

## Préavis au Conseil communal

---

### **Gestion Coordonnée du Trafic de l'Agglomération Lausanne-Morges (GCTA)**

Demande de crédit de CHF 280'000.- pour la réalisation des travaux électromécaniques sur l'infrastructure des routes cantonales et communales nécessaires à la mise en service de la GCTA

---

### **Municipalité**

Mme Nadège Longchamp, Municipale Infrastructures, mobilité et sécurité

N° 05/2024

Préavis adopté par la Municipalité le 26 mars 2024

## Table des matières

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Objet du préavis .....</b>                                       | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Préambule.....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>3</b> | <b>Description du projet.....</b>                                   | <b>3</b>  |
| 3.1      | Situation actuelle.....   | 3         |
| 3.2      | Objectifs du projet.....  | 4         |
| 3.3      | Fonctionnement de la GCTA.....                                      | 4         |
| 3.4      | Les avantages de la GCTA à l'échelle régionale.....                 | 5         |
| 3.5      | Secteur concerné.....   | 6         |
| 3.6      | Pourquoi prendre en charge une partie des coûts pour la GCTA ?..... | 6         |
| <b>4</b> | <b>Adhésion de la Commune au projet .....</b>                       | <b>7</b>  |
| <b>5</b> | <b>Impact financier .....</b>                                       | <b>7</b>  |
| 5.1      | Charge annuelle pour la commune .....                               | 9         |
| 5.2      | Résumé des coûts annuels pour la commune.....                       | 10        |
| 5.3      | Planification des investissements pour la Commune.....              | 10        |
| <b>6</b> | <b>Procédure de mise à l'enquête .....</b>                          | <b>10</b> |
| <b>7</b> | <b>Conclusion.....</b>  | <b>10</b> |

## 1 Objet du préavis

Le présent préavis a pour but de soumettre à l'adoption du Conseil communal la demande d'un crédit d'investissement de CHF 280'000.- pour financer l'adaptation, la fourniture, le montage et la mise en service des infrastructures de la gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA) sur le territoire communal.

## 2 Préambule

À deux reprises (préavis n° 07/2016 et 10/2017), le Conseil communal a refusé la proposition de la Municipalité d'installer des panneaux d'informations électroniques sur le territoire communal. Les projets de la Municipalité de l'époque consistaient à se doter d'outils numériques modernes pour la diffusion d'informations communales, mais également afin de permettre aux sociétés locales de faire la promotion de leurs activités. Ils ont été refusés suite aux questionnements du Conseil sur la technologie utilisée, sur le nombre et les emplacements des panneaux et plus fondamentalement, sur leur utilité même, dans un contexte où les technologies de l'information évoluent sans cesse et rapidement.

Ultérieurement, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a lancé le projet GCTA, qui nécessite la participation des 26 communes de l'agglomération Lausanne-Morges. Toutefois, en date du 14 juillet 2022, la Municipalité a adressé un courrier à la DGMR afin de lui signifier sa décision de ne pas participer au projet GCTA, au motif qu'elle renonçait à l'installation de panneaux d'informations électroniques sur son territoire. Début 2023, la DGMR a repris contact avec la Commune pour rediscuter de la position de la Municipalité, suite au courrier reçu. En mars 2023, une rencontre a eu lieu entre la DGMR, la Police administrative et Mme Longchamp, municipale des infrastructures, de la mobilité et de la sécurité. Lors de celle-ci et par cohérence pour l'entier du projet, la DGMR a expliqué la nécessité que toutes les communes de l'agglomération adhèrent au projet, et ceci, entre autres, en lien avec le subventionnement de la confédération à hauteur de 35% du financement global.

À noter qu'il n'est donc ici question que de la GCTA et non de l'utilisation des panneaux électroniques pour des affichages divers par la Commune ou les sociétés locales.

## 3 Description du projet

### 3.1 Situation actuelle

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 de Lausanne ainsi que les entreprises de transports publics disposent chacune 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 d'entre eux ;
- 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.).

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 ne disposent 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.

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

### 3.2 Objectifs du projet

Les objectifs généraux de la GCTA pour l'agglomération Lausanne-Morges 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 ;

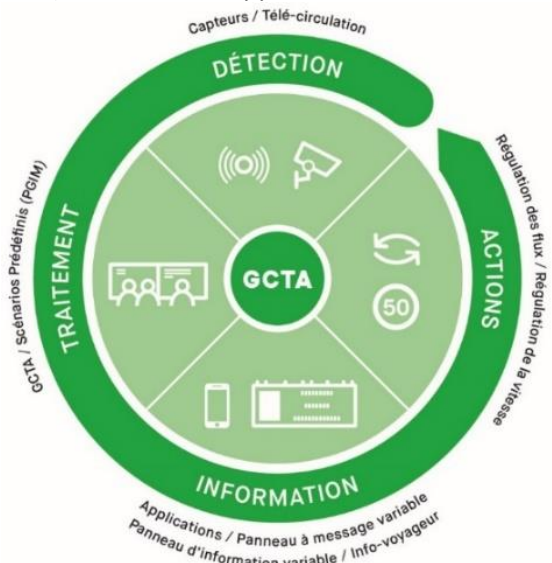
### 3.3 Fonctionnement de la GCTA

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

Les mesures organisationnelles doivent permettre d'assurer le fonctionnement de la GCTA en prenant en compte la somme des intérêts particuliers des 26 communes concernées par l'agglomération Lausanne-Morges, des transports en commun, ainsi que des usagers des transports individuels. En particulier, des plans de gestion intégrée de mobilité (PGIM) doivent être approuvés à l'unanimité des communes concernées. Deux exemples de plans PGIM vous sont joints en annexe.

