

N° 11/6.21

[PRÉAVIS N° 11/3.21](#)

RÉPONSE A LA MOTION DU GROUPE UDC « POUR UNE MOBILITÉ PIÉTONNE COHÉRENTE ET EFFICACE EN VILLE DE MORGES » ET DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 190'000.00 POUR L'APPLICATION DE MESURES D'ASSAINISSEMENT DES ITINÉRAIRES PIÉTONNIERS

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

La commission chargée de l'étude de la réponse à la motion citée en titre s'est réunie à deux reprises, les 21 et 28 avril 2021 par visio-conférence. Elle était composée de Mesdames Françoise ADLER, Cathy SCHUMACHER (remplacée le 21.4 par M. Yvan CHRISTINET), Messieurs Lionel DAUTREPPE (remplacé les 21.4 et 28.4 par Mme Camille ROBERT), Alexandre DESPONDS, Frédéric VALLOTTON (motionnaire), André WALTHER et Frédéric EGGENBERGER, Président-rapporteur.

Le rapport a été présenté aux commissaires par Monsieur Éric ZUGER, Municipal en charge du dicastère Urbanisme, constructions et mobilités, ainsi que par Monsieur Matthieu PLawecki, ingénieur en transports et mobilités, en présence de Monsieur Cédric ALBERT, chef de service. Les commissaires les remercient chaleureusement pour leur présentation claire et les réponses apportées aux différentes questions.

1 HISTORIQUE

La motion a été déposée par le groupe UDC lors de la séance du 7 novembre 2018. En séance du 6 mars 2019, le Conseil communal l'a renvoyée à la Municipalité qui ne s'était pas opposée à sa prise en considération.

La motion demande à la Municipalité de réévaluer les grands axes piétonniers tant dans le bourg historique que dans ses quartiers périphériques, d'assurer dans la mesure du possible des cheminements piétonniers les plus directs et les plus confortables possibles vers les grandes infrastructures sociales, commerciales et culturelles de la ville.

2 PRÉAMBULE

Si la motion vise principalement à améliorer le confort et la sécurité des piéton·ne·s en citant quelques itinéraires pour illustrer les problématiques rencontrées, la Municipalité a choisi d'étendre sa réflexion à l'ensemble du territoire morgien, dans une perspective de cohabitation entre les différents modes de déplacement. La Commission salue cette approche globale permettant d'assurer une cohérence, en particulier dans les zones mixtes.

On entend par mobilité douce le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine. Les moyens les plus répandus sont le vélo et la marche à pied. En Suisse, 8% de la distance quotidienne moyenne est parcourue à l'aide de la force musculaire, dont 4% pour la marche. La corrélation entre une activité physique (comme la marche) et un risque moins élevé de souffrir du diabète, de maladies cardio-vasculaires, de divers types de cancer ou même de

démence et de dépression est scientifiquement prouvée. L'Office fédéral du développement territorial estime ainsi que les retombées externes positives de la marche sur la santé se montent à près de CHF 1 mia par an¹.

Sur le plan sécuritaire, les piéton·ne·s sont particulièrement exposé·e·s au risque d'accident. Chaque mois en Suisse, trois piéton·ne·s perdent ainsi la vie, une quarantaine sont blessé·e·s grièvement (c'est-à-dire hospitalisés durant plus de vingt-quatre heures) et environ 130 légèrement blessé·e·s². Une moyenne en stagnation depuis une dizaine d'années, si bien que la proportion des accidents impliquant des piéton·ne·s augmente par rapport aux autres usagères et usagers. Sur ces dix dernières années, le «non-respect de la priorité au passage piéton» est la cause d'accident la plus fréquente (50.4%), loin devant les traversées imprudentes de piéton·ne·s (15%).

Une meilleure prise en compte de la place des piéton·ne·s dans l'espace public est par conséquent nécessaire. Cela passe par des aménagements améliorant la sécurité des itinéraires (signalisation, marquage au sol, luminaires, etc.). L'une des mesures de prévention les plus efficaces est la réduction de la vitesse du trafic routier. Selon une étude du Bureau de prévention des accidents (BPA), en ville, un tiers des accidents graves pourraient être évités grâce à une limite de vitesse de 30 km/h « sans que le gain de sécurité ne porte préjudice à la fluidité du trafic »³.

Le rapport de la Municipalité recense 11 itinéraires stratégiques sur le territoire communal. Pour chacun de ces itinéraires, une évaluation qualitative et des aménagements à court et long terme sont proposés. La demande d'un crédit de CHF 190'0000.00 concerne les mesures peu onéreuses, réalisables à court terme et pouvant être mises en place rapidement sans études complémentaires (cf. liste annexée en p. 25 du préavis). Quant aux aménagements identifiés qui nécessitent une étude ou qui s'inscrivent dans des projets de réaménagement en cours d'élaboration, ils seront présentés ultérieurement au Conseil communal via des préavis ad hoc.

3 DISCUSSION

Les commissaires ont tout d'abord tenu à saluer les réponses positives apportées par la Municipalité. Quant au motionnaire, il s'est déclaré satisfait par le rapport, tout en estimant qu'entretemps la situation s'était améliorée à certains endroits (secteur Prélionnaz, quartier de la gare, intersection entre la rue des Alpes et le Quai du Mont-Blanc, par exemple).

