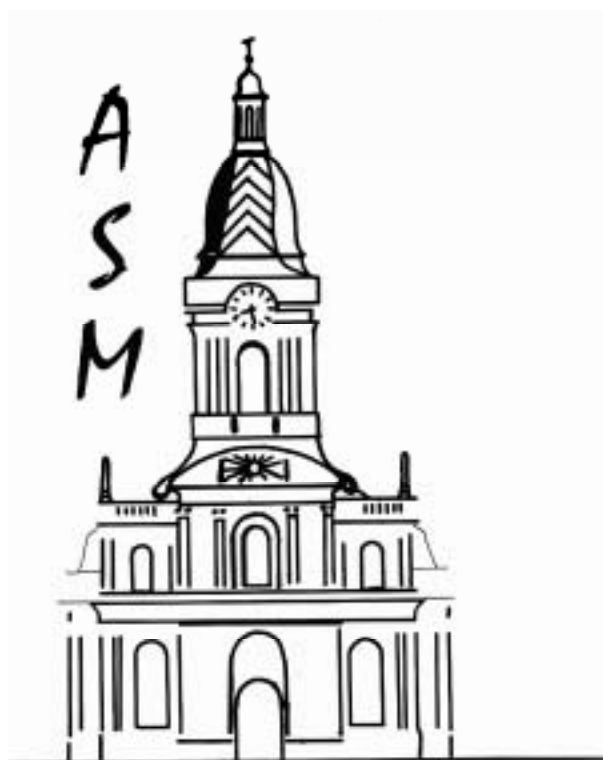


ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE MORGES

«Nous n'héritons pas la terre de nos ancêtres, nous l'empruntons à nos enfants» (*A. de Saint Exupéry*)



BULLETIN

D'INFORMATION

Morges et la circulation

N°30 juin 2000



ASM

CASE 2218 1110 MORGES 2 CCP 10-17957-7

Ce bulletin est édité par le comité de l'ASM: Mme et MM J. Alméras, F. Amrhein, M. Collomb, N. Jufer, P. Knobel, J. Longchamp, J.-P. Morisetti, P. Schmidt, Cl. Wasserfallen.

Visitez nos pages sur le site internet : <http://www.morges.ch/journal>

Adresse du président: J. Longchamp, Banc-Vert 17 1110 Morges tél 801'02'27 e-mail: longchamp@urbanet.ch

Editorial

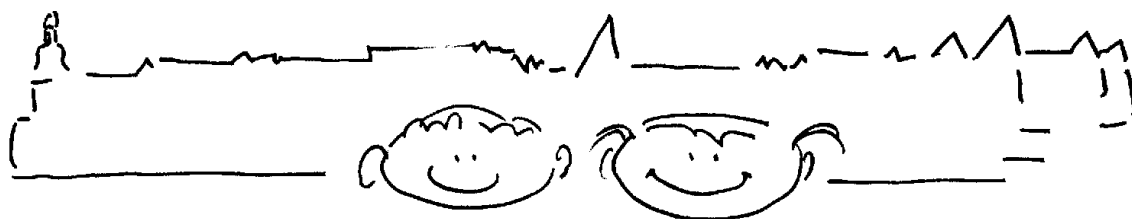
Voilà un bulletin qui risque de vous surprendre : il dresse une sorte de catalogue des questions touchant la circulation dans la ville de Morges. A première vue, nous sortons de notre mission comprise de manière stricte : la préservation du patrimoine ! Mais à bien y réfléchir, chacun conviendra que presque tous les points relevant du développement de notre ville sont liés plus ou moins directement à des problèmes de circulation.

Puisqu'on en a beaucoup parlé ces derniers temps au sein de notre association ou en ville, puisque de toute manière toute une série d'études, de projets existent et vont nécessiter des décisions et... des financements ces prochains temps, ce bulletin aimerait offrir une base de réflexion et de discussion, fournir au citoyen des éléments pour une vue d'ensemble. Notre espoir est que chacun poursuive son information, échange ses idées autour de lui, interpelle les responsables qu'il croise... en un mot, exerce ses droits démocratiques, contribue à former une opinion sensibilisée pour que les options qui vont être prises ne le soient pas dans l'indifférence générale !

Vie de notre Association

Après l'Assemblée Générale (voir page) qui a adopté la nouvelle version des statuts (Toute personne désirant un exemplaire des statuts modifiés peut l'obtenir sur simple demande à l'ASM) et surtout entendu l'intéressant exposé du « M. piétons » lausannois (voir page), réalisons notre programme 2000 – 2001 dont les points forts sont :

- Chaque membre discute autour de lui des mesures améliorant la qualité de vie à Morges par une meilleure gestion de la circulation.
- Participation aux journées du patrimoine (le 7 et 8 septembre). On parle d'une visite du Casino ?
- Participation – nous l'espérons – à la journée du 22 septembre : « En ville sans ma voiture ! » Un projet a été mentionné : inauguration du circuit pédestre de découverte historique de la ville.
- Mise sur pied d'un FORUM ASM : « La ville et l'enfant », sur ce thème nous cherchons des idées et des collaborations. Merci de vous annoncer.



Le plan des mesures pour lutter contre la pollution atmosphérique en ville de Morges

Rappel : Comme les mesures de qualité de l'air avaient montré que les limites de pollution étaient largement dépassées en tout cas à trois endroits du canton de Vaud (Montreux, Lausanne et Morges), le Conseil d'Etat avait l'obligation selon l'OPAIR (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de décider une liste de mesures spécifiques à prendre dans ces trois communes pour rétablir la qualité de l'air.

Le Canton de Vaud a traîné les pieds, mais finalement dans les années 1990, il a décidé de répondre à ses obligations légales.

Après étude, en 1994, le plan des mesures pour la protection de l'air en ville de Morges était adopté par le Conseil d'Etat. Il s'agit de 29 décisions qui comportent chacune un délai de réalisation et une estimation des coûts. Ces mesures sont de compétences diverses. Leur genre est très différent : les unes touchent l'encouragement des transports publics, certaines envisagent des constructions : la construction du complément de jonction Morges-Est, par exemple, d'autres modifient la circulation, etc...

Résultat : Six ans après l'adoption du plan de mesures, aucune de ces mesures n'a connu le plus petit début de réalisation.

Une mesure n'aurait pas coûté fort cher : celle qui prévoit l'information suivie de la population. Avez-vous déjà entendu quelque chose ?

