

**12. Motion de M. le Conseiller Yves Filippozzi demandant une sécurité accrue pour tous les usagers des rues de St-Légier, en particulier de la route des Deux-Villages**

Le village et la ville sont par essence le lieu privilégié d'échanges et de rencontres. Les rues et places doivent, par leur aménagement, permettre l'épanouissement de ce besoin social. L'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité dans les aménagements urbains doit être un objectif majeur. Parmi la population, l'intérêt croît en faveur d'une politique des transports plus soucieuse de sécurité. Et les conflits d'intérêts entre les exigences de la mobilité et la qualité de vie apparaissent toujours plus clairement, spécialement là où nous vivons et travaillons.

Faire le point sur le sujet à St-Légier revient à évoquer deux récents événements. D'une part, l'enregistrement des vitesses des véhicules en septembre-octobre 1997 par l'intermédiaire d'un radar conduit, pour la route d'Hauteville, au constat alarmant que plus de la moitié des automobilistes ne respectent pas la limitation de vitesse de 50 km/h, une pointe allant même jusqu'à 105 km/h. D'autre part, il convient de rappeler le tragique accident survenu le 21 janvier 1998 sur un passage dit de sécurité, où un piéton a perdu la vie.

Partant de l'adage selon lequel mieux vaut tard que jamais, des mesures doivent impérativement être mises en oeuvre dans les meilleurs délais. Ces mesures de

modération du trafic sont d'autant plus nécessaires qu'elles sont destinées à l'ensemble de la population.

Aux enfants qui prennent le chemin de l'école, une liberté de mouvement minimum et sans danger doit être garantie; modéré de façon étendu, le trafic est plus tranquille et donc plus sûr. Aux cyclistes, qui doivent pouvoir se déplacer sans danger et sans bousculades; circuler à vélo sans crainte doit redevenir une banalité.

Aux piétons et piétonnes, autrement dit chacun d'entre nous, qui sont bien trop souvent des usagers de seconde classe; la priorité aux passages piétons doit enfin leur être réellement acquise.

Aux personnes âgées, actuellement souvent mises à l'écart, par des aménagements inadéquats; ceux dont les mouvements sont devenus plus lents doivent retrouver liberté et sécurité. Aux automobilistes, dont les heurts de la circulation mettent les nerfs à rude épreuve; les distances franchies plus sûrement permettent d'arriver à destination plus détendu.

L'évolution de la politique des transports suisse va clairement dans ce sens: les premières tentatives de ralentissement de la circulation remontent aux années 70; les rues résidentielles ont vu le jour dans les années 80; en 1989, le principe des zones 30 a été inscrit dans le droit fédéral.

Sur le plan vaudois, l'exposé des motifs du Conseil d'Etat accompagnant la Loi sur les routes de 1991 évoque à plusieurs reprises la modération du trafic.

Sur le plan communal, la réponse de la Municipalité à l'interpellation « espaces publics une charte » a admis qu'il fallait mieux concilier les contraintes de la circulation et les critères de qualité de la vie pour les riverains.

Aux infrastructures mises en place à ce jour dans la commune doivent par conséquent s'ajouter à court terme les indispensables mesures d'accompagnement. Ces mesures de modération du trafic sont si diverses et variées qu'il est impossible d'en faire un inventaire exhaustif. Toutefois, à titre indicatif, citons quelques unes d'entre elles qui ont démontré leur efficacité : plateau surélevé, surlargeur de trottoirs aux angles des carrefours, piste/voie/bande cyclable et / ou polyvalente, place affectée aux piétons mais ouverte à la circulation réduite, interruption des perspectives linéaires incitatrices de vitesse, chicanes de ralentissement, zone 30, rehaussement, décrochements horizontaux, rétrécissements, arborisation, concertation intercommunale visant à une utilisation plus rationnelle des infrastructures existantes, etc.

Afin que chacun se sente concerné par les impératifs de sécurité, une stratégie d'information, de sensibilisation et de participation de la population est indispensable. La sécurité est l'affaire de tous, nous devons l'assurer en priorité. S'inscrivant à la suite des motions et interpellations de nos collègues F. Codéray, A. Keusen, A. Vionnet et C. Rittmeyer et de M. Marti, la présente motion est complémentaire car plus générale. Elle vise un objectif de sécurité accrue pour l'ensemble des usagers du domaine public, tout en laissant une marge de manoeuvre considérable à la Municipalité quant aux moyens et mesures les plus adéquats à mettre en oeuvre. »

Etant donné que la Municipalité est déjà au stade de la réflexion sur les motions Codéray et Keusen, M. Filippozzi propose de transmettre sa motion directement à la Municipalité.

M. Giovanni Bernasconi : constate que les limitations de vitesse deviennent une phobie et que l'on met toujours plus d'obstacles. Cela devient toujours plus difficile et dangereux tellement l'automobiliste est pris par cette « quinquillerie » qui coûte très cher et qui est disgracieuse.

Il pense qu'avant de se lancer dans des frais, il faut aussi reconnaître que la majorité des automobilistes conduisent raisonnablement et que les « Fanjo » sont des exceptions et qu'à force de les déranger on finit par en faire des imbéciles qui suivent mollement une circulation de plus en plus disparate.

Il demande à la Municipalité de bien réfléchir avant de transformer le village en gymkhana et que cela ne devienne pas le parcours du combattant où tout le monde devient fâché, aigri et énervé.

**Au vote cette motion est acceptée par 24 oui, 7 non et 17 abstentions.**

La discussion est close.