

Municipalité
de la Commune de Morges
Place de l'Hôtel-de-Ville 1
1110 Morges

Personne de contact : Dionis Bressoud
T 021 316 74 25
E dionis.bressoud@vd.ch
N/réf. 150005

Lausanne, le 31 mars 2021

Commune de Morges
Plan directeur communal des mobilités
Examen préalable complémentaire

Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Municipaux,

Veillez trouver ci-dessous l'examen préalable complémentaire du projet de plan directeur des mobilités de la commune de Morges.

Le présent examen préalable complémentaire a été établi à la demande de la Municipalité de Morges.

HISTORIQUE DU DOSSIER

Étape	Date	Documents
Examen préalable	5 novembre 2019	Examen préalable et préavis des services cantonaux consultés
Réception du dossier pour examen préalable complémentaire	6 octobre 2020	Voir ci-dessous
Examen préalable complémentaire	Ce jour	Le présent document et les préavis des services cantonaux consultés

COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS POUR EXAMEN PREALABLE

Documents	Date
Plan directeur communal des mobilités	Septembre 2020

Rapport explicatif du plan directeur communal des mobilités	Septembre 2020
Réponses aux questions et demandes des Services de l'Etat de Vaud	Septembre 2020

AVIS

Le tableau ci-dessous représente une vision synthétique de la prise en compte des principales thématiques de la planification. Les services responsables de ces thématiques sont également relevés dans le tableau.

Pour chaque thématique et sur la base des préavis détaillés des services cantonaux consultés et de notre appréciation, le dossier a été classé selon trois catégories.

La définition de chaque catégorie est la suivante :

- **Conforme**: le projet répond aux exigences des services cantonaux.
 - **A adapter** : le projet doit être modifié en tenant compte des demandes des services cantonaux.
- Non conforme** : le projet est contraire à une ou plusieurs bases légales et doit être remanié en profondeur.

Thématiques		Conforme	A adapter	Non conforme
Principes d'aménagement	Coordinations avec les planifications supérieures		DGT-DAM/DGMR	
Mobilité	Charge de trafic	DGMR		
Mobilité	Plans de mobilité	DGMR		
Mobilité	Accès	DGMR		
Mobilité	Stationnement	DGMR		
Mobilité	Transports publics	DGMR		

Au vu des thématiques jugées conformes et sous réserve des adaptations à apporter, nous préavisons favorablement le projet de plan directeur communal des mobilités et nous vous invitons à poursuivre, après avoir pris en compte les indications contenues dans les préavis des services cantonaux, la procédure prévue aux art. 12 du règlement du 22 août 2018 sur l'aménagement du territoire (RLAT; RSV 700.11.2) et 19 LATC.

Nous vous rappelons qu'en application de l'article 12 RLAT, le présent rapport d'examen préalable devra être joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Le présent examen préalable repose sur les bases légales applicables. Nous réservons notre avis sur les adaptations du projet qui découleraient d'une évolution du cadre légal.

Tout droit du département pour l'approbation demeure expressément réservé.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Municipaux, nos meilleures salutations.



Pierre Imhof
directeur général



Dionis Bressoud
responsable a.i. secteur est aménagement
communal

Annexes

dossiers en retour

Copies

Services cantonaux consultés

Personne de contact : Dionis Bressoud
T 021 316 74 25
E dionis.bressoud@vd.ch
N/réf. 150005

Lausanne, le 31 mars 2021

Commune de Morges
Plan directeur communal des mobilités
Examen préalable complémentaire

PRÉAVIS DES SERVICES CANTONAUX

Les points précédés d'une puce de type "●" sont des demandes qui doivent être prises en compte.

DIRECTION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT (DGTL)

Direction de l'aménagement (DGTL-DAM)

1 BASES LÉGALES

- Loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) ;
- ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1) ;
- loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; BLV 700.11) ;
- règlement sur l'aménagement du territoire du 22 août 2018 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLAT ; BLV 700.11.2) ;
- plan directeur cantonal.

1. COORDINATION AVEC LES PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

Selon l'article 16 LATC, les plans directeurs communaux assurent la coordination des politiques publiques. En application de ce principe, le rapport explicatif au sens de l'article 11 RLAT doit démontrer la conformité du plan directeur aux planifications supérieures.

