

N° 19/5.23

[PRÉAVIS N° 39/11.22](#)

DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 600'000.00 TTC POUR LES ÉTUDES DE PROJET DE LA VOIE VERTE D'AGGLOMÉRATION SUR LE TERRITOIRE MORGIEN AINSI QUE LA MODIFICATION DES INFRASTRUCTURES SOUTERRAINES ET LE RENFORCEMENT DES ENROCHEMENTS SUR LE QUAI IGOR-STRAWINSKY

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1 PRÉAMBULE

La commission chargée de l'étude de cet objet s'est réunie à quatre reprises, soit les 8 et 29 novembre 2022, le 13 janvier et le 23 février 2023. Elle était composée de MM. Alexandre DESPONDS, Michaël FÜRHOFF, Philippe GUEYDAN, Abel JOFFRÉ, Alain TROGER, André WALTHER et Yvan CHRISTINET, président-rapporteur.

La commission remercie Madame la Syndique Mélanie WYSS, Madame la Municipale Laure JATON et Monsieur le Municipal Jean-Jacques AUBERT, en charge de la direction « Infrastructures et gestion urbaine », Mme Sandrine COGNE, cheffe de service « Infrastructures et gestion urbaine », M. Matthieu PLawecki, spécialiste en mobilité à urbanisme, construction et mobilité et M. Giuseppe BRIGANDI, chef de projet infrastructure routière et Mme Lisa-Lou BRUYAS urbaniste-aménagiste adjointe du chef de service, pour leurs explications détaillées et les réponses données aux nombreuses questions de la commission.

Au terme de la 4^{ème} séance, la commission s'est scindée en deux. La minorité de la commission est composée de Michaël FÜRHOFF, Abel JOFFRÉ, et Yvan CHRISTINET rapporteur.

2 PRÉSENTATION DU PREAVIS

La Municipalité présente au Conseil communal un préavis de crédit d'étude comportant trois sujets liés soit une voie verte, les infrastructures souterraines et les enrochements du quai Igor Stravinski. cette voie verte s'étendra sur environ 3km en reliant Saint-Prex à Lutry (20km) sur un itinéraire sécurisé, offrant une alternative de qualité et donc attractive pour encourager le report modal dans l'agglomération notamment au vu de l'augmentation de la population. Elle vise à faciliter les déplacements urbains utilitaires, touristiques, sportifs, de loisirs. Dans le contexte des enjeux climatiques actuels, elle favorisera les continuités écologiques, la biodiversité, la perméabilité des sols et la lutte contre les îlots de chaleur.

La voie verte est issue d'une étude préliminaire avec comme partenaires l'ASM, AVIVO, clubs sportifs et ProVélo, COOR(association des commerçants), Morges Région tourisme. Elle est conforme aux planifications supérieures (PALM, plan directeur cantonal, Plan OPair, le plan directeur des mobilités) et finalement une mesure phare du programme de législature.

En parallèle, ce projet permettra de rénover les infrastructures souterraines (mise en séparatif, eau potable et arrosage) ainsi que la reprise des enrochements sur les quais.

Cette étude permettra de définir un site propre et continu, de détailler et affiner les moyens à mettre en œuvre pour organiser la circulation entre les piétons et les cycles, les espaces de détente (jeux, places pique-niques, buvettes) et les revêtements de surface ainsi que la végétalisation et la biodiversité.

Côté procédure sur les marchés publics, le seuil de Frs 350'000.- étant dépassé, les entreprises étrangères peuvent également soumettre une offre. Toutefois la volonté de la Municipalité est de favoriser un groupe multidisciplinaire (paysagiste, mobilité, géotechnicien, éclairage et...) Un BAMO (bureau d'aide au maître d'ouvrage) établira le cahier des charges et les critères de sélection seront basés sur la compétence du groupement.

Côté finance, la réalisation de ce projet représentera environ Frs 14 millions (répartis en 5.1 pour la voie verte, Frs 4.6 pour les enrochements et Frs 4.3 pour les conduites). Il est subventionnable à hauteur de Frs 1.5 million pour autant que les travaux démarrent en décembre 2025.

Finalement, les Frs 600'000.- de ce préavis permettent d'aller jusqu'à la phase SIA 41, soit jusqu'à l'appel d'offres. La phase suivante fera l'objet d'un préavis de construction ultérieur.