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

Les mesures techniques consistent à définir les lieux stratégiques de détection des événements et à mettre en place des capteurs (par exemple des boucles de comptage de véhicules) et des moyens de télécirculation (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 sont la mise en place du hardware et du software de la GCTA, ainsi que les connexions aux éléments actifs du système disséminé 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, de panneaux d'information variable, 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'utilisateur, le système permettra à terme de le tenir informé des perturbations en cours et lui permettra de faire un choix éclairé sur le moyen de transport préférentiel et son temps de parcours. Ainsi, la GCTA est un outil qui a pour but de rationaliser et minimiser les temps de parcours afin d'augmenter le confort et la sécurité des usagers.

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

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

### 3.4 Les avantages de la GCTA à l'échelle régionale

Les stratégies sont prédéfinies et présentées aux partenaires de la GCTA qui ont la possibilité d'intervenir et de faire part de leur point de vue. Elles sont validées à l'unanimité par l'ensemble des partenaires concernés. Aujourd'hui, le trafic se gère via diverses applications. Demain, les pouvoirs publics tels que les communes, le Canton et l'OFROU pourront décider d'appliquer les stratégies concertées qui leur sont propres afin de préserver les quartiers d'habitation du trafic (transit) et de garder les automobilistes sur les axes structurants de l'agglomération.

La GCTA permettra de réunir l'ensemble des communes partenaires, le Canton et l'OFROU. La discussion et la collaboration entre partenaires seront facilitées, notamment avec l'OFROU et entre corps de polices. La gestion des chantiers pourra être discutée au préalable à l'échelle de l'agglomération et pourra ainsi être mieux coordonnée.

La GCTA permettra :

- Dévier le trafic individuel motorisé (limiter la dispersion du trafic à travers le territoire communal) ;
- Limiter les effets d'événements planifiés ou imprévus (chantiers, grandes manifestations, accidents, etc.).

La Commune a la possibilité de piloter, en temps normal, l'ensemble des panneaux pour ses informations propres, notamment les axes routiers en chantier/fermés.

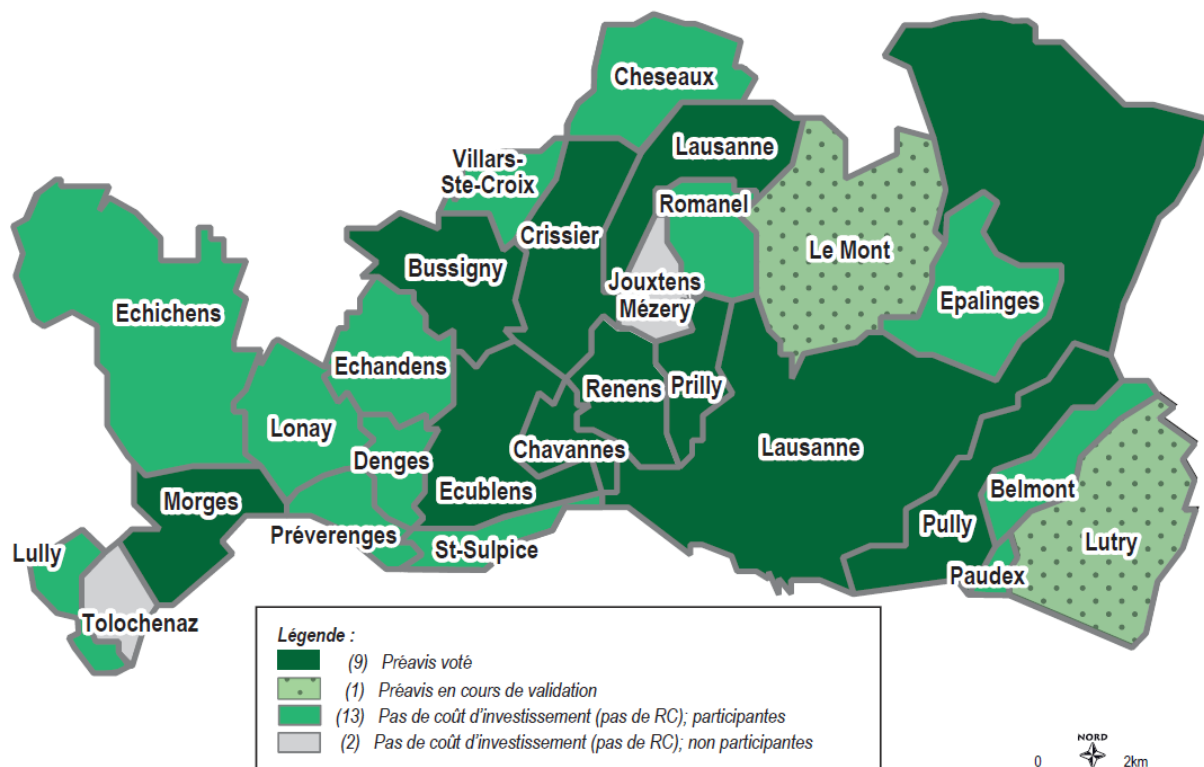
La GCTA coordonne ainsi les stratégies des partenaires publics et privés nécessaires pour assurer la multimodalité des déplacements dans l'agglomération. Cela consiste à relier tous les carrefours à feux, les caméras et les panneaux d'informations variables (existants ou à mettre en place dans le cadre 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.