La discussion s'est rapidement orientée sur la cohabitation parfois délicate entre les différents modes de déplacement, notamment dans les zones mixtes à forte densité⁴. En particulier, les quais de Morges deviennent, les week-ends et à certaines heures de la journée, de véritables zones de détente. Des situations conflictuelles sont alors susceptibles de se produire. Les piéton·ne·s, en particulier les personnes âgées, malentendantes, les propriétaires de chiens ou encore les parents de jeunes enfants, peuvent en effet être gêné·e·s par d'autres modes de déplacement plus rapides tels que le déplacement des cycles et d'autres engins à roues (trotinettes, skateboards, giro-pods etc.).

Une analyse de la situation passant par une réduction maximale du potentiel de conflit et permettant une coexistence entre mobilité piétonne et cycliste grâce à des mesures adéquates est nécessaire. De l'avis unanime de la commission, une attention particulière doit être apportée à la problématique de la signalisation afin d'inciter les usagères et les usagers, en particulier les cyclistes, à réduire leur vitesse et à adopter un comportement respectueux vis-à-vis des piéton·ne·s, notamment les jours d'affluence.

L'opportunité de reconduire l'expérience de l'été 2020, qui a vu le secteur allant du Quai du Mont-Blanc au Quai J.-L.-Lochmann être fermé à la circulation routière et au stationnement les dimanches, devrait également être envisagée afin de libérer davantage de surface durant les week-ends pour garantir une mobilité piétonne et cycliste harmonieuse et en toute sécurité.

Les critères utilisés pour l'évaluation des différents itinéraires ont également retenu l'attention de la Commission. Si les commissaires saluent l'initiative de la Municipalité d'avoir organisé des marches exploratoires pour prendre en compte la satisfaction des usagères et des usagers, ils regrettent néanmoins que le nombre de participant·e·s ne soit pas plus élevé ce qui devrait conduire à relativiser la portée de cette démarche. Pour le reste, des critères « objectifs » (p. ex régime de circulation, charge de trafic, type d'axe routier) ont été privilégiés pour permettre une analyse factuelle et afin de ne pas complexifier l'analyse. La commission estime néanmoins qu'il aurait été intéressant de recourir également à des critères « qualitatifs », tels que la végétalisation des itinéraires.

La commission a enfin discuté de la mesure n°17 (itinéraire 4), soit la mise en place de bandes vertes sur une distance de 600m le long du chemin de Rosemont, dans le but d'inciter les automobilistes à rouler au centre de la route, certains commissaires estimant son coût (CHF 23'400.00) excessif. Par 4 voix pour, 2 contre et une abstention, la commission a maintenu cette mesure dans le dispositif présenté par la Municipalité, au motif qu'elle permet de réduire la vitesse du trafic automobile et donc d'améliorer la sécurité des piéton·ne·s.

4 CONCLUSION

De par sa petite taille, la Commune de Morges jouit d'une excellente accessibilité à pied. Plusieurs obstacles, tels que les lignes de chemin de fer et l'autoroute, perturbent cependant la connexion entre les différents quartiers et menacent la sécurité des piéton·ne·s. La promotion de la marche à pied passe donc par un réaménagement de certains itinéraires. Ces efforts en valent la peine, car la marche est bénéfique pour la santé, et n'entraîne pas de nuisance pour l'environnement.

L'ensemble de la Commission salue les réponses positives et pragmatiques apportées à la motion du groupe UDC « Pour une mobilité piétonne cohérente et efficace en ville de Morges ». Soucieuse de maintenir une cohabitation harmonieuse entre les divers modes de déplacement, la Commission émet un vœu à l'unanimité :

1. Que des mesures adéquates permettant de réduire les conflits potentiels et d'assurer une cohabitation harmonieuse entre mobilité piétonne et modes de déplacement plus rapides (vélos, skateboards, trottinettes, etc.) soient mises en place, dans les zones mixtes à forte densité telles que les quais, par exemple sous forme de signalisation incitant les usagers plus rapides (notamment les cyclistes) à réduire leur vitesse durant les jours d'affluence, et que ces mesures fassent l'objet d'un plan de communication ;

C'est à l'unanimité que la Commission vous recommande d'accepter ce préavis.

Vu ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES

- après avoir pris connaissance du rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. de prendre acte du présent rapport-préavis et de dire qu'il est ainsi répondu à la motion du Groupe UDC "Pour une mobilité piétonne cohérente et efficace en ville de Morges" ;
2. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 190'000.00 pour l'application de mesures d'assainissement des itinéraires piétonniers ;
3. de dire que la somme de CHF 190'000.00 sera amortie sur 10 ans à raison de CHF 19'000.00 par an dès 2022.

au nom de la commission
Le président-rapporteur

F. Eggenberger

Rapport présenté au Conseil communal en séance du 16 juin 2021.

¹ Office fédéral du développement territorial (2020), Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2017

(https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsunderschweiz.pdf.download.pdf/couts_et_beneficesexternesdestransportsensuisse.pdf)

² Office fédéral des routes (2021), Statistiques des accidents de la route 2016-2020

(<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/65730.pdf>)

³ Bureau de prévention des accidents (2020), Limite de vitesse de 30 km/h pour plus de sécurité sur les routes (<https://www.bfu.ch/fr/le-bpa/politique/limite-de-vitesse-de-30-km-h-pour-plus-de-securite-sur-les-routes>)

⁴ Relevons à ce propos qu'une étude a été lancée dans le cadre de la mise en œuvre de la voie verte.