

RAPPORT N° 15/3.21

PRÉAVIS N° 37/9.20

DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 150'000.00 TTC POUR LA RÉALISATION D'ÉTUDES PERMETTANT DE DÉVELOPPER QUALITATIVEMENT ET QUANTITATIVEMENT LA PRATIQUE DE LA MOBILITÉ DOUCE

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

La commission de sept membres, chargée d'étudier le rapport de la Municipalité sur l'objet cité en titre, s'est réunie une première fois le mardi 29 septembre 2020 dans les locaux du dicastère SPO au Riond-Bosson 14. Elle a été reçue par Monsieur Eric ZUGER, Municipal, et par Monsieur PLAVEKI. La commission les remercie pour leur disponibilité et leurs explications. Une deuxième séance de commission a eu lieu à l'Hôtel de Ville le lundi 20 octobre. La commission était composée de Mesdames Françoise ADLER, Cathy SCHUMACHER, et Messieurs Raymond LAEDERACH, Aloys MUSSARD, Philippe GUEYDAN, Lucien REY, président de la commission, et Bertrand GILLIARD auteur du présent rapport de minorité

1 PRÉAMBULE

Remarque: les passages en *italique* ci-dessous sont volontairement mis en exergue pour bien montrer qu'il s'agit non pas d'opinion de la commission, mais de faits relatés tels-quels soit dans le préavis, soit dans les Réponses aux questions transmises par écrit par le Municipal – qu'il en soit ici remercié.

Le préavis dont il est question ici est justifié par « *l'arrivée de nouveaux habitants et actifs [qui] amènera des déplacements supplémentaires sur les réseaux de la Commune* », avec comme but de « *absorber cette demande supplémentaire, [par] un report modal des modes individuels motorisés, consommateurs d'espaces et générateurs de nuisances, vers des modes plus sobres* ».

A cette fin, est demandé un crédit de CHF 150'000.-, dont CHF 100'000.- pour des études concernant la mobilité douce, et CHF 50'000.- pour le jalonnement et la signalisation.

A ceci, il faut ajouter selon le préavis 200 heures de ressources mises à disposition par le dicastère Urbanisme, construction et mobilité, plus 60 heures du dicastère Direction Infrastructures et gestion urbaine, sans compter 45 heures de la PRM, soit au total quelques 300 heures des employés de la Commune et accessoirement de la PRM.

2 DISCUSSION

Les détails de la discussion, animée mais très courtoise, qui a eu lieu en commission sont difficiles à retracer dans le détail. Il en ressort toutefois que personne dans la commission ne rejette l'idée qu'il faut faire quelque-chose pour améliorer la situation actuelle de la « mobilité douce » (dont les piétons font aussi partie!).

Comme bien évidemment, l'auteur du présent rapport laisse au rapporteur de majorité le soin de développer les arguments favorables à ce crédit, reconnaissant qu'il y en a bel et bien.

Toutefois, après discussions, il ressort à notre avis que les arguments contraires sont suffisamment nombreux, et leur portée sérieuse, pour justifier un refus du crédit demandé.

Une synthèse de ces considérations amène donc les remarques suivantes :

- Constatons d'abord qu'un nombre considérable de documents adressent déjà cette problématique, (voir §2.1 du préavis), dont les mesures PALM dont « *certaines mesures sont déjà en cours de réalisation par les services communaux* ». ou le « *rapport du Chantier 5 "Mobilité douce, espaces publics et paysage"* » ou encore « *la mesure A23 du Plan directeur cantonal* » citée au §2.3 . A titre exclusivement personnel, l'auteur du présent rapport se dit consterné, voir scandalisé, qu'il faille déployer tant d'énergie dans nos administrations pour « pondre » autant d'évidences et belles déclarations d'intention, étalées sur tant de blabla – sans jamais proposer de solutions concrètes.
- Parmi ces documents, le préavis rappelle que « *afin d'atteindre des objectifs ambitieux de mobilité à Morges, un Plan directeur communal des mobilités a été élaboré* ». Quand bien même ce plan, attendu depuis des années puisqu'il a même changé de nom au fil du temps, est censé revenir incessamment de son examen par le Canton, la commission constate que son contenu reste inconnu puisqu'il semble être sous embargo tant qu'il n'est pas formellement validé (sous réserve de la présentation faite en son temps à l'Espace 81, où tous les points critiques de la ville étaient simplement entourés d'un rond rouge avec la mention « doit faire l'objet d'études ultérieures »). Il faut d'ailleurs espérer que ledit Plan de mobilité apportera plus que de simples évidences, mais des mesures concrètes, les évidences étant déjà connues ! Conclusion : il n'est pas souhaitable de relancer de nouvelles études dont les conclusions pourraient se révéler soit les mêmes, donc inutiles, mais au pire en contradiction avec le Plan de Mobilité.
- Il est aussi à noter que « *Dans le cadre de la réponse à la motion Vallotton et consorts, un diagnostic du réseau piéton a été réalisé. Les déficits des réseaux et points noirs (discontinuités, respects Lhand, intersections dangereuses, qualité d'aménagement, etc.) ont été identifiés* ». Le préavis dit aussi que « *Selon la taille et la nature des mesures du PDCOM ou du PALM à réaliser en priorité les montants varient entre CHF 15'000.00 et 40'000.00 par projet donc cela représente entre deux à cinq projets menés jusqu'à la mise à l'enquête. Ensuite, les crédits de construction devront faire l'objet de préavis par les services communaux* » Conclusion : Les services communaux (et j'en suis fort aise, mais pas étonné) ont déjà identifié, et même financièrement estimé, les zones critiques et les corrections qui pourraient être apportées.
- Enfin, et même si certains aménagements sont considérés comme insuffisants, ou peu judicieux, par certains, cet été a vu apparaître nombre de bandes cyclables et même un cheminement piéton (Prairie nord), démontrant ainsi que ce qui peut être fait l'est sans une nⁱème étude. Il faut aussi mentionner que « *le tronçon des quais va être réalisé par les services de la Ville (notamment la Police Région Morges et le service d'Urbanisme, Constructions et Mobilité) d'ici les prochaines semaines. Les plans sont déjà produits et un appel d'offre est en cours pour choisir une entreprise de marquages* ». Dans ses réponses, notre Municipalité dit aussi « *Les possibilités d'amélioration des réseaux modes doux (piétons et cyclistes) sont continuellement évaluées à l'interne du service et en collaboration avec les autres services techniques concernés* ». Il ne s'agit là que d'exemples, mais qui montrent que nos services sont déjà actifs.
- Au sujet des usagers « particuliers », comme les poussettes, personnes en chaises roulantes, trottinettes etc, la Municipalité nous précise que « *ces catégories ne sont pas oubliées dans les projets d'aménagement* ». S'en suit une liste de normes VSS, avec ce qu'il faudrait faire, ou ne pas faire. Donc le Service est déjà parfaitement au courant des problèmes et de leurs solutions ... en attendant de pouvoir les mettre en œuvre.
- Concernant le volet jalonnement et signalisation, observons que a) de nombreux itinéraires cyclistes sont déjà indiqués (panneaux réglementaires rouges) b) si de nombreux itinéraires sont encore à indiquer (spécialement piéton au centre-ville), il n'y a pas de longues études à faire par un mandant externe : tous les employés de notre Commune connaissent mieux leur ville et sont assurément bien placés pour connaître les itinéraires les plus judicieux.