### 3.5 Secteur concerné

Le secteur concerné par la GCTA couvre l'ensemble du périmètre compact des communes du plan d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM), soit vingt-six communes. Les routes concernées par ladite gestion sont celles appartenant au réseau structurant, soit les routes cantonales, propriétés du Canton et des communes et pour certaines portions de la Confédération.

À ce jour, neuf conseils communaux (voir carte ci-dessous) ont accepté les préavis liés à ce projet.

La Commune du Mont-sur-Lausanne doit se positionner sur ce sujet. Quant aux autres communes du PALM, elles ne sont pas concernées par des investissements liés à ce projet.



### 3.6 Pourquoi prendre en charge une partie des coûts pour la GCTA ?

La GCTA trouve ses fondements dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), puisque la coordination du trafic à l'échelle de l'agglomération a été relevée comme manquante par la Confédération en 2007, dans le cadre du projet d'agglomération 1re génération. La GCTA a ensuite été inscrite comme mesure prioritaire A en 2012 avec à la clé, un subventionnement de 35 %.

Le PALM a été accepté par l'ensemble des communes de l'agglomération, dont la commune du Mont-sur-Lausanne ainsi que les projets liés.

Depuis ses débuts, le projet a été établi sur la base du principe de territorialité : chaque partenaire prend à sa charge les installations nécessaires au bon fonctionnement de la GCTA qui se situent sur son territoire. La base de ce fondement est tirée de l'article 7 LRou qui précise que « *Les routes cantonales sont la propriété du Canton. Les routes communales ainsi que les routes cantonales en traversée de localité sont la propriété des communes territoriales.* »

L'article 3 alinéa 4 de cette même loi a permis à la DGMR de payer les études pour l'élaboration de la GCTA et donnera également la possibilité au Canton de financer le système de gestion de la future centrale. L'État de Vaud prend à charge environ le 60 % de l'ensemble des coûts estimés pour la création de cette

centrale de gestion de trafic.

Enfin, en novembre 2020, le Grand Conseil a validé le nouveau plan OPAIR qui précise explicitement que la GCTA est indispensable et permettra d'accompagner de nombreuses mesures du PALM.

L'État de Vaud a d'ores et déjà obtenu MCHF 5.085 pour financer toutes les études. Une demande de crédit va être déposée ces prochains mois au Conseil d'État pour demander le financement et la réalisation du projet.

L'État de Vaud prend en charge la moitié des coûts des opérateurs de trafic, soit CHF 240'000.- par an.

## 4 Adhésion de la Commune au projet

Dans un souci de cohérence de la gestion du trafic de l'agglomération, l'adhésion au projet par la commune s'avère nécessaire. En effet, il est important que toutes les communes du PALM se coordonnent dans le but d'optimiser les flux du trafic.

L'exposé des motifs et projet de décret (EMPD) relatif au projet de la GCTA, a été accepté en date du 30 octobre 2018, par le Grand Conseil. Ce projet portait sur le crédit d'étude de CHF 5'085'000.- pour financer les mandats d'étude trafic pour la réalisation de la GCTA sur le territoire des 26 communes constituant l'agglomération Lausanne-Morges et autorisant le Conseil d'État à conclure une convention de prestation avec l'Office fédéral des routes (OFROU). Selon les dernières informations reçues par la DGMR, la demande de crédit pour le financement de la part cantonale du projet est sur le point d'être présentée au Conseil d'État.

Dans le cadre des relations qu'entretient aujourd'hui la commune avec les différentes instances cantonales, et plus particulièrement la DGMR, la Municipalité estime important de soutenir ce projet du PALM. Ceci est également valable pour les relations avec les communes de l'agglomération.

## 5 Impact financier

Dans le cadre de la GCTA, la Commune du Mont-sur-Lausanne doit prendre à sa charge les coûts d'investissement pour l'adaptation, la fourniture, le montage et la mise en service de :

- Du carrefour de la route de Cugy et la route du Golf (RC 501 B-P et RC 559 B-P)
- D'un système de détection de trafic
- De caméras de télécirculation
- De trois panneaux d'information aux usagers (PIV)
- Des infrastructures électriques en découlant ainsi que des travaux de génie civil.



