

N° 9/3.09

PREAVIS N° 52/12.08

MISE EN PLACE D'UN RESEAU DE VELOS EN LIBRE SERVICE A MORGES ET DEMANDE D'UN CREDIT DE SUBVENTIONNEMENT UNIQUE DE CHF 250'000.- POUR LA CREATION DE 5 STATIONS ET D'UNE SUBVENTION ANNUELLE DE CHF 25'000.- A L'ASSOCIATION LAUSANNE ROULE

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La commission chargée de l'étude du préavis cité en titre, composée de Mme et MM. Marc BALLY, Laurent BEAUVERD, Mathieu BORNOZ, président de séance et rapporteur de la minorité, Rémy DELALANDE, Claude RANDIN, Jean-Bernard THÜLER et de la soussignée Esther BURNAND, rapporteur de la majorité, a tenu deux séances mardi 16 décembre 2008 et mercredi 21 janvier 2009 en la *Salle des pas perdus* de l'Hôtel-de-Ville.

Lors de la première séance, elle a été reçue par Mme la Municipale Sylvie MOREL-PODIO et MM. les Municipaux Frédéric JOMINI et Denis PITTET, accompagnés de M. Lucas GIRARDET, directeur de l'*Association Lausanne Roule*, qui ont présenté de manière complète la problématique et répondu à toutes les questions. La commission leur adresse ses vifs remerciements pour leur disponibilité et leurs explications.

Le Bureau du Conseil ayant attribué la présidence de cette commission au *Parti Socialistes, Verts et Indépendants*, c'est M. Mathieu BORNOZ qui a présidé les deux séances agréablement animées mais empreintes d'une grande cordialité.

Après une vaste discussion, une majorité s'est dessinée (quatre voix contre trois) pour proposer au Conseil communal de refuser le préavis mentionné en titre. Etant favorable au préavis, le président de la commission ne pouvait dès lors plus rédiger le rapport de la commission, d'où la désignation de la soussignée comme rapporteur ad hoc.

Les trois membres favorables au préavis ayant logiquement décidé de défendre leur point de vue dans un rapport de minorité, ce qui suit constitue le rapport de majorité de la commission, formée de MM. Marc BALLY, Rémy DELALANDE, Claude RANDIN, et de la soussignée Esther BURNAND.

1 PREAMBULE

Dans un exposé des motifs très fouillé en main des Conseillers communaux, la Municipalité rappelle son souci de saisir toute occasion pour permettre à la ville de Morges de "valoriser ses nombreux atouts", "d'améliorer la qualité de vie de ses habitants", enfin "de maintenir son attractivité et sa compétitivité tant touristique qu'économique". Elle considère que la "mobilité combinée" est une des composantes permettant d'atteindre ces objectifs. La mise à disposition de vélos en libre service est certes une petite goutte d'eau dans l'ensemble des mesures visant à cette mobilité combinée, mais c'est une goutte d'eau à fort message symbolique et qui permet à la Ville de Morges de se positionner comme étant à l'avant-garde des villes favorisant la mobilité douce.

La mise à disposition de vélos en libre service nécessitant une structure importante tant en matériel qu'en personnel, la Ville de Morges s'est tournée en vue d'un partenariat vers l'*Association Lausanne Roule* qui, statutairement, a pour objectif "de mettre en place et d'exploiter un système de prêt et/ou de location de vélos". Contrairement à ce que son nom pourrait laisser croire, cette association ne limite pas ses activités à la Ville de Lausanne. Elle fonctionne essentiellement grâce au subventionnement des communes qui bénéficient de ses services et subsidiairement par le sponsoring.

L'*Association Lausanne Roule* fait partie d'un mouvement national *Suisse Roule* qui regroupe des associations analogues œuvrant dans neuf villes de Suisse. A terme, l'objectif de *Suisse Roule* est de créer un réseau national permettant d'utiliser dans toute la Suisse, avec la même carte à puce et aux mêmes conditions, des vélos en libre service. Plus généralement, le projet morgien s'inscrit dans une démarche européenne en devenir.

Le projet que l'*Association Lausanne Roule* devrait mettre en place à Morges est inédit en Suisse. Pour trouver un modèle comparable, il faut pour le moment aller explorer dans les pays environnants : des exemples semblent exister en Grande-Bretagne, en France, en Belgique, en Allemagne et en Italie.

2 POSITION DE LA MAJORITE DE LA COMMISSION

La majorité de la commission est sensible au caractère innovant de la proposition municipale et salue l'effort de la Municipalité de lancer des projets visant à développer la mobilité douce, à diminuer la pollution causée par les déplacements au centre-ville, à encourager les citoyens à fournir une activité physique de bon aloi et profitable à leur santé, à encourager les Morgiennes et les Morgiens à ne pas utiliser leur voiture pour des déplacements sur de trop courtes distances.