Sans être très méchant on peut se demander : Qui cherche vraiment à améliorer quelque chose ?

Ce qui est sûr, c'est qu'indépendamment du fait que rien de spécifique à Morges n'a été fait ou entrepris, le niveau de pollution a nettement baissé grâce à l'utilisation quasi généralisée du catalyseur. Mais de l'aveu même des spécialistes, nous sommes actuellement arrivés à un stade qui, s'il est sensiblement moins catastrophique, n'en reste pas moins supérieur aux normes et surtout, nous ne pouvons plus guère attendre d'amélioration « automatique » par une mesure générale telle que celle du catalyseur !

Bientôt du concret ? Une nouvelle campagne de mesures est en cours : Soyons optimiste ; les autorités en profiteront pour informer largement la population et utiliseront cette nouvelle information pour annoncer le catalogue et le calendrier de l'introduction des mesures.

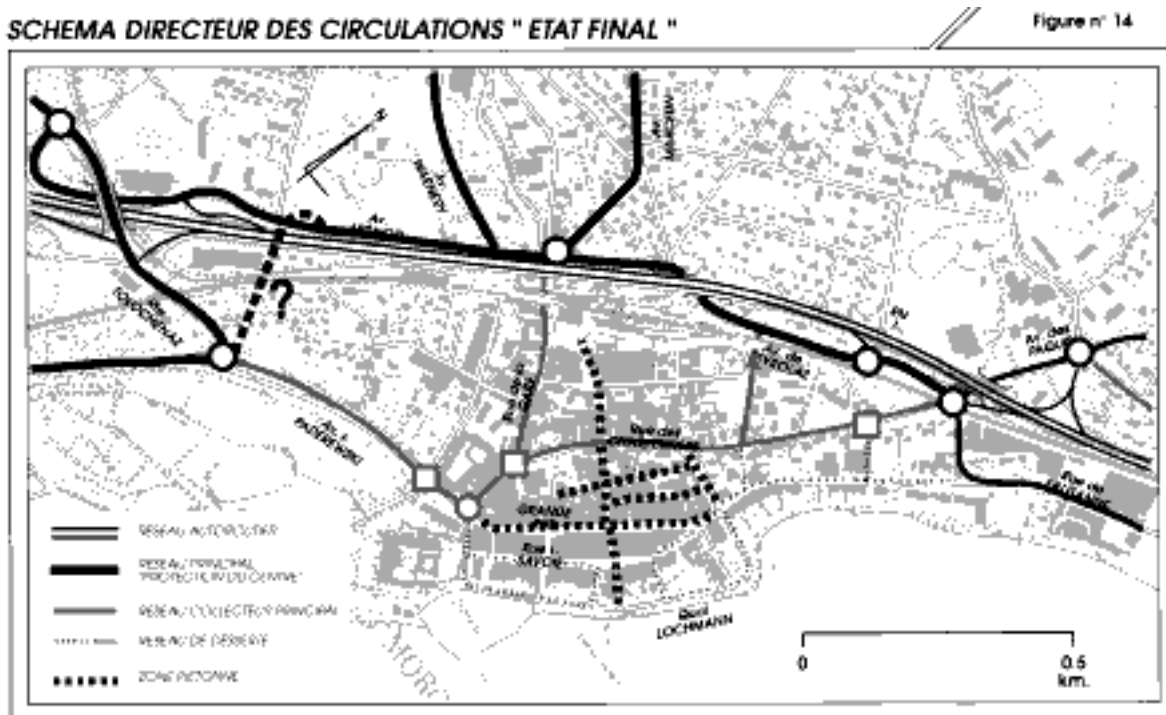


Réflexion imper- tinente :

La pollution de l'air est peut-être moins catastrophique. Les autres gênes du trafic n'ont pas pour autant diminué : envahissement de l'espace public par les voitures, bruit, danger surtout pour les enfants et les personnes âgées.

Les réactions pour réduire tou-

tes ces nuisances ne doivent-elles pas être d'autant plus vigoureuses qu'on souhaite que le centre ville soit habité entre autre par des familles qui s'y sentent bien ?



Le plan des circulations

Rappel : Il s'agit de l'état final que devrait atteindre la régulation de la circulation dans l'ensemble de la ville.

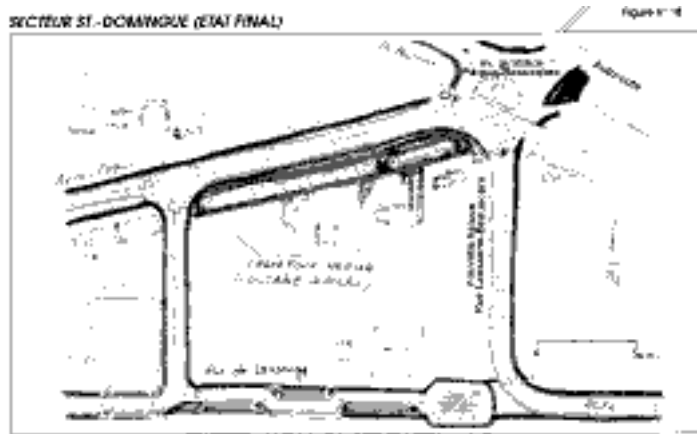
Depuis plusieurs années, ce plan guide la Municipalité pour toutes les décisions d'urbanisme. Il est évolutif.

Un plan ambitieux : Ce plan prévoit de tranquilliser la circulation dans la vieille ville. La rue Louis-de-Savoie ne sera plus un axe de transit. Les véhicules entrant dans la partie ouest de la vieille ville ressortiront par le même côté et évidemment il en sera de même à l'est. La rue de Lausanne depuis l'actuel gymnase sera une « rue

résidentielle » (avec des arbres ?). Une situation idyllique pour la qualité de la vie puisque la ville restera accessible en voiture, tout en étant débarrassée de tous les véhicules qui ne font que passer.

Une réalisation complète très lointaine ? Peut-être, car à la base de ce plan sont prévues des modifications très importantes : bretelle de la Rue de Lausanne à Beausobre, création d'un axe nord, complément de jonction de Morges-Est et mise à double sens de la rue des Charpentiers.

L'idée est donc de rabattre tout le trafic de transit le long de la voie de chemin de fer et de l'autoroute et de réserver la rue des Charpentiers (à double sens) pour l'accès au centre ville.



