



Commune de Marly

Le Conseil communal

CIRCULATION, MOBILITE ET STATIONNEMENT

Des heures d'études, de discussions, d'entretiens et de débats pour un concept qui tient la route !

S'il existe des questions difficiles à appréhender dans les communes, ce sont bien celles qui se rapportent

- au stationnement sur le domaine privé ou public communal ;
- à la tranquillité dans les quartiers ;
- à la sécurité sur les chemins de l'école ;
- à la « gestion policière » des parkings.

Dans toutes les communes urbaines ou périurbaines comme Marly, les Conseillères et Conseillers communaux se voient confrontés à des conflits, souvent très personnalisés, lorsqu'ils touchent à la question des places de stationnement, tant il est depuis toujours ancré dans les esprits que la mise à disposition de places de stationnement pour les véhicules automobiles est une évidence pour tous.

Or, avec la densification des espaces urbains, de plus en plus marquée et imposée par les politiques fédérales et cantonales, l'espace public devient de plus en plus précieux. Le domaine public n'est pas qu'un espace de circulation et de stationnement, comme nous le pensions peut-être tous encore il y a quelques années. Le domaine public est un espace public qui, par conséquent, appartient à tous et non seulement à la voiture et aux automobilistes. Vu ainsi, le domaine public joue trois rôles, dont nous avons le devoir de tenir équitablement compte.

1. Il est d'abord un lieu de déplacement des usagers qui doivent pouvoir y circuler, en voiture, mais aussi à pied, à vélo et en bus.
2. Il est aussi un lieu de séjour qui peut bien entendu accueillir du stationnement, mais aussi des plantations, du mobilier urbain tel que des bancs ou des kiosques, des terrasses, des étals de commerce, des marchés ou encore des jeux (terrain de beach-volley, skate-park, etc...).
3. Il doit être enfin, et peut-être surtout, un lieu de rencontres.

Le domaine public est donc un lieu multifonctionnel où le stationnement n'est qu'un des nombreux usages possibles. Lorsqu'il est monopolisé par le stationnement, cela pose un problème car cela se fait évidemment au détriment des autres usages possibles de ce même espace public. Dans un tel cas, l'espace public est alors quasi-privatisé parce que les espaces utilisés par le stationnement ne sont, de fait, utilisés que par certains usagers au détriment de tous les autres.

Cela revient, de facto, à allouer une partie de l'espace public à une catégorie particulière d'utilisateurs. Or, est-ce correct, à l'heure actuelle, de « quasi-privatiser » gratuitement un espace qui appartient à tous pendant des heures pour y stationner une voiture, alors que cela empêche simultanément les autres utilisateurs du domaine public de s'en servir à d'autres fins ?

C'est ici la question principale à laquelle ont répondu le Conseil communal et les cinquante membres du Conseil général en 2008, 2017 et en 2019, et avant eux les Commissions communales de l'aménagement et de la sécurité, lorsqu'ils ont accepté à la quasi-unanimité, non seulement de tarifier le stationnement public sur le territoire de notre commune (Règlement de police du 2 juillet 2008, puis Règlement sur le stationnement public du 11 octobre 2017), mais aussi d'accepter l'investissement nécessaire pour y placer, ensuite, des horodateurs (Message 07-19 « Demande de crédit d'investissement pour l'achat d'horodateurs »).

Ainsi, contrairement à ce que pourraient penser certaines et certains, le but recherché par cette tarification n'est pas d'embêter les automobilistes. Il s'agit ici, encore une fois, de traiter de manière équitable les automobilistes et, désormais, les autres catégories d'utilisateurs de l'espace public. Il s'agit aussi de prévenir des problèmes d'ordre sécuritaire en incitant les personnes qui n'auraient pas vraiment besoin de leur véhicule pour se déplacer, à y penser avant de se mettre au volant. Une diminution du nombre de véhicules sur les routes fluidifie le trafic pour les personnes qui en ont vraiment besoin, et réduit le risque d'accident.

On pense aussi à la décision du Conseil général de donner au Conseil communal les moyens financiers afin de mettre en place des « zones 30 » dans les quartiers, dans le but de modérer la vitesse et les dangers qui vont avec, et de protéger ainsi les enfants sur le chemin de l'école (Message 08-19 « Mise en place du solde du concept de modération de trafic »). Dans les communes où elles ont été introduites, les « zones 30 » permettent aussi, lorsque la dimension de la route existante le permet et les besoins le font sentir, d'offrir de nouvelles places de parc publiques, sur route, à disposition des utilisateurs.

On ne peut que constater, les avancées réalisées dans ces dossiers délicats sont le fruit d'un processus démocratique, fait d'entretiens, de discussions, de débats et de séances. Chacune et chacun des membres des diverses commissions communales ont pu s'exprimer. Les 50 membres du Législatif ont eu la possibilité de poser des questions, voire de modifier certaines mesures préconisées lors des séances consacrées à ces objets, notamment en 2017 et en 2019. Si l'on y ajoute la possibilité offerte, mais non utilisée, de déposer un référendum, on peut raisonnablement dire que les décisions prises sont le résultat d'un véritable exercice démocratique.

En cette fin, nous l'espérons, de crise sanitaire, l'heure est maintenant venue de passer aux actes, de concrétiser les décisions prises à tous les niveaux. N'est-ce pas le vœu d'une très large majorité de la population ? Pour la mise en place de ces diverses mesures, décidées de manière totalement démocratique, nous comptons sur la compréhension de toutes et de tous. Nous vous en remercions par avance.

Au nom du Conseil communal, Christophe Maillard, syndic