3 DISCUSSION

En premier lieu, la voie verte n'est pas à considérer comme un simple axe de circulation. Il est plutôt à comprendre comme un itinéraire multimodal, touristiquement attractif et comprenant des espaces publics agréables.

3.1 Voie verte.

Espaces publics de qualité

Si certains peuvent estimer que ce projet est une dépense superflue, la minorité de la commission pense au contraire que le réaménagement de cet axe est primordial notamment pour attirer les touristes grâce aux zones de détente (pique-nique et buvettes) et au cadre plus naturel prévu. Actuellement, cet itinéraire est encore très urbain entre Vertou et le Vieux-Port. Seuls quelques bancs ou la petite zone herbeuse le long du quai J.-L.-Lochmann permettent de se reposer et admirer le panorama sur les Alpes.

En séparant clairement les piétons des cyclistes ou des trottinettes au moyen d'un revêtement différencié, perméable et luttant contre les îlots de chaleur, le projet va également améliorer la sécurité des nombreux et différents utilisateurs.

Circulations en site propre

Si le tracé de la voie verte, qui traverse Morges de part en part, comptait 15 variantes possibles, seules cinq ont été retenues pour une analyse multicritères *Prométhée*. Cette analyse aide le décideur à mieux comprendre son problème. Elle lui laisse un large espace de liberté, structuré quantitativement, dans lequel il est amené à préciser progressivement ses préférences et finalement sa décision. Cette analyse faite tant par des profils « maîtres d'ouvrages » que des profils « usagers » fait ressortir la variante 5a, soit le tracé au bord du lac. Encore faut-il l'aménager pour qu'il puisse être vraiment attractif pour tous les utilisateurs et utilisatrices et favorise également la biodiversité.

Des comptages des flux de piétons et vélos sur des endroits stratégiques ont été effectués par exemple à Vertou, au quai J.-L.-Lochmann, au Vieux-Port, le long de la Morges et vers le port du Petit-Bois. Des relevés spécifiques ont été réalisés aux entrées du Parc de l'Indépendance lors de la fête de la Tulipe. Ces éléments servent de base pour dimensionner les besoins de chaque mode de déplacement. Il est prévu différents gabarits vélo-piéton en fonction des comptages. Ainsi, lorsque le flux des piétons est important, 3.5m sera aménagé pour les piétons contre 3m pour les cyclistes. C'est le cas sur le tronçon entre la Rue des Alpes et l'ancienne Douane qui abrite Morges région tourisme. Notons encore que les infrastructures de surface seront prévues pour un accès aux personnes à mobilité réduite.

Arborisation

A ce titre, la commission apprécie le projet qui prévoit d'une part la plantation d'une centaine d'arbres, notamment dans les futures zones de détente à la Baie de l'Eglise ou au port du Petit-Bois. En cela, ce projet met en œuvre une petite partie la stratégie d'arborisation approuvée par le Conseil communal le 5 mai 2021 (crédit d'étude).

Biodiversité

Il est également prévu d'améliorer la biodiversité de ce tracé encore très urbain à ce jour avec de la végétation basse, des tas de bois (créer des zones de refuge, des sites de reproduction et des abris pour les petits mammifères, les reptiles, les amphibiens et les insectes) ou tas de pierres (créer des zones refuges, des sites de reproduction et d'hivernage et des abris nocturnes pour les reptiles, les petits mammifères et les papillons). Des prairies fleuries sont prévues d'être plantées le long de la Promenade Général Guisan vers le camping par exemple. (La prairie fleurie est une surface extensive dont l'entretien ne nécessite ni engrais ni produit phytosanitaire et qui est généralement fauchée de 1 à 2 fois par an. Ce type de surface représente ainsi une réponse adéquate à un souhait de diminution d'entretien et d'amélioration écologique. Sa mise en place favorise la diversité floristique et offre des surfaces extensives qui font office de milieux relais fournissant habitat et ressources alimentaires pour la faune. Les insectes et notamment les papillons, les criquets et les sauterelles en sont les principaux bénéficiaires).

Proposition d'amélioration

Comme nous sommes au stade du crédit d'étude, la minorité de la commission a jugé plus constructif d'approfondir certains aspects du préavis plutôt que de le refuser. Ils sont détaillés dans les chapitres suivants.

