

N° 12/3.21

[PRÉAVIS 44/11.20](#)

DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 1'235'000,00 TTC POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX ÉLECTROMÉCANIQUES SUR L'INFRASTRUCTURE DES ROUTES CANTONALES ET COMMUNALES NÉCESSAIRES À LA MISE EN SERVICE DE LA GESTION COORDONNÉE DU TRAFIC DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES (GCTA), SUBVENTION PALM NON DÉDUITE

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

La commission d'étude du préavis N° 44/11.20 s'est réunie mardi 24 novembre 2020 par visioconférence et mercredi 13 janvier 2021 à l'Hôtel-de-Ville. Elle était composée de Mmes Béatrice GENOUD-MAURER et Brigitte COENDOZ, présidente-rapporteur, et de MM. Giancarlo DE BELLIS, Jean-Bernard THULER, Jean-Hugues BUSSLINGER, Lucien REY, André WALTHER.

M. le Syndic Vincent JAKES, M. le Municipal Jean-Jacques AUBERT, Infrastructures et gestion urbaine, MM. Alain JACCARD, chef de service, M. PLawecki, spécialiste en mobilité au service Urbanisme, constructions et mobilité, M. Laurent TRIBOLET, Chef de la division Entretien à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du canton de Vaud, M. le commandant de PRM Clément LEU, nous ont exposé l'historique et les enjeux d'une gestion coordonnée du trafic dans l'agglomération Lausanne-Morges. Nous les en remercions, ainsi que pour leurs réponses aux questions.

1 BREF RÉSUMÉ

Afin de répondre aux défis de gestion du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges, le PALM (projet d'agglomération Lausanne-Morges) et l'OFROU (Office fédéral des routes) ont identifié le besoin de créer une centrale de gestion du trafic pour l'agglomération. Le but d'une telle centrale de gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA) est notamment d'améliorer la gestion du trafic et garantir la sécurité dans le périmètre du PALM, pour l'ensemble des modes de déplacement et leur impact sur la qualité de vie des habitants. Pour les détails de l'organisation de la GCTA et de son aspect financier, nous renvoyons au préavis.

Actuellement, les acteurs de la gestion du trafic de l'agglomération (polices, TP) disposent chacun de leur outil de gestion propre, non coordonnés. De leur côté, les communes gèrent de manière individuelle leur trafic lié à la route, ainsi que le stationnement.

D'ici 2030, 80'000 nouveaux habitants et 50'000 emplois sont attendus dans le périmètre du PALM, avec l'augmentation des flux de mobilité qui s'ensuit. La GCTA paraît donc une bonne solution pour y faire face.

2 DISCUSSIONS DE LA COMMISSION

Néanmoins, au cours des discussions, les questions et les constatations suivantes sont apparues :

- Nous ne connaissons pas encore la version définitive du Plan directeur des circulations (PDCirc) de Morges, actuellement en cours d'examen par les services de l'Etat de Vaud avant ratification (espérée). Or, ce plan est un élément essentiel de la gestion du trafic local, même dans le cadre d'un projet d'agglomération. Il paraît donc contraire au bon sens d'installer un réseau de gestion du trafic local dans le cadre d'un projet régional sans connaître le PDCirc local définitif. Faut-il aussi rappeler l'élaboration laborieuse de ce PDCirc dont l'étude est en cours depuis 2012 ?¹
- L'impact visuel des tableaux signalétique est important. Le Conseil communal a déjà prouvé sa sensibilité à ce sujet, comme l'ont montré différentes discussions en son sein.
- Quel est le risque de demandes de crédits supplémentaires en cas de modifications importantes des installations de la GCTA incompatibles avec le PDCirc adopté après coup ?
- Est-il opportun d'engager ce crédit maintenant alors qu'il s'agira d'assumer les dépenses importantes non prévues dans le budget suite à la pandémie de la COVID-19 ? La Commission des finances nous donnera des éléments de réponse.
- La question de la base légale permettant de demander aux communes de financer les infrastructures sur leur territoire a aussi été posée, mais pas approfondie.
- Certains commissaires ont soulevé la question de l'évolution générale rapide des technologies et, partant, de la nécessité de les mettre à jour, voire de les remplacer fréquemment. Dans le cas d'un projet dont les origines remontent à une bonne dizaine d'années, la commission se demande effectivement, si la réalisation se poursuit au même rythme, au moment de la finalisation, les installations seront encore pertinentes.
- Selon le PDComm, voté par le Conseil communal en mars 2012, *Morges est une ville de courtes distances (...)* il en résulte un fort potentiel pour les déplacements à pied et en vélo (mobilités douces), qu'il s'agit d'exploiter (PDCom 5.2.1 Principes généraux d'aménagement). Puis, dans le même chapitre, l'Objectif 11 *Offrir des liaisons de mobilités douces attractives sur l'ensemble des chemins et routes de la Commune* ; Objectif 12 *Offrir un nombre de places de stationnement suffisant et confortable aux lieux d'origine et de destination* ; Objectif 13 *Améliorer les liaisons piétonnes et cyclables entre les quartiers et les équipements au Nord et au Sud de l'autoroute*. Quelles réalisations de ces objectifs en huit ans ? Fragmentaires, mais les aménagements futurs des nouveaux quartiers de la ville (p.ex. La Gare et l'Eglantine) promettent d'accorder de l'importance à la réalisation de ces objectifs. Toutefois, il reste encore beaucoup à réaliser avant d'aboutir à un réseau cyclable continu et sûr, un stationnement vélos sécurisé suffisant, des cheminements piétons de qualité, sûrs, sans longues attentes aux feux de circulation... Jusqu'à présent, elles ont fait figure de parent pauvre par rapport aux demandes concernant le trafic motorisé, qui sous-tendent clairement le projet de la GCTA.
- Le PALM, le SDRM (Schéma directeur Région Morges), le PDCom Morges, mentionnent l'objectif d'un transfert modal significatif de l'automobile vers les transports publics et les mobilités douces². Depuis quelques années, la desserte des bus urbains et régionaux des MBC (Transports de la région Morges-Bière-Cossonay) a été améliorée de façon importante. Ces performances ne peuvent malheureusement pas être exploitées totalement, notamment par manque d'infrastructures permettant aux bus de circuler en site propre aux heures de pointe aux endroits congestionnés. Quels projets avec quelles échéances de réalisation pour atteindre ces objectifs ?