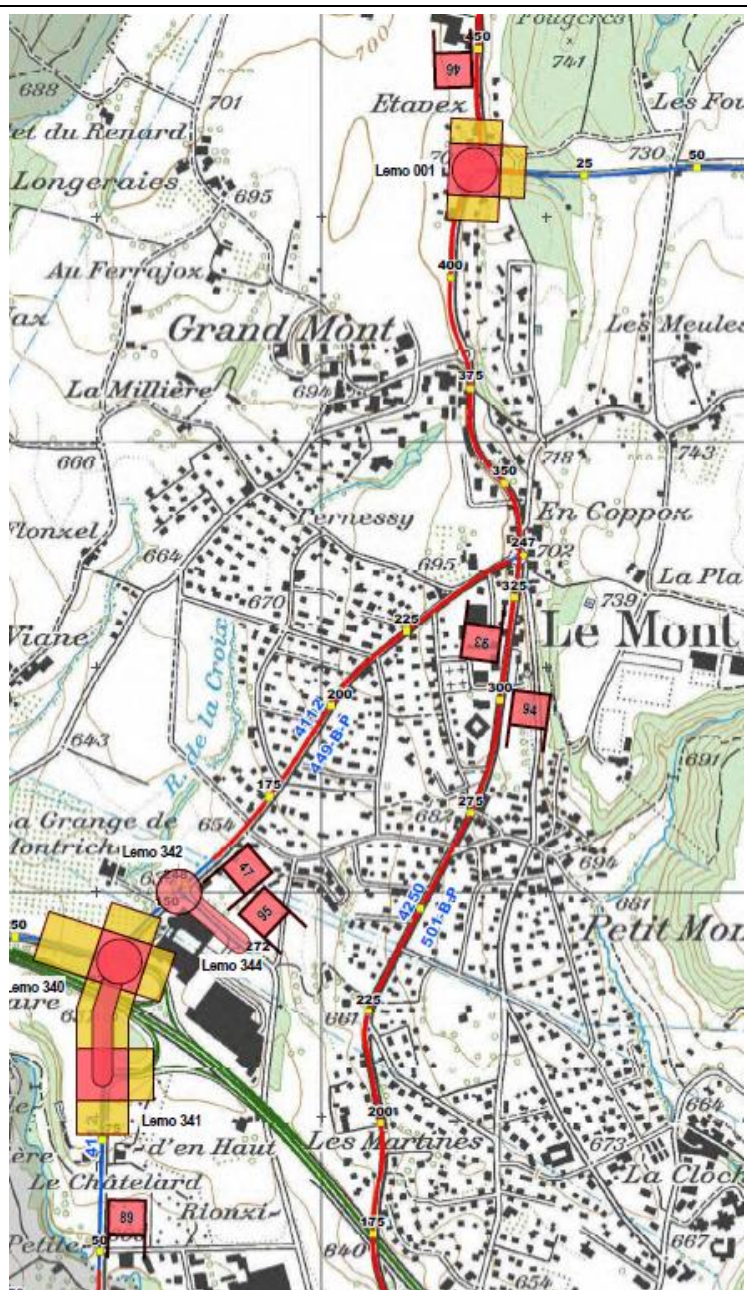
Dans le projet, six panneaux d'affichage seront installés.

Trois sont complètement financés par l'OFROU et le Canton (Châtelard, Lanterne et route de la Blécherette).

Trois seront à la charge de la Commune et seront implantés au carrefour d'Étavez (n° 46) et sur la route de Lausanne, entre le giratoire du Verger et la station BP. A noter qu'il serait envisageable de les placer avant le giratoire (côté Lausanne) mais les usagers empruntant la route des Martines et le chemin du Verger perdraient l'information diffusée s'il se dirige vers le Nord. Ils bénéficieront d'une subvention de 35% (panneau N°93 et 94).

En sus, il est prévu l'installation de détection de trafic (DT), de caméras de télécirculation (TC).

Le lieu exact des six panneaux sera encore à confirmer par la suite.



Les prix du tableau ci-dessous sont basés sur des devis établis sur la base d'expériences passées pour des projets similaires. Les chiffres seront affinés une fois les soumissions rentrées auprès de la DGMR.

Le tableau ci-dessous ne comprend pas toutes les mesures qui seront installées sur la commune mais uniquement ceux financés par la Commune, dont trois panneaux.

### Coûts spécifiques avec trois PIV

| Le Mont-sur-Lausanne – Type équipements BSA |  | Abréviation | Montant [CHF] |
|---|--|-------------|---------------|
| 1   | Information usagers - LEMO 001<br>Carrefour Etavez | CAR         | 16 000.00     |
| 2   | Détection de trafic                                | DT          | 4 000.00      |
| 3   | Télécirculation                                    | TC          | 5 000.00      |



|   |  |       |                   |
|---|--|-------|-------------------|
| 5 | Infrastructures électriques  | INFEL | 13 900.00         |
| 7 | Génie civil  | GC    | 4 350.00          |
| 4 | Informations usagers - LEMO 501 (PIV 46)<br>Le Mont, route de Cugy | IU    | 44 375.00         |
| 7 | Génie civil  | GC    | 19 610.00         |
|   | <b>Sous-total Carrefour Etavez et route de Cugy</b>                |       | <b>107'235.00</b> |