Or nous relevons que le PDCom des mobilités ne démontre pas que les hypothèses de croissance de la population et des charges de trafic, sur lesquelles sont basées le projet de PDCom, sont coordonnées à la capacité d'accueil des différents projets de plans d'affectation recensés dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2016) sur la commune de Morges :

- Compléter le projet de PDCom des mobilités en indiquant les hypothèses de croissance démographique sur lesquelles se base le PDCom et en démontrant que ces dernières sont coordonnées au PALM 2016 et aux projets d'affectation en cours ou en élaboration.

Afin de garantir la coordination avec les planifications supérieures, il est rappelé la nécessité d'informer les instances politiques du PALM de toute éventuelle modification par rapport aux mesures inscrites dans le PALM 2016.

2 REMARQUES DE FORME ET DE DÉTAIL

2.1 RAPPORT SELON L'ART. 11 RLAT

- Au chapitre 1,1, préciser que le but du plan directeur est également d'assurer la coordination des politiques publiques ayant un effet sur le territoire.
- Au chapitre 2, écrire que la version actuelle du plan directeur cantonal en vigueur est la 4^e adaptation bis du plan directeur cantonal de 2008, approuvée le 20 décembre 2019 par le Conseil fédéral.
- Préciser que le plan directeur communal est obligatoire pour les communes comprises dans un périmètre compact d'agglomération, comme Morges.
- Préciser que le plan directeur des mobilités a fait l'objet d'un examen préalable en date du 5 novembre 2019.
- Mettre à jour le chapitre 5 en renvoyant aux et en décrivant le contenu des articles relatifs aux plans directeurs communaux de la nouvelle LATC (art. 16 à 21).

2.2 PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DES MOBILITÉS

- Ajouter les cartouches de signature nécessaires à l'adoption par le Conseil communal et à l'approbation par le Conseil d'Etat.
- Compte tenu du préavis de la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP) dans l'examen préalable du novembre 2019, préciser que le parking sous les quais ne pourra se faire que sous réserve de la démonstration de sa conformité légale.

3 RÉPONDANT DAM

Dionis Bressoud

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE ET DES ROUTES (DGMR)

Division administration mobilité (DIRH/DGMR/ADM)

Division planification (DGMR-P) et Division management des transports (DGMR-MT)

Le PDCom des mobilités est soumis à la DGMR-P pour un ultime contrôle. Toutefois, il a fait l'objet de modifications importantes par rapport à la version soumise à l'examen préalable, avec notamment l'ajout d'un volet opérationnel. Compte tenu du fait qu'il présente des incohérences, notamment avec les planifications supérieures, la DGMR-P estime qu'il ne peut être validé en l'état et formule les remarques et demandes suivantes.

1 INTRODUCTION

De nombreuses remarques formulées par la DGRM-P dans le cadre de l'examen préalable ont été intégrées dans la nouvelle version du PDCom des mobilités.

Cela dit, la DGMR-P prend acte du fait que certaines demandes n'ont pas été prises en compte ou seulement partiellement et qu'il n'y a pas d'intention de modifier le contenu du PDCom dans ce sens ; il s'agit notamment de demandes formulées dans l'optique d'introduire la thématique de la coordination urbanisation – transport, de fournir les éléments explicatifs permettant d'évaluer la pertinence et la faisabilité du concept multimodal, de préciser les modifications proposées par rapport aux planifications supérieures et les éléments relatifs aux offres de transport public ferroviaires et régionales.

Le préavis porte donc sur : les demandes formulées dans le cadre de l'examen préalable auxquelles le nouveau dossier ne répond pas ou partiellement et qui sont réitérées et précisées par la DGMR-P (§2) ; les nouvelles demandes en lien avec l'évolution du document (§3).

