

N° 20/6.22

[PRÉAVIS N° 8/4.22](#)

Réalisation du projet des nouveaux arrêts de bus « Pâquis » et « Longeraie »

Monsieur le Président, 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 mardi 3 mai 2022 à l'Hôtel-de-Ville. Elle a été reçue par Monsieur Jean-Jacques AUBERT, Municipal «Infrastructures et gestion urbaine», accompagné de Madame Sandrine COGNE (cheffe service Infrastructures), de Messieurs Matthieu PLawecki (ing. Mobilité) et FAVRE (responsable Services Techniques) et, pour les MBC, de Monsieur Gilles FLACTION (Responsable Gestion du trafic aux MBC). La commission les remercie pour leur disponibilité et leurs explications exhaustives. La commission était composée de Messieurs Pascal DE BENOIT, Raphaël DE GOUMOENS, Marc LAMBRIGGER, Frédéric EGGENBERGER (en remplacement de Mme Camille Robert), André WALTHER, Cédric WIDMER et Bertrand GILLIARD président-rapporteur.

1 RÉSUMÉ DE L'OBJET EN DISCUSSION

Le préavis concerne l'octroi du crédit de réalisation de trois nouveaux arrêts de bus destinés au TPM (Transports Publics Morgiens).

Ces arrêts sont nécessaires en raison de la réorganisation en profondeur du réseau des bus morgiens qui entrera en vigueur le 3 juillet 2022. Il s'agit d'une part de deux arrêts complètement nouveaux, sur le futur tracé de la ligne 702, immédiatement au nord du giratoire de l'autoroute à l'ouest de la ville, et proches de l'arrêt «Gottaz» du BAM, et d'autre part d'un nouvel arrêt rue des Pâquis, situé sur le nouveau tracé de la ligne 704 (Hôpital-Echichens). Cet arrêt remplacera celui de Saint-Domingue, supprimé car sans objet, la ligne 702 n'y passant plus.

À noter que ces aménagements ont fait l'objet d'une mise à l'enquête fin 2021 (Pâquis) et début 2022 (Longeraie).

La loi stipule que les communes sont responsables de la création et du financement des arrêts bus sur leur territoire. Le nouveau plan des lignes est conforme à la planification de la COMEX, (comité exécutif des TPM), dont font partie toutes les communes partenaires du réseau. Les coûts seront partiellement couverts, pour 1/3 environ, par les subventions prévues par le PALM.

Comme les travaux ne seront de toute façon pas terminés au changement d'horaires du 3 juillet, des arrêts provisoires seront aménagés par les TPM.

Les intéressés trouveront le plan de toutes les lignes sur les sites WEB des MBC, sous l'URL <https://mbc.ch/?p=6169>

2 DISCUSSION

Les points ci-après ont fait l'objet d'une présentation par le Municipal et les représentants de l'administration communale et des MBC, et de questions de la part de la commission, résumées ci-après dans l'ordre le plus logique possible (et non dans celui de la discussion) :

Questions d'ordre général

- Pourquoi le préavis n'est-il présenté que si tard, alors que le plan des lignes nouvelles est sinon connu, du moins en discussion à la COMEX de longue date ?
- En effet, ce retard est regrettable, mais en grande partie dû aux retards pris pendant la pandémie de Covid, ainsi qu'aux aller-retours (plus nombreux que prévu) qui ont été nécessaires pour obtenir l'aval tant du Canton que de l'OFROU (Office Fédéral des ROUtes).
- Quelles sont les critères qui ont conduits à la redéfinition des parcours des différentes lignes ?
- Manifestement il est difficile de répondre brièvement à cette question. Renseignements pris durant la commission elle-même par le représentant des MBC, il s'agit d'un compromis entre différents paramètres, tels le nombre de passagers concernés, les desiderata des communes desservies, mais aussi les temps de parcours comme par exemple souhaité par l'Hôpital de Morges pour son personnel en provenance de la gare.
- Les associations comme l'AVACAH (Association Vaudoise pour la Construction Adaptée aux personnes Handicapées) ont-elles été approchées par la Commune ?
- Non, pas directement, mais elles ont bien évidemment eu connaissance des projets lors des mises à l'enquête. Il faut noter en outre que les projets répondent en tous points à toutes les exigences et normes légales.
- La réalisations d'autres arrêts est-elle à prévoir dans un plus ou moins proche avenir ?
- Non, le nouveau schéma des lignes devrait rester en l'état de nombreuses années, et il n'y a pas de nouveaux arrêts prévus à l'heure actuelle. Ceci bien entendu sous réserve des expériences faites avec ce nouveau réseau, et des adaptations qui pourraient se révéler nécessaires.
- À noter : Pro-Vélo a été consulté, et les plans ont été approuvés.