Ce plan, l'ASM ne peut que l'applaudir et demander à l'Etat et à la Commune d'en accélérer la mise en place.

<- Nouvelle liaison prévue pour rabattre le trafic de la Rue de Lausanne sur le futur giratoire de Beausobre et de là sur l'autoroute ou l'axe nord.

La percée Saint Roch

Rappel : On en parle depuis plusieurs années, pour certains c'est l'arlésienne, d'autres y voient un gouffre à millions ou encore la menace d'une seconde autoroute à travers Morges.

Il s'agit d'une partie de l'axe nord. Pour éviter à la circulation qui vient de Beausobre d'avoir à remonter vers l'avenue de Marcelin pour se rendre à la Gottaz, on créerait à la hauteur de la Bergerie un passage en tunnel (sous l'autoroute ?) ou en tranchée pour amener la circulation sur le giratoire du Moulin.

Le but est fort louable : reporter le gros du trafic hors de la ville. Très souvent les spécialistes et les autorités parlent de cette percée comme de la pièce clé de tout le dispositif : sans percée St-Roch, pas de mesures pour la protection de l'air ! pas de réalisation du plan des circulations ! mais...

Questions impertinentes :

Les automobilistes ne peuvent-ils vraiment pas parcourir le petit triangle J.-J.-Cart - Marcelin - giratoire du Moulin ? Ne pourrait-on pas commencer par construire un giratoire vers le restaurant de la Tour ? Une jonction complète à Morges-Est (les gens pressés et les camions pourraient emprunter l'autoroute même jusqu'à la Gottaz, si nécessaire) ? Avec, bien entendu, une bretelle de la rue de Lausanne à Beausobre ?

L'axe nord existe déjà, il conviendrait d'y rabattre le trafic au moment où on of-

fre aussi la possibilité d'utiliser l'autoroute.

Un assez fort trafic s'écoule entre l'avenue de Marcelin (accès à Echichens, Monnaz, Colombier, etc.) et la jonction Morges Est. En cas de construction de la percée de Saint-Roch, ce trafic devrait emprunter le giratoire du Moulin, déjà surchargé ! En contrepartie le haut de l'avenue J.-J.-Cart serait libérée du trafic ! Est-ce judicieux ?

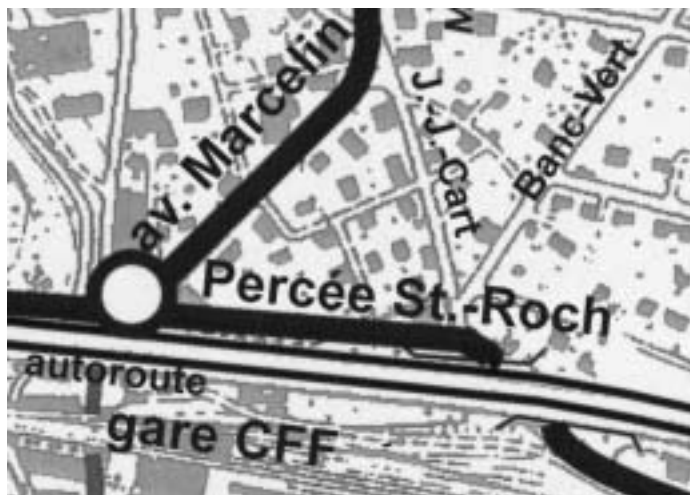
Autre problème de taille, le giratoire du Moulin sur lequel se reporterait une bonne partie de la circulation de transit est précisément situé à l'endroit où convergent les cheminements piétons de et vers la gare et le centre ville. Les piétons de l'avenue Monod, de l'avenue du Moulin (futur centre de Marcelin), de l'avenue de Marcelin comme ceux du chemin St-Roch

(Chanel – Beausobre) se retrouvent à ce carrefour qui est un passage obligé. Comment les faire accéder à la ville par un chemin sûr et agréable, alors que toute la circulation tourne inlassablement, pue très souvent, pétarade sans complexe dans la boîte de résonance que constitue le passage sous -voies ?

On parle à nouveau de prolonger le passage sous voies des CFF et de le faire déboucher au droit de la caserne des pompiers. ???

Comme dans tout projet d'aménagement important, ne faudrait-il pas commencer par étudier publiquement un certain nombre de variantes (variantes de l'axe nord et variantes de la percée) afin de pouvoir peser le pour et le contre de chacune ?

De toute manière, il s e m b l e impossible d'accentuer un axe nord sans renforcer du même coup la coupure de la ville en deux. Les habitants du nord seront encore plus séparés du centre.



Tous les plans que vous trouvez dans cette présentation nous ont été aimablement fournis par le bureau Transitec (et retravaillés plus ou moins habilement par nos soins). Ils ne représentent pas des projets aboutis, ils sont là à titre d'exemple pour illustrer le propos. En cas de décisions, il serait nécessaire de poursuivre les études de détails ou de variantes... ce qui a déjà été fait pour la « percée St. – Roch » dont le plan ci-dessus situe l'emplacement.

Le complément de jonction autoroutière Morges Est

Rappel : Les autorités locales unanimes soutenues par plus de 1500 pétitionnaires ont demandé au Canton la réalisation rapide de ce complément de jonction Morges Est qui devrait permettre aux automobilistes et conducteurs de poids lourds venant de la direction de Genève de se rendre à Lonay, Bremblens, Préverenges, etc en restant sur l'autoroute pour traverser Morges. (et vice-versa)

Pour être efficaces, ils se sont parallèlement adressés à M. Moritz Leuenberger, chef du Département des transports et de l'énergie et donc, à ce titre, responsables des autoroutes.

Nous ne pouvons pas vous annoncer ni le début de la construction de la jonction, encore moins sa mise en fonction. Mais, les différentes démarches nous ont permis de savoir que :

Bien que le Conseil d'Etat ait demandé en 1994 au Service cantonal des Routes et Autoroutes de déposer une demande à Berne pour la construction de ce complément de jonction, rien n'a été fait. Berne n'a jamais reçu de demande du Canton à ce propos.

Raison invoquée : La situation de la circulation dans l'ouest lausannois tourne à la catastrophe (le secteur Crissier, Bussigny, Ecu-blens est constamment surchargé). Il vaut donc peut-être mieux construire une nouvelle jonc-

tion autoroutière au pont de la Venoge. Dans ce cas, il est exclu que Berne accepte la construction de deux jonctions si proches.