|   |  |    |                   |
|---|--|----|-------------------|
| 4 | Informations usagers - LEMO 504 (PIV 93)<br><b>Le Mont, route de Lausanne</b>              | IU | 44 375.00         |
| 7 | Génie civil  | GC | 19 610.00         |
| 4 | Informations usagers - LEMO 505 (PIV 94)<br><b>Le Mont-sur-Lausanne, route de Lausanne</b> | IU | 44 375.00         |
| 7 | Génie civil  | GC | 19 610.00         |
|   | <b>Sous-total route de Lausanne</b>  |    | <b>127'970.00</b> |

|   |   |      |                          |
|---|---|------|--------------------------|
|   | <b>Total BSA + GC</b>                           |      | <b>235 205.00</b>        |
| 8 | Divers et imprévus                              | 10%  | 23 520.50                |
|   | <b>Total BSA + GC + divers et imprévus [HT]</b> |      | <b>258 725.50</b>        |
|   | TVA   | 8.1% | 20 956.75                |
|   | <b>TOTAL TTC</b>                                |      | <b><u>279 682.25</u></b> |

Le Canton recevra un subventionnement de 35 %, soit un montant plafond de la subvention fédérale pour la mesure n° 240 de CHF 8'890'000.-HT (montant 2005), à répartir entre les partenaires du projet, au prorata de leur participation financière aux coûts des travaux. Il conviendra d'y ajouter le renchérissement et la TVA.

La part aux partenaires sera répartie selon les coûts effectifs des factures rentrées.

À ce jour, afin de se faire une idée de la subvention, il s'agit de prendre comme base le montant hors taxe, soit les CHF 258 725.50.-. Le montant de la subvention pourrait donc se monter à environ CHF 90'550.-, mais il sera connu plus tard.

## 5.1 Charge annuelle pour la commune

Les coûts annuels s'élèveront à CHF 14'600.-. Ce montant concerne les coûts d'exploitation qui sont fixés à CHF 480'000.- par an. (Tableau à gauche ci-dessous). Le canton prend à sa charge la moitié de ces coûts et le reste doit être réparti entre les partenaires communaux. Ainsi, la part de chaque commune est définie selon le nombre de kilomètres de réseau cantonal en traversée de localité. La Commune disposant de 5.3 km de RC en localité, cela fait un montant de CHF 14'537.15 (arrondi à CHF 14'600.-).

En effet, comme le montre le tableau de droite, on compte 87.5 km de RC en localité sur l'ensemble de l'agglomération (qui correspond à CHF 240'000.- par an, puisque la moitié est payée par le Canton). Le résultat est obtenu par une simple règle de 3.

|              | Répartition | Montant          |
|--------------|-------------|------------------|
| État de Vaud | 50%         | 240'000.-        |
| Communes     | 50%         | 240'000.-        |
| <b>TOTAL</b> | <b>100%</b> | <b>480'000.-</b> |

|              |                |                  |
|--------------|----------------|------------------|
| Lausanne     | 29.5 km        | 80'800.-         |
| Morges       | 9.3 km         | 25'400.-         |
| Communes     | 48.7 km        | 133'800.-        |
| <b>TOTAL</b> | <b>87.5 km</b> | <b>240'000.-</b> |

Les CHF 1'208.- / an stipulés ci-dessous correspondent à un prorata du coût de maintenance + révision des plans de gestion intégrée de la mobilité (PGIM) totaux par an redressés selon les km de RC en localité. Mathématiquement (CHF 53'000 – CHF 41'904) \* 5.3 km / 48.7 km. Les CHF 53'000.- étant le coût total de maintenance + PGIM (mis dans le tableau au chapitre 2.5.2 du préavis sous autres communes) et CHF 41'904.- représente le coût de maintenance uniquement (pour les autres communes sans Lausanne et Morges. C'est pourquoi aussi, le nombre de km n'est pas de 87.5 km mais 48.7 km.

## 5.2 Résumé des coûts annuels pour la commune

|   |                     |
|---|---------------------|
| Coûts d'exploitation du personnel (Opérateur de trafic) à la centrale d'engagement (CVP). Deux sont payés par le canton et deux sont payés par les communes selon les km de la commune (5.3 km) | CHF 14'600.-        |
| Entretien et maintenance des équipements communs (1.8% de 278'647,35.- pour le matériel sur le territoire communal).<br>Somme à conserver dans les comptes communaux.                           | CHF 5'016.-         |
| Prorata du coût de maintenance + révision de PGIM.<br>Somme à payer dans un pot commun annuellement.  | CHF 1'208.-         |
| <b>TOTAL annuel :</b>   | <b>CHF 20'824.-</b> |

Le montant des travaux sera amorti sur une durée de 10 ans conformément aux durées d'amortissement prévues par le RCom en son article 17 alinéa 1.

## 5.3 Planification des investissements pour la Commune

Selon le planning intentionnel du projet, l'exploitation et la mise en service de la GCTA sont prévues pour fin 2024, début 2025. Les coûts d'amortissement et d'exploitation figurent au budget 2024.

## 6 Procédure de mise à l'enquête

La DGMR est en charge de la mise à l'enquête. Un dossier provisoire sera transmis à la Commune afin de définir l'emplacement exact des équipements. Le traitement du dossier définitif avec l'établissement du plan de géomètre sera suivi par la DGMR.