Considérations techniques

- Pourquoi des abris sans retours latéraux (sans « joues »), qui pourtant seraient bien utiles par temps de pluie et/ou venteux ?
- Le problème est le même pour les trois arrêts : La profondeur des abris ne le permet pas, car il faut laisser un espace de circulation sur le trottoir, et l'accès à l'abri lui-même. Un abri plus profond donc plus proche de la route ne peut pas être envisagé, car il faut également prévoir un dégagement suffisant pour, d'une part que le bus ne risque pas de toucher le toit de l'abri, et que d'autre part les usagers ne risquent pas d'être heurtés par le bus (et son rétroviseur), problème signalé par expérience à un arrêt par un des commissaires.
- En outre, le choix d'abris plus profonds se heurte à l'espace disponible (seul un arrêt aurait éventuellement pu en bénéficier, par emprise sur une parcelle communale), et également engendré des coûts supérieurs.
- Pourquoi des arrêts « en baignoire », c'est à dire ne bloquant pas le trafic, à la Longeraie, et non pas aux Pâquis ? (À noter que ce point a été largement discuté)
- A la Longeraie, c'est une exigence liée à la présence du giratoire directement attenant. Un blocage de la circulation entraînerait rapidement un blocage de l'ensemble du giratoire,

et ce particulièrement aux heures de pointe, qui sont également celles d'utilisation des bus.

- A la rue des Pâquis en revanche, d'une part il n'est pas attendu une forte affluence à cet arrêt, et d'autre part la proximité du feu risquerait de compliquer fortement le re-départ du bus, qui se trouverait potentiellement bloqué par la file de véhicules arrêtés à côté de lui. Il est d'ailleurs envisageable que le bus puisse commander le feu dès l'arrêt, de sorte qu'il puisse éviter qu'une colonne ne se forme devant lui. Quant aux vélos, ils devront se conformer à la règle de rester derrière le bus arrêté. Il n'est pas envisageable qu'ils utilisent la contre-allée derrière l'arrêt, puisqu'il s'agit d'une voie piétonne et en outre d'un accès aux immeubles attenants. En ce qui concerne les arbres existants, si un déplacement ou remplacement aurait théoriquement pu être envisagé, cela n'aurait apporté qu'un bénéfice fort limité voire négatif sur la circulation, et le coût des travaux de génie-civil aurait été beaucoup plus conséquent. À ce propos, on précisera que lors des travaux de renouvellement du revêtement, (et bien que l'on puisse regretter qu'ils aient été réalisés il y a peu), il a été tenu compte de ce nouvel arrêt, et que la chaussée a été renforcée en conséquence à cet endroit. (Le renforcement est indispensable pour supporter les contraintes dues au freinage / redémarrage des lourds bus, pour éviter l'effet de plissage du revêtement). L'emprise du nouvel aménagement sur le revêtement déjà rénové sera minime.

Après discussion, au vu de ces arguments mais à regret, certains commissaires se sont laissé convaincre par la solution d'un arrêt «bloquant».

- Pourquoi un aménagement nouveau du passage piéton côté ville sur l'avenue des Pâquis (à l'arrière de l'arrêt) ?
 - Ce point a fait l'objet d'une remarque des autorités concernées, et donc pour améliorer et mieux sécuriser ce passage il a été décidé d'élargir le marquage sur la route et remodeler le trottoir du côté de l'ancien hôpital, en face de l'arrêt.
- Quels effets durant les travaux, quelles conséquences annexes par la suite.
 - Les travaux ne devraient pas entraîner de perturbations majeures à la Longeraie. Aux Pâquis, ils entraîneront la suppression provisoire de 3 places de parc (actuellement en zone bleue). À noter que seules deux places seront reconstituées à la fin des travaux, l'une étant déjà hors-norme.
- Y aura-t-il des panneaux d'annonce aux arrêts ?
 - Non, il n'est rien prévu en terme d'affichage digital. À noter que seul l'abri et l'arrêt sont du ressort communal, l'affichage et la signalétique relevant des TPM.
- Les abris abriteront-ils aussi du soleil ? Un couvert indirect par des arbres est-il envisageable ?
 - Un couvert végétal semble difficilement réalisable à ces emplacements. Quant à la protection contre le soleil, rien n'est spécifié dans les caractéristiques des abris, mais les toits seront en « verre feuilleté avec sérigraphie perforée », ce qui devrait offrir une protection minimale.

