

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DES MOBILITÉS



JANVIER 2019

VERSION 2 – SEPTEMBRE 2020

Version 2.1- Avril 2021

Version du document :

Pour contrôle du dossier ajusté, septembre 2020

Auteurs :

Ville de Morges – Urbanisme, constructions et mobilité

Mme Anouk Paltani – cheffe de service jusqu'au 30 juin 2020, remplacée par M. Cédric Albert depuis le 1^{er} juillet 2020

Mme Lisa-Lou Bruyas – adjointe urbaniste au chef de service depuis le 1^{er} septembre 2020

Mme Laetitia Bettex – urbaniste et ingénieur transport EPFL jusqu'au 31 mars 2020, remplacée par M. Matthieu Plawecki - ingénieur transports EPFL depuis le 1^{er} juillet 2020

b-plan engineering

M. Jean-Christophe Birchler – expert-conseil

Document associé :

Plan directeur communal – approuvé le 10 octobre 2012

Table des Matières	1
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DES MOBILITÉS	
TABLE DES MATIÈRES	3
CHAPITRE I – CONTEXTE	1
Bref historique	1
Contexte légal	1
Perspective à long terme : contournement autoroutier	2
CHAPITRE II – PLAN DIRECTEUR DES MOBILITÉS – VOLET STRATÉGIQUE	3
Monitoring des objectifs et principes de 2012	3
Stratégie d’accessibilité multimodale	10
Gestion du trafic	17
Principes de gestion du stationnement	31
Structure du réseau de transports publics	37
Réseau structurant de mobilités douces	45
Thématiques particulières	52
CHAPITRE III – PLAN DIRECTEUR DES MOBILITÉS – VOLET OPÉRATIONNEL	55
Secteur Gare (G) – Stratégie d’accessibilité	57
Secteur Bourg (B) – Stratégie d’accessibilité	63
Secteur Sud-Ouest (SO) – Stratégie d’accessibilité	69
Secteur Nord-Ouest (NO) – Stratégie d’accessibilité	73
Secteur Nord (N) – Stratégie d’accessibilité	79
Secteur Nord-Est (NE) – Stratégie d’accessibilité	83
Secteur Sud-Est (SE) – Stratégie d’accessibilité	89
Tous secteurs – Mesures complémentaires	93
Mesures et missions des planifications supérieures	93
APPROBATION	100
TABLE DES FIGURES	102
ABRÉVIATIONS	103
TERMES COURAMMENT EMPLOYÉS	104
ANNEXES TECHNIQUES	105

BREF HISTORIQUE

Le 10 octobre 2012, le Conseil d'État approuvait le Plan directeur communal (PDCoM) de Morges, actuellement en vigueur (ci-après Plan directeur communal 2012). Amendé par le Conseil communal lors de son adoption en date du 7 mars 2012, ce document se voyait amputé de plusieurs principes de mobilité. **Les principes amendés concernaient en particulier l'aménagement du réseau routier du centre-ville au profit des transports publics et de la mobilité douce, ainsi que le report du trafic du centre-ville sur le réseau routier situé au nord de l'autoroute, dit « axe Nord ».**

Jugeant insatisfaisant une partie des éléments proposés dans le cadre du PDCoM, le Conseil communal restait en attente de la finalisation de l'étude spécifique, dénommée Plan directeur des circulations (PDCirc), devant préciser les aspects fonctionnels du réseau routier morgien. Néanmoins, **l'étude de PDCirc se contenta de dresser une série de mesures routières sans proposer de stratégie d'accessibilité multimodale intégrée pour l'ensemble du territoire morgien.** Le document n'apporta ainsi ni une direction, ni les solutions en vue d'assurer un développement cohérent et mesuré de la mobilité en ville de Morges pour les 15 prochaines années. Le PDCirc, ne répondant ni aux attentes du Canton, ni aux attentes des différents services de la Ville de Morges, ne put alors pas servir de base solide de planification. Courant 2016, la Municipalité prit la décision d'abandonner l'étude de PDCirc, suite à examen préalable des services du Canton.

Le plan directeur communal des mobilités abroge et remplace le chapitre 5 « Réseaux de déplacement et mobilité » du Plan directeur communal 2012. Il se compose d'un volet stratégique ainsi que d'un volet opérationnel. Il détaille les thématiques suivantes : stratégie d'accessibilité multimodale, gestion du trafic, principe de gestion du stationnement, structure du réseau de transports publics, réseau structurant de mobilités douces, thématiques particulières. Le volet opérationnel contient les mesures de mise en œuvre. Les mesures du chapitre 5 « Réseaux de déplacement et mobilité » du plan directeur communal 2012, qui ne sont pas reprises dans le présent plan directeur des mobilités, sont soit considérées comme réalisées, soit comme plus d'actualité.

Afin de sortir de cette impasse, sous l'impulsion de la nouvelle législature, la Municipalité a souhaité renouveler la vision stratégique de la mobilité afin de compléter la planification directrice communale. Cette vision stratégique est décrite dans le présent document.

CONTEXTE LÉGAL

Conformément à l'article 16 LATC, le plan directeur des mobilités définit la stratégie de développement des différents modes de **déplacement à l'échelle communale pour les 15 à 25** prochaines années. Non opposable aux tiers, mais contraignant pour les autorités, cette planification a pour but de compléter l'actuel Plan directeur communal en identifiant les objectifs et principes nécessaires à la bonne coordination de la politique publique de mobilités avec les autres politiques publiques territoriales.

Le plan directeur des mobilités abroge et remplace le chapitre 5 « Réseaux de déplacement et mobilité » ainsi que les représentations graphiques correspondantes du Plan directeur communal de 2012.

PERSPECTIVE À LONG TERME : CONTOURNEMENT AUTOROUTIER

L'office fédéral des routes (OFROU) a réalisé une étude d'opportunité qui s'est achevée en 2012 sur la recommandation de deux variantes pour résoudre la problématique des routes nationales dans **l'Ouest lausannois** :

- Une variante de liaison directe entre le Boiron et l'échangeur de Villars-Ste-Croix, et maintenant une route nationale en traversée de Morges.
- Une variante de liaison directe entre le Boiron et l'échangeur de Villars-Ste-Croix, intégrant une piqûre intermédiaire entre Lonay et Echandens, et permettant de supprimer la route nationale en traversée de Morges.

Ces deux variantes présentent des bilans contrastés, tant du point de vue de leurs coûts que de leurs impacts territoriaux et environnementaux, et ont ainsi chacune leurs adeptes et détracteurs.

En 2013, suite au refus en votation populaire de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière, les études ont été stoppées dans l'attente d'une base légale fédérale permettant d'engager les ressources nécessaires à l'avancement du projet.

Faisant l'objet d'un fond distinct, les analyses d'assainissement du goulet d'étranglement de Crissier ont quant à elles pu continuer. Les mesures retenues seront réalisées ces prochaines années, dont la nouvelle jonction « Venoge » ou « Ecublens », qui offrira une alternative pour rejoindre l'autoroute à l'est de la commune de Morges sans la traverser.

Le 12 février 2017, le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a été accepté en votation populaire. Le programme de développement stratégique (PRODES)¹ inscrit dans le projet FORTA comprend le « contournement de Morges » en tant que complément de réseau de routes nationales. **À ce titre, les études se poursuivent désormais jusqu'à la mise en service du contournement, prévue à l'horizon 2040.**

La commune soutient la réalisation d'une autoroute de contournement permettant de déclasser la traversée existante de Morges et d'offrir des marges de manœuvre substantielles à la restructuration du réseau routier communal.

La mise en service du contournement autoroutier de Morges est néanmoins prévue à une date **dépassant l'horizon de planification** du présent document. Ses effets sur la commune ne sont ainsi pas pris en considération à ce stade.

¹ PRODES des routes nationales : projets et utilité, Fiche d'information, OFROU, 14.9.2018

Chapitre II – Plan directeur des mobilités – Volet stratégique

Le présent chapitre propose, dans une première partie, un monitoring des objectifs et principes décrits dans le chapitre 5 « Réseaux de déplacement et mobilité » du Plan directeur communal 2012. Ainsi, les principes de mobilité sont passés en revue et actualisés, conservés ou supprimés en fonction de l'évolution territoriale et des réseaux.

Dans un second temps, le présent chapitre développe la vision stratégique territoriale relative à l'accessibilité multimodale, à la gestion du trafic, au stationnement, aux transports publics et aux mobilités douces notamment. Ces différents sous-chapitres comprennent chacun un état de référence qui fait office de diagnostic de synthèse², ainsi qu'une vision stratégique sous forme de carte complétée par des objectifs et principes associés. Ces objectifs et principes ne remettent pas en question les objectifs et principes de 2012 : ils sont essentiellement actualisés.

MONITORING DES OBJECTIFS ET PRINCIPES DE 2012

Les tableaux suivants mettent en évidence les évolutions des principes définis dans le chapitre 5 « Réseaux de déplacement et mobilité » du Plan directeur communal 2012.

MOBILITÉ MULTIMODALE

La partie mobilité multimodale du Plan directeur communal 2012 - chapitre 5 se compose d'un objectif et de quatre principes associés. Seulement deux principes sont repris dans le présent document. Les deux autres ne sont pas repris car trop génériques et peu précis.

Objectif PDCOM 2012 (chap. 5)	Principes du PDCOM 2012 (chap. 5) associés aux objectifs	Plan directeur des mobilités
Objectif 10 – Assurer une très bonne accessibilité multimodale de la ville et de ses centralités et équipements	Par l'augmentation significative de la part modale des transports publics et des mobilités douces.	Ce principe n'est pas repris en tant que tel car c'est un fondement du Plan directeur communal des mobilités.
	Par une forte diminution du trafic motorisé dans le centre-ville et une offre suffisante de stationnement à sa périphérie proche.	Ce principe a été ajouté dans l'objectif « Dégager des marges de manœuvre pour le réaménagement de l'espace public ».
	Par la déviation du trafic à l'extérieur des zones urbaines.	Ce principe n'a pas été repris car il est trop générique et bien explicité dans le chapitre de gestion du trafic.
	Par la promotion d'une éco-mobilité, notamment par la sensibilisation de la population.	Ce principe a été ajouté dans l'objectif « Sensibiliser les usagers aux impacts de leur mobilité ».

² Le diagnostic mis en évidence en 2012 est toujours d'actualité car le plan directeur communal reste en vigueur. L'état de référence montré pour chaque sous-chapitre ou thématique intègre les éléments du diagnostic de 2012 ainsi que les nouveaux éléments techniques en possession de la Ville (état des lieux du stationnement voiture de 2018, chantiers de Région Morges montrant les insuffisances des réseaux de mobilité douce de 2015, etc.).

MOBILITÉS DOUCES

La partie mobilités douces du Plan directeur communal 2012 - chapitre 5 comprend quatre objectifs complétés par des principes. Ils sont repris dans le présent document. Concernant les principes, certains sont conservés, d'autres sont adaptés.

Objectif PDCOM 2012 (chap. 5)	Principes du PDCOM 2012 (chap. 5) associés aux objectifs	Plan directeur des mobilités
Objectif 11 – Offrir des liaisons de mobilités douces attractives sur l'ensemble des chemins et routes de la commune	Par la mise en œuvre des mesures préconisées par le SDRM et le plan de mobilité douce du PALM.	Ce principe est ajouté dans l'objectif « Atténuer les coupures existantes du réseau de mobilité piétonne/cyclable »
	Par la sécurisation des déplacements en vélo et à pied le long des routes principales et traversées piétonnes.	Ce principe n'a pas été repris, il est remplacé par « Aménager des itinéraires sûrs et continus ».
	Par la mise en place d'un maillage fin de cheminements piétons et cyclables à l'intérieur des quartiers.	Ce principe n'a pas été repris car il est remplacé par « Compléter le maillage piéton / vélo et réaliser des aménagements confortables ».
	Par l'aménagement de liaisons vers les communes voisines.	Ce principe s'est mué en objectif pour la mobilité piétonne et cyclable.
	Par la poursuite de la politique de création de zones à vitesse lente dans les quartiers résidentiels et les centres de quartier.	Ce principe a été ajouté dans l'objectif adapté « Garantir la cohabitation entre les modes au centre-ville et modérer les vitesses dans les quartiers résidentiels ».
	Par la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite.	Ce principe a été ajouté dans l'objectif « Faciliter l'usage de l'espace public et l'accès aux commerces ».