## 7 Conclusion

Au vu de ce qui précède, la Municipalité demande au Conseil communal de bien vouloir prendre la décision suivante :

### LE CONSEIL COMMUNAL DU MONT-SUR-LAUSANNE

- Vu le préavis N° 05/2024 de la Municipalité du 26 mars 2024 ;
- Oui le rapport de la Commission des finances et celui de la Commission ad hoc désignée pour examiner cette affaire ;
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

**décide**

- D'octroyer à la Municipalité un crédit de CHF 280'000.- 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 d'agglomération,
- D'autoriser la Municipalité à prélever la somme nécessaire sur les liquidités courantes et à recourir à l'emprunt aux meilleures conditions du marché, dans le cadre du plafond d'endettement.

  
La syndique  
Laurence Muller Ahtari

Au nom de la Municipalité



  
Le secrétaire  
Sébastien Varrin

Annexes : deux plans PGIM



# ROUTE ALOYS-FAUQUEZ — ROUTE DE LAUSANNE

## GESTION COORDONNÉE DU TRAFIC DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE – MORGES FICHE DE SYNTHÈSE 209A PGIM – Plan de gestion intégrée de la mobilité

### Buts de ce PGIM

Le PGIM « Lausanne, route Aloys-Fauquez – le Mont-sur-Lausanne, route de Lausanne » définit les mesures à prendre par la GCTA afin d'informer les usagers de la route le plus rapidement possible des déviations à prendre en cas de perturbation de trafic liée à un événement planifié (travaux, manifestation) et non planifié (accident, travaux) sur l'axe route Aloys-Fauquez - route de Lausanne (RC 501-B-P).

- Lorsque l'événement survient : informer sur l'événement et proposer des déviations pour contourner le tronçon perturbé dans le sens Sud-Nord par des panneaux à indications variables (PIV) aux usagers sur le réseau structurant.
- Donner des informations à large échelle afin d'influer sur le choix modal de l'utilisateur (aussi via les données mobiles).

### Principes

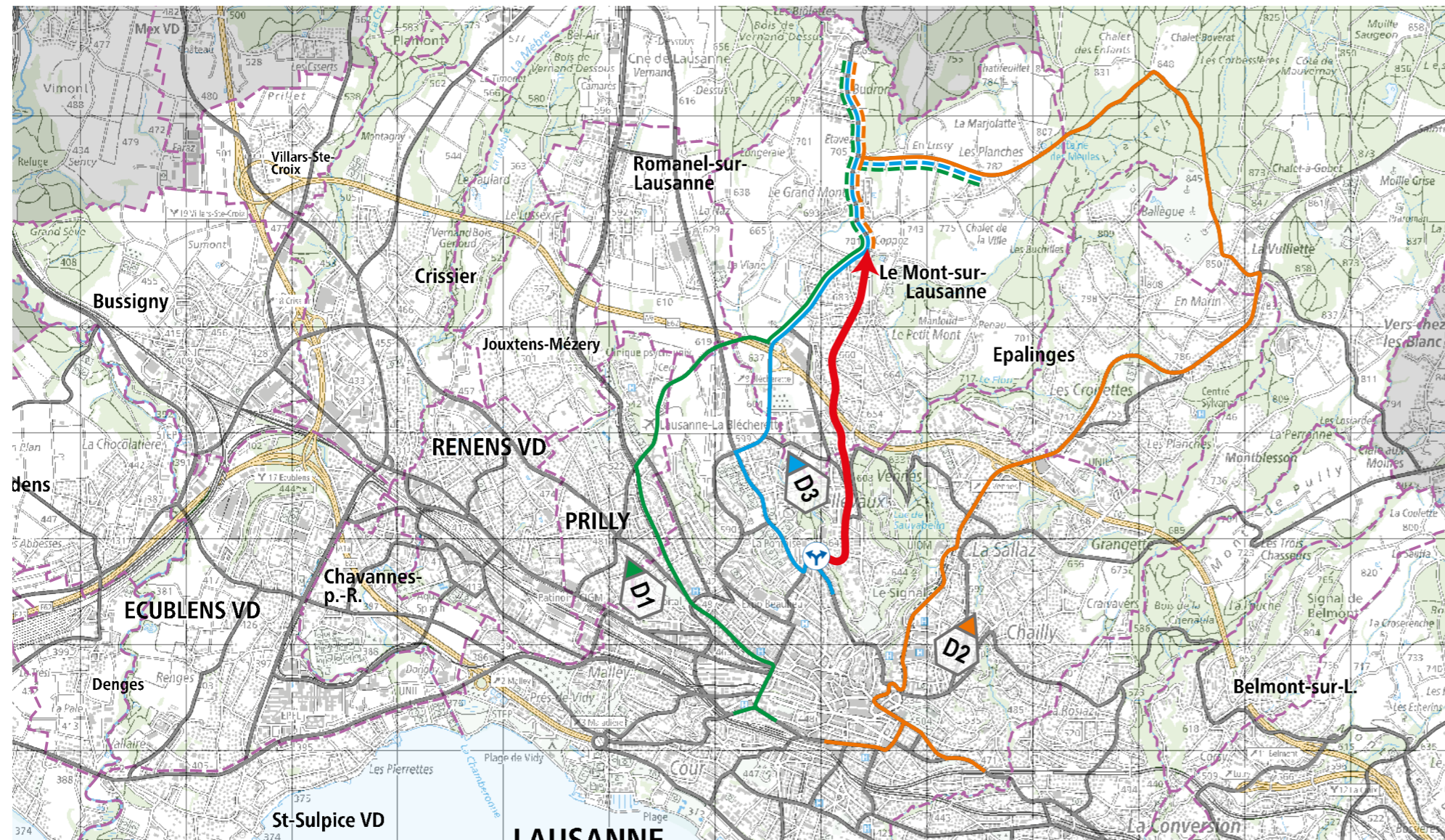
- Informer et dévier le trafic en amont de l'événement par des axes structurants.
- Modifier le plan de feux à certains carrefours pour fluidifier le trafic dévié.