1 DEMANDES AUXQUELLES LE NOUVEAU DOSSIER PARTIELLEMENT ET QUI SONT RÉITÉRÉES

1.1 MESURES DU PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES (PALM)

La liste et la carte des mesures du PALM (p.95) ont été adaptées. Celles-ci contiennent certaines incohérences par rapport au PALM en ce qui concerne l'intitulé, la génération ou la localisation des mesures. De plus, la légende de la carte indique que les mesures du PALM 2007 et 2012 sont à réaliser rapidement et que celles du PALM 2016 sont à réaliser à court-moyen terme. Cette formulation porte à confusion étant donné que pour bénéficier du cofinancement fédéral, les mesures du PALM 2007 et 2012 doivent être mises en œuvre avant le 31.12.2027 et celles du PALM 2016 avant le 31.12.2025.

- Revoir la liste et la carte des mesures du PALM en fonction de ce qui précède. La DGMR-P se tient à disposition, si nécessaire, pour identifier les incohérences par rapport au PALM.

La DGMR-P note que des mesures du PALM qui ont été abandonnées figurent sur la carte des mesures prioritaires (p.95) ; c'est par exemple le cas de la mesure abandonnée 4c.RM.152 portant sur l'aménagement du ch. des Zizelettes, axe qui figure par ailleurs sur la carte de la stratégie vélos (p.50) - ce qui porte à confusion.

- Identifier les mesures du PALM abandonnées et mettre en cohérence le volet opérationnel.

1.2 PLAN DES MESURES OPAIR DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES (PLAN OPAIR)

Le rapport explicatif fait référence au Plan OPair de 2005 alors que la version actualisée du Plan OPair est entrée en vigueur en 2019.

- Actualiser le paragraphe sur le Plan OPair.

La DGMR-P note par ailleurs que le PDCom reprend les mesures de mobilité du Plan OPair dans son volet opérationnel. Les mesures relatives à la coordination urbanisation – transport mériteraient d'y figurer.

- Intégrer à la liste p.98 les « missions communales » relatives aux mesures AT-2, Localisation de « la bonne activité au bon endroit » et AT-3, Disponibilité effective d'une desserte adaptée par les transports publics du Plan OPair.

1.3 PLANS DE MOBILITÉ

Le PDCom a été complété par une partie sur les plans de mobilité. Il est mentionné que « la ville de Morges peut aider chaque entreprise sur son territoire dans la mise en place d'un plan de mobilité, mais elle ne vérifie pas systématiquement que les entreprises possèdent un plan de mobilité. Il revient à chaque entreprise de connaître la législation en vigueur à ce sujet. ». La stratégie communale semble donc ici essentiellement basée sur de l'incitatif et de l'accompagnement aux entreprises, ce qui n'est pas conforme aux dispositions du PGA de Morges (en cours de révision) et du Plan OPair (mesure MO-5 Plans de mobilité) qui rendent les plans de mobilité obligatoires, lorsque ceux-ci sont requis.

- Inscrire dans le PDCom des mobilités une mesure portant sur l'étude et la définition des modalités de suivi et de contrôle des plans de mobilité en cohérence avec le PGA de Morges et le Plan OPair ; il s'agira, au minimum, de formaliser l'engagement des entreprises à élaborer et à mettre en œuvre des plans de mobilité par la signature de conventions avec la commune.

1.4 STATIONNEMENT DES VOITURES

La DGMR-P note qu'une étude sera lancée afin de mettre à jour la politique de stationnement de la Ville et que des principes portant sur le stationnement ont été ajoutés à la vision stratégique.

Toutefois, elle relève que certains principes sont incohérents avec les objectifs de stabilisation des flux motorisés (p.22) et de diminution de la dépendance des pendulaires à l'automobile (p.35) ; et peuvent aller dans le sens d'une hausse de l'offre de stationnement publique indépendamment de nouvelles activités, ce qui est contraire au Plan OPAir (mesure MO-2 Stationnement public). En effet,

- des parkings publics auraient vocation à accueillir des pendulaires (p.35), par exemple au parc des Sports (p.67 §2.1.3) ;
- la vision stratégique prévoit du stationnement longue durée à satisfaire en ouvrage (p.33) sans en préciser le public-cible ;