Actuellement, le service cantonal des routes a lancé une étude couvrant tout le secteur et incluant la jonction autoroutière de Morges Est. Les communes sont tenues au courant de l'avancement des travaux. M. le conseiller d'Etat Philippe Bieler a répondu dans ce sens aux pétitionnaires. Le Conseil d'Etat doit répondre devant le Grand Conseil à la pétition et à une motion de Pierre-Yves Bosshard et consort. M. Moritz Leuenberger a répondu aux signataires de la pétition en disant qu'il attendait la demande du canton de Vaud pour prendre position. Mais...

Réflexion sans gêne: Dans le creux de la Venoge, on a construit ces dernières années en basant tout sur la desserte routière. On aurait pu penser à la circulation engendrée avant d'installer des équipements qui aujourd'hui causent la paralysie du réseau.

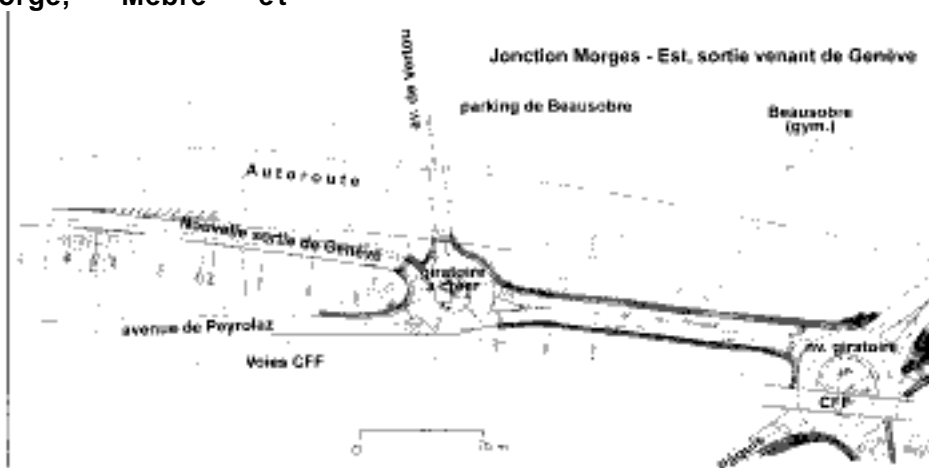
La ville de Morges qui aligne ses trois rues médiévales depuis plus de 700 ans le long du Léman est pour le moins antérieure à la circulation automobile. On ne peut reprocher au Comte Louis-de-Savoie de n'avoir pas pensé à la marée routière actuelle en dessinant les rues de sa ville. De plus, contrairement aux parallélépipèdes de béton semés entre Sorge, Mèbre et

Venoge, une ville a des habitants et des activités diversifiées. A notre sens, ces raisons devraient privilégier la construction du complément de jonction de Morges-Est. Mais les bouchons circulatoires font tellement peur aux techniciens et aux politiciens que peut-être la position inverse prévaudra-t-elle !

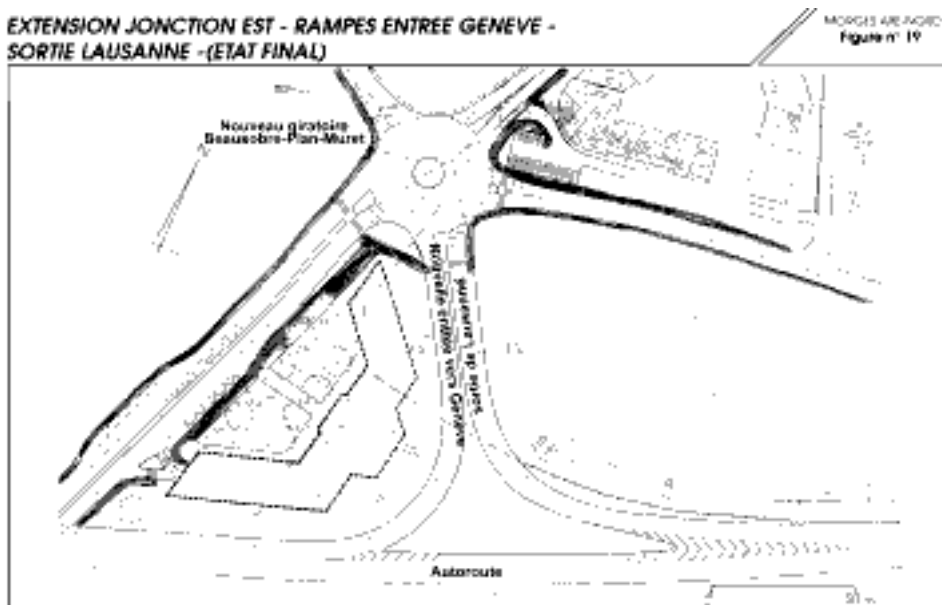
Discutez-en autour de vous, amplifiez le mouvement d'opinion si vous voulez qu'on prenne en compte la protection du milieu urbain morgien. Il serait scandaleux que les habitants de Morges paient l'incurie décennale de nos autorités cantonales ! Morges a déjà largement payé.

->

Une possibilité de construire une sortie pour la circulation venant de Genève qui déboucherait sur un nouveau giratoire au bas de l'avenue de Vertou.



EXTENSION JONCTION EST - RAMPES ENTREE GENEVE -
SORTIE LAUSANNE - (ETAT FINAL)



<-

Un projet d'entrée d'autoroute en direction de Genève est prévu à partir d'un nouveau giratoire à Beausobre

Le stationnement en ville. L'implantation des parcs de stationnement

Rappel : Lors du premier forum ASM, des habitants du centre-ville se sont plaints amèrement de ne pas pouvoir stationner leur voiture à proximité de leur logement à un prix supportable. Ils posaient la question des macarons qui existent dans plusieurs villes et qui permettent aux résidents - moyennant une taxe mensuelle ou annuelle - de parquer leur véhicule dans la zone de résidence sans restriction.

Au moment où la Municipalité a annoncé son projet de suppression de la zone bleue et de son remplacement par des zones de stationnement payant avec horodateur, on a assisté à une assez forte réaction (voir page la lettre parue dans le Journal de Morges).

Notre bulletin (voir n°28) a publié le texte de la motion de Mme Arnoux-Pasche priant la Municipalité de concevoir une politique globale et cohérente du stationnement à Morges.