### Impacts TP

- La circulation des TP doit être maintenue tant que possible.
- L'itinéraire D3 devrait peu gêner les TP, il sert surtout à ne pas faire transiter le flux du Nord de Lausanne sur la grande ceinture pour rejoindre D1 et D2.

### Impacts trafic

- Ce tronçon permet la liaison entre les axes de la grande ceinture de Lausanne et le Nord de l'agglomération.
- La traversée du Mont est une route d'approvisionnement de type I. En cas de perturbation, il faudra se référer aux procédures usuelles.
- La déviation D2 pourra ne pas être mise en place lorsque la route de Berne est surchargée en heure de pointe du soir (HPS), le reste de la journée ou si les conditions le permettent, le route de Berne pourra être utilisées comme déviation.
- La déviation D3 se fait à partir du dernier point de décision avant le tronçon perturbé. C'est une déviation minimale nécessaire pour la mise en œuvre du PGIM.



### Carte générale des déviations du trafic

#### Légende

- tronçon perturbé par l'événement
- réseau de base
- - - frontière communale
- itinéraires de déviation
- ⓓ numéro et direction de l'itinéraire
- ⓓ dernier point de décision

#### Actions mises en œuvre en cas de perturbation

- Dès que la perturbation liée à un événement (planifié ou non) est observée ou annoncée, les informations sur les routes perturbées seront mises en ligne sur une base de données et une application mobile.
- Les usagers recevront l'information concernant les itinéraires de déviation sur les PIV, ainsi que via les données mobiles.
- Les programmes spéciaux aux carrefours régulés des itinéraires de déviation, seront mis en place pour faciliter le passage du trafic dévié.
- Des installations PIV seront utilisées uniquement pour donner de l'information aux usagers à large échelle.

#### En fin d'événement

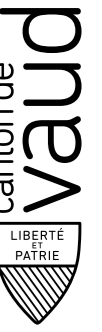
- Désactivation des informations sur la base de données, l'application mobile et les panneaux d'information aux usagers.
- Désactivation des programmes spéciaux aux carrefours régulés stratégiques.

**DCMR** – Direction générale  
de la mobilité et des routes  
Place de la Riponne 10 – 1014 Lausanne  
T +41 21 316 70 40  
www.vd.ch/dgmr – www.vd.ch/routes  
info.dgmr@vd.ch



# ROUTE DE LAUSANNE — ROUTE ALOYS-FAUQUEZ

## GESTION COORDONNÉE DU TRAFIC DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE – MORGES FICHE DE SYNTHÈSE 209B PGIM – Plan de gestion intégrée de la mobilité



### Buts de ce PGIM

- Le PGIM « Le Mont-sur-Lausanne, route de Lausanne – Lausanne, route Aloys Fauquez » définit les mesures à prendre par la GCTA afin d'informer les usagers de la route le plus rapidement possible des déviations à prendre en cas de perturbation de trafic liée à un événement planifié (travaux, manifestation) et non planifié (accident, travaux) sur l'axe route de Lausanne - route Aloys-Fauquez (RC 501-B-P).
- Lorsque l'évènement survient : informer sur l'évènement et proposer des déviations pour contourner le tronçon perturbé par des panneaux à indications variables (PIV) sur le réseau structurant.
  - Donner des informations à large échelle afin d'influer sur le choix modal de l'usager (aussi via les données mobiles).