- Finalement remarquons bien que « *le service de la mobilité doit traiter de nombreux sujets avec des budgets de fonctionnement relativement limités au regard de la matière* ». Suit une longue série d'objets, dont (prenons-en bonne note) « *les réponses aux interventions du Conseil communal* ». On comprend dans cette remarque que le Service est à la limite – et peut-être au-delà de la limite – de ses capacités, d'autant qu'à notre connaissance il n'a pas retrouvé son effectif suite aux départs de ce printemps. Est-ce vraiment le moment de lui donner un nouveau travail de coordination ?

La commission, dans son ensemble, reconnaît que sans un apport conséquent des collaborateurs de la Commune, toute étude non-seulement est vouée à l'échec – il faut bien que quelqu'un précise le cahier des charges – mais que de plus elle ne servirait pas à grand-chose, vu que les connaissances acquises doivent être assimilées puis mises en œuvre (si possible) par la Commune et non par le bureau d'étude. Il faut également, supposant la situation idéale ou le Service n'est pas débordé, mettre en regard, (cf préavis paragraphe 3)

- pour les bureaux mandatés, les (mobilité douce) 380 + 110 + 30 (page 5) + 170 + 50 (page 6) à quoi on ajoute (jalonnements/signalisation) 90 + 30 + 150 + 110 heures, au total de 1120 heures

- pour la Commune / PRM 200 + 45 + 60 pour un total de 305 heures de travail

Donc le travail en interne correspond presque à 1/3 du temps consacré.

Et au final, on a encore rien fait, seulement un beau rapport qui dit ce qu'il faudrait faire.

3 CONCLUSIONS

La mobilité est à n'en pas douter un enjeu majeur. Mais il est aussi évident qu'à l'intérieur d'une agglomération existante, les possibilités d'améliorations sont restreintes, sauf à bouleverser tout l'existant. En outre, personne n'est mieux placé que le personnel communal pour connaître tant les problématiques que les solutions 'simples' envisageables.

Toute étude n'a de sens que si on a les moyens d'en mettre en œuvre les conclusions ; hors il faut considérer autant, si ce n'est plus, les ressources humaines nécessaires que les moyens financiers. A Morges, les finances ne sont pas au beau fixe, et le personnel des différents services est largement occupé par moult projets, déjà lancés ou en cours de réalisation.

De (trop nombreuses?) études ont déjà été réalisées, dont le fameux « Plan de mobilité » dont on attend toujours la sortie. Il paraît donc peu opportun de lancer de nouvelles études risquant de faire doublon avec ce Plan, ou même d'arriver à des propositions qui entreraient en conflit avec les mesures légalement approuvées par ce Plan.

Enfin, la somme prévue pour l'étude des 'jalonnement et signalisations' semble déraisonnable à la minorité de la commission, sachant qu'une part est déjà réalisée, et que le reste relève d'une évidence parfaitement maîtrisée par les Services communaux.

La minorité de la commission ne se serait pas, en l'état, opposée à un crédit permettant une réalisation concrète, mais elle s'oppose à financer une n^ème étude sur ce qu'il faudrait faire.

En conclusion, à 3 contre 4, la minorité de la commission s'oppose à l'octroi du présent crédit, et attend de la Municipalité qu'elle revienne devant le Conseil avec des propositions concrètes dès qu'elle sera en possession du tant attendu Plan des mobilités, dont il est permis d'espérer qu'il ne se borne pas à énumérer des intentions bien connues de tous mais propose des solutions viables.

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

- vu le préavis de la Municipalité,
- 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 refuser le crédit de CHF 150'000.- TTC pour la réalisation d'études permettant de développer qualitativement et quantitativement la pratique de la mobilité douce.

au nom de la minorité de la
commission

Bertrand Gilliard

Rapport présenté au Conseil communal en séance du 31 mars 2021.