

**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 chargée de l'étude de cet objet s'est réunie à deux reprises, les mardis 29 septembre et 20 octobre 2020, respectivement dans les locaux communaux de Riond-Bosson puis à l'Hôtel de Ville. Composée de Mmes Françoise ADLER, Cathy SCHUMACHER, ainsi que de MM. Bertrand GILLIARD, Raymond LAÉDERACH, Aloys MUSSARD, Philippe GUEYDAN (absent lors de la première séance) et Lucien REY (président de la commission), elle remercie MM. Eric ZÜGER, Municipal, et Matthieu PLawecki, ingénieur transport, pour leurs explications et réponses.

## **1 PRÉAMBULE**

Dans le domaine de la mobilité et plus largement de l'aménagement du territoire, chaque projet est difficilement concevable sans études préalables. Les modifications de la chaussée ne s'improvisent pas, il existe des recommandations techniques à suivre afin d'assurer la sécurité et le confort des utilisateurs de l'espace public. En effet, une pente trop raide peut être un calvaire pour les personnes à mobilité réduite, ou encore des largeurs de voies de circulation mal calibrées peuvent compromettre le croisement des usagers. D'autant plus qu'une fois l'aménagement réalisé, il est difficile de revenir en arrière.

Le présent projet vise donc à analyser la situation de manière soignée, afin d'apporter les meilleures solutions possibles.

## **2 PRÉSENTATION PAR LA MUNICIPALITÉ**

Au-delà des informations données dans le préavis, la commission a eu le plaisir de prendre note des faits suivants :

Pour rappel, la Commune se doit d'appliquer les règles supérieures, émises par la Confédération, le Plan directeur cantonal (OPair) et le PALM, afin de mettre en place des mesures qui soient agréables pour la mobilité douce, ce qui n'est pas toujours le cas sur le territoire de la Commune de Morges.

Des études doivent être faites, qui déboucheront sur des documents qui puissent être mis à l'enquête publique, s'en suivront des appels d'offres et des préavis. Pour la plupart des travaux prévus, il n'y a pas d'autres voies possibles, et cela reste du concret.

M. Züger a résumé et étayé les deux volets de ce préavis au travers de divers exemples très significatifs :

A. La nouvelle ordonnance sur la circulation routière stipule que dans les rues à sens unique, un contre-sens cyclable soit possible, comme c'est le cas actuellement aux Sablons. Morges comporte de nombreux sens uniques, mais malheureusement il ne suffit pas d'un coup de pinceau pour régler l'affaire. Des études sont nécessaires afin de définir les endroits où cela est possible (largeur minimale) afin de garantir la sécurité, et de prévoir leur réalisation.

- B. Au fil des années, le jalonnement est devenu très hétéroclite. Un bon exemple en est la Place de l'Hôtel de Ville, où devant le tabac de petits écriteaux de toutes les couleurs (Chemins pédestres, Morges bouge, ...) indiquent diverses directions mais incomplètes. De même à la gare, plusieurs itinéraires sont possibles pour se rendre à Beausobre, et la signalisation est insuffisante (surtout pour les non-morgiens). L'objectif est de généraliser le jalonnement en ville afin de rejoindre au mieux les différents lieux d'intérêt.

### 3 RÉPONSES AUX QUESTIONS DES COMMISSAIRES

Qu'elles aient eu lieu de vive voix ou par courriel, il y en a eu pléthore et en voici la synthèse :

<p>Les bandes cyclables sont-elles vraiment « sécurisées » ? Ne pourrait-on pas mieux renseigner les automobilistes quand au fait qu'il ne doivent pas franchir une ligne blanche pour dépasser un cycle ? Comment mettre deux vélos de chaque côté et des voitures au milieu dans des espaces si étroits ?</p>	<p>La mesure (bandes cyclables) a été développée par le Canton, et doit être appliquée par toutes les Communes. Et c'est exact, une voiture ne doit pas franchir une ligne blanche continue (tout comme en campagne pour par exemple dépasser un tracteur). Le but de cette mesure est de rendre l'automobiliste attentif au fait qu'il peut y avoir un cycle et qu'il prend une certaine place. A notre sens, c'est une meilleure solution que de ne rien indiquer. Idem avec une ligne discontinue au centre, ou plus rien comme récemment à certains endroits (aménagements normés, en suivant les recommandations des niveaux supérieurs). A savoir qu'à l'inverse, un cycliste ne doit pas franchir une ligne jaune continue (par exemple pour sortir d'une voie « bus »).</p> <p>Ici en ressort la suggestion (retenue) d'une communication à ce propos dans le journal « Reflets ».</p>
<p>Les 150'000.- seront-ils dépensés « en interne » ?</p>	<p>Non, nous n'avons malheureusement pas les ressources (EPT) nécessaires, et devons faire en partie appel à des bureaux externes. A titre de comparaison dans une commune de taille similaire, Yverdon a trois EPT dédiés, contre un à Morges.</p>
<p>A force d'études externalisées, ne vaudrait-il pas mieux engager des personnes en CDD afin d'optimiser les études « sur place » ?</p>	<p>Nous comprenons évidemment la remarque.</p> <p>Cependant, que ce soit pour engager des personnes à durée déterminée ou indéterminée, cela passe forcément par le budget et « la bouteille à encre », avec l'aval du Conseil Communal.</p> <p>C'est pourquoi nous venons avec ce préavis.</p>
<p>Concernant les pistes ou bandes cyclables, ce préavis prévoit-il de gérer la totalité des problématiques, ou plutôt les points « sensibles » ?</p>	<p>Non évidemment, il est prévu de se focaliser sur les endroits où il y a une réelle faisabilité.</p> <p>Nous visons sur l'existant où il n'y a pas d'espace, et ce sera plutôt des bandes que des piste cyclables, à l'exception de la « Voie verte » qui sera une piste/trottoirs (ou bandes bien séparées) depuis Pully jusqu'à St-Prex (principalement au bord du lac).</p>
<p>Qu'en est-il de ce préavis vis-à-vis du PdCirc (ou mobilité) ?</p>	<p>Il n'y a pas de changement sur les principes. Ces mesures font partie du volet opérationnel du PdCom (dont fait partie le Plan directeur des mobilités).</p>
<p>L'étude prévue tiendra-t-elle compte de celles faites précédemment dans le même domaine ?</p>	<p>Oui, évidemment. Y.c. celles faites par Région-Morges qui sont reprises. Nous travaillons dans la continuité.</p>