### Principes

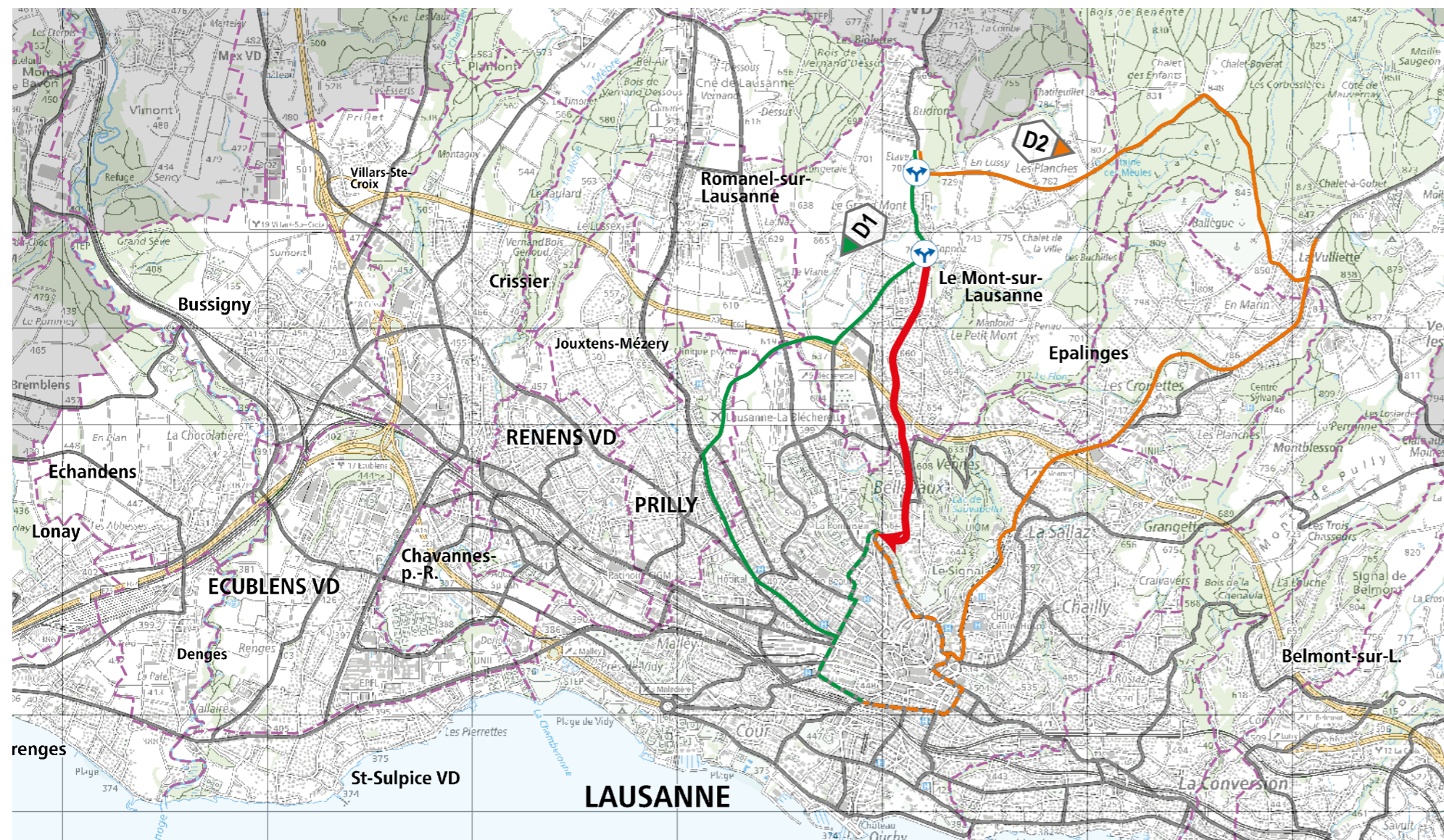
- Informer et dévier le trafic en amont de l'évènement par des axes structurants.
- Modifier le plan de feux à certains carrefours pour fluidifier le trafic dévié.

### Impacts TP

- La circulation des TP dans le périmètre perturbé doit être maintenue tant que possible.
- Un itinéraire de déviation a été écarté afin de ne pas gêner la circulation des TP

### Impacts trafic

- Ce tronçon permet la liaison entre le Nord et les axes de la grande ceinture de Lausanne.
- La traversée du Mont est une route d'approvisionnement de type I. En cas de perturbation, il faudra se référer aux procédures usuelles.
- La déviation D2 pourra ne pas être mise en place lorsque la route de Berne est surchargée en heure de pointe du matin (HPM), le reste de la journée ou si les conditions le permettent, la route de Berne pourra être utilisée comme déviation.
- Les déviations D1 et D2 se font à partir d'un des derniers points de décision avant le tronçon perturbé. Ce sont des déviations minimales nécessaires pour la mise en œuvre du PGIM.



### Carte générale des déviations du trafic

#### Légende

- tronçon perturbé par l'évènement
- réseau de base
- frontière communale
- itinéraires de déviation
- numéro et direction de l'itinéraire
- dernier point de décision

#### Actions mises en œuvre en cas de perturbation

- Dès que la perturbation liée à un événement (planifié ou non) est observée ou annoncée, les informations sur les routes perturbées seront mises en ligne sur une base de données et une application mobile.
- Les usagers recevront l'information concernant les itinéraires de déviation sur les PIV, ainsi que via les données mobiles.
- Les programmes spéciaux aux carrefours régulés des itinéraires de déviation, seront mis en place pour faciliter le passage du trafic dévié.
- Des installations PIV seront utilisées uniquement pour donner de l'information aux usagers à large échelle.

#### En fin d'évènement

- Désactivation des informations sur la base de données, l'application mobile et les panneaux d'information aux usagers.
- Désactivation des programmes spéciaux aux carrefours régulés stratégiques.

**DGMR** – Direction générale  
de la mobilité et des routes  
Place de la Riponne 10 – 1014 Lausanne  
T +41 21 316 70 40  
www.vd.ch/dgmr – www.vd.ch/routes  
info.dgmr@vd.ch