Par ailleurs, plusieurs fois il a été question du Parking des Charpentiers qualifié par certains de trop cher, peu sûr en soirée et d'utilisation malaisée.

Pour mémoire, les mesures pour la protection de l'air décidées par le Conseil d'Etat, prévoient la mise en service vers Beausobre et à la hauteur du Camping-Riond-Bosson de parkings d'échange nommés : « Parque et marche » !

Où en est-on ?

Actuellement, la Municipalité étudie des mesures générales de stationnement et de circulation qui intègrent les différents objectifs : respect des mesures de protection de l'air, (donc mise en œuvre du plan directeur des circulations), accessibilité convenable en particulier pour les clients des commerces, stationnement pour les résidents, etc...

Remarques impertinentes : Chacun a remarqué à quel point le problème du stationnement est sensible. Tout automobiliste a tendance à considérer que, chaque fois qu'il vient en ville, il a le droit d'avoir une place de stationnement facile à trouver et bon marché. Tous ceux qui servent des clients ont facilement tendance à penser que tous ceux-ci doivent impérativement trouver facilement la place de stationnement proche dont on imagine qu'ils ont besoin ! Contenter tout le monde est impossible !

Le problème est insoluble sans que d'une manière ou d'une autre, chacun fasse des concessions, change ses habitudes. En toute logique on devrait arriver à faire payer (même assez cher) les stationnements au centre et à demander à ceux qui veulent des

places gratuites ou bon marché de laisser leur voiture hors de la ville et de marcher quelque peu. Mais c'est une position probablement très impopulaire (jusqu'à ce que les habitudes aient intégré cette nouvelle pratique et qu'on ait réalisé que c'est tout à fait praticable). Quel politicien, quel parti, aura le courage de prôner fermement une telle politique ? Il suffira d'un article un peu incendiaire, accrocheur et populiste dans le Journal de Morges pour que le politicien le plus décidé devienne très tiède et choisisse une politique moins énergique.

La Place de la Gare : un projet souvent évoqué, mais quand et comment ?

Rappel : Ceux qui parmi vous étaient déjà des lecteurs de ce bulletin il y a plusieurs années se souviennent sans doute de la présentation ici du concours d'architecture de la gare. Il s'agissait de construire à l'emplacement des halles CFF et de la gare marchandise une imposante suite de bâtiments destinés au tertiaire et à l'artisanat, voire au logement. On parlait aussi d'un parking enterré sous la place de la gare. La fameuse trémie qui permet l'entrée au parking du Pont-Neuf est d'ailleurs construite pour permettre aussi l'accès au futur parking sous la place de la gare.

Entre temps, la mauvaise conjoncture a fait retarder le projet immobilier des CFF.

Sur les terrains de la gare marchandise s'est développé un gigantesque parking CFF.

Les halles CFF ont trouvé une nouvelle vocation comme halles d'exposition, et la place de la gare, comme la rue du Sablon bosselée attendent un remodelage, une modernisation.

Tout le monde sait que l'aménagement de la place de la gare est provisoire.

La place de la gare est aussi un portail d'entrée de la ville ; or, non seulement, elle est peu accueillante, peu esthétique, mais encore elle est utilisée de manière assez anarchique surtout par les clients du Mac Donald qui prennent les arrêts de bus pour des parkings. Il manque une zone de dépose et le stationnement prévu pour les deux roues est insatisfaisant. Mais le problème principal n'est-il pas celui de l'atmosphère générale ? S'y sent-on à l'aise ? A-t-on envie de la fréquenter, d'y rester ? Les habitants du quartier s'y sentent-ils chez eux ? Etc...

Qu'est-il prévu ? Nul ne peut le

dire avec certitude, puisque les discussions entre la commune et les domaines CFF doivent se poursuivre. On parle d'installer une gare de bus à la place de l'ancien bâtiment UCAR.

**Faut-il encore
être imperti-
nent ?**

Saura-t-on trouver un aménagement qui non seulement règle techniquement les circulations et le stationnement de tout genre à la gare, mais qui surtout (re)donne une « âme » à la place de la gare ? Il faut absolument éviter qu'un grand espace triste devienne, surtout le soir, un no man's land livré à tous les déprédateurs.

Si la commune n'a pas de politique urbanistique très claire,

les discussions qui de toute façon ne sont pas faciles avec les CFF risquent peut-être d'oublier la qualité de l'urbain. Sans vouloir préjuger de leur attitude, on sent les nouvelles structures issues de l'éclatement de la grande régie (service des domaines CFF) tendues vers le profit, la rentabilité. En particulier à Morges, ils paraissent obnubilés par le parking de leurs clients de la périphérie qui prennent des abonnements pour se rendre à Genève, etc...



Les quartiers périphériques : zones 30 à l'heure

Le quartier de Chanel – Reneveyres est le premier ensemble morgien à « bénéficier » du régime 30 à l'heure

Rappel : Dans cette partie de la ville, la Municipalité a profité de la rénovation générale des canalisations pour réaliser les aménagements obligatoires pour instaurer une zone 30 à l'heure : portail d'entrée, obstacles ralentisseurs, signaux, marquage, rétablissement de la priorité de droite (voir notre dernier bulletin)

Et le reste de la ville ?

Le quartier de Prellionnaz reste fort préoccupé de la sécurité en particulier aux abords de l'école de la Burtignière. C'est pour ce quartier qu'une étude est actuellement lancée en vue

de l'introduction d'une autre zone 30 à l'heure morgienne.

Les liaisons entre les quartiers périphériques et le centre ville

Malgré nos propositions, qui datent de plusieurs années, on en est toujours au même point. Aucun aménagement d'envergure n'a été entrepris pour rendre attrayant le cheminement des Morgiens vers le centre de leur ville. C'est semble-t-il une condition indispensable, mais malheureusement non suffisante pour avoir moins de voitures en ville

Un bel itinéraire pédestre Gare – Echichens a été balisé par l'Association du tourisme pédestre.

Où sont les itinéraires cyclistes sûrs, continus, attractifs entre la périphérie et le centre ?

Rappel : Nos anciens lecteurs se rappellent que l'ASM a fait, il y a plusieurs années, tout un travail d'étude sur les liaisons piétonnières entre les trois principaux quartiers périphériques : Gracieuse, Prelionnaz et Bellevue en direction du centre ville. Ces constatations et propositions furent publiées non seulement dans notre bulletin, mais aussi intégralement dans le Quotidien de la Côte. Personne n'a réagi...