La crainte que les gabarits donnés tant au piétons qu'au mode de déplacement à roues (vélos et trottinettes) ne soient pas correctement dimensionnés et ne règlent pas les situations de conflits actuels. Cela concerne notamment, la zone entre le parc de l'Indépendance et l'hôtel du Mont-Blanc :

La place pour les piétons est clairement insuffisante les jours de beau-temps ;

Les vélos sont contraints de circuler à contre-sens avec le risque de se faire renverser par une voiture qui sort d'une place de parc à la place de la Navigation ;

Le carrefour du quai du Mont-Blanc et la rue des Alpes où la zone a déjà été modifiée suite à des incidents ;

La minorité de la commission souhaite déposer un vœu pour cette zone :

Que la Municipalité étudie la possibilité de passer ce tronçon en zone 20 km/ afin de garantir une sécurité pour tous déplacements en modes doux.

Quant à la localisation des piétons et de la zone véhicule à roues sur le quai Lochmann, la minorité trouverait plus raisonnable et attractif que le cheminement réservé aux piétons se fassent côté lac et la mobilité à roues évolue le long de la route.

Dans cet esprit de convivialité des espaces publics, il serait intéressant de repenser l'orientation des buvettes afin qu'elles restent attractives sans péjorer la fluidité des piétons ce qui n'est pas le cas devant le débarcadère CGN actuellement. Idéalement, leurs emplacements devraient tenir compte des autres parties prenantes et événements comme le livre sur les quais ou les dahlias.

Finalement, ce projet aura la lourde tâche de solutionner la quadrature du cercle. En effet, il convient de concilier le déambulement d'un piéton ébahi par le panorama des Alpes avec un pendulaire évoluant à une vitesse de 25 km/h en trottinette ou à même 45 km/h en vélo électrique. La séparation prévue entre ces différents modes via un revêtement différencié est probablement une bonne idée. Il faut par contre que chacun ait un espace suffisant pour évoluer librement. La voie verte étant d'abord une voie prévue pour flâner, nous ne pouvons que suggérer à la Municipalité de diriger les pendulaires rapides (vélo 45 km/h) sur la route de Lausanne qui comporte déjà une bande cyclable.

Pour la minorité de la commission, ce projet est bienvenu. Il répond à une volonté de transfert modal en assurant une continuité des liaisons douces entre les localités bordant le lac. Ce projet permettra également un renforcement de l'attractivité touristique et constituera donc un atout en faveur des commerces morgiens.

3.2 *Détail enrochements.*

La fonction des enrochements sont de tenir les remblais derrière et d'éviter leur érosion lors d'épisodes de vagues. Seuls un tiers du tracé est concerné, soit le quai Stravinski. Cette étude permettra de prolonger l'étude de l'état des enrochements jusqu'au Parc de Vertou. Ceci étant dit, nous pouvons tous constater des affaissements le long de la zone concernée. Comme stipulé par la commission des finances, il n'y a pas encore urgence d'une intervention. Ainsi, il nous semble que nous avons encore un peu de temps pour réaliser cette partie de l'étude. A signaler que l'amortissement pour ce genre de travaux se fait sur une cinquantaine d'années.

3.3 *Détail conduites (égout et arrosage).*

La mise en séparatif des canalisations des parcelles voisines sur une partie du tracé de la voie verte est d'abord une obligation légale. En évitant d'introduire des eaux claires parasites dans le réseau, cela limite sa taille et améliore le fonctionnement de la STEP. En outre, la part de la contribution financière de Morges à l'ERM s'en trouve alors diminuée.

Concernant l'arrosage automatique de la zone, il est bon de rappeler que le système prend l'eau du lac afin de préserver la nappe du Morand. Il semble donc opportun de l'entretenir au vu des fortes chaleurs estivales à répétition.

3.4 *Eclairage public*

Les mâts situés sur le trottoir côté Jura accusent le nombre d'années d'utilisation. Au vu des prix de l'énergie, il semble raisonnable d'envisager leur remplacement. Il est prévu d'ailleurs de pouvoirs les commander à distance. Ce qui est déjà le cas pour 320 mâts sur les 1'600 de la commune.

3.5 *Gouvernance du projet.*

La figure 3 du préavis renseigne sur les modalités de la gouvernance de ce projet. La commission est consciente que ce projet va nécessiter une importante coordination avec tous les partenaires concernés. Aussi, elle apprécierait que le Conseil soit régulièrement informé de l'avancement de ce projet et pas seulement via la CCUM (commission consultative d'urbanisme et mobilité)

4 CONCLUSION

Il sied de rappeler que le préavis municipal concerne un crédit d'étude. En ce sens, la commission de minorité a jugé plus constructif de suggérer des pistes de réflexion à la Municipalité et à ses mandataires plutôt que de refuser ce préavis.