- le principe de « garantir une offre suffisante de stationnement » à la périphérie proche du centre-ville a été ajouté sans préciser ce que cela représente en termes d’offre de stationnement (création/suppression de places, localisation) et de modalités d’usage ;
- concernant le P+Rail, deux principes ont été ajoutés : « maximiser le taux d’occupation du P+Rail [...] tout au long de la journée » (p.14) et « mutualiser les besoins de stationnement entre les différents usagers en utilisant notamment l’offre en stationnement du P+Rail » (p.34) ainsi que la mesure G3 « valoriser l’utilisation du P+Rail pour divers usages » ; or la mutualisation de cette offre de stationnement (sans y associer une suppression de places ailleurs) risque de générer davantage de trafic dans le centre de Morges, ce qui n’est pas souhaitable. La vocation du P+Rail de la gare est d’accueillir des voyageurs occasionnels longue distance. Le Règlement du PA Morges Gare Sud précise qu’il est « réservé aux personnes stationnant leur véhicule privé à cet endroit, pour se déplacer ensuite en train » et que « la priorité sera donnée aux voyageurs ne disposant pas de desserte en transports publics performants à leur domicile ». La DGMR-P insiste sur le fait que de la bonne gestion du P+Rail dépend le respect de la stratégie cantonale des interfaces de voyageurs développée dans le cadre de l’étude régionale sur les P+R.

Afin de répondre à l’objectif de stabilisation des flux motorisés formulé dans le PDCom, la DGMR-P considère que la gestion du stationnement sur le domaine public et privé est un des outils importants à disposition de la commune pour réguler le trafic.

- Inscrire dans la vision stratégique portant sur le stationnement des principes cohérents avec l’objectif de stabilisation des flux motorisés. Ces principes devront orienter les réflexions à venir sur le stationnement.

La DGMR-P considère que les principes suivants pourraient compléter avantageusement le PDCom :

- dissuader le stationnement des pendulaires au profit de l’usage des transports publics et des modes doux, par une réduction au minimum de l’offre publique de longue durée et des mesures de tarification ciblées ;
- mettre en cohérence la politique de stationnement sur domaine public et sur domaine privé (offre, principes de gestion) ;
- réserver le P+Rail de Morges aux voyageurs occasionnels longue distance et définir ses modalités de gestion en fonction.

2 REMARQUES ET DEMANDES EN LIEN AVEC L’ÉVOLUTION DU DOSSIER

2.1 PLAN DES VOIES FUTURES (P.23)

La DGMR-P formule les remarques suivantes sur le plan des voies futur.

- Sur le secteur sud-est, le plan n’est en cohérence ni avec la dernière version du projet de RC1 porté à la connaissance de la DGMR-P (mesure SE4), ni avec la carte du secteur p.91 pour ce qui est des accès latéraux.

- Sur le secteur sud-ouest, le plan des voies entre le giratoire Bonjean et la jonction ne correspond pas à la variante retenue dans le cadre de l'étude jonction Morges Ouest.
- Le plan présente des incohérences par rapport aux conclusions de l'étude de gestion du trafic et de priorisation des TP (SDRM) en ce qui concerne : la voie bus sur l'av. de Plan (mesure NE6) et la voie bus sur l'av. des Pâquis (mesure B7).
- Il présente des inexactitudes, par exemple, en ce qui concerne : le sens de circulation du haut de la rue Dr. Yersin et de la rue des Vignerons ; les voies de présélections qui ne figurent pas systématiquement (tourner-à-gauche bus depuis la place Dufour en direction de l'av. de la Gare).

La DGMR-P prend acte du fait qu'il s'agit d'une « vision prospective sous réserves des études associées ».

- Le contenu de ce plan des voies doit donc être considéré à titre indicatif. Il appartiendra à chaque étude de détail de préciser les modalités de gestion du réseau.

2.2 VOLET OPÉRATIONNEL DU PDCOM DES MOBILITÉS

COHÉRENCE AVEC LES MESURES DU PALM

Le volet opérationnel intègre des projets qui font l'objet de mesures du PALM par ailleurs abandonnées. Par exemple, la mesure NO6 d'aménagement du carrefour Gottaz/sortie A1 correspond à la mesure 5a.RM.200 (Morges, av. de la Gottaz, sortie A1, adaptation du carrefour) qui a été abandonnée.

- Mettre en cohérence le volet opérationnel du PDCOM avec le statut des mesures du PALM.

