



Convention de prestations

N° du contrat :	820 000 947
N° de commande :	826 006 505
N° d'ordre :	0820000809
Date de création :	29.08.2016

concernant les prestations de la centrale régionale **de gestion coordonnée du trafic d'agglomération Lausanne-Morges (GCTA)**.

entre

la Confédération suisse,

représentée par

l'Office fédéral des routes (ci-après OFROU)

et

l'organisme porteur de la GCTA

représenté par

l'Etat de Vaud,

(ci-après « organisme porteur »)

L'OFROU et l'organisme porteur concluent la présente convention en se fondant sur les bases légales suivantes :

- loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) ;
- loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN ; RS 725.11) ;
- l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN ; RS 725.111).

1. Préambule

La Confédération est compétente en matière de gestion du trafic sur les routes nationales. La gestion du trafic comprend la gestion du réseau, la gestion des axes, la régulation du trafic et l'information routière. Elle a pour but de garantir le fonctionnement, la capacité et la disponibilité des routes nationales. La Confédération construit, entretient et exploite les infrastructures nécessaires à cet effet, elle développe et gère une centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH), une centrale d'information routière et un centre de données sur les transports.

Dans les zones limitées et caractérisées par de fortes interactions de trafic entre les routes nationales et les autres routes, la Confédération peut partiellement déléguer, à certaines conditions, des tâches de gestion du trafic sur le réseau des routes nationales à une centrale régionale. La Confédération attend de ces centrales régionales de gestion du trafic qu'elles coordonnent complètement l'ensemble du trafic sur les réseaux de transport des niveaux national, cantonal et urbain (réseau subordonné selon les hiérarchies établies).

L'espace de circulation de l'agglomération Lausanne-Morges (défini dans la convention fondant l'organisme porteur de la GCTA, en annexe) doit être géré par une centrale régionale de gestion du trafic. A cette fin, l'Etat de Vaud a formé un organisme porteur. Celui-ci gère une centrale régionale pour la gestion du trafic inter-réseau et veille à son exploitation et à son développement régulier. Dans le secteur d'intervention, cette gestion du trafic comprend :

- la coordination formalisée des mesures de gestion du trafic entre les différents propriétaires des réseaux routiers ;
- la mise à disposition d'un interlocuteur envers la Confédération pour toutes les tâches opérationnelles de gestion du trafic sur les routes nationales et sur les routes du réseau subordonné selon les hiérarchies établies ;
- la mise à disposition d'un interlocuteur envers la Confédération pour collaborer aux tâches d'études de gestion du trafic ;
- l'accomplissement des tâches opérationnelles de gestion du trafic sur les routes nationales et la prise en charge des tâches opérationnelles et de planification de gestion du trafic sur les routes du réseau subordonné ;
- la coordination générale des tâches opérationnelles de gestion du trafic sur les routes nationales et cantonales ainsi que sur les réseaux urbains du canton de Vaud.

Une convention entre les partenaires impliqués, l'Etat de Vaud et les Communes de l'agglomération Lausanne-Morges, est la condition pour que soit conclue la présente convention. La convention qui formalise la centrale régionale de gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA) garantit que les directives de la Confédération relatives aux tâches et à l'action conjointe des partenaires de l'organisme porteur soient respectées.

2. Objet de la convention

L'OFROU transfère à l'organisme porteur, une partie des tâches de gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales dans le secteur d'intervention défini à l'article 3.2.

A cet effet, l'organisme porteur exploite une centrale régionale de gestion du trafic. La présente convention régit les conditions-cadres, les tâches des partenaires au contrat et l'indemnisation financière de la centrale régionale GCTA pour les tâches déléguées par la Confédération.

3. Prestations de l'organisme porteur

3.1. Tâches opérationnelles de gestion du trafic transférées de la Confédération à l'organisme porteur

L'OFROU délègue les tâches opérationnelles de gestion du trafic suivantes à la centrale régionale GCTA pour le réseau des routes nationales compris dans le secteur d'intervention visé :

- observation du trafic ; évaluation, coordination et mise en œuvre des mesures de gestion du trafic sur les routes nationales sur la base des plans approuvés de gestion du trafic (VMP) ;
- mise en œuvre des mesures de gestion du trafic (gestion de réseau, gestion d'axes, régulation du trafic, informations routières) en activant l'état d'exploitation voulu et en recourant aux systèmes de gestion du trafic (systèmes de guidage du trafic dans les tunnels et sur les tronçons ouverts, installations de gestion du trafic, signalisations spécifiques comme les panneaux à message variable, les signalisations variables de direction, le dosage du trafic sur les rampes, les réaffectations de bande d'arrêt d'urgence (BAU), etc.;
- délégation d'un interlocuteur pour coordonner les mesures d'exploitation nécessaires ;
- soutien à la centrale nationale de gestion du trafic pour examiner le besoin et la faisabilité des mesures de gestion du trafic prévues par les plans de gestion du trafic (VMP) ou par des mesures ad hoc;
- soutien à la centrale nationale de gestion du trafic pour assurer la vérification et la plausibilité de la situation actuelle de trafic, des effets des événements sur le trafic, des conditions actuelles de l'état des routes et des conditions météorologiques par-delà le secteur d'intervention.

