- +	- au	- +	- =	-
-	- +	- au	- +	- =	-
-	- +	- au	- +	- =	-
-	- +	- au	- +	- =	-
-	- +	- au	- +	- =	-
-	- +	- au	- +	- =	-
Total traversée de localité en m'					5'264.05

Carte des équipements en fonction des étapes / priorités.

Equipements :

- Contrôleur de carrefour
- △ Contrôleur de passage-piéton
- PIV
- autre équipement (caméra, détection trafic)

- 1 GCTA 1ère étape
- 2 Equipements couverts par d'autres projets d'agglomération
- 3 Développements futurs sur le réseau structurant
- 4 Equipements hors réseau structurant à relier à la centrale

Route cantonale

- hors traversée de localité
- en traversée de localité

Système de repérage de base

-) Point de repère intermédiaire
- (Point de repère début et fin d'axe