Le cheminement vers Marcelin

Rappel :

Plus de mille élèves gagneront chaque jour le nouveau centre scolaire. Il est impossible de transporter à la même heure une foule pareille par transport public, c'est pourquoi de la gare les élèves seront invités à gagner Marcelin à pied. La distance n'est pas plus longue (même un peu moins) que les distances pratiquées par les jeunes à Lausanne entre la gare et les établissements scolaires.

Pour des raisons d'économie essentiellement, l'Etat restreint volontairement le nombre de places de stationnement offertes aux utilisateurs du centre sur le site de Marcelin.

On a parlé d'un passage sous route à la hauteur du dépôt de l'Office des faillites au Moulin. Il semble qu'actuellement ce projet soit abandonné...

Actuellement les services communaux se concertent avec ceux de l'Etat pour établir un projet d'aménagement du cheminement piétonnier vers Marcelin.

A l'occasion de la mise en service du nouveau centre scolaire de Marcelin, on devrait inaugurer un nouvel aménagement du cheminement piétonnier de la gare à Marcelin.

Encore une question ?

P o u r q u o i lorsqu'il s'agit des élèves de Marcelin se soucie-t-on de rendre attrayant et sûr **l e u r** cheminement piétonnier ? **Nous** ne nous rappelons pas que la **Municipalité** ait par le passé manifesté une telle **s o l l i c i t u d e** spécifique pour le piéton morgien, la mère de famille avec pousse-pousse, les personnes âgées. Le chemi-

nement de Marcelin bénéficierait-il d'une telle attention parce qu'il y a des subventions de l'Etat à attendre ?

Autre aspect : comment l'administra-tion vaudoise qui n'a jamais manifesté le plus petit souci de politique restrictive au sujet de l'utilisation de la voiture, va-t-elle pratiquer tout-à-coup une politique efficace d'invitation aux utilisateurs de Marcelin à se rendre sur le site par les transports publics et à pied ? Ceci d'autant plus que cet emplacement est ressenti comme à deux coups d'accélérateur de l'autoroute et que la population des grands apprentis surtout accède très volontiers à la motorisation ?

En guise de conclusion

Vous venez de lire notre essai de synthèse sur les problèmes de circulation à Morges. Même sans pessimisme à la base, le réalisme et l'objectivité forcent à admettre que les modifications radicales qui s'imposent demanderont des années pour trouver un début de réalisation.

Mais une utopie peut en cacher une autre...

Celle que nous proposons consiste à désenclaver le centre pour le piéton, débarasser de la circulation la vieille ville et le quai, un joyau bientôt revalorisé par le Casino.

Pratiquement, il s'agirait de prendre des mesures temporaires (par exemple, le week-end à la belle saison) pour dévier sur les axes existants (en gros le tracé de la percée St.- Roch) le trafic de transit et de dissuader le parage de tous les non-résidents au Cen-

tre ville et sur le quai. Un peu comme lors des défrites Fêtes des Vendanges.

Comment ? En s'inspirant, par exemple, des parkings périphériques imaginés à Lausanne.

En poursuivant l'utopie, on pourrait imaginer que ces deux à trois mois estivaux de tranquillité retrouvée pourraient débiter avec l'inauguration du casino rénové et se terminer avec la journée sans voiture du 22 septembre....

Etude à entreprendre sans tarder par un groupe de travail réunissant les responsables communaux concernés prenant peut-être conseil auprès de M. Kolb.

Un bilan serait tiré à l'automne prochain et - dernière utopie - une dynamique aurait vu le jour !...

Vous avez manqué la présentation que M. Jean-Luc Kolb nous a faite en introduction à notre Assemblée Générale ! C'est donc pour vous que Mme Nicole Jufer a rédigé un compte-rendu qui permettra de prendre conscience du retournement de perspective que propose la politique en faveur du piéton.

Le piéton et la ville

par M. Jean-Luc Kolb, Monsieur piéton pour la ville de Lausanne

Les modes de déplacement se sont très sensiblement modifiés avec l'apparition des véhicules motorisés. La ville est le plus souvent essentiellement dévolue à la voiture. Cependant, on se rend compte actuellement qu'il faut redonner une place au piéton, promouvoir à nouveau ce mode de déplacement pourtant inné pour l'homme mais que les transports motorisés ont fait disparaître de plus en plus.

Pour la ville de Lausanne, c'est en 1995, suite à un Plan Directeur des Circulations, qu'il a été décidé de tenir compte des déplacements et d'instaurer un principe de **hiérarchie de modes de déplacements**. Lors de nouveaux aménagements, les besoins des piétons sont désormais prioritaires devant les transports publics, puis les vélos et finalement les voitures.

Un groupe suivi / piétons a été créé. Il a pu entreprendre les tâches suivantes :

- Répondre aux demandes et aux doléances des habitants de la ville. Ce groupe a répondu à

150 demandes en 18 mois, les 2/3 concernant des passages pour piétons et la sécurisation des cheminements allant aux écoles ;

- Créer certaines liaisons manquantes dans la ville afin d'améliorer le réseau piéton ;
- Promouvoir la marche, notamment en publiant un plan de parcours avec les temps de marche ;
- Contrôler les productions de l'administration pour vérifier que la hiérarchisation instaurée entre les différents modes de déplacement soit bien respectée.

La situation actuelle :

Pour comprendre la place des piétons dans l'espace d'une ville européenne moderne comme Lausanne, il est nécessaire de faire un saut de quelque 5'000 ans dans le passé.

La ville est avant tout un rassemblement humain. Celui-ci n'a été possible que lorsque la production de surplus alimentaires (culture, chasse, etc.) a permis l'apparition de spéciali-

sations (de métiers particuliers). Cette spécialisation de certaines activités a pour effet une dépendance de plus en plus grande des individus et leur regroupement dans des lieux d'échange, autrement dit les villes. Celles-ci étaient le lieu du pouvoir, du culte, de la culture, de la sécurité. Alors lieu de mélange, de mixité, de solidarité et de refuge, la ville est devenue, suite à un éclatement progressif, un milieu agressif et désagréable que l'on fuit pour habiter à l'extérieur, loin du lieu de travail.