Aspects financiers

- Montant au préavis inférieur à celui prévu au plan d'investissement
 - Le montant au plan des investissements se fonde sur les prévisions lors des discussions en lien avec le PALM. Il faut noter que ce montant sert de cadre au montant maximum prévu pour les subventions et ne doit donc pas être sous-estimé.
- La subvention attendue est-elle fixe, ou en pourcentage des montants finaux, et quand sera-t-elle versée ?

- La subvention doit faire l'objet d'une convention signée avant le début des travaux (mais après l'approbation du crédit par le Conseil), dans le cadre prévu, mais ne sera versée qu'une fois les travaux terminés, au prorata des sommes effectivement investies. Les travaux ne pourront commencer qu'une fois la convention signée. À noter que cette manière de faire doit éviter qu'une commune ne touche la subvention, mais n'exécute pas les travaux, ou au contraire exécute les travaux et se voie refuser la subvention par la suite.
- Pourquoi est-il prévu, dans le tableau financier, que la charge d'amortissement diminue à partir de 2025 ?
 - L'amortissement est d'abord calculé avant que la subvention ne soit versée, et sera donc recalculé, selon prévision en 2025, à réception des factures finales et au versement de la subvention.
- Qui finance la subvention ?
 - C'est le Canton, qui lui-même est refinancé par la Confédération.
- Pourquoi un amortissement sur 20 ans, et pas autre-chose ?
 - C'est un choix politico-financier, basé sur l'estimation de la durée de vie des équipements et l'équilibre des budgets annuels.
- À noter : En plus du budget de CHF 475'000.-, il faut prendre en compte les quelques 250 heures de prestations internes ? De l'opinion de l'auteur du présent rapport, cette manière de faire, usuelle, est regrettable en ce sens que les coûts effectifs des projets sont partiellement noyés dans les budgets de fonctionnement, et qu'ainsi le Conseil perd dans une large mesure le contrôle de l'effectif du personnel communal nécessaire à l'exécution de ses décisions.

Développement durable

- Bien entendu tout aménagement en faveur des transports publics va dans le sens du développement durable – du moins dans la mesure où les coûts « environnement » restent en proportion favorable au vu de leur usage effectif.
- Toutefois, plusieurs membres de la commission regrettent qu'aucune arborisation n'ait été prévue aux environs de ces arrêts (ne serait-ce que pour les protéger du soleil), et formulent le vœux que cette problématique soit prise en compte autant que faire se peut.

3 CONCLUSIONS

Quelles que soient les opinions face à l'utilité de ces aménagements, la Commune en est légalement responsable et se doit donc de les réaliser. La commission a apprécié que toutes les diverses problématiques semblent avoir été abordées lors de l'étude. Seule la largeur des abris et l'absence de panneaux latéraux a déçu les commissaires, qui reconnaissent toutefois que la marge de manœuvre permettant d'améliorer ce point était très faible, et que toute amélioration aurait été en tout état de cause très onéreuse. Quant à l'arrêt « bloquant » des Pâquis, il a fait l'objet de nombreuses questions et remarques. Au final, la commission s'est convaincue que la solution proposée, certes non optimale, était finalement défendable tant pour des raisons de coût que sur le plan de la fluidité du trafic. La Commission formule le vœu que, dans la mesure du possible, la végétation, voir l'arborisation puisse être prise en compte, dans le but de protéger les abris de la chaleur du soleil et de contribuer à éviter les îlots de chaleurs tout en rendant les arrêts bus plus attrayants pour la clientèle.

C'est finalement, après quelques hésitations de deux commissaires, à l'unanimité que la commission vous recommande d'approuver ce préavis.

Vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, 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. d'adopter, sous réserve de ratification par le Département compétent, le projet de création des nouveaux arrêts de bus « Pâquis » et « Longeraie » soumis aux enquêtes publiques des novembre 2021 et janvier 2022 ;
2. d'accorder le crédit de réalisation d'un montant de CHF 475'000.00 pour la création des nouveaux arrêts de bus « Pâquis » et « Longeraie », subvention PALM non déduite ;
3. de dire que le montant de CHF 475'000.00 sera amorti en règle générale, en 20 ans, à raison de CHF 23'750.00 par année à porter en compte dès le budget 2023.

au nom de la commission le
président-rapporteur

Bertrand Gilliard

Rapport présenté au Conseil communal en séance du 1^{er} juin 2022.