¹ voir Réponse écrite de la Municipalité aux questions de M. Bertrand Gilliard le 3 février 2016 relatives au Plan Directeur des Circulations ainsi qu'au Plan d'assainissement du bruit routier, en particulier le point 4.2

<https://www.morges.ch/search?q=Plan+directeur+des+circulations>)

² p. ex. PALM 2007, chap.3.2/PALM 2012, Vol. A, chap. 3.4 et 6 ; PDCom, chap. 5.3, objectifs 15,16 et 17 ; Rapport de projet PALM 2016, 2.4 Mobilité

3 CONCLUSION

Bien que le projet de GCTA soit intéressant pour la ville de Morges, constatant que le Plan directeur des circulations de la ville de Morges n'est pas encore approuvé par l'Etat de Vaud, la commission a décidé qu'il est prématuré de réaliser les travaux électromécaniques sur l'infrastructure des routes cantonales et communales nécessaires à la mise en service de la GCTA. Par six voix pour et une contre, elle renvoie le préavis à la Municipalité en attendant la mise en vigueur du Plan directeur des circulations de la Ville.

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 renvoyer le préavis à la Municipalité en attendant l'entrée en vigueur du Plan directeur des circulations de la Commune

au nom de la commission
La présidente-rapporteur

Brigitte Coendoz

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

DÉTERMINATION
DE LA COMMISSION DES FINANCES
DU CONSEIL COMMUNAL

N° 44/11.20

DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 1'235'000.00 TTC POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX ÉLECTROMÉCANIQUES SUR L'INFRASTRUCTURE DES ROUTES CANTONALES ET COMMUNALES NÉCESSAIRES À LA MISE EN SERVICE DE LA GESTION COORDONNÉE DU TRAFIC DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES (GCTA), SUBVENTION PALM NON DÉDUITE

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

La Commission des finances s'est réunie le 18 janvier 2021 pour examiner cet objet.

Les commissaires étaient les suivants: Mesdames Dominique KUBLER-GONVERS, Patricia DA ROCHA, Céline ELSIG et Maria Grazia VELINI; Messieurs Jean-Hugues BUSSLINGER, Yves MENETREY, Patrick GERMAIN, Frédéric EGGENBERGER, Rémi PETITPIERRE et Mathieu BORNOZ, président-rapporteur.

Détermination

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

Le contexte général de ce projet semble, pour certains commissaires, plus vraiment aligné avec les priorités actuelles. Quels seront les réels enjeux de mobilité post-coronavirus ? Est-ce vraiment le bon moment pour investir dans un tel dispositif de gestion coordonnée du trafic ?

De plus, il y a un réel risque que ces installations soient obsolètes avant 2032, soit le délai d'amortissement du crédit. Par conséquent, la Commission des finances avec 5 voix contre et 5 abstentions (dont la voix du Président) n'a pas réussi à se convaincre du bien-fondé financier du projet.

Pour la Commission des finances
Le Président
Mathieu Bornoz

Morges, le 15 février 2021