<p>Le choix des secteurs d'intervention est-il en lien avec les mesures du PALM ?</p>	<p>Oui</p>
<p>Quel type d'entretien est-il prévu sur les pistes cyclables (revêtement) ?</p>	<p>S'il s'agit de savoir si ce sera du goudron noir ou de couleur, il est trop tôt pour en parler. Cela se passera dans les étapes du plan d'exécution. Il est important de voir également la chose dans la durée (les couleurs qui passent avec le temps) et de se coordonner au niveau national voire international pour une bonne unité.</p>
<p>D'où vient la liste des mesures à prendre présentées en p.4 du préavis ?</p>	<p>Principalement des mesures du PdCom en vigueur mais non-encore réalisées, des mesures PALM, des missions communales, et de notre connaissance du territoire.</p>
<p>Que sont les normes VSS ?</p>	<p>Celles de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute). Normes se référant à des bases légales...</p>
<p>Quid de la Route (ou de Chemin) de Tolochenaz ?  Et des aménagements vers La Gottaz ?</p>	<p>Voir plans officiels pour plus de précisions. Cependant l'Ofrou doit gérer ses sorties d'autoroutes (comme à cet endroit – carrefour sous-dimensionné) jusqu'à 50m au-delà : à la sortie Morges-ouest où il est peut-être prévu un giratoire, cela n'est pas idéal pour les cyclistes. Une sorte de « colimaçon », un percement sous la ligne de chemin de fer et une passerelle pour vélos reliant Riond-Bossond seraient donc envisagés. Un vœu (nдр : voir plus bas) est donc souhaitable, afin de déplacer la chose d'un carrefour vers l'est et simplifier ceci (aux frais de l'Ofrou ?) A noter que dans le même quartier, le chemin des Zizelettes (privé) pourrait disparaître (du moins pour les vélos), au profit d'une éventuelle 3<sup>e</sup> voie CFF ; mais cela est de la musique d'avenir.</p>
<p>Des subventions sont-elles possibles concernant ce préavis ?</p>	<p>Non, seulement dans le cas de dépenses pour des réalisations concrètes.</p>
<p>Quels tronçons pourraient être réalisés, en dehors des 150'000.- prévus dans ce préavis (Quais, tracé Longeraie – Prairie nord – Patinoire, ...) ?</p>	<p>Le marquage sur les Quais est déjà prévu. Concernant le tronçon Longeraie Prairie Nord et Patinoire, le préavis fait mention d'un projet d'itinéraire mobilité douce à l'intérieur des quartiers, du même type que celui de la Gracieuse demandé dans le PALM en cours d'étude. Ainsi, il n'y a pas d'alternatives simples à mettre en place ici mais un réel projet nécessitant entre autres des travaux de génie-civil.  Le service de la mobilité doit traiter de nombreux sujets avec des budgets de fonctionnement relativement limités au regard de la matière, servant principalement à lancer des projets d'aménagements intégrant systématiquement la mobilité douce, comme : Place Dufour, jonction Morges-ouest, jalonnement, futurs réseaux de bus, GCTA, requalifications, ...</p>
<p>En dehors des piétons et vélos, qu'est-il prévu pour les poussettes (parfois doubles ou plus), les personnes en chaise roulante ou avec déambulateur, la hauteur des trottoirs et</p>	<p>Ces catégories ne sont pas oubliées dans les projets d'aménagement. Les gabarits-types des piétons utilisés pour les dimensionnements intègrent les poussettes, les personnes âgées et/ou en chaises roulantes. Les normes VSS relatives à la mobilité prennent en compte ces gabarits spéciaux (1.2m min. vs 1m pour un adulte seul). Ainsi sont prévues des largeurs allant de min. 1.5m jusqu'à 2.5m lorsque l'espace disponible le permet.  La hauteur des trottoirs fait l'objet d'analyses de la part du Service</p>