SECTEURS GARE ET BOURG

Sur le plan des voies futures, un carrefour à feux est identifié au niveau de l'actuel giratoire rue de la Gare/av. Monod ; or celui-ci ne fait l'objet d'aucune mesure identifiée sur la carte du secteur Gare. Il s'agit d'un carrefour clé du réseau routier, dont le fonctionnement peut notamment impacter l'accès à la future gare routière.

- En cohérence avec le plan des voies futures, inscrire une mesure à étudier au niveau du giratoire de la Gare - qui permettra d'en préciser le fonctionnement.

Le descriptif de la mesure G1 portant sur la rue de la Gare ne mentionne ni les vélos et ni les bus alors que cet axe joue un rôle important, d'une part dans le réseau de transport public car il doit offrir de bonnes conditions de circulation et d'arrêt ; et d'autre part dans le réseau vélos, notamment en accès à la gare.

Le projet de gare routière mériterait de figurer parmi les mesures du secteur Gare et pourrait être intégré à la mesure G5 en précisant qu'une liaison piétonne performante doit être créée entre la gare CFF et la gare routière et entre les arrêts des lignes de bus urbaines et la gare routière.

- Compléter les mesures G1 et G5 du secteur Gare en fonction de ce qui précède.

Sur le schéma du concept TIM du secteur Gare, l'av de Peyrolaz n'est pas représentée comme axe permettant l'accessibilité à ce secteur alors que cela semble cohérent avec le concept.

- Intégrer l'av. de Peyrolaz au schéma de concept TIM ou expliquer pourquoi elle ne figure pas dans le concept.

Sur la carte du secteur Bourg, la localisation de la mesure B6 n'est pas cohérente avec son intitulé.

- Mettre en cohérence le contenu de la mesure B6 et sa localisation sur la carte du secteur Bourg.

2.3 RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC

PRINCIPE RELATIF AUX TRANSPORTS PUBLICS

Le principe suivant a été ajouté au PDCom : « suivre les recommandations du COMEX des TPM et faciliter le déploiement des nouveaux réseaux ». Afin de clarifier ce qui relève, d'une part de la planification et, d'autre part de la compétence d'un comité exécutif, la DGMR-P demande de :

- revoir la formulation de ce principe, par exemple de la manière suivante : « en coordination avec les MBC et le COMEX des TPM, favoriser le développement des réseaux de transport public par l'aménagement d'arrêts, la requalification d'axes intégrant des mesures de priorisation, etc. »

LIGNE DE BUS 726

Sur la carte du réseau de transports publics (p.43), l'itinéraire de la ligne 726 a été modifié au niveau du ch. de Préllionnaz. Les adaptations portant sur le réseau de transport public régional doivent faire l'objet d'une coordination avec la DGMR-MT.

- Adapter la carte en tenant compte du tracé actuel de la ligne 726 ou justifier la modification de son tracé.

CONSULTATION DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT PUBLIC

Le volet opérationnel comporte des mesures qui concernent des lignes du réseau de transport public de l'entreprise MBC. Par exemple, les mesures de modération planifiées peuvent, dans certains cas, représenter des contraintes pour la circulation des bus.

- Il est recommandé de consulter l'entreprise de transport public à des fins de coordination.

CONSULTATION DE L'ENTREPRISE CFF

Le volet opérationnel du PDCom comprend des mesures situées à proximité des voies ferroviaires.

- Conformément à l'art. 18m de la Loi sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101), il est recommandé de consulter l'entreprise ferroviaire et de joindre le préavis de l'entreprise au dossier.

L'avis de l'entreprise ferroviaire doit être pris en considération, notamment dans le cas où celle-ci formule des remarques ou un avis négatif. L'objectif est d'obtenir une prise de position positive de

l'entreprise, si nécessaire en modifiant les dispositions du dossier de planification. Dans le cas où aucun accord ne serait trouvé entre les parties, l'autorité cantonale soumet le dossier à l'office fédéral compétent (art.18m al.2 let.a LCdF). La DGMR-MT rappelle le droit de recours conféré à l'office fédéral compétent contre toute décision des autorités cantonales allant à l'encontre des intérêts de l'entreprise ferroviaire (art. 18m al.3 LCdF).

3 RÉFÉRENCE

Mathilde Simon, DGMR