Cette évolution de la perception et de l'utilisation de la ville est très fortement liée à l'augmentation des voitures (de 9,1 voitures pour 100 habitants en 1960, on est passé à 45 voitures pour 100 habitants en 1994). Grâce à la voiture, on peut aller beaucoup plus loin et habiter à une certaine distance de son lieu de travail. Actuellement, le 70% des distances parcourues se fait en voiture et le taux d'occupation moyen est de 1,14 personnes par voiture... On constate une stabilité dans l'usage des transports publics. L'augmentation des voitures se fait donc au détriment des piétons et des cyclistes.

Une importante modification de l'espace urbain :

L'apparition de la voiture a eu pour conséquence principale une redéfinition de l'utilisation de l'espace urbain. Le sol étant de dimension stable, le choix a été fait de privilégier la voiture au détriment d'autres usagers de la ville : les piétons. Un simple chemin de 6 ou 7 mètres en 1900 va se transformer pour devenir, à la fin du 20^{ème} siècle, une route à quatre voies de 33 mètres de large. De même, la largeur des trottoirs a été généralement diminuée pour donner plus de place aux voitures.

Et pourtant, celles-ci consomment aussi beaucoup de place pendant les heures de non-utilisation. On a dû construire des parkings souterrains avec pour conséquence, et pour n'en citer qu'une, la disparition des cirques de la place de la Riponne, le toit du parking ne supportant pas un tel poids. Ce sont à nouveau les habitants de la ville qui ont été relégués dans la périphérie pour faire de la place pour les voitures.

De plus, alors que la ville est née de la spécialisation, qui a créé des regroupements de populations, on constate actuellement un mouvement inverse : les spécialisations sont de plus en plus dispersées sur le territoire des villes et Lausanne, dont la population a doublé

entre 1912 et 1992, a vu sa superficie multipliée par 3,5. Un tel étalement n'a été possible que grâce à (ou à cause de) la voiture.

La disposition des maisons s'est aussi modifiée. Alors qu'au début du siècle, les façades des maisons donnaient directement sur la rue, réservant une arrière cour pour la détente, actuellement, les maisons sont plus éloignées de la route et du bruit que le trafic génère. Elles sont le plus généralement séparées de l'espace public par des haies et des jardins. Cet isolement par rapport à l'espace public rend ce dernier moins animé et surtout, pour qui l'emprunte, moins sûr.

Quels changements ?

Il faut changer les mentalités. De danger qui menace la voiture, le piéton doit devenir une priorité dans l'espace public. Il faut un meilleur aménagement de l'espace lié à l'utilisation qui en est faite. En fonction des différents usagers de l'espace public, il faut baisser les vitesses pour qu'elles soient adaptées à tous.

Les moyens actuels pour modérer le trafic ne sont pas toujours esthétiques. La meilleure solution reste une diminution de la vitesse et une mixité toujours plus grande entre les différents modes de transport. On peut par exemple envisager un mélange entre piétons et cyclistes sur des trottoirs élargis.

Cette mixité ne sera possible que si la vitesse de chaque mode de déplacement est adaptée aux plus faibles, c'est-à-dire aux piétons et aux cyclistes. Apparaît alors l'idée d'une "ville lente", qui rapprocherait les voitures des piétons et des cyclistes pour une meilleure cohabitation.

Débat :

L'espace est disqualifié à cause de la présence des voitures, le développement de la ville a créé une dislocation de la ville vers l'extérieur. La création d'une ville lente permettrait de rapprocher les voitures des piétons et de trouver une meilleure cohabitation. Mais une telle solution ne change rien à la quantité de voitures. L'initiative demandant la limitation de la vitesse à 30 km/h permettra de discuter de ce point.

Pour éviter la venue de trop de voitures en ville, il ne faudrait autoriser que des stationnements de courte durée, tout en facilitant les stationnements longue-durée pour les habitants du centre avec des macarons, par exemple,

puisque'une voiture qu'on ne déplace pas toutes les deux heures est une voiture qui ne pollue pas inutilement. Il ne faut pas oublier que ce sont ses habitants qui font vivre une ville.

Actuellement, la création de nombreux centres (commerciaux, cinémas, etc..) à l'extérieur des villes renforce encore le besoin de mobilité des gens avec un effet négatif sur la circulation.

Jusqu'à présent, les piétons ont été les parents pauvres et "souples" du système des déplacements. Il est temps de les replacer au centre de ce système en créant toutes les

conditions pour leur intégration dans la ville et pour la diminution et la modération du trafic. Marcher en ville n'est pas toujours si long lorsqu'on connaît les raccourcis (qui à Lausanne sont négociés à l'amiable entre les propriétaires et la commune), ni tellement lassant, comme le montre le modèle genevois qui propose des promenades vertes entre les points de détente de la ville.

Il est temps dès lors de remettre le piéton au centre de la ville et surtout de lui rappeler qu'elle est aussi faite pour lui.

Assemblée générale de l'ASM (P.V.succint)

Le 28 mars 2000 à 20 h au Grenier Bernois.

En présence d'une vingtaine de personnes, M. J. Longchamp, Président, ouvre cette assemblée. L'ordre du jour et le P-V de la précédente assemblée sont adoptés unanimement. M. Longchamp peut lancer son **rapport d'activité** et ses remerciements aux membres de l'ASM. Aujourd'hui notre société compte 219 membres, y compris une dizaine de nouvelles adhésions.

Les journées du patrimoine ont été un succès difficile à gérer : une organisation complexe pour ouvrir les maisons privées aux visites; des appartements limitant le nombre de visiteurs; des visiteurs refoulés par manque de place, etc.

Une brochure reprenant l'essentiel de **la conférence P. Bissegger** a été imprimée à cette occasion. Elle est en vente au Musée Forel et auprès du comité). Vifs remerciements aux privés qui nous ont ouvert leur porte et aux guides de deux jours.

Le FORUM ASM « Le commerce et la ville » a suscité un vif intérêt. C'est une plate-forme de discussion qui permet – à la population et aux commerces - de lancer des idées ou prendre conscience des enjeux urbains. Les sondages effectués par l'ASM apportaient des résultats indicatifs parfois surprenants. Le journal de Morges a joué le rôle de diffuseur. Merci.

Le suivi des **enquêtes publiques** constitue une tâche permanente de l'association. Ont passé sous nos yeux critiques : l'ancienne douane, nouveau gymnase de Marcelin.

L'ASM a remercié la commune pour les décisions prises au sujet du **Casino et de la Gracieuse**.

Les bulletins N° 28-29 étaient aussi épais que lourds financièrement. L'ASM souhaite trouver de nouveaux rédacteurs et des suggestions à développer.