les pavés ?	d'Infrastructures lors des travaux de réalisation. Les pavés sont évités dans la mesure du possible, car leur durabilité dans le temps est mise à rude épreuve et ils sont peu confortables pour les piétons et cyclistes. Néanmoins, ils ont un intérêt au centre de Morges pour donner un caractère particulier au cœur de la Ville.
Qu'en est-il des espaces prévus à l'Avenue de Plan, qui restent très étroits ?	Pour le problème observé à l'Avenue de Plan, le gabarit existant est dû à la réalisation d'un mur pour protéger le séquoia qui était à cet endroit avant la réalisation des actuelles constructions. À ce jour, ce rétrécissement du trottoir n'a plus lieu d'être. Une étude est en cours afin d'améliorer la situation à court et long terme.
Quid des trottinettes électriques ?	Elles sont assimilées à des vélos électriques au sens de la loi. Leur conducteur doit donc utiliser les bandes cyclables ou la route.
Est-il prévu des balades urbaines dans le coût ?	Des balades type safari urbain pourront être réalisées si un besoin fort est mis en évidence, comme cela a été le cas ces dernières années, notamment dans le cadre de la Révision du Plan général d'affectation. De plus, dans le cadre de l'aménagement de la place de la Navigation mis en évidence dans le préavis, une consultation des usagers est prévue (enquête de terrain).

#### 4 DISCUSSIONS

Elles ont été particulièrement nourries, relativement aux réponses citées ci-dessus.

Et également concernant l'augmentation (actuelle ou future) de la population (motorisée ou non), qui certes a un lien avec ce préavis, mais reste un peu hors du sujet principal qui nous occupe.

Dans son ensemble, la commission est favorable à ce que des améliorations soient faites quant à la mobilité douce. Par contre, la manière de le faire est rapidement devenue une pierre d'achoppement, par exemple quant au rapport prix/performance d'une telle étude.

En effet, alors que tous pensent qu'il vaut mieux étudier avant d'agir, certains considèrent que faire une énième étude est inutile, préférant des actes rapides et concrets.

Le point concernant les EPT nécessaires pour ces travaux a également été abordé, sans que quiconque ne puisse apporter un éclaircissement probant.

S'est posée aussi la question de retirer du préavis certains projets qui seraient déjà plus ou moins réglés (Quais, trajet Longeraie – Prairie – Patinoire) et ainsi diminuer les coûts.

Au final, la discussion n'a pas pu déboucher sur un consensus, et au vote, 3 voix pour, 3 contre et une abstention ont conduit à ces deux rapports opposés et discutés maintenant.

#### 5 CONCLUSIONS

Il est nécessaire de faire appel non seulement à un bureau d'experts en transport mais également en génie-civil pour proposer des projets raisonnés et permettre aux ressources internes à la Ville de se concentrer principalement sur le suivi de ceux-ci.

La gestion du trafic peut être un véritable casse-tête. Un aménagement adéquat fluidifie la circulation et renforce le report vers les modes doux, alors qu'une mauvaise planification via des études trop brèves risque de provoquer sur le terrain des bouchons ou de compliquer les déplacements piétons et cyclistes sur plusieurs années.

Avant de peindre une bande cyclable ou d'agrandir un trottoir, des analyses de terrain sont donc primordiales pour parvenir à un résultat optimal.

Mandater une entreprise externe pour réaliser ces études afin de réaliser un aménagement offre la garantie que ces études seront pleinement menées et que les plans produits passeront les étapes de vérifications cantonales avec succès. Ces étapes amènent de nombreux points de réserve à intégrer au projet, ce que les études visent à atteindre. La mise à l'enquête publique est l'aboutissement indispensable, permettant de lancer la réalisation concrète sur le terrain. Ainsi les incertitudes sont levées et les niveaux de détails sont suffisants.

Ainsi, à l'instar de certains slogans de campagne actuel, la majorité de la commission souhaite également « des Actes ». Oui, mais des actes réfléchis !

Un bon contre-exemple, cité par la minorité, en est la route menant à St-Prex, où malheureusement aucune piste cyclable digne de ce nom n'a encore été réalisée, alors que la place existe.

Elle émet également le vœu suivant : que le « colimaçon pour cycles » prévu à la Gottaz soit « revisité », en collaboration avec la Confédération.

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. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 150'000.00 pour la réalisation d'études permettant de développer et de sécuriser la pratique des modes doux à Morges ;
2. de dire que le montant de CHF 150'000.00 sera amorti en règle générale en 5 ans, à raison de CHF 30'936.00 par année à porter en compte dès le budget 2022.

au nom de la majorité  
de la commission  
Le président-rapporteur

Lucien Rey

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