Un manuel d'exploitation décrira la coopération entre les partenaires impliqués (organisation et processus).

3.2 Secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA

Sur les routes nationales, la centrale régionale GCTA assume les tâches de gestion opérationnelle du trafic déléguées par l'OFROU dans le secteur d'intervention suivant (jonctions incluses):

- A1, Aubonne – Cossonay
- A1, Ecublens – Lausanne-Maladière
- A9, Villars-Sainte-Croix – Chexbres

Ce secteur d'intervention peut être modifié, en temps utiles, sous forme d'un avenant à la présente convention.

3.3 Condition-cadre : coordination générale et tâches d'études

Coordination générale

En prenant en charge les tâches déléguées au chiffre 3.1, la centrale régionale GCTA assure la coordination générale. En complément à ces tâches déléguées par la Confédération, elle assume dans son secteur d'intervention, à tout le moins pour les routes déclarées importantes (art. 57d, al. 1, LRC), les prestations opérationnelles de gestion du trafic suivantes :

- observation du trafic ; évaluation, coordination et mise en œuvre des mesures de gestion du trafic dans le secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA ;
- mise en œuvre des mesures de gestion du trafic (gestion de réseau, gestion d'axes, régulation du trafic, informations routières) en recourant aux systèmes de gestion du trafic (systèmes de guidage du trafic dans les tunnels et sur les tronçons ouverts, installations de gestion du trafic, signalisations spécifiques comme les panneaux à message variable, les signalisations variables de direction, le dosage du trafic sur les rampes, les réaffectations de la BAU, etc.) et en activant l'état d'exploitation voulu ;
- établissement d'un contrôle des résultats, évaluation des expériences acquises sur le plan opérationnel.

Tâches d'études

L'organisme porteur de la GCTA assume dans le secteur d'intervention défini au chapitre 3.2 et dans le périmètre du PALM (Projet d'agglomération Lausanne-Morges), les tâches d'études de la gestion du trafic pour le réseau subordonné selon la hiérarchie routière établie:

- il présente à l'OFROU les intérêts plaidant en faveur du développement des installations de gestion du trafic, compte tenu des interactions avec le réseau subordonné ;
- il coordonne via la GCTA, pour le réseau subordonné, les mesures de l'agglomération Lausanne-Morges, de même que l'élaboration et la gestion des plans de gestion du trafic, la définition et la réalisation des équipements de tronçon et la définition des états d'exploitation de ces installations ;
- compte tenu de la technologie existante, il veille, dans son domaine de compétence, à garantir l'interopérabilité opportune des installations ; il élabore des stratégies et des concepts visant à assurer le développement indispensable de l'interopérabilité technique et veille, dans le cadre des mesures de remplacement et de renouvellement usuelles, à en assurer la mise en œuvre graduelle ;
- il met un interlocuteur à la disposition de la Confédération pour les tâches d'études.

3.4 Prestations particulières relatives aux LSA-NS

Une convention séparée règle les prestations particulières relatives aux LSA-NS (Lichtsignalanlage-Nationalstrassen) entre la Confédération et l'Etat de Vaud.

4. Prestations de la Confédération

4.1 Rétribution

La Confédération indemnise l'organisme porteur des coûts liés à l'accomplissement de ses tâches de gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales dans le périmètre de son secteur d'intervention sur la base des critères d'évaluation contenus dans l'appendice 1 de l'annexe 1.

L'annexe 1 contient en outre la récapitulation et le calcul de la rétribution.

L'OFROU rétribue globalement les prestations de la GCTA en lui allouant un montant de CHF 280'000.- par an (voir détail dans l'annexe 1). Il verse le montant annuel convenu à l'organisme porteur en quatre tranches égales le 1^{er} mars, le 1^{er} juin, le 1^{er} septembre et le 1^{er} décembre.

La rétribution est soumise au renchérissement, calculé sur la base de l'indice national des prix à la consommation. Elle est adaptée chaque année.

Les dépenses financières de construction, d'exploitation et d'entretien des installations destinées à la gestion du trafic sur le réseau routier subordonné sont à la charge de l'organisme porteur.

Les dépenses financières de construction, d'exploitation et d'entretien des installations destinées à la gestion du trafic sur les routes nationales sont à la charge de la Confédération.

Les dépenses financières de construction, d'exploitation et d'entretien des installations destinées à l'ensemble des réseaux selon des critères d'utilité, sont à la charge de l'organisme porteur et de la Confédération, selon une répartition à définir dans le projet y relatif.