Objectif 12 – Offrir un nombre de places de stationnement vélo suffisant et confortable aux lieux d'origine et de destination	Par l'aménagement d'une vélo-station à la gare CFF de Morges (avec des services annexes, etc.).	La vélo-station est intégrée au projet Morges Gare-Sud en cours de réalisation (400 pl. prévues).
	Par l'aménagement de nombreux lieux de parcage protégés et sécurisés aux haltes RER et BAM, devant les équipements d'intérêt public et le long des axes commerçants.	Ce principe a été modifié en « Aménager des lieux de parcage vélo supplémentaires aux endroits générateurs de trafic du territoire » dans l'objectif « Diminuer la dépendance des pendulaires à l'automobile ».
	Par l'obligation d'aménager des places de stationnement vélo dans le cadre des nouvelles constructions, en conformité avec les articles 32 et 40a RLATC.	Le service d'Urbanisme, constructions et mobilité vérifie déjà systématiquement le respect des normes VSS en lien avec les places vélos, pour toutes nouvelles constructions. Les missions communales dans le cadre de l'OPair et du Plan directeur cantonal (PDCant) sont rappelées dans le volet opérationnel.

Objectif PDCOM 2012 (chap. 5)	Principes du PDCOM 2012 (chap. 5) associés aux objectifs	Plan directeur des mobilités
Objectif 13 – Améliorer les liaisons piétonnes et cyclables entre les quartiers et les équipements au Nord et au Sud de l'autoroute	Par le prolongement du passage piétonnier de la gare au Nord.	Cette mesure est intégrée au volet opérationnel. Les discussions sont en cours.
	Par la création d'un passage piéton et vélos du Dr Yersin.	L'avenue Dr Yersin est en cours de réaménagement avec une place importante donnée aux modes doux. Ce principe n'est pas repris dans le présent document.
	Par l'aménagement de nouveaux passages sous-voies à Bonjean et Vertou.	Ces deux mesures en cours d'étude sont intégrées au volet opérationnel.
	Par la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables le long des routes principales, notamment sur la route de Tolochenaz, l'avenue des Pâquis et la rue de Lausanne.	Ce principe est explicité dans le chapitre des réseaux structurant de mobilités douces et n'est donc pas repris tel quel. Les mesures précises sont incluses dans le volet opérationnel.
	Par la réhabilitation des passages existants de la rue de la Gare et de la halte CFF de St-Jean.	Le volet opérationnel inclus ce point.

Objectif 14 – Offrir des itinéraires Est-Ouest directs et faciles d'usage entre les quartiers, équipements et centralités, aussi bien au Nord qu'au Sud de l'autoroute	Par l'aménagement d'un itinéraire continu entre les futurs quartiers de la Longeraie et la zone d'équipements publics de la Gracieuse en passant par le Petit Dézaley, Beausobre et Pré Maudry.	Cette mesure fait l'objet d'un principe directeur dans les plans des réseaux structurants de mobilités douces. Dans le volet opérationnel, les mesures sectorielles sont détaillées.
	Par le maintien de l'itinéraire piéton et vélo existant le long des rives.	Ce point est englobé dans le principe de voie verte (mesure PALM).
	Par la sécurisation des itinéraires le long des routes principales.	Ce point est intégré dans les principes directeur des réseaux structurants de mobilités douces.
	Par l'aménagement d'un nouvel itinéraire en dehors des routes principales entre En Bonjean et St-Jean en passant par le centre-ville et la gare.	Ce point est intégré dans le volet opérationnel. Les cartes stratégiques intègrent des tronçons de cet itinéraire alternatif par le chemin Claude Anet, la rue des Uttins, etc. En revanche, le tracé le long de la voie CFF qui devait relier Dr Yersin et Pâquis selon la carte des modes doux de 2012, a été supprimé. Le concept n'a pas été retenu lors de la construction du bâtiment de la PRM.
	Par l'aménagement de liaisons vers les communes voisines (Tolochenaz, Lonay, Préverenges, ...).	Ce point est un des objectifs des réseaux structurants de mobilités douces et n'est donc plus seulement un principe.

TRANSPORTS PUBLICS

La partie transports publics du Plan directeur communal 2012 - chapitre 5 comprend trois objectifs complétés par des principes.

Objectif PDCOM 2012 (chap. 5)	Principes du PDCOM 2012 (chap. 5) associés aux objectifs	Plan directeur des mobilités
Objectif 15 – Accroître significativement la répartition modale en faveur des transports publics	Par l'amélioration de la fréquence de desserte et l'élargissement des plages horaires.	Ce principe a été ajouté dans l'objectif « Assurer l'attractivité du réseau de bus urbains et régional ».
	Par une gestion du trafic accordant systématiquement la priorité aux bus (voies réservées et signalisation lumineuse).	Ce principe est déjà intégré dans le principe « Augmenter les performances des lignes et la stabilité des temps de parcours ».
	Par une restructuration générale du réseau des transports publics urbains mieux intégrés à l'agglomération Lausanne-Morges.	Ce principe n'a pas été repris car il est du ressort du COMEX des TPM. Mais le principe « 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. » a été ajouté.
	Par une association de la commune aux actions de développement du réseau régional (liaisons avec la région morgienne et en direction de Littoral Parc, [...]).	La Ville de Morges fait partie du COMEX des TPM et peut donc prendre part aux décisions sur le réseau. Le point fait partie intégrante du point « En coordination avec les MBC et le COMEX des TPM... ».
	Par la mise en place d'un service de transports publics à la demande.	Les transports publics à la demande sont gérés de façon bilatérale avec les TPM.
Objectif 16 – Offrir une desserte véritablement urbaine au centre-ville	Le plan directeur des circulations précisera quelles mesures envisager pour offrir une desserte véritablement urbaine au centre-ville.	Le Plan directeur communal des mobilités suit les recommandations du COMEX des TPM tout en étant partie prenante. Le PGO (Planification Générale de l'Offre) de novembre 2019 des MBC précise les évolutions du réseau avec une desserte urbaine prévue à terme (2030). Un nouveau réseau verra le jour en 2022 avec des modifications de tracés, puis une intensification des cadences arrivera en 2026. La Ville suit les recommandations du COMEX.

Objectif PDCOM 2012 (chap. 5)	Principes du PDCOM 2012 (chap. 5) associés aux objectifs	Plan directeur des mobilités
Objectif 17– Offrir des pôles d'échange attractifs pour le transbordement entre les différents modes de transport	Par des aménagements favorisant le transbordement à la gare de Morges, interface multimodale d'importance régionale.	Une nouvelle gare routière est prévue au nord de la gare ferroviaire. Ce projet est intégré au projet Morges Gare-Sud. Les transbordements seront facilités.
	Par des facilités accrues de transbordement aux trains régionaux et interrégionaux (parc relais à la gare).	Le nouveau P+Rail de la gare de Morges répond à ce principe avec 282 places. Son ouverture est prévue fin 2020 donc il n'est pas indiqué comme une mesure mais est visible sur les planches relatives (stratégie d'accessibilité multimodale, etc.).
	Par l'aménagement d'un pôle d'échange RER – bus à la halte de St-Jean.	Dans le cadre du PA Sud-Est Morgiens, il est prévu d'intégrer une interface RER / bus de qualité. Cette mesure est intégrée au volet opérationnel du présent Plan directeur communal des mobilités.

TRANSPORTS MOTORISÉS INDIVIDUELS

La partie transports individuels motorisés du Plan directeur communal 2012 - chapitre 5 comprend quatre objectifs complétés par des principes.

Objectif PDCOM 2012 (chap. 5)	Principes du PDCOM 2012 (chap. 5) associés aux objectifs	Plan directeur des mobilités
Objectif 18 – Limiter le trafic dans le centre-ville	Le Plan directeur des circulations précisera quelles mesures envisager pour limiter le trafic de transit.	Le Plan directeur communal des mobilités intègre un chapitre relatif à la gestion du trafic. Ce chapitre décline ce principe.

Objectif 19 - Offrir des parkings publics en périphérie du centre-ville et limiter l'offre de stationnement dispersée dans le centre-ville.	Par l'aménagement de "parc + marche" (P+M) souterrains au parc des Sports, le long de l'avenue des Pâquis et sous les quais, ainsi qu'en surface en bas de l'Avenue Warnery.	Ce principe a été adapté en « Reporter les besoins en stationnement dans des ouvrages ». Les mesures de localisation des parkings en ouvrage sont intégrées au volet opérationnel.
	Par l'exploitation des synergies de stationnement entre les différents utilisateur·rices.	Ce principe a été adapté en « Mutualiser les besoins de stationnement entre les différents usager·ères (employé·es, habitant·es, etc.) » dans l'objectif « Dégager des marges de manœuvre pour le réaménagement de l'espace public ».
	Par l'harmonisation de la réglementation du stationnement dans l'ensemble du centre-ville (durée, tarification).	Le principe « Mettre à jour la politique de stationnement de la Ville » a été ajouté dans l'objectif « Favoriser l'accessibilité de la clientèle et des visiteur·ses ».
	Par l'encouragement à l'élaboration de plan de mobilité d'entreprises.	Les plans de mobilité sont traités dans le chapitre « Thématiques particulières ».

Objectif 20 - Réaliser une autoroute de contournement	Envisager à long terme la transformation de l'autoroute traversant Morges en route de distribution urbaine (RDU) par un lobbying constant auprès des autorités cantonales et fédérales en faveur de la réalisation d'une autoroute de contournement.	Comme stipulé dans ce plan directeur, le fond pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a été accepté en votation populaire en 2017. Le PRODES inscrit dans le projet FORTA comprend le « contournement de Morges » en tant que complément de réseau de routes nationales. La mise en service du contournement est prévue pour 2040.
---	--	--

Objectif PDCOM 2012 (chap. 5)	Principes du PDCOM 2012 (chap. 5) associés aux objectifs	Plan directeur des mobilités
Objectif 21 - Montrer l'exemple d'une gestion alternative de la mobilité au sein de l'administration communale et vers l'extérieur	Par l'élaboration de plans de mobilité d'entreprise.	Les plans de mobilité d'entreprise font l'objet d'un paragraphe spécifique dans le présent document, dans les thématiques particulières.
	Par la mise en place d'une politique de mobilité alternative au sein de l'administration (véhicules écologiques, co-voiturage, vélos de service, etc.).	Cette politique de mobilité alternative est garantie par le plan de mobilité de l'administration communale réalisée en 2012. Une mise à jour du plan de mobilité est en cours.
	Par l'information et la sensibilisation de la population et des entreprises.	Un objectif fort du chapitre de stratégie d'accessibilité multimodale reprend ce concept d'information et de sensibilisation « Sensibiliser les usagers aux impacts de leur mobilité ».

ÉTAT DE RÉFÉRENCE

L'état de référence des différentes thématiques abordées se réfèrent aux constats du Plan directeur communal en vigueur. Il est néanmoins complété par de nouvelles données obtenues depuis 2012, notamment en termes de comptages de trafic ou de relevés de stationnement. L'état de référence présenté dans le Plan directeur communal des mobilités est une synthèse actualisée des constats identifiées dans le Plan directeur communal en vigueur.

Près de 300'000 déplacements³ sont mesurés quotidiennement sur le périmètre communal. Plus des 2/3 de ces derniers ne font néanmoins qu'y passer, traversant la commune sans s'y arrêter. Ces voyageur·euses en transit, qu'ils empruntent le réseau ferré, l'autoroute ou encore les routes cantonales et communales, restreignent la capacité disponible au détriment des résident·es, client·es, employé·es ou encore visiteur·euses de la ville de Morges.

Les déplacements en échange, ayant pour origine ou destination le territoire communal, sont majoritairement réalisés en utilisant le réseau routier cantonal, que ce soit en voiture, en bus ou à vélo. Avec environ 25'000 déplacements quotidiens mesurés aux jonctions de la ville, le réseau autoroutier constitue le second support d'échange le plus important. Loin derrière, mais avec un bilan honorable (10 à 15% des flux), la gare de Morges constitue la porte d'entrée de la ville pour environ 10'000 voyageurs par jour, soit la moitié du trafic CFF en gare.