Les **deux rencontres avec la municipalité** nous confortent dans l'idée d'une entraide mutuelle.

Finances

M. Morisetti, caissier, présente **les comptes** arrêtés au 31. 12 .1999. Une perte de Fr. 1'216,75 est enregistrée; mais cet exercice incomplet ne débute qu'au mois de mars, date de reprise des dossiers par notre caissier.

Les comptes, contrôlés par la commission sont adoptés avec décharge donnée au caissier. Les contrôleurs MM. Michel Jacquemai, Jurg Kirchofer, M. Pasche, suppléant, rempilent pour une année et nous les remercions.

Le budget est présenté et accepté avec un déficit de Fr. 200.- Les cotisations restent bloquées à 20.- fr./an. Remerciements au caissier pour son travail précis.

Comité

Des tractations sont en cours pour des forces nouvelles. Une courageuse, Mme Nicole Jufer, se propose et accepte de partager avec M. Schmidt le secrétariat.

Statuts

Une refonte de ces statuts était indispensable. En effet, l'ancienne mouture mettait régulièrement l'association dans l'illégalité.

Le projet présenté, et qui figurait dans les convocations de l'assemblée, est accepté moyennant quelques correctifs (toiletage) et les votes suivants :

Article 2; Oui : 13 membres + 55 votes anticipés, Non : 0

Article 8; Oui : 14 membres + 54 votes anticipés, Non : 0

Article 9; Oui : 14 membres + 53 votes anticipés, Non : 1

Merci à tous les membres qui ont pris la peine de voter par correspondance.

Programme année 2000

- **Journées du patrimoine (9 et 10 septembre):** l'ASM participera, mais n'organisera pas. Elle cherchera à varier les sujets d'intérêt..
- **Enquêtes :** suivi des parutions.
- **Concours :** prix de l'ASM attribué par votation des membres avant la prochaine A.G.
- **Forum :** thème proposé; la ville et l'enfant.
- **22 septembre 2000 :** Morges sans voiture avec, nous l'espérons, la participation de l'ASM.
- **Bulletin d'été :** les grandes questions sur le trafic morgien; base de discussions.


Divers

M. Boullard demande comment modérer le trafic de la rue de la Gare : peut-on rapprocher cette question de la conférence entendue ?

Remarque sur les conflits vélos-promeneurs entre le parc de Vertou et le Boiron : Préverenges a mis en place des panneaux incitant à la courtoisie, peut-on imaginer la même chose ?

La séance est levée à 22 h et suivie d'une verrée destinée à remonter l'hygrométrie corporelle des participants.

Ph. Schmidt

<p>Correspon- dance : Notre at- attention a été at- tirée par une let- tre ouverte pu- bliée par le « Journal de Morges ». Comme elle touchait le problème du sta- tionnement, nous nous sommes per- mis d'y répondre :</p>	<p style="text-align: right;">Vendredi 11 février 2000 - N° 11</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">A Mesdames et Messieurs des autorités</p> <p><i>Je suis domicilié à Bournens. Depuis une dizaine d'années, j'ai pris l'habitude, avec ma famille, de venir à Morges pour y faire les achats, aller chez le médecin, dentiste, acousticien, etc., ainsi que pour les promenades au bord du lac. En résumé, on fait presque tout à Morges, car on peut parquer notre véhicule en zone bleue au quai Lochmann.</i></p> <p><i>Si cette zone bleue venait à être supprimée et remplacée par un stationnement payant, il est évident que nous ne viendrions plus à Morges. En parlant avec quelques personnes que je connais, il semble que je ne serais pas seul à prendre une telle décision.</i></p> <p style="text-align: right;">R. Meylan</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Morges, mars 2000

Cher Monsieur et voisin campagnard,

Nous ne voudrions pas prendre la place des autorités morgiennes que vous interpellez, mais, en tant qu'Association qui se préoccupe de l'avenir harmonieux de notre petite cité, nous avons été très intéressés par votre lettre ouverte dont le thème rejoint des débats très actuels ici.

Nous vous remercions et vous félicitons de votre fidélité à notre ville, à ses commerces et à ses services. Le lien de Morges avec la population des villages environnants est vital pour notre cité.

Nous vous remercions aussi d'exprimer à haute voix les raisons d'un choix que peut-être de nombreuses personnes font silencieusement.

Mais...

L'espèce d'ultimatum que vous adressez à nos autorités nous laisse songeurs. Vous n'offrez pas beaucoup de choix à ceux qui doivent gérer au mieux l'espace urbain. Avec des arguments aussi définitifs, il devient difficile de réfléchir.

Surtout, à nos yeux, votre position recèle une contradiction : vous fréquentez Morges parce qu'elle vous offre la gamme de services désirée et peut-être aussi parce que l'atmosphère du centre vous plaît. Mais pour que ces services existent, il faut que Morges soit habitée. Pour attirer et surtout retenir les habitants - les familles en particulier - voire pour attirer certains services - il faut une très haute qualité de vie. Peut-être que ceux qui réfléchissent actuellement à redonner sa qualité de vie à Morges, seront amenés à modifier, comme vous le craignez, les règles du stationnement sur les quais. Mais si le résultat est une ville plus attractive, ne seriez-vous vraiment pas d'accord de faire quelques pas à pied ? Ou alors de payer une certaine somme quand vraiment vous devez utiliser un stationnement de proximité ?

Malgré l'importance vitale du commerce et sa variété, le centre ville de Morges n'est pas un simple supermarché. Des habitants y vivent. Et les plans des rues ont été dessinés 600 ans avant l'invention de la voiture... Pour garder la « magie de la ville », il faut donc tenir compte de plusieurs paramètres parfois contradictoires. Les solutions nouvelles à inventer demanderont sans doute à chacun d'y mettre du sien.

En espérant que vous resterez fidèle à notre ville, nous vous adressons nos cordiales salutations de voisins.

ASM

Merci à tous ceux qui ont déjà payé leur cotisation 2000. Nous encartons tout de même encore un bulletin de versement dans ce numéro afin de permettre aux autres de payer leurs 20 francs annuels. Merci de votre fidélité

N'hésitez pas non plus à prendre contact avec le comité :

- Je désire préparer le FORUM ASM, « Le Ville et l'Enfant »
- Je désire recevoir un exemplaire des statuts modifiés
- Autre message :

Nom et adresse :