Les principes de financement pour les dépenses de construction, d'exploitation et d'entretien sont illustrés en annexe 3.

4.2 Moyens d'exploitation

L'OFROU met à la disposition de la centrale régionale GCTA les systèmes de gestion du trafic sur les routes nationales et les moyens d'exploitation voulus (centre de données sur les transports, instrument d'information sur le trafic pour la saisie et l'échange des informations relatives aux événements et au trafic) pour permettre la communication avec la centrale nationale de gestion du trafic et la centrale nationale d'informations routières. L'OFROU réalise les

nouveaux moyens d'exploitation pour les routes nationales. L'OFROU implique l'organisme porteur dans les projets de remplacement ou d'acquisition des moyens d'exploitation.

5. Coordination opérationnelle hors du secteur d'intervention

La centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH) assure la gestion opérationnelle du trafic sur les routes nationales en dehors du secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA.

Les tâches suivantes doivent être coordonnées entre la centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH) et la centrale régionale GCTA :

- instauration des mesures de gestion du trafic d'importance supérieure par la centrale nationale de gestion du trafic : si lesdites mesures affectent le secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA, celle-ci sera impliquée dès le début du processus décisionnel ; les décisions seront prises selon la réglementation des priorités prédéfinie, conformément au manuel d'exploitation;
- instauration de mesures affectant les routes nationales par la centrale régionale GCTA : la centrale nationale de gestion du trafic est impliquée au début du processus par la centrale régionale GCTA ; les décisions seront prises selon la réglementation des priorités prédéfinie, conformément au manuel d'exploitation. Forte de sa perspective globale, la centrale nationale de gestion du trafic (VMZ-CH) peut prendre la décision finale en cas de situation à risque.

6. Prestations non comprises dans la convention de prestations

Dans le secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA, les prestations suivantes ne font pas l'objet de la présente convention (elles sont réglementées ou convenues par ailleurs sur la base de dispositions légales) :

- toutes les tâches de base de la police routière, notamment la surveillance des routes (contrôle du trafic) et la maîtrise des événements ; la souveraineté des polices cantonales et communales est sauvegardée ;
- la communication à la VMZ-CH des données visées à l'art. 57c, al. 6, LCR¹;
- les informations sur les conditions de circulation, les restrictions du trafic et l'état des routes sur le reste du réseau routier, selon l'art. 57d, al. 2, LCR²;
- toutes les prestations sur le reste du territoire cantonal que le canton ou les communes fournissent pour la gestion du trafic sur le réseau routier subordonné, y compris les routes pour lesquelles ils doivent établir des plans de gestion du trafic et la coordination indispensable à la gestion du trafic des routes nationales dont les effets affectent le réseau subordonné ;
- toutes les prestations des unités territoriales ;
- les prestations pour la gestion du trafic que le canton et les communes doivent fournir en raison d'importants chantiers sur les routes nationales, comme les tronçons d'entretien selon la planification de l'entretien des routes nationales UPlaNS, les projets d'aménagement et les projets d'une certaine importance ; la Confédération règle séparément le contenu et les aspects financiers des prestations de gestion du trafic dans le cadre des études et du financement des chantiers concernés ;

¹ Art. 57c, al. 6, LCR : Les cantons transmettent à la Confédération les données relatives au trafic qui sont nécessaires à l'accomplissement de ces tâches

² Art. 57d, al. 2, LCR La Confédération peut:

- a. ordonner des mesures de gestion du trafic motorisé sur les routes nationales, adéquates et nécessaires pour prévenir ou éliminer de graves perturbations du trafic;
- b. ordonner d'autres mesures de gestion opérationnelle et de régulation du trafic sur les routes nationales, adéquates et nécessaires pour garantir la sécurité et la fluidité du trafic motorisé; l'art. 3, al. 6, est réservé;
- c. émettre des recommandations relatives à la gestion du trafic motorisé, afin de garantir la sécurité et la fluidité du trafic et de mettre en œuvre les objectifs de la loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic.

- toutes les prestations du canton pour l'intensification du contrôle du trafic des poids lourds ;
- les mesures pour la gestion du trafic des poids lourds sur l'axe de transit (gestion des points de dosage, aires d'attente, aires de rétention) ; la Confédération réglemente les prestations concernées dans une convention distincte.

Dans le secteur d'intervention de la centrale régionale GCTA, les prestations suivantes restent de la compétence et de la responsabilité de la Confédération :

- définition et la réalisation des équipements de tronçon et des systèmes de gestion du trafic, la standardisation des installations de gestion du trafic et la définition des états d'exploitation pour les routes nationales;
- approbation des plans de gestion du trafic pour les routes désignées à l'annexe 3 de l'ordonnance sur les routes nationales (ORN).