Il ressort des du débat de commission une crainte principale : la cohabitation des différents modes de déplacements. Même l'ASBM (association de sauvegarde de la Baie de Morges) en fait un article dans le bulletin de l'ASM (association de sauvegarde de Morges). Elle prétend que ce projet réalisera une autoroute à vélos et trottinettes rapides.

Certes certains tronçons seront à analyser minutieusement pour que les promeneurs restent en sécurité. Et lorsque la place manque, il convient de diminuer la vitesse.

C'est pourquoi la minorité de la commission dépose le vœu suivant :

Que la Municipalité étudie la possibilité de passer le tronçon Place de la Navigation-Hôtel du Mont-Blanc en zone 20 km/h.

Morges a voté pour l'élaboration de son propre plan climat, vu l'urgence climatique ; il paraît donc cohérent de favoriser l'attractivité d'autres modes que la voiture. Toutefois, la séparation entre pendulaires rapides sur les bandes cyclables existantes (rue de Lausanne, Charpentiers et Paderewski) et celui du vélo familial et de loisirs sur la voie verte devient quasiment logique.

La minorité de la commission souhaite évoquer d'autres volets du préavis, notamment la qualité de l'espace public. Car si une voie est par définition un itinéraire d'un point à un autre, elle doit être attractive pour les promeneurs et promeneuses. Ainsi, il paraît important de dire qu'une centaine d'arbres seront plantés favorisant des zones plus ombragées, agréables lors d'épisodes caniculaires (flâner, buvettes, bancs). De nombreux endroits seront propices à la biodiversité (tas de bois et de pierres) mais aussi des prairies fleuries favorable au butineur (miel de Morges) et nécessitant moins d'entretien.

En quelques mots, ce projet allie tant la mobilité que la biodiversité et des espaces publics de qualité. Il prend tout son sens dans la tendance actuelle.

Finalement, notons encore que la commission des finances s'est déterminée favorablement sur 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 majorité et 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. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 600'000.00 pour l'étude du projet d'aménagement de la voie verte d'agglomération sur le territoire morgien ainsi que la modification des infrastructures souterraines et le renforcement des enrochements sur le quai Igor-Strawinsky;
2. de dire que ce montant sera amorti en règle générale en 5 ans ;

au nom de la minorité
Le Président - rapporteur

Yvan Christinet

Rapport présenté au Conseil communal en séance du 3 mai 2023.

DÉTERMINATION
DE LA COMMISSION DES FINANCES
DU CONSEIL COMMUNAL

N° : 39/11.22

PRÉAVIS 39/11.22 - Demande d'un crédit de CHF 600'000.00 TTC pour les études de projet de la voie verte d'agglomération sur le territoire morgien ainsi que la modification des infrastructures souterraines et le renforcement des enrochements sur le quai Igor-Stravinsky

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La Commission des finances s'est réunie le 3 novembre 2022 pour se déterminer sur cet objet.

Les commissaires étaient les suivants : Mme Maria-Grazia VELINI, MM. Marc-Emmanuel CRIPPA, Frédéric EGGENBERGER, Michaël FÜRHOFF, Pascal GEMPERLI, Laurent GOLAY, John MAURON, Jean-Pierre MORISETTI, Logan ROMANENS, William SAARBACH, et Mme Veronica GASKELL, Présidente-rapporteuse

La commission des finances salue la mutualisation en un seul « projet d'études voie verte » celui qui concernait la voie verte et celui qui concernait la réfection du quai Igor Stravinsky y compris la réfection des enrochements.

Le coût de l'étude total chiffré à CHF 950'000 reste élevé, mais si nous le comprenons bien sera déboursé en deux montants : l'un de 600'000 (correspondant à la demande examinée ici) et l'autre de CHF 350'000 pour la réfection des enrochements. Cette seconde somme sera déboursée à une date ultérieure car cette partie des travaux n'est pas nécessaire dans l'immédiat.

De ce fait, et pour le bien de la trésorerie de la Ville, le débours se limitera à CHF 600'000 pour la législature actuelle (par rapport aux CHF 950'000 inscrits au plan d'investissement 2023-2027).

Détermination

La Commission des finances, par 10 voix pour et 1 abstention recommande au Conseil communal d'accepter les conclusions du préavis susmentionné.

Pour la Commission des finances
La Présidente
Veronica GASKELL