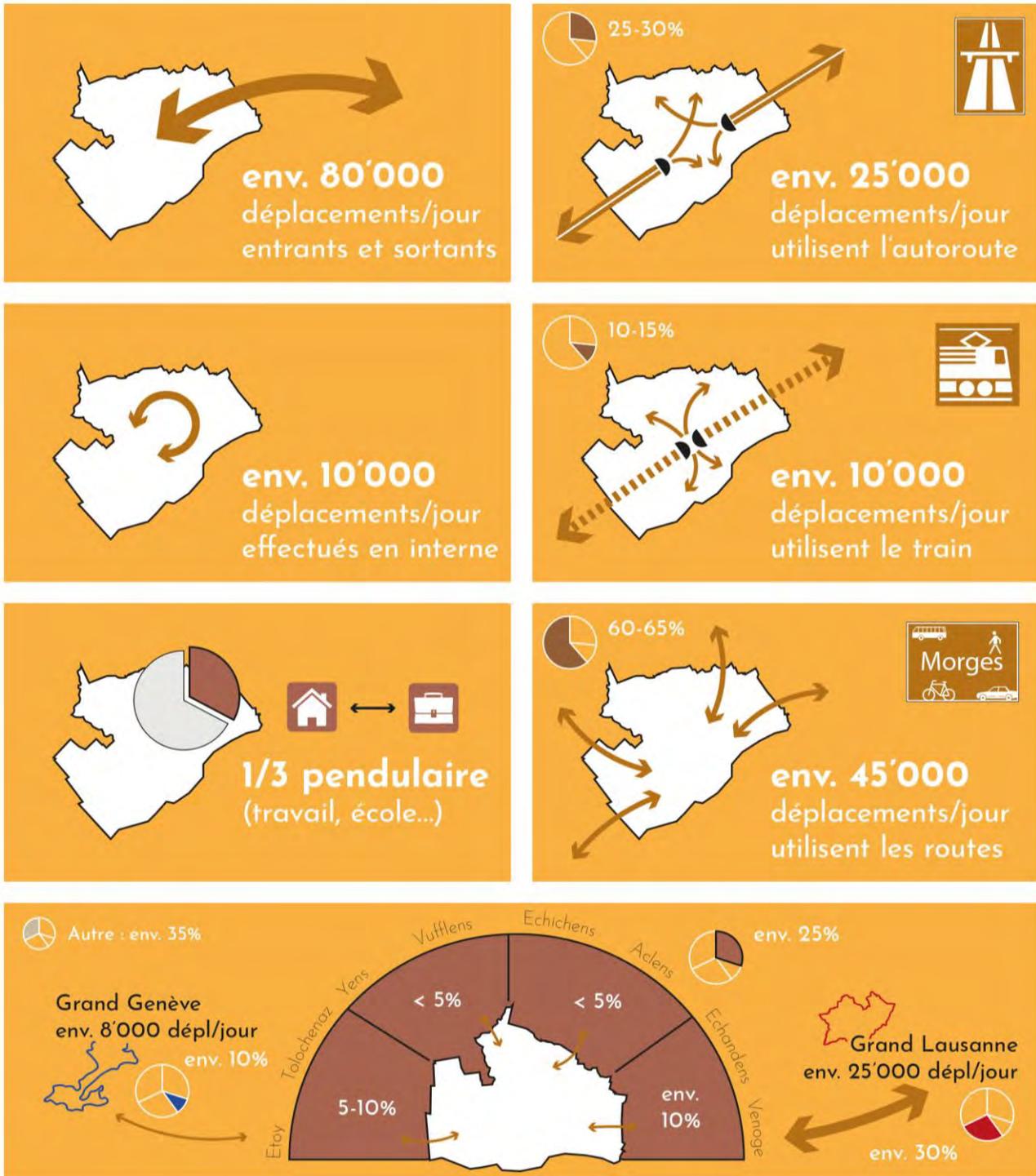
Le suivi des déplacements permet également de préciser l'importance des bassins d'attraction de la commune. Les échanges mesurés sont trois fois plus importants avec le reste de l'agglomération lausannoise qu'avec le Grand Genève, démontrant l'importance du lien fonctionnel entre les différents secteurs du périmètre compact. Avec environ un quart des échanges, les communes voisines de Morges constituent des satellites très importants pour la dynamique communale.

Selon les différentes données à disposition, il apparaît qu'à l'heure actuelle plus de 80% des déplacements sont effectués en voiture. Cette valeur très élevée prète à penser que le territoire communal bénéficie d'une accessibilité automobile largement supérieure aux autres modes de déplacement. Par ailleurs, ce constat présage d'une marge de manœuvre importante pour le développement des transports publics et de la mobilité douce.

³ Estimation basée sur les données « Swisscom » et « SwissTraffic » durant la semaine du lundi 24 au vendredi 28 septembre 2018

La mobilité morgienne en chiffres

S'ARRÊTANT À MORGES



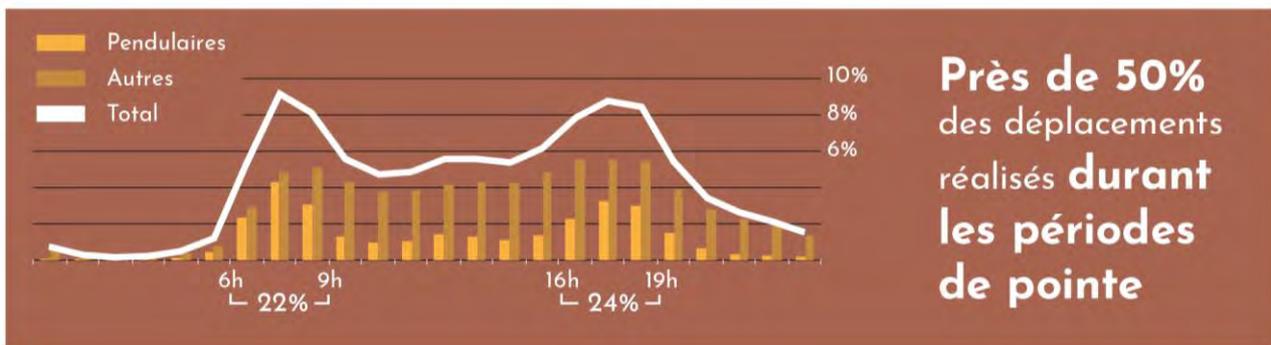
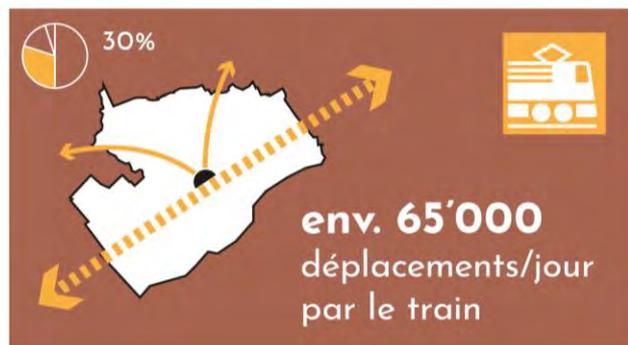
Estimation basée sur les données Swisscom et SwissTraffic
 - semaine du lundi 24 au vendredi 28 septembre 2018 -
 réalisée par b-plan engineering

morges
 VILLE DE MORGES

Figure 1 : Vue d'ensemble des déplacements en échange avec la commune

La mobilité morgienne en chiffres

TRAVERSANT MORGES SANS ARRÊT



Estimation basée sur les données Swisscom et SwissTraffic - semaine du lundi 24 au vendredi 28 septembre 2018 - réalisée par b-plan engineering

morges
VILLE DE MORGES

Figure 2 : Vue d'ensemble des déplacements en transit à travers la commune

VISION STRATÉGIQUE

En fonction de l'heure, du lieu ou encore du motif de déplacement, tous les moyens de transport à disposition s'avèrent plus ou moins pertinents pour répondre aux besoins variés de la population et **de l'économie**.

À l'image du « mix énergétique », une mobilité durable ne peut être atteinte qu'en intégrant le caractère essentiel d'un « mix d'accessibilité », dans lequel les modes de déplacement sont traités de manière équitable, mais différenciée, en fonction du contexte urbain dans lequel ils s'inscrivent.

Cette différenciation est traduite dans le Plan directeur des mobilités par l'introduction de vocations principales des différents tronçons du réseau routier. Elles reflètent les besoins à satisfaire selon les différentes vocations des réseaux par modes (structurants pour les modes doux ou principal urbain pour le réseau routier par exemple).

Les routes et leurs aménagements ne sont néanmoins que des supports de la mobilité, elle-même **grandement influencée par nos habitudes**. Même si l'évolution des habitudes de déplacement nécessite de se confronter à de nouveaux contextes, parfois déstabilisants, elle doit être considérée comme atteignable. Elle est même indispensable en vue de rationaliser notre rapport à la mobilité et d'améliorer la cohabitation entre usagers du domaine public.

Ces changements doivent être accompagnés par une meilleure information sur les offres et les alternatives disponibles pour satisfaire les besoins de mobilité, ainsi que par une sensibilisation sur les impacts des choix modaux. À ce titre, les événements thématiques permettent de dialoguer avec la population et « l'Éventail mobilité », distribué à tous les habitant·es de Morges en septembre 2020, renseigne entre autres sur les différentes alternatives à la voiture individuelle ainsi que sur des codes promotionnels incitant à leur utilisation.

Enfin, il est important de garder à l'esprit que de nombreuses analyses ont été menées par le passé et qu'il s'agit maintenant de fournir un effort de concrétisation des mesures préconisées. À ce titre, les trois projets d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) successifs regroupent un catalogue de projets importants pour la commune, mais encore aucunement réalisés. Parmi ces projets, les mesures retenues par la Confédération comme pertinentes et sujettes à un cofinancement doivent aboutir en priorité et dans des délais raisonnables. Ces mesures sont visibles dans le volet opérationnel du présent document.

Garantir un aménagement multimodal du réseau routier et intégrer le P+Rail à la stratégie

Aménager les tronçons routiers en cohérence vis-à-vis de leur fonction et du bâti dans lequel **ils s'inscrivent**

Diminuer le trafic motorisé dans le centre-ville (adapté 2012)

Sur la base d'une veille du taux d'occupation du P+Rail de la gare dont l'ouverture est prévue fin 2020, il est possible de l'utiliser pour des besoins évènementiels en soirée.



© VWA, 2018

Maintenir une accessibilité régionale optimale, essentielle à la vitalité de la Ville

Etudier les facteurs économiques et touristiques dans le cadre des projets **d'aménagements**



© Olivier Bohren, 2017

Réaliser en priorité les mesures planifiées dans le cadre du projet **d'agglomération**

Poursuivre les études permettant une réalisation à court-moyen terme des mesures cofinancées



© IBIS, 2018

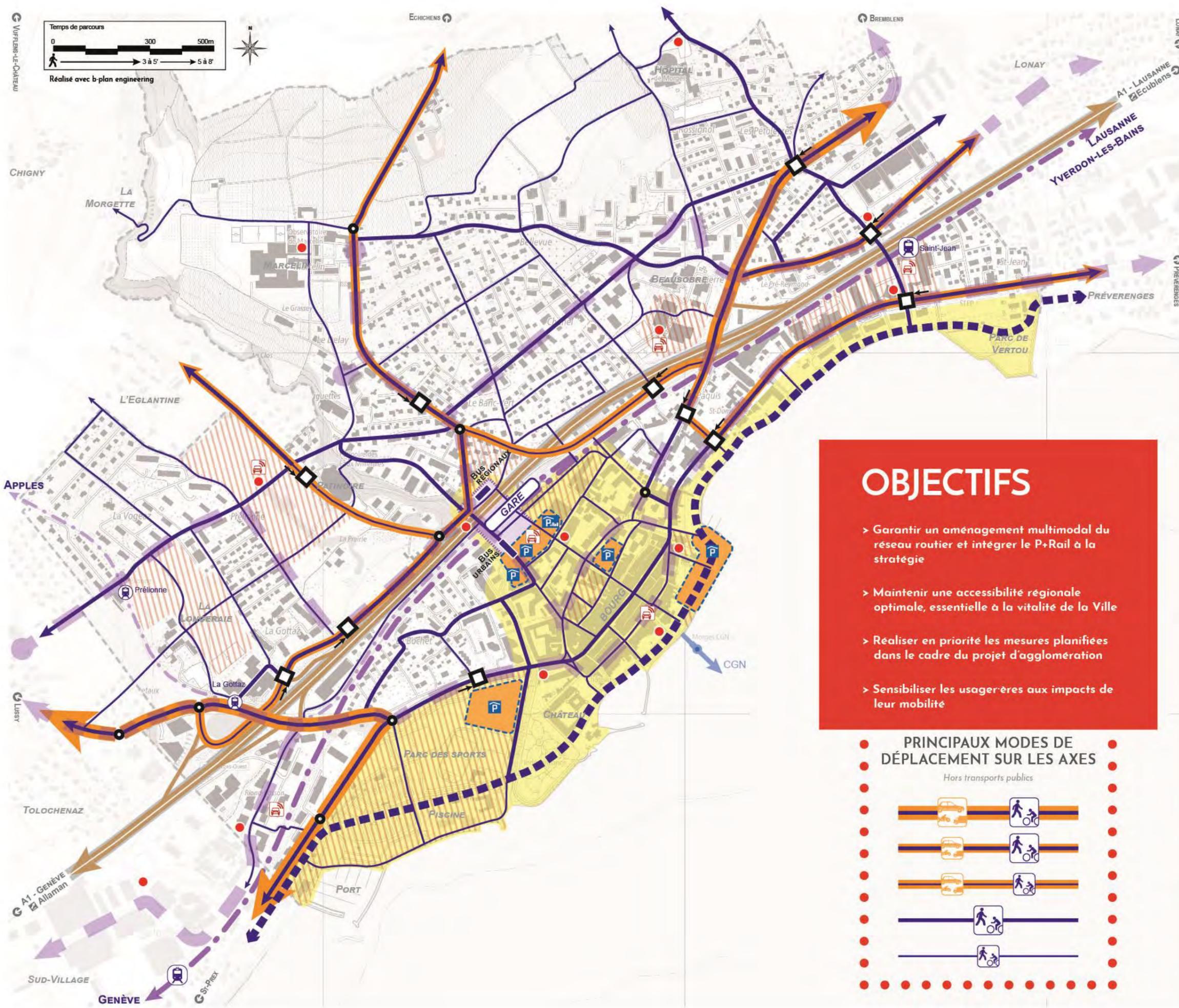
Sensibiliser les usagers aux impacts de leur mobilité