7. Rapports de propriété

L'intégralité des installations destinées à la gestion du trafic – des équipements de tronçon à la centrale – appartient à chacun des propriétaires de la route. Le propriétaire est responsable des études, de la construction et de l'entretien des installations. Demeurent réservées certaines ententes spécifiques comme les droits de propriété et d'utilisation particulière, par exemple pour les jonctions ou les réseaux de transmission de données.

8. Compatibilité technique

L'OFROU définit les normes et les exigences posées aux installations de gestion du trafic sur les routes nationales afin de garantir l'interopérabilité technique sur l'ensemble du réseau des routes nationales. Lorsque cela apparaît judicieux, les installations de gestion du trafic pour le réseau des routes nationales doivent être dissociées des installations placées sur le réseau routier subordonné, tout en garantissant la fonctionnalité inter-réseaux.

La séparation des installations s'effectue en principe dans le cadre des mesures habituelles de remplacement et de renouvellement. Dans la situation qui prévaut initialement, l'organisme porteur doit pouvoir compter sur l'utilisation des installations actuelles.

9. Réglementation de la coopération opérationnelle

L'organisme porteur établit et maintient à jour un manuel d'exploitation. Il est complet, d'utilisation facile et réglemente les processus de coopération les plus importants (descriptions de l'organisation et des processus, tâches, compétences et responsabilités). L'OFROU est impliqué dans l'élaboration de ce manuel. L'organisme porteur soumettra ce manuel à l'approbation de l'OFROU et lui fera valider ses adaptations.

10. Responsabilité en cas de non accomplissement ou d'accomplissement incorrect

En cas de non accomplissement ou d'accomplissement incorrect des dispositions de la présente convention, l'OFROU peut réduire sa rétribution globale si l'organisme porteur ne satisfait pas à ses obligations malgré une sommation écrite.

Les parties sont solidairement responsables des dommages causés à des tiers en raison du non accomplissement ou de l'accomplissement incorrect des dispositions de la présente convention par l'autre partie signataire, et pour lesquels elles ont été poursuivies.

11. Réglementation des prétentions de tiers

11.1 Prétentions de tiers envers l'organisme porteur

L'organisme porteur, par son représentant, est responsable d'assumer sa propre défense, que cela soit dans un cadre judiciaire ou extrajudiciaire, pour autant que les prétentions de tiers soient tournées contre lui et qu'elles concernent donc les tâches et activités qui lui incombent. L'organisme porteur assume les dommages éventuels.

11.2 Prétentions de tiers envers la Confédération

L'OFROU est responsable d'assumer sa propre défense, que cela soit dans un cadre judiciaire et extrajudiciaire, pour autant que les prétentions de tiers soient tournées contre la Confédération, par exemple en sa qualité de propriétaire des routes nationales. La Confédération assume dans ce cas les dommages éventuels, sous réserve qu'elle ne se retourne contre l'organisme porteur conformément au point 10.

L'OFROU met sans délai l'organisme porteur au courant de telles prétentions ; il lui transmet toute information utile sur l'état des négociations et lui donne la possibilité de prendre position.

L'OFROU peut déléguer la conduite des négociations à l'organisme porteur.

12. Clause salvatrice

Si une disposition de la présente convention de prestations est partiellement ou totalement invalide, la validité juridique de la présente convention dans son ensemble n'en est pas affectée. La disposition invalide doit être alors interprétée de manière à ce que l'objectif qu'elle poursuit soit autant que possible réalisé.

13. Droit et for

Les parties signataires règlent autant que possible leurs différends par la voie de négociation.

La présente convention est soumise au droit suisse.

Les éventuels litiges qui ne pourraient être liquidés par voie de négociation seront soumis à la juridiction ordinaire

Le for est à Berne.

14. Entrée en vigueur et durée de validité

La présente convention, ses annexes comprises, entre en vigueur au 1^{er} janvier 2019. Elle est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties au 31 décembre, mais au plus tôt le 31 décembre 2020, sous réserve d'un délai de résiliation de douze mois.

15. Convention de prestations VM-CH

La convention de prestations entre la Confédération et le canton de Vaud du 15.01 et 25.06.2008 reste en application. Elle sera adaptée sur la base de la présente convention.

16. Contrôle et modification de la convention de prestations

Toute modification de la présente convention requiert la forme écrite.

La convention de prestations sera vérifiée pour le 1^{er} janvier 2020 et le cas échéant adaptée.

17. Annexes

Les annexes suivantes constituent une partie intégrante de la présente convention :

- Annexe 1 : Indemnisation (2 appendices)
- Annexe 2 : Plans UH-Peri
- Annexe 3 : Illustration des principes de financement pour les dépenses de construction, d'exploitation et d'entretien

Ces annexes ne sont pas publiées.

Elles sont disponibles à la Direction générale de la mobilité et des routes.