Toutefois, la majorité de la commission constate un décalage entre les objectifs ci-dessus et leur potentiel de réalisation grâce aux mesures proposées. Ce décalage transparaît dans un certain nombre de réserves qui sont énumérées ci-dessous et qui l'empêchent d'adhérer, en tout cas dans l'immédiat, au projet.

Première réserve : la tentation de la démesure

Vouloir être les premiers à réaliser un projet, outre que c'est bon pour l'ego, peut parfois créer une dynamique intéressante. Mais il ne faut pas éluder ces questions dont les réponses peuvent être gênantes : pourquoi les autres villes ne l'ont pas encore fait ? est-ce simplement parce qu'elles n'y ont pas pensé ... ou parce qu'elles ont eu la sagesse d'y renoncer ? et les raisons qui les ont amenées à renoncer ne seraient-elles pas valables aussi pour nous ?

En appui de ces questions, la comparaison qui nous a été servie avec des villes comme Paris (deux millions d'habitants sur 100 km² ... sans parler de l'agglomération parisienne avec ses huit millions d'habitants) ou Lyon (un demi-million d'habitants pour la ville et plus d'un million pour l'agglomération) laisse pour le moins songeur ... N'y a-t-il pas quelque part une erreur d'échelle ?

Deuxième réserve : un problème de calendrier

Les projets concernant la prochaine organisation du quartier Gare-Sud et l'emplacement de la future gare routière sont en cours mais les interrogations restent nombreuses. Avant d'implanter dans ce secteur des potelets pour vélos, il serait judicieux d'être plus au clair sur les transformations à venir et les aménagements prévus.

Troisième réserve : quelques aspects pratiques

Pour être attrayant, un dispositif de mise à disposition de vélos doit permettre de gagner du temps. Or les dimensions de la Ville de Morges sont telles que dans un très grand nombre de cas (pour ne pas dire tous), le ou la cycliste potentiel(le) aura plus vite fait d'effectuer son trajet à pied plutôt que de se rendre à la station de vélos la plus proche, d'enfiler son casque et ses gants, de retrousser ses pantalons ou de serrer ses pinces à vélo, de s'énerver en aguillant sa serviette ou son panier à commissions sur le porte-bagages, d'enregistrer son emprunt en glissant la carte ad hoc dans le potelet ... Au surplus, la ville n'est pas totalement plate : si le trajet Delay-Gare est aussi séduisant pour les vélos de location que pour les trottinettes pliables, le trajet Gare-Delay est définitivement rébarbatif. On en a assez dit pour ne pas rajouter l'émotion d'une petite averse ...

Ces quelques considérations rendent un peu moins idyllique l'offre de vélos en libre service. Dans le même ordre d'idées, imaginer que la ménagère morgienne va aller faire ses courses à vélo ne tient pas davantage la route ... à moins de prévoir des remorques à accrocher aux vélos.

Quatrième réserve : un leurre écologique

Le trafic dans Morges est essentiellement un trafic de transit. Par ailleurs, les habitants des villages environnants qui viennent (encore) faire leurs courses à Morges ne modifieront pas leur comportement en raison de la mise à disposition de vélos de location. Dans ces conditions, affirmer que 48 vélos répartis dans cinq stations vont contribuer à diminuer la pollution au centre-ville et améliorer le bilan écologique relève soit d'un idéalisme naïf, soit d'une erreur d'appréciation.

Si l'objectif est réellement d'améliorer la qualité de l'air au centre-ville, il faut empoigner le problème du trafic de transit, améliorer sensiblement l'offre des transports publics ... et proposer l'usage de bus électriques.

Cinquième réserve : le choix contestable de la démarche

Selon le budget de fonctionnement, la Municipalité estime à 600 le nombre de Morgiennes et Morgiens qui se procureront un abonnement annuel (CHF 21'000.– pour des cartes à CHF 35.–) et qui donc utiliseront régulièrement les vélos en libre service.

Or la ville a considérablement développé ces dernières années – et cet effort est salué – le nombre de places de parc de stationnement pour les véhicules à deux roues. Ce faisant, elle a encouragé Morgiennes et Morgiens à se procurer un vélo. Si on considère que la Ville de Morges va déboursier CHF 350'000.– pour son opération "vélos en libre service" (CHF 250'000.– de subventionnement unique et CHF 100'000.– pour l'enveloppe budgétaire pluriannuelle prévue au chiffre 4 du projet de convention), et si on admet que le prix moyen d'un vélo est de CHF 650.– (prix indicatif repris du budget d'investissement), des calculs simples permettent d'arriver aux constats suivants :

- CHF 350'000.– permettent l'achat de 538 vélos à CHF 650.– et leur entretien pendant quatre ans; CHF 350'000.– permettraient donc d'offrir à 538 Morgiennes et Morgiens un vélo à CHF 650.–; au prix de cette opération, on pourrait donc pratiquement offrir un vélo à chaque personne intéressée par un abonnement annuel ...
- CHF 350'000.– permettraient d'encourager 1076 Morgiennes et Morgiens à acheter un vélo à CHF 650.– en leur payant la moitié du vélo (soit un subside de CHF 325.–);
- CHF 350'000.– permettraient d'encourager 2152 Morgiennes et Morgiens à acheter un vélo à CHF 650.– en leur payant le quart du vélo (soit un subside de CHF 162.50).

Au vu de ces chiffres, le rapport coût-efficacité de l'opération "vélos en libre service" apparaît comme totalement disproportionné et rend contestable le choix de la démarche.

Sixième réserve : un coût prohibitif

Il est prévu l'achat de 48 vélos. Un autre petit calcul (CHF 350'000.– pour 48 vélos) donne pour cette opération un coût de CHF 7'292.– par vélo (part communale, sans le sponsoring). Ce chiffre se passe de tout commentaire ...

Septième réserve : un problème de financement

Comme si cela ne suffisait pas, les sponsors devront encore mettre dans ce projet CHF 120'800.– d'investissement initial et CHF 72'246.– lors de chaque année de fonctionnement, soit au total CHF 409'784.– pour les quatre premières années de fonctionnement prévues dans la convention, soit encore CHF 8'537.– par vélo (part du sponsoring, sans la manne communale).

En période de crise financière mondiale, trouver des sponsors d'accord de payer plus de 8'000 francs pour chacun des 48 vélos qui s'échapperont en moyenne une fois par jour de leur borne (selon une estimation fournie par *Lausanne Roule*), avec en contrepartie le bonheur de voir leur nom inscrit sur le porte-bagages, relève de la stricte utopie.

Le préavis est étonnamment muet sur les mesures qu'il faudra prendre si l'*Association Lausanne Roule* ne trouve pas ce financement complémentaire, mais la solution coule de source : la Ville de Morges sera contrainte de payer la différence, le coût total de l'opération pourra alors monter jusqu'à CHF 370'800.– d'investissement et à CHF 97'246.– par année de frais de fonctionnement, soit CHF 759'784.– pour les quatre premières années prévues dans le projet de convention, soit encore ... CHF 15'829.– par vélo. A défaut d'obtenir le label "ville propre", Morges gagnera à coup sûr le Prix du Gaspi.

Huitième réserve : un problème d'intérêt

L'espoir de la Municipalité est de voir, à terme, des entreprises implantées dans la périphérie (par exemple à Riond-Bosson) s'intéresser au projet, mieux : s'y impliquer. Mais aux coûts prohibitifs mentionnés ci-dessus, cet espoir est vain. N'importe quelle entreprise qui a le sens du commerce aura tôt fait de calculer qu'il lui sera beaucoup plus économique d'acheter quelques dizaines de vélos et autant de cadenas pour permettre à ses employés d'aller à la gare ou au café de la fontaine, voire à leur payer le taxi, que de risquer sa crédibilité en participant à un gouffre financier.

3 CONCLUSION, POUR LA MAJORITE DE LA COMMISSION

La majorité de la commission, tout en saluant le caractère original de la proposition municipale et les intentions louables qu'elle traduit, considère que les objectifs visés ne peuvent être atteints par la démarche proposée, qui au surplus lui apparaît comme incroyablement dispendieuse.

L'ensemble des réserves émises amène ainsi la majorité de la commission à affirmer qu'il est manifestement prématuré de donner une suite immédiate à ce projet.

En conséquence de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers, 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 majorité et du rapport de minorité de la commission chargée de l'étude de cet objet,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. de ne pas accepter dans l'immédiat la réalisation d'un réseau de vélos en libre service à Morges,
2. de retourner ce préavis à la Municipalité en lui demandant d'attendre la réalisation d'un tel réseau à Dorigny-Ecublens (UNIL-EPFL) et/ou dans d'autres villes suisses d'importance comparable à celle de Morges avant de proposer un nouveau projet mieux dimensionné et moins cher.

au nom de la majorité de la commission
Le rapporteur

Esther Burnand