Renforcer l'information

Promouvoir l'éco-mobilité auprès de la population (idem 2012)



© Ville de Morges, 2017



STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

LÉGENDE

Réseau routier

- Réseau principal d'agglomération
- Réseau principal urbain

Réseau des transports publics

- CFF Grande ligne et régional
- MBC ferroviaire régional
- MBC urbain
- Pôle d'échange multimodal

Réseau mobilité douce

- Voie verte d'agglomération
- Réseau structurant mode doux
- Réseau secondaire mode doux
- Forte présence piétonne

Equipements importants

- Parking de centre-ville
- Parking d'échange
- Poste de dosage du trafic
- Autopartage
- Vélos en libre-service (VLS)

Urbanisme

- Principaux sites en mutation

Figure 3 : Stratégie d'accessibilité multimodale

ÉTAT DE RÉFÉRENCE

Les automobilistes empruntant le réseau routier morgien ne manquent généralement pas de qualificatifs négatifs pour décrire leur perception des conditions de circulation actuelle et leur **tendance à empirer d'année en année**. Cette réalité populaire et séculaire est néanmoins relativisée par les mesures quinquennales réalisées sur les routes et carrefours de la commune.

Loin d'être idyllique, la circulation en ville de Morges est comparable aux autres centres urbains de taille similaire, avec une saturation quasi quotidienne aux heures de pointe. Le nombre de véhicules présents sur le réseau est toutefois stable, voire en diminution depuis près de 20 ans, et ce malgré un accroissement démographique de plus de 15% sur la même période.

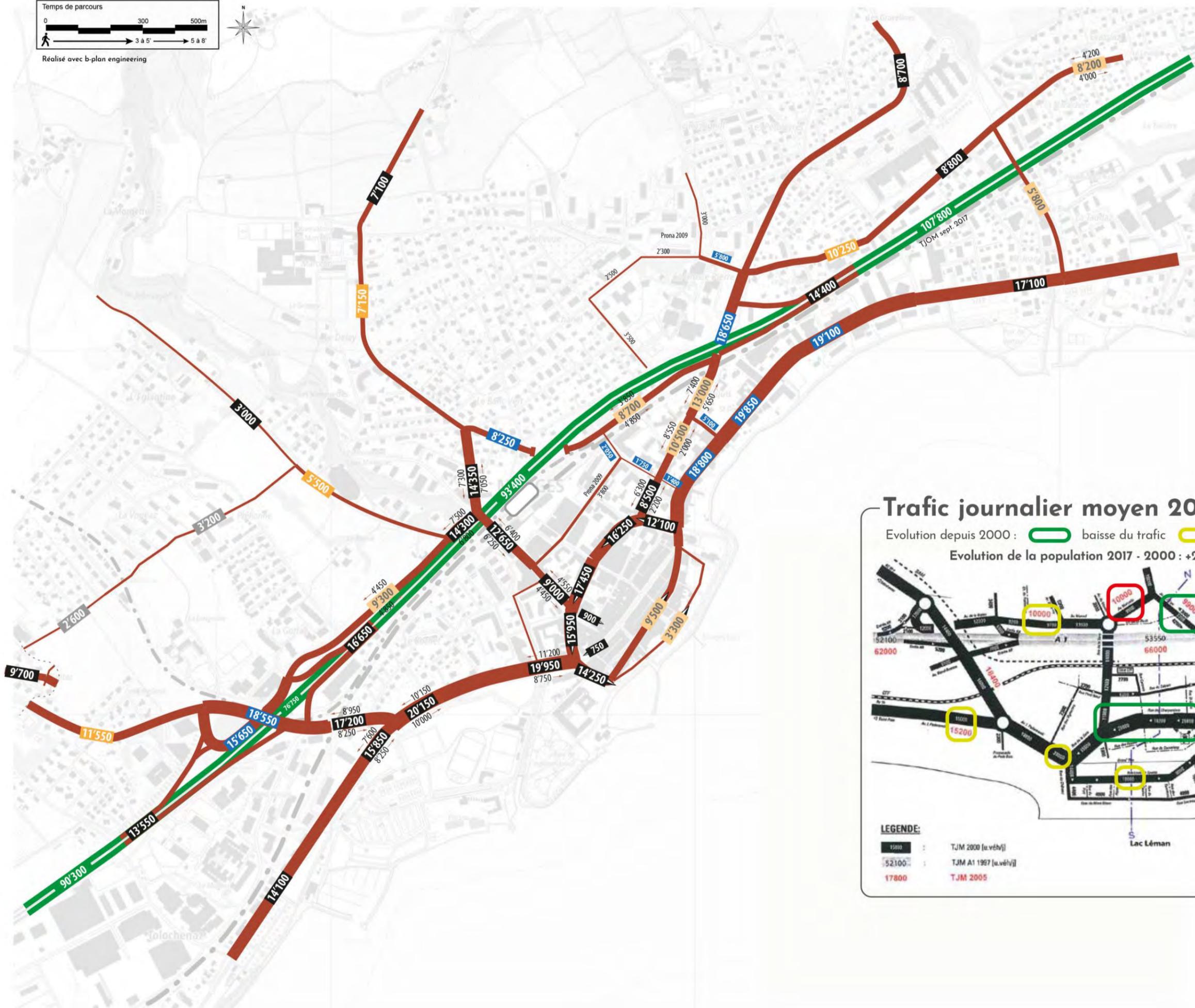
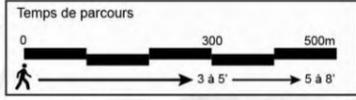
Ainsi, la problématique morgienne en matière de gestion du trafic relève plus d'une configuration particulière du réseau routier que d'une surutilisation endémique ou d'un manque d'entretien des infrastructures.

En effet, les routes desservant le Pied du Jura sont organisées de manière radiale et convergent sur le centre-ville. Compte tenu de la coupure créée par La Morges, les automobilistes ne disposent que de l'axe « Monod – Cart – Peyrollaz » pour passer d'est en ouest et tenter d'éviter le centre-ville de Morges. La sinuosité de cet itinéraire incite les usager·ères à circuler dans le Bourg, tant pour transiter localement à travers la commune que pour accéder aux différents quartiers de la ville. Elles ou ils participent ainsi à la surcharge de ses voiries historiques à capacité limitée.

Ce phénomène est accentué par l'absence de jonction autoroutière complète « Morges-Est » et la saturation de la jonction de « Crissier », obligeant les automobilistes à destination de l'Ouest lémanique à traverser la commune pour rejoindre le réseau autoroutier national.

Mesuré par un système de détection automatique en septembre 2018, le transit routier à travers la commune représente 25'000 véhicules quotidiens, dont près de 10'000 traversent le centre-ville sans présenter de plus-value. Néanmoins, le transit ne constitue que le quart des véhicules se présentant aux portes de la commune, démontrant l'importance du travail encore à réaliser pour permettre aux usager·ères d'opérer un transfert modal.

Étudiée depuis de nombreuses années, selon différentes méthodes et par divers expert·es, il est **aujourd'hui indéniable que la circulation morgienne ne pourra être réellement assainie qu'une fois l'autoroute de contournement en service, offrant de réelles marges de manœuvre à la réorganisation** du réseau et des flux. Dans cette attente (horizon 2040), seules des mesures ponctuelles **d'optimisation de l'organisation des accès routiers et du stationnement, de gestion de la quantité de** véhicules pénétrant le centre-ville aux heures les plus problématiques ou encore de transfert modal doivent être prises afin de minimiser les impacts indésirables du trafic sur la qualité de vie des Morgiens.



TRAFIC JOURNALIER DE RÉFÉRENCE

Etat au 27.11.2018

LÉGENDE

- 20'000 TJOM SwissTraffic sept.18
- 20'000 TJOM Lausanne-Région '17
- 20'000 TJM Lausanne-Région '14
- 20'000 TJM PDL Morges-Ouest '13
- 20'000 TJOM reconstitué (HPS divers et %HP SwissTraffic)

Trafic journalier moyen 2000 / 2005 - Transitec

Evolution depuis 2000 : baisse du trafic trafic stable hausse du trafic
 Evolution de la population 2017 - 2000 : +2'110 résidents permanents (+15%)

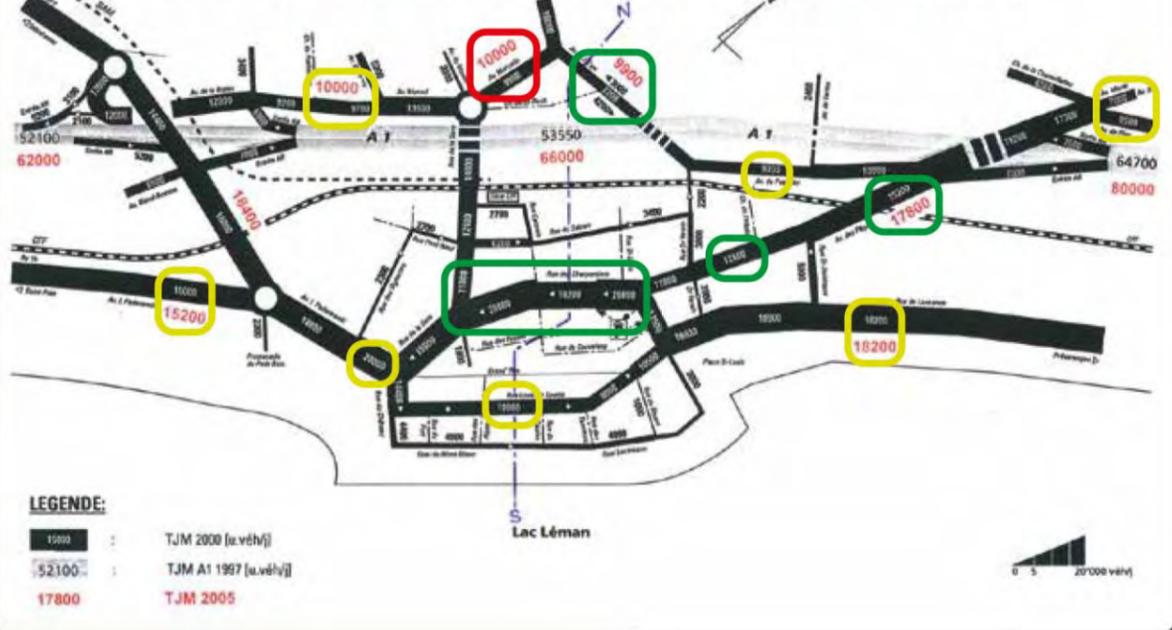
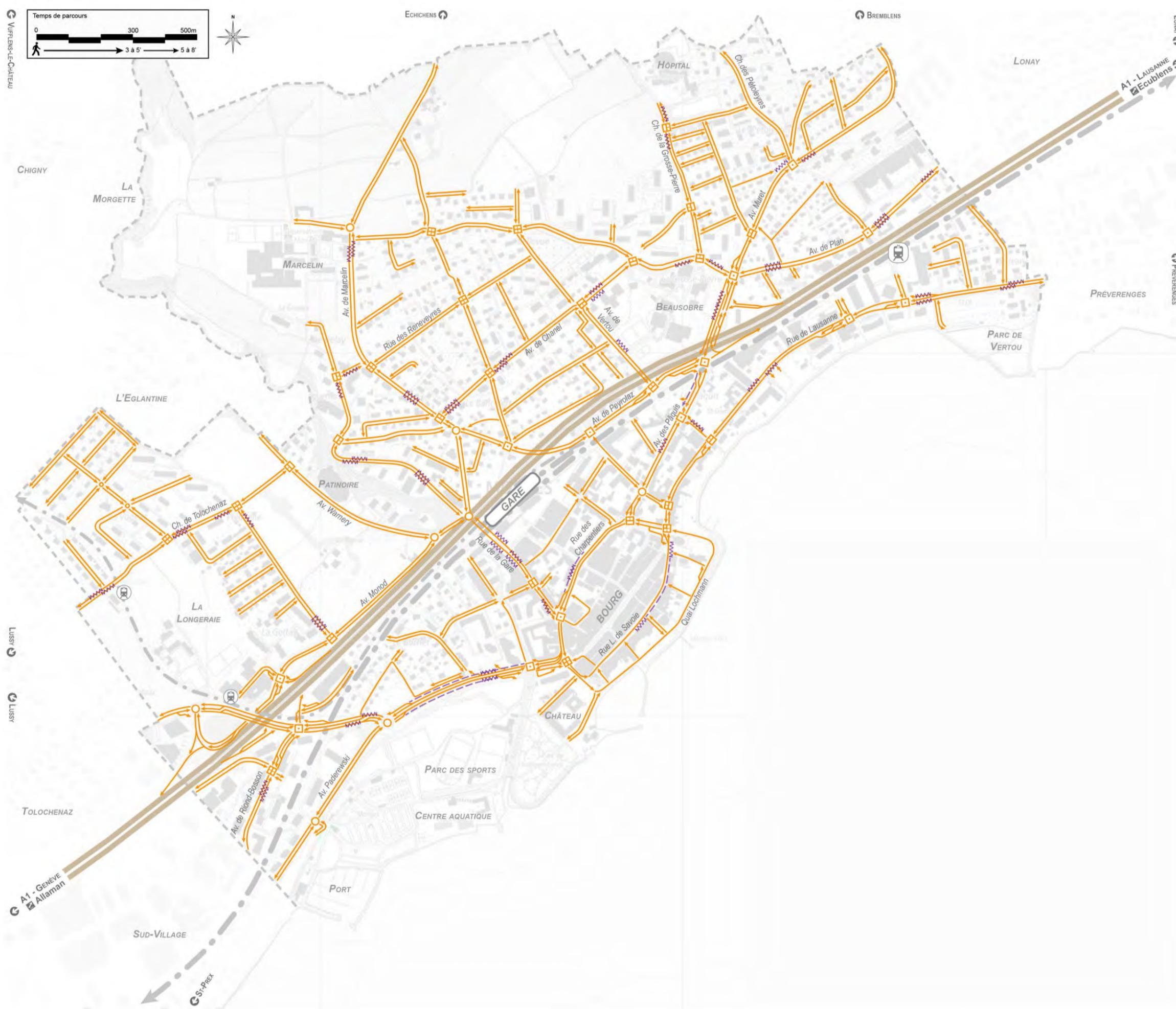


Figure 4 : Trafic journalier de référence



PLAN DES VOIES ACTUEL

LÉGENDE

- Sens de circulation
- Carrefour à feux
- Carrefour à perte de priorité
- Voie bus
- Arrêt de bus
- Voies CFF / MBC
- Gare ou haltes CFF / MBC

Figure 5 : Plan des voies actuel

VISION STRATÉGIQUE

Porte d'entrée Ouest de l'agglomération, la commune de Morges est un point de passage obligé pour de nombreux/ses automobilistes. Cette donnée doit être gérée et intégrée à l'accessibilité générale sans provoquer de nuisances excessives.

En dehors de l'autoroute, seuls deux axes routiers permettent de traverser la ville d'est en ouest. Ces axes ne pouvant se substituer totalement l'un à l'autre, le Plan directeur communal des mobilités recommande d'exploiter leurs complémentarités pour mieux répartir le trafic entre le Nord et le Sud de l'autoroute. Les flux sont ainsi affectés en fonction de leur origine et de leur destination, en suivant la logique de la hiérarchie routière identifiée dans les PALM. Pour assoir ce principe et diminuer le transit en centre-ville, la Rue de la Gare sera réaménagée (modération notamment et accroches adaptées via des feux) de manière à équilibrer son usage entre les différents modes de déplacement.

Le réseau routier de Morges étant limité en densité les mesures sont ciblées et fortement corrélées à du dosage d'accès sur les portes d'entrées du centre-ville. Considérant que les charges de trafic actuelles (2018) du centre-ville représentent 100% de la capacité disponible, indépendamment du schéma de circulation, la limite de capacité de l'hypercentre est définie à 3'500 uv/h⁴ selon l'étude de gestion du trafic de 2019. Les objectifs de la gestion de trafic sont de :

- o Contrôler les files sur les pénétrantes plutôt que subir les charges de trafic dans l'hypercentre. C'est-à-dire stocker les véhicules (maîtriser la demande) où il est possible d'aménager une voie pour prioriser les bus.
- o Travailler sur les points de blocage dans l'hypercentre afin de garantir la fluidité du réseau routier pour les bus et voitures.

Afin de garantir le bon fonctionnement dans la zone critique à protéger (centre-ville), il faut d'une part que le trafic n'augmente pas dans l'hypercentre (actuellement en limite de capacité) et d'autre part que des améliorations y soit apportées afin de fluidifier la circulation des TIM et TP. Au niveau du centre-ville, les recommandations sont les suivantes :

- o Améliorer la gestion du stationnement (notamment limiter le stationnement latéral). Une étude va être lancée d'ici fin 2020 pour revoir la politique de stationnement à Morges. La problématique du stationnement latéral sera abordée.
- o Réduire au maximum les entrecroisements. C'est un élément qui est systématiquement intégré dès l'étude préliminaire des aménagements.
- o Prioriser les bus aux carrefours à feux. Les MBC sont en train de déployer leur système de suivi des bus en temps réels, connectés aux carrefours à feux. La plupart des carrefours à feux possèdent déjà les récepteurs nécessaires à la communication avec les bus.
- o Optimiser le nombre et le positionnement des traversées piétonnes. Ce point est surtout relatif à l'avenue Louis-de-Savoie qui possède beaucoup de traversées piétonnes. L'objectif est de requalifier cet axe pour rationaliser le nombre de traversées, quitte à les supprimer dans le cadre d'une mise en zone 30. Les études engagées par le service sur la porte d'entrée Ouest du centre-ville (carrefour Dufour / Paderewski) intègre cette volonté, tout en favorisant les flux vélos avec le centre-ville et en permettant aux bus de conserver une vitesse commerciale satisfaisante.

Le dosage du trafic entrant au centre-ville devrait être développé selon deux étapes.

- o Une première étape permettant de gérer l'accès final au centre-ville de Morges et de doser le transit le parcourant.

⁴ Gestion du trafic et priorisation des transports publics, Citec Ingénieurs Conseils, 2019

- o Une seconde étape permettant d'orienter le trafic de transit vers la jonction autoroutière d'Ecublens, une fois cette dernière en service.

La pertinence et la faisabilité de ces dosages sont à évaluer au cas par cas sur les carrefours à feux situés le long des pénétrantes d'accès, en cohérence avec la centrale de gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA).

La mise en place de cette stratégie doit être accompagnée, au fur et à mesure des opportunités d'entretien, d'une mise à jour des gabarits routiers, du jalonnement et de l'exploitation des carrefours, afin de mettre à disposition une armature routière lisible et performante.

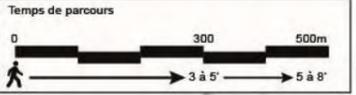
Afin de mesurer l'effet de ces orientations stratégiques sur la sollicitation des axes routiers, une modélisation statique a été effectuée. Elle reprend les principes d'accessibilité à chacune des poches de la commune illustrés en annexe, ainsi que des pratiques modales différenciées en fonction du motif du déplacement et du type d'usager concerné (existant ou nouvellement arrivé sur la commune suite au développement urbain).

Les hypothèses de croissance démographique utilisées pour établir les plans de charges se basent sur le PALM 2016. Il présente tous les projets de plans d'affectations du territoire pour les années futures, y compris le potentiel des projets hors zones à bâtir. Les projets morgiens regroupent par exemple : Gare Sud, Eglantine, Fonderies, etc.. L'établissement des plans de charges intègre le trafic généré par ces projets (habitant·es, emplois, client·es, etc. générant du trafic) ainsi que les projets des Communes alentours, projets dont les déplacements associés sollicitent le réseau morgien. Ci-dessous les données chiffrées utilisées dans le PDCom volet mobilité et coordonnées avec le PALM.

-	Habitants en plus attendus	Emplois en plus attendus	Habitants en 203X	Emplois en 203X
Hypothèses de croissance	+6'736 hab.	+1'857 emp.	22'552	10'556

Les données choisies sont donc conformes aux données du PALM et le nombre d'habitants est légèrement supérieur aux chiffres du Canton de Vaud (+2'251 habitants) alors que le nombre d'emplois est identique. Cela s'explique par les habitant·es supplémentaires hors zones à bâtir considérés dans les plans de charges qui sont donc du côté de la sécurité.

Cette simulation tend à conclure que, si les objectifs du présent PDCom sont mis en œuvre, le trafic généré par le développement urbanistique de la commune peut être compensé par le report modal et la baisse de demande générale en déplacement, notamment via le développement du télétravail. Si cet équilibre semble théoriquement possible à l'échelle de la commune, une augmentation de la sollicitation des axes structurants présents au nord de la commune est prévisible (au plus près des développements et suite aux modifications d'accessibilité locale), alors que l'axe « Paderewski – Lausanne » serait soulagé d'une part non négligeable de son trafic. La charge est ainsi équilibrée entre le réseau présent au Nord et au Sud de l'autoroute. Ailleurs, une stabilité des flux est projetée. Les mesures d'incitation au report modal prévues dans le volet opérationnel vont dans ce sens avec comme objectif la stabilisation du trafic TIM. En l'occurrence, le plan des voies projeté prévoit plusieurs mesures d'accompagnement aux changements, dont un renforcement de l'utilisation de la RC1 via des carrefours complémentaires coordonnés.



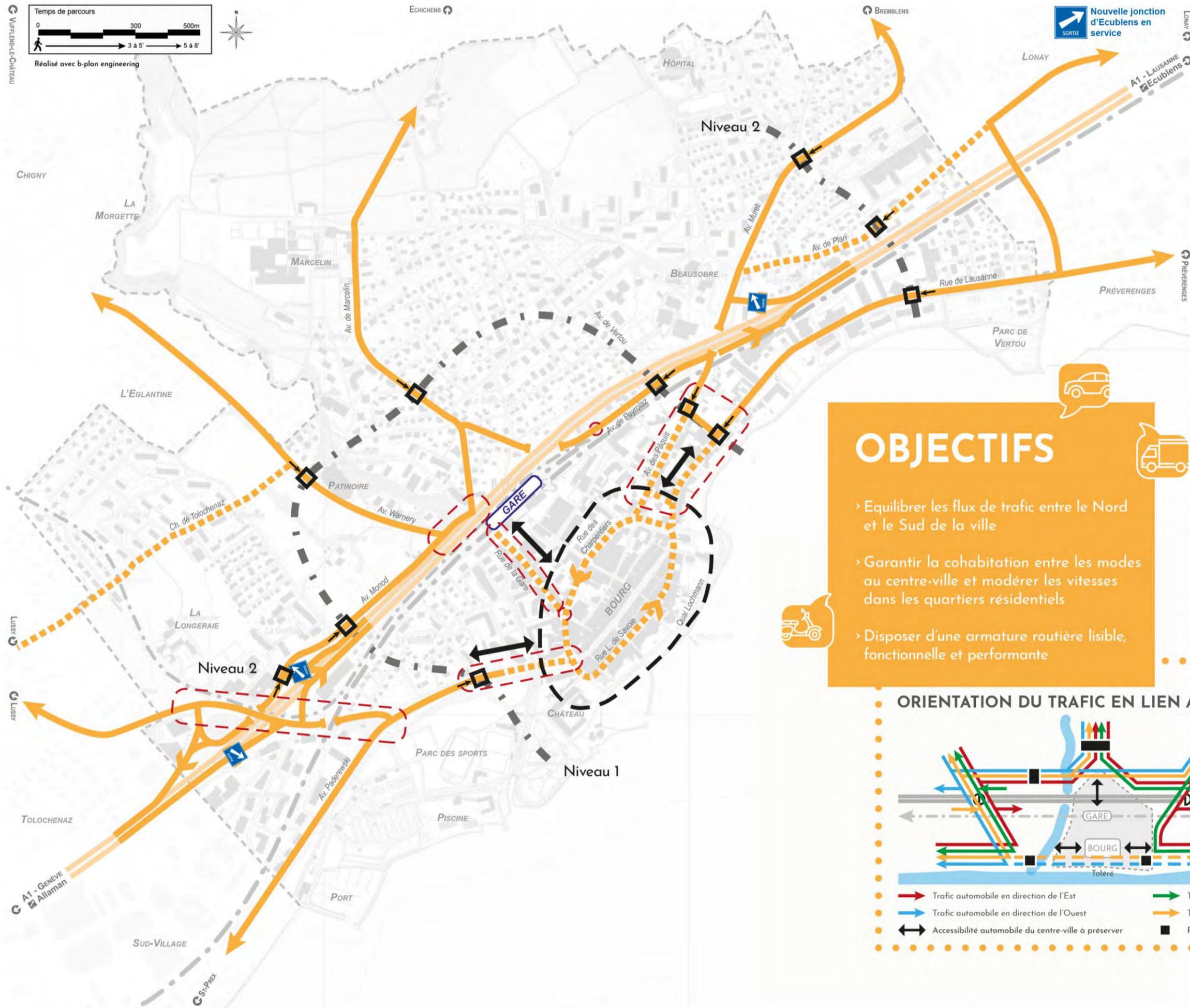
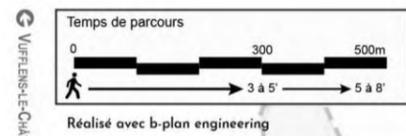
PLAN DES VOIES FUTUR*

* Vision prospective sous réserves des études associées

LÉGENDE

- Sens de circulation
- Carrefour à feu
- Carrefour à perte de priorité
- Voie bus
- Arrêt de bus
- Voies CFF / MBC
- Gare ou haltes CFF / MBC

Figure 6 : Plan des voies futur



GESTION DU TRAFIC

LÉGENDE

- Autoroute
- Axe à orientation « trafic »
- Axe où le transit automobile n'est pas souhaité
- Centre-ville
- Accessibilité du centre-ville à préserver
- Périmètre de gestion des accès au centre-ville
- Poste de dosage du trafic vers le centre-ville
- Secteur à étudier en priorité

OBJECTIFS

- > Equilibrer les flux de trafic entre le Nord et le Sud de la ville
- > Garantir la cohabitation entre les modes au centre-ville et modérer les vitesses dans les quartiers résidentiels
- > Disposer d'une armature routière lisible, fonctionnelle et performante

ORIENTATION DU TRAFIC EN LIEN AVEC L'AUTOROUTE

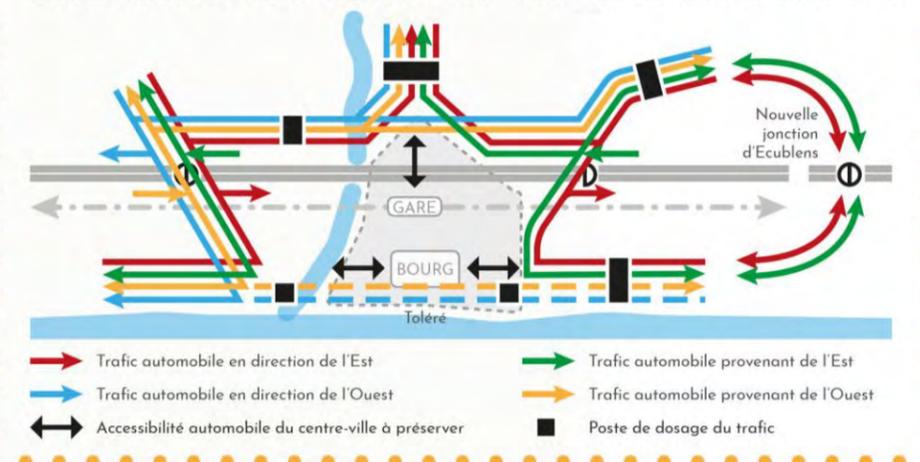
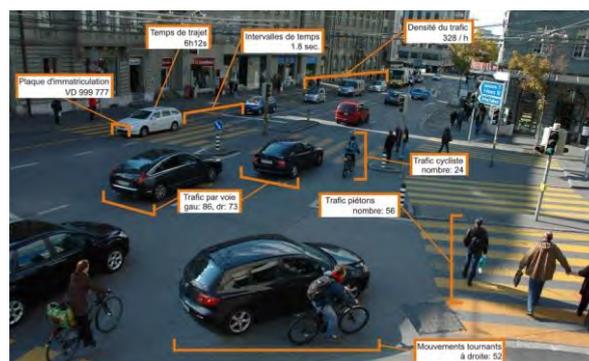


Figure 7 : Gestion du trafic

Équilibrer les flux de trafic entre le Nord et le Sud de la ville

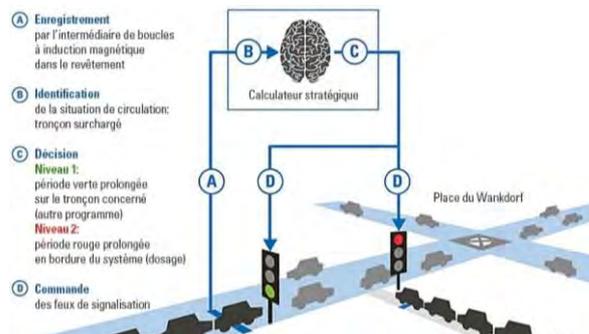
Prendre en considération **l'origine et la destination des déplacements**



© SwissTrafic, 2017

Garantir la cohabitation entre les modes au centre-ville et modérer les vitesses dans les quartiers résidentiels

Doser la quantité de trafic pénétrant au centre-ville
Poursuivre la politique de création de zones à vitesse modérée dans les quartiers résidentiels et les centres de quartier (idem 2012)



© Canton de Berne, 2013

Disposer d'une armature routière lisible, fonctionnelle et performante

Optimiser le potentiel du réseau routier existant et évaluer ses compléments envisageables



© Etat de Vaud, 2018

TRAFIC JOURNALIER 203x OBJECTIF

Etat au 27.11.2018

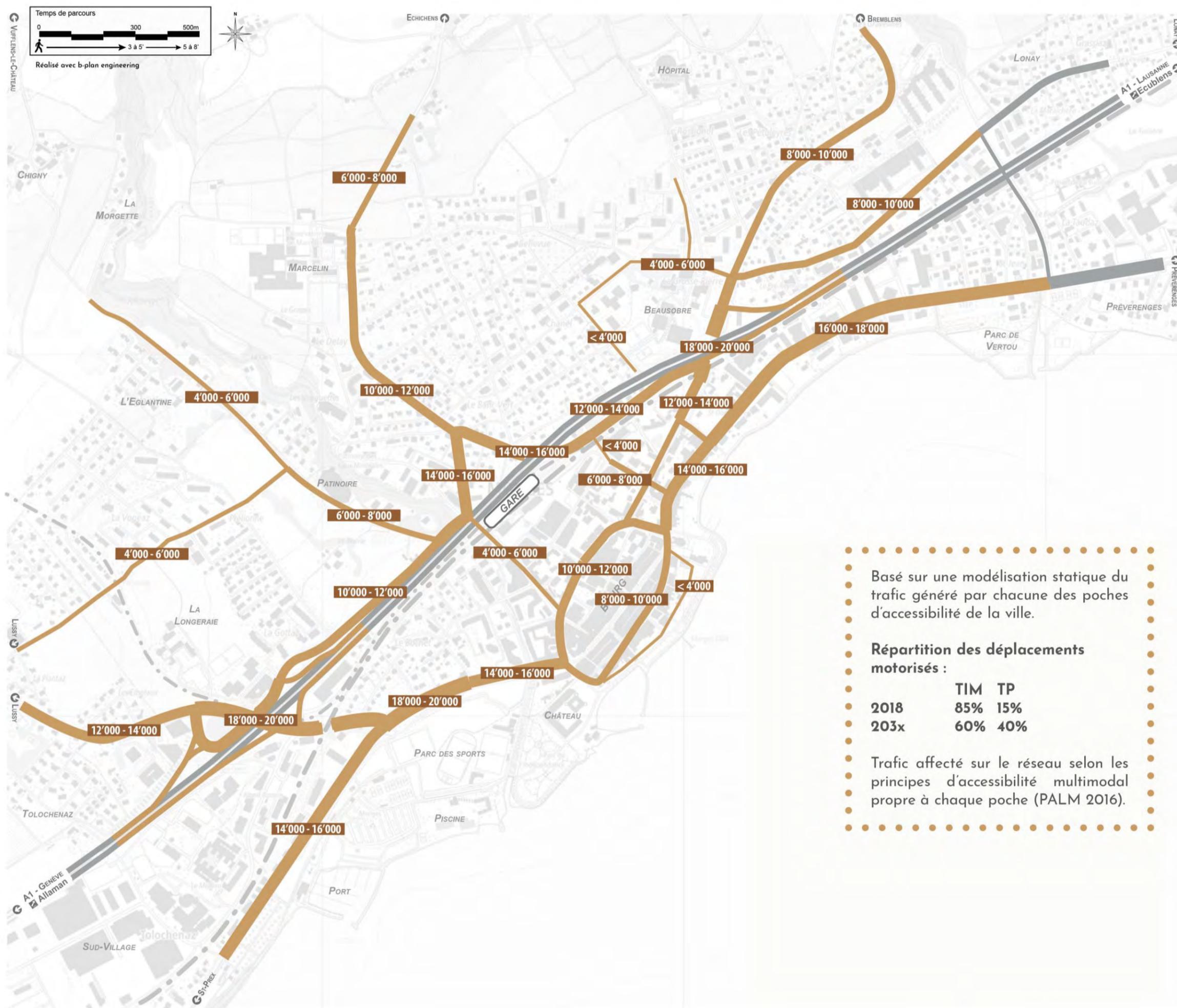
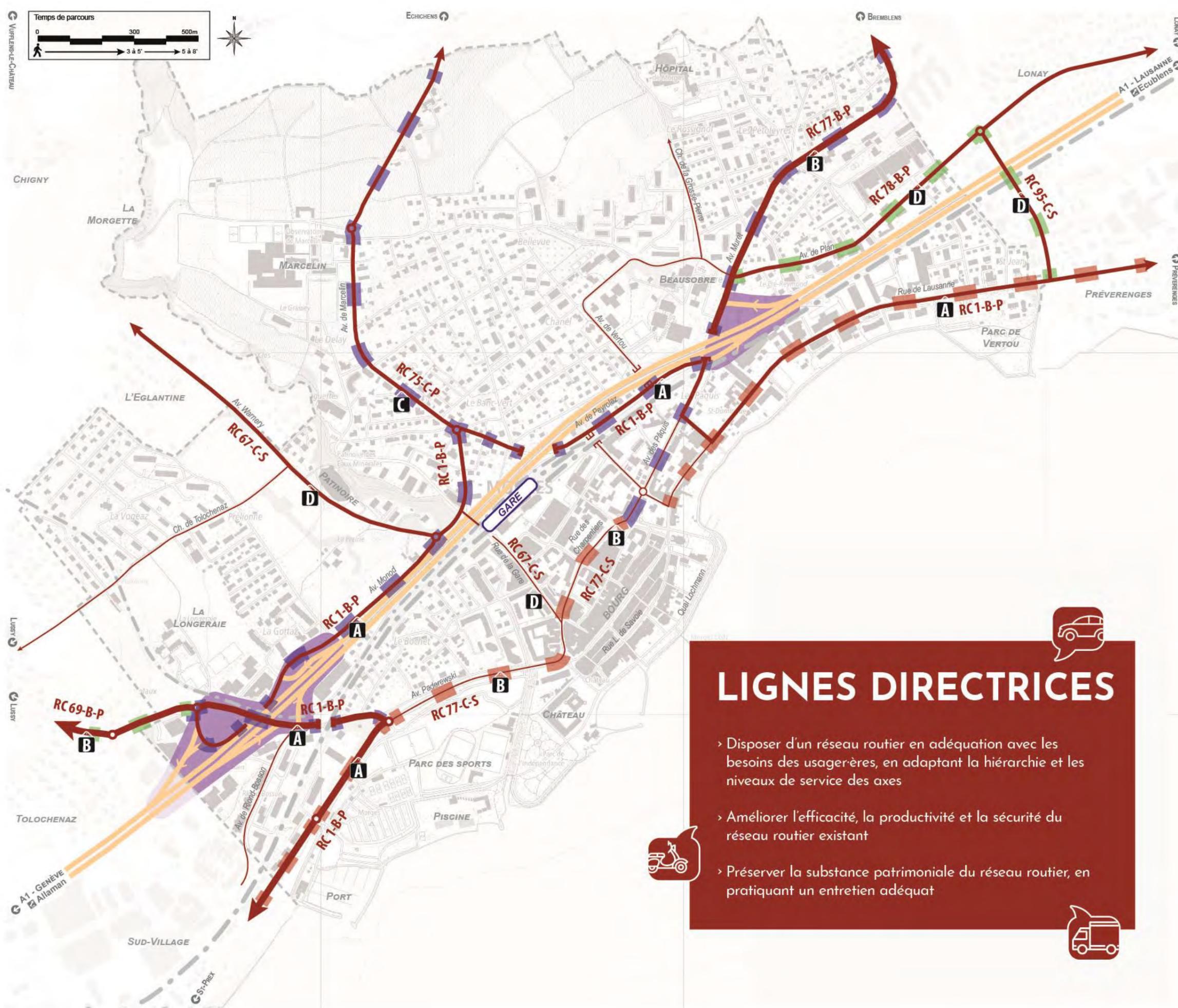


Figure 8 : Trafic journalier 203x Objectif



HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

LÉGENDE

- Réseau routier**
- Réseau principal d'agglomération
 - Réseau principal urbain
 - Réseau de distribution

Itinéraires d'approvisionnement

	Largeur	charge	chaussée
— Type I	7.5 m	6.5 m	6.5 m
— Type II	6.5 m	5.0 m	5.0 m
— Type III	6.0 m	4.5 m	4.5 m

Classification selon art.36 LRou

A B Limite de construction en localité :
C D 15 m / 10 m / 7 m / 5 m

- Autres éléments**
- Autoroute A1
 - Junctions et demi-jonction autoroutière
 - Voies ferrées CFF & MBC
 - Giratoires existants ou prévus à court terme

LIGNES DIRECTRICES

- › Disposer d'un réseau routier en adéquation avec les besoins des usager·ères, en adaptant la hiérarchie et les niveaux de service des axes
- › Améliorer l'efficacité, la productivité et la sécurité du réseau routier existant
- › Préserver la substance patrimoniale du réseau routier, en pratiquant un entretien adéquat

Figure 10 : Hiérarchie du réseau routier

PLAN GÉNÉRAL DU STATIONNEMENT PUBLIC

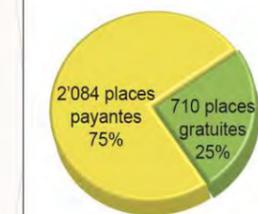
ETAT 2018

LÉGENDE

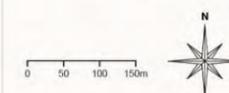
⊗ Nombre de places

Types de stationnements	Marquage	Durée	Tarification	Quantité
			1h.	187 places 6.7%
			72h.	219 places 7.8%
			10h.	64 places 2.3%
			6h.	194 places 7.0%
			5h.	8 places 0.3%
			2h.	22 places 0.8%
			Dépose minute	16 places 0.6%
			30min	Linéaire 1.50 Fr / h.
			1h.	Linéaire 1.50 Fr / h.
			2h.	Linéaire 1.50 Fr / h.
			5h.	Linéaire 1.50 Fr / h.
			10h.	Linéaire 1.50 Fr / h.
			illimité	Progressif
			P+Rail	80 Fr/mois 800 Fr/an
				Total 2'794 places

Diagramme de comparaison places payantes / places gratuites



Source : Géoguchet 05-07-2018



morges
VILLE DE MORGES

02-11-2018/URB/BCU

Figure 11 : Plan général du stationnement public actuel (2018)

ÉTAT DE RÉFÉRENCE

L'offre en stationnement sur domaine public s'élève actuellement à plus de 2'000 places. Composée d'environ 1'000 places sur voirie et d'environ 1'000 places dans des parkings (Parc des Sports, Patinoire, Beausobre, etc.), cette offre est actuellement répartie en 14 types de réglementations différentes, qui compliquent sa compréhension par les utilisateur·rices.

À cette offre s'ajoute environ 1'500 places de stationnement situées sur domaine privé, mais accessibles au public. Là aussi, les tarifs, durées et droits d'accès diffèrent d'un parking à l'autre. Il s'agit en particulier :

- Des espaces de stationnement en ouvrage, ouverts à tout le monde, tels que le parking PMS Centre-Ville (587 places), le parking Pont-Neuf (171 places), le parking de la Gottaz (205 places) et le P+R de la gare (qui comptait 269 places jusqu'en février 2017 et qui comprendra 298 places à sa réouverture prévue fin 2020).
- Des espaces de stationnement en ouvrage, réservés aux visiteur·ses ou à la clientèle, tels que le parking de l'hôpital (140 places), le parking Aldi (68 places) ainsi que le parking Lipo (95 places).

Le parking PMS Centre-Ville et le parking Pont-Neuf complètent l'offre publique et participent activement à l'accessibilité du centre-ville. Plutôt localisés en périphérie, les autres parkings privés accueillent patient·es, client·es et visiteur·ses des secteurs dans lesquels ils sont implantés.

L'offre de stationnement du centre-ville est fortement sollicitée, comme en témoignent les relevés de stationnement effectués dans le cadre de l'établissement de la politique de stationnement de la Ville de Morges⁵. En 2008, l'offre de stationnement sur domaine public située dans la vieille ville présentait un taux de rotation d'environ 9 véhicules par place et par jour ainsi qu'une occupation de 100% en journée, la semaine comme le samedi. Le trafic journalier de recherches de places représentait alors la moitié du trafic recensé sur les quais (environ 2'000 véhicules par jour). Les nuisances sont non négligeables, puisque pour le seul secteur de la vieille ville qui comporte moins de 300 places publiques, la recherche de stationnement satisfait génère plus de 3'000 km/jour et la recherche de stationnement insatisfaite près de 1'000 km/jour.

L'occupation des parkings publics de la Ville a fait l'objet d'une étude en 2016⁶. Il en résulte que les parkings du Parc des Sports, du Parc du Vertou et Charpentiers sont très souvent occupés à plus de 80% de leur capacité. A l'inverse, les parkings Beausobre, Blancherie et Patinoire sont souvent occupés à moins de 80% de leur capacité.

Conformément à la moyenne vaudoise, la commune de Morges comptait 13 motocycles pour 100 voitures immatriculées en 2016. La Ville de Morges ne dispose pas d'un relevé exhaustif de l'offre de stationnement deux-roues motorisés. Cependant, l'occupation élevée des places deux-roues dans le centre-ville, et plus particulièrement aux abords de la gare, témoigne d'une forte pression sur le stationnement deux-roues motorisés.

Ainsi, l'offre publique de stationnement totale s'élève à environ 3'500 places de stationnement. Elle est composée d'environ 1'000 places (30%) sur voirie, 1'000 places (30%) en ouvrage sur domaine public et d'environ 1'500 places (40%) ouvertes au public sur domaine privé. L'occupation de l'offre en centre-ville atteint régulièrement les 100% en journée, engendrant un important trafic de recherche de places.

⁵ Politique de stationnement de la Ville de Morges, document final, Citec, mai 2011.

⁶ Occupation du stationnement dans les parkings publics, RRA, 2016

VISION STRATÉGIQUE

Le stationnement constitue le **principal levier permettant d'influencer la mobilité**⁷ générale dans la région morgienne. Plus particulièrement, la stabilisation des flux motorisés et les **modalités d'accès** au centre urbain découlent du stationnement. Il doit être disponible en suffisance pour garantir les **échanges commerciaux, l'attractivité touristique**, ou tout simplement répondre aux besoins des riverain·es. Néanmoins, il ne doit pas présenter une offre excédentaire ou inadaptée, au risque de concurrencer de manière disproportionnée les autres modes d'**accessibilité, dont en particulier les transports publics.**

L'espace public étant limité, des choix doivent être faits quant aux règles d'utilisation des places de stationnement, et ce en fonction de leurs vocations. Ainsi, à proximité du centre-ville, à forte densité **d'activités, la courte et très courte durée favorise l'accessibilité des client·es** et visiteur·ses. Le stationnement de plus longue durée est quant à lui satisfait sur domaine privé ou en ouvrage, éventuellement par l'intermédiaire d'**abonnements.**

Le stationnement est également consommateur d'espaces publics et trop souvent **générateur d'un trafic inutile de recherche de place.** Pour pallier ces deux conséquences indésirables de l'**accessibilité automobile**, le stationnement public doit progressivement se concentrer dans des ouvrages aisément identifiables comme lieux de destination des usagers. Le stationnement en ouvrage permet également une meilleure gestion de l'offre et une communication fiable des capacités disponibles.

Le stationnement privé est également **générateur de déplacements** et se doit d'être rationalisé. Ainsi, la Ville de Morges s'engage à vérifier la conformité des projets selon l'application des normes VSS en vigueur sur le stationnement des futurs projets, notamment des logements. Les normes VSS intègrent la part de déplacements en modes doux et la desserte en transports publics afin de définir les ratios de réduction de l'offre en stationnement à appliquer. A ce titre, la Ville de Morges applique systématiquement la fourchette basse des ratios à considérer dans le cadre du respect de la mesure MO-3 de l'OPair.

Le taux de motorisation, encore élevé à Morges, devrait diminuer progressivement avec l'**application des mesures du Plan directeur.** Morges met en place une politique de stationnement cohérente sur son territoire en fonction des possibilités de déplacements et des autres modes (**desserte en transports publics, aménagements cyclables**). L'offre en stationnement privé n'est pas encore précisément connue mais l'**objectif de recensement** est à atteindre selon la vision stratégique de la Ville.

Une étude sera lancée fin 2020 visant à réévaluer les besoins en stationnement tous modes confondus et réorganiser le stationnement en surface dans la Ville, ainsi que les tarifs à appliquer. Les lignes directrices concernant le stationnement seront les suivantes :

- o Une offre équilibrée à garantir : le stationnement doit être disponible en suffisance pour **garantir les échanges commerciaux, l'attractivité touristique**, ou tout simplement répondre aux besoins des riverain·es. Néanmoins, il ne doit pas présenter une offre excédentaire ou inadaptée, au risque de concurrencer de manière disproportionnée les autres modes d'**accessibilité, dont en particulier les transports publics**

⁷ Elsa Le Van. Les enjeux de la réglementation du stationnement sur le lieu de travail : Expériences et tendances à travers les exemples de l'Angleterre, la Belgique, la France et les Pays-Bas. Economies et finances. Université Lumière - Lyon II, 2003. Français.

« L'étude réalisée par le CERTU les citadins face à l'automobilité, qui étudie les déterminants du choix modal dans trois villes françaises (Besançon, Grenoble, Toulouse) et trois villes suisses (Berne, Genève et Lausanne) montre que le stationnement sur le lieu de travail est l'un des principaux facteurs incitant à l'usage de la voiture » (117)

- o Des règles à confirmer : l'espace public étant limité, des choix doivent être faits quant aux règles d'utilisation des places de stationnement, et ce en fonction de leurs vocations. Ainsi, à proximité du centre-ville, à forte densité d'activités, la courte et très courte durée favorise l'accessibilité des client·es et visiteur·ses. La tarification des parkings en ouvrage devrait être plus favorable que sur la voirie. En périphérie du centre, une tarification peut être appliquée, notamment au bord du lac. Celle-ci doit être suffisamment progressive pour dissuader le stationnement longue durée.
- o Un outil régulateur du trafic à maîtriser : le stationnement est également consommateur d'espaces publics et trop souvent générateur d'un trafic inutile de recherche de place. Pour pallier ces deux conséquences indésirables de l'accessibilité automobile, le stationnement public doit progressivement se concentrer dans des ouvrages aisément identifiables comme lieux de destination des usager·ères. Le stationnement en ouvrage permet également une meilleure gestion de l'offre et une communication fiable des capacités disponibles.
- o Une demande deux-roues à mieux satisfaire : l'offre en stationnement pour motocycles et vélos doit mieux répondre à la réalité du terrain, notamment à certains endroits stratégiques dont la gare CFF. Par analogie aux « vélo-stations », le stationnement des motocycles peut être rendu payant, à condition de proposer des prestations de qualité (stationnement sécurisé, couvert, etc.).

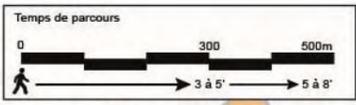
Objectifs

Principes

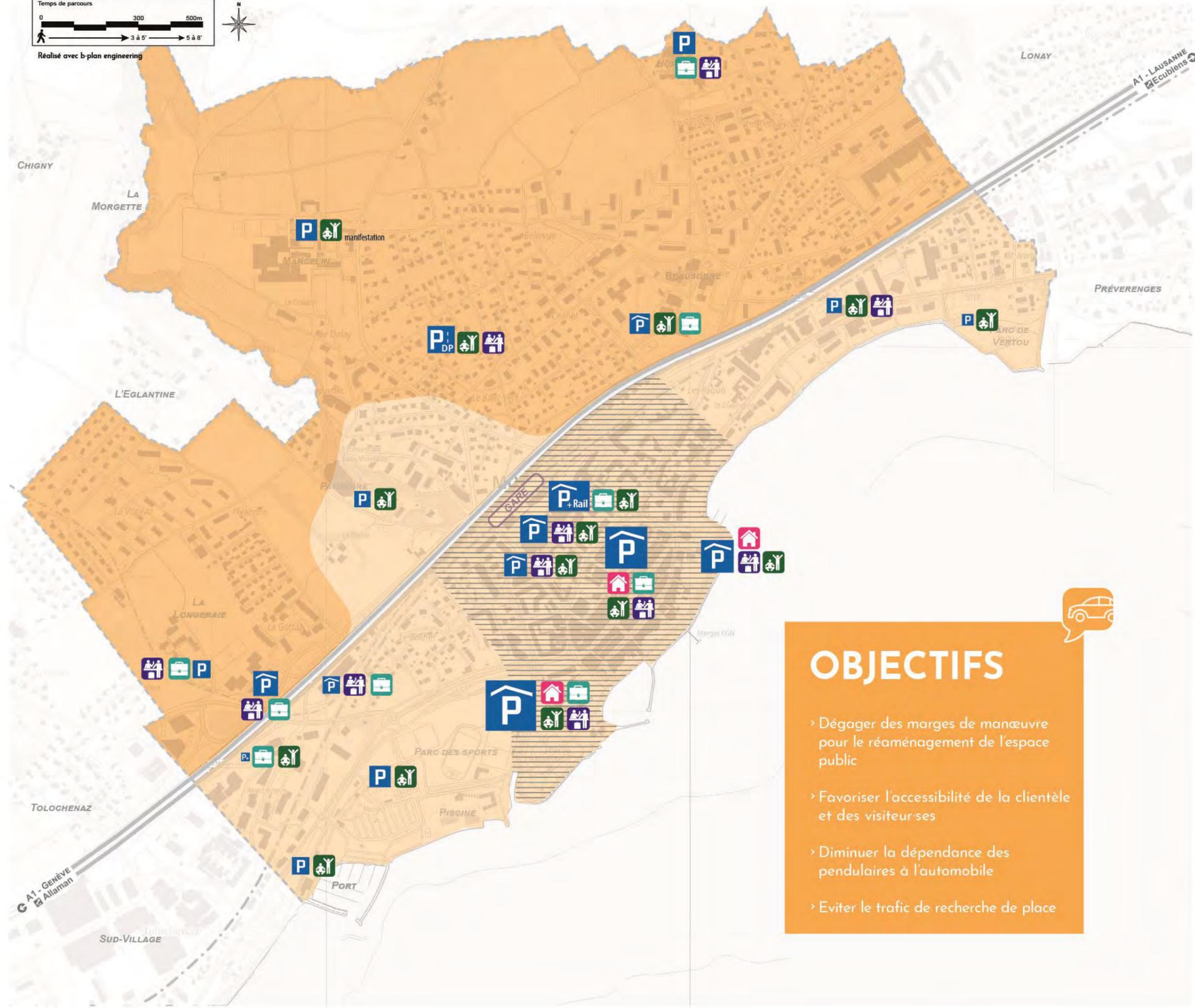
Études ou actions prioritaires

Illustrations indicatives

<p>Dégager des marges de manceuvre pour le réaménagement de l'espace public</p>	<p><i>Reporter les besoins en stationnement dans des ouvrages</i></p> <p><i>Mettre en cohérence la politique de stationnement sur domaine public et sur domaine privé (offre, principes de gestion)</i></p> <p><i>Diminuer le trafic motorisé dans le centre-ville (adaptation de 2012)</i></p> <p><i>Mutualiser les besoins de stationnement entre les différent·es usager·ères (employé·es, habitant·es, etc.)</i></p>	 <p>© Rue de l'Avenir, 2007</p>
<p>Favoriser l'accessibilité des clients et visiteurs</p>	<p><i>Réserver les places du centre-ville, sur chaussée, au stationnement de courte et très courte durée.</i></p> <p><i>Mettre à jour la politique de stationnement de la Ville, dont la tarification à appliquer aux différentes zones</i></p> <p><i>Réserver le P+Rail aux voyageur·ses occasionnel·les longue distance et définir ses modalités de gestion en fonction</i></p>	 <p>© Ornicar, 2017</p>
<p>Diminuer la dépendance des pendulaires à l'automobile</p>	<p><i>Favoriser le rabattement sur les transports publics</i></p> <p><i>Promouvoir le développement d'offres de transport alternatives à la voiture</i></p> <p>Réduire l'offre publique de longue durée au minimum et appliquer une tarification ciblée</p> <p><i>Aménager des lieux de parage vélo en plus aux endroits générateur de trafic du territoire</i></p>	 <p>© Olivier Bohren, 2017</p>
<p>Éviter le trafic de recherche de place</p>	<p><i>Privilégier le stationnement en ouvrages</i></p> <p><i>Suivre en temps réel et informer sur les capacités disponibles</i></p>	 <p>© Easypark, 2018</p>



Réalisé avec b-plan engineering



PRINCIPES DE GESTION DU STATIONNEMENT

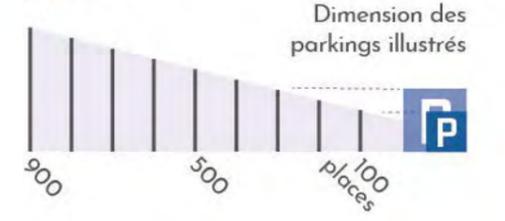
LÉGENDE

- Stationnement sur chaussée principalement GRATUIT *
- Stationnement sur chaussée principalement PAYANT *
- Stationnement sur chaussée COURTE DURÉE *

* Les modalités (durée, tarifs, public-cible) sont régies par la politique de stationnement de la Ville

Parking en ouvrage d'accès public ou avec potentiel d'accès public

P+Rail



OBJECTIFS

- > Dégager des marges de manœuvre pour le réaménagement de l'espace public
- > Favoriser l'accessibilité de la clientèle et des visiteurs
- > Diminuer la dépendance des pendulaires à l'automobile
- > Eviter le trafic de recherche de place

Vocations des parkings publics

- Habitant-es
- Employé-es
- Loisirs/manifestations
- Commerces/services

Figure 12 : Principes de gestion du stationnement

ÉTAT DE RÉFÉRENCE

Début 2017, les autorités du groupe de pilotage de Région Morges adoptaient la vision stratégique du réseau de transports publics à l'horizon 2030⁸. L'étude de ce réseau futur se base sur un diagnostic approfondi du fonctionnement du réseau de transports publics actuel. Les éléments principaux présentés ci-dessous en sont directement tirés.

L'offre en transports publics desservant actuellement la Ville de Morges s'articule selon une structure étoilée centrée sur la gare de Morges. Elle est constituée d'une gare majeure (Morges) desservie par les trains régionaux (RER Vaud, 2 fois par heure et RE, 2 fois par heure) et grandes lignes (IR, 2 fois par heure et IC, une fois par heure) circulant sur les axes Genève - Bâle et Genève – Berne/Brig.

En plus de sa gare au rayonnement national, le territoire communal comprend trois haltes régionales que sont la halte CFF de Morges-St-Jean (RER Vaud, desservie une fois par heure) ainsi que les deux haltes du train MBC de la Gottaz et Prélionne (desservies deux fois par heure).

Le réseau de bus couvrant la commune comprend :

- o 4 lignes de bus urbains (701, 702, 703 et 704), dont les cadences varient entre 10 à 20min aux heures de pointe et entre 20 à 60min aux heures creuses ;
- o 6 lignes de bus régionales (724, 726, 728, 730, 735 et 733 seulement les dimanches d'été), qui relient les hauts du District de Morges et Littoral Parc à la gare de Morges avec des fréquences limitées à environ 1 trajet par heure.

La ville de Morges accueille également un débarcadère, desservi durant la période estivale par des liaisons lacustres touristiques.

Selon les comptages du trafic voyageurs routier annuel (données 2014), les lignes 701 et 702 transportent respectivement environ 5'100 et 3'200 voyageurs par jour, soit plus de la moitié du trafic total MBC pour le district de Morges (bus urbains, bus régionaux et train MBC). Leur caractère structurant dans le réseau MBC est ainsi indiscutable. Le train MBC, quant à lui, transporte environ 1'600 voyageurs par jour. Avec ses 20'000 montées et descentes par jour, la gare de Morges assume le rôle d'interface multimodale de toute la région.

L'analyse comparative entre les augmentations de l'offre et de la demande sur la période 2006-2014 sur le réseau urbain met en évidence un doublement de la demande (+100%) en parallèle d'un doublement de l'offre (+120%) en kilomètres commerciaux et d'une augmentation de 13% du bassin de chalandise (habitants et emplois desservis). Ces dernières années, une certaine stabilisation de la demande est constatée.

En matière de fiabilité de l'horaire, des retards sont régulièrement constatés aux heures de pointe. Si la saturation du réseau routier en est une cause principale, en particulier au centre de Morges et à proximité des jonctions autoroutières, d'autres facteurs contribuent à ce déficit de performance.

Parmi les problématiques identifiées, l'absence de priorisation des bus (site propre, système de détection aux carrefours régulés, etc.) et les croisements difficiles sur les voiries de quartier ou pourvues de stationnement sont particulièrement pénalisants pour l'exploitation du réseau.

Selon les comptages intermédiaires 2017 réalisés par Lausanne-Région⁹, la part modale des déplacements motorisés en transports publics au cordon de la Ville de Morges reste très faible (9% hors CFF).

⁸ Chantier 1 – transports publics, réseau de transports publics 2030, étude stratégique – rapport technique, avril 2017

⁹ Comptages périodiques de trafic TI-TC 2017, résultats et analyses, Lausanne Région, janvier 2018.

Ces constats, mis en parallèle de la tendance actuelle à la stabilisation du trafic voyageurs sur le **réseau, incitent à la mise en œuvre de** mesures de stimulation de l'attractivité des transports publics au centre-ville de Morges ainsi que dans toute la région. Une progression de la part modale des transports publics contribuera grandement à la baisse de la congestion au centre-ville, ayant un impact positif direct sur la circulation autant pour le trafic individuel motorisé que pour les bus.



Figure 13 : Charges de trafic sur le réseau urbain [voy/j] TJOM 2014, étude réseau TP 2030, Région Morges, avril 2017

VISION STRATÉGIQUE

La commune de Morges est située sur un territoire compact où les axes routiers ne sont pas nombreux. Les besoins et les principales possibilités de desserte sont ainsi concentrés le long de couloirs sur lesquels l'offre de transports publics doit progresser, sans forcément créer de nouvelles lignes.

La vision stratégique morgienne **s'appuie** largement sur la vision stratégique régionale du réseau de transports publics à l'horizon 2030. Elle en reprend les composantes essentielles que sont le principe de deux axes structurants se croisant en X à la gare de Morges, ainsi que les principes de desserte des lignes urbaines secondaires et régionales.

La desserte morgienne est structurée par la ligne CFF, colonne vertébrale du réseau, autour de laquelle s'articule quatre à cinq lignes terrestres : deux lignes de bus structurantes, à fréquence et capacité élevée, ainsi que deux à trois lignes secondaires assurant la desserte fine des quartiers moins denses. L'augmentation de l'attractivité du réseau passe ainsi par une amélioration des performances des lignes et de la stabilité des temps de parcours, plus que par une augmentation du nombre des lignes. En parallèle, d'importants investissements doivent être consentis dans l'aménagement des axes routiers.

Le **rôle structurant du pôle d'échange de la gare de Morges**, point de croisement de l'ensemble des lignes urbaines, est également renforcé par la création d'une nouvelle gare routière régionale et une requalification des espaces publics, facilitant les échanges et l'accès à la gare à pied et à vélo depuis la plupart des quartiers de la ville.

Les liaisons ferroviaires actuelles sont à pérenniser afin de conserver à minima l'attractivité en particulier la desserte du pied du Jura, et l'offre régionale à renforcer à la halte de Morges Saint-Jean ainsi que le long de la ligne de MBC en direction du Nord et du Jura, afin d'améliorer la desserte en transports publics et favoriser un report modal des usager·ères. En effet, les trajets en voiture depuis le nord du district vers Morges sont très rapides et il est nécessaire d'offrir une alternative crédible et durable pour les usager·ères, ceci dans la continuité des mesures OPair.

Dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) pour l'étape d'aménagement 2035, le Conseil fédéral entérine deux mesures touchant directement la desserte de Morges.

- o Dans la région lémanique, le nombre de RegioExpress sur la section Nyon–Lausanne augmentera, de sorte que huit paires de trains (4 IC/IR et 4 RE) par heure seront proposées sur le tronçon Genève–Lausanne (mesure a1).
- o La gare de Morges bénéficiera d'un élargissement et du prolongement de ses quais, ainsi que d'un nouveau passage inférieur pour piéton·nes donnant accès aux quais (mesure d2).

Actuellement aucune liaison lacustre régulière CGN n'est en lien avec le débarcadère de Morges. Seules les liaisons estivales sont programmées. La position du débarcadère est néanmoins notée sur la carte des transports publics afin de visualiser les interfaces avec le réseau de transports publics morgiens.

Les systèmes alternatifs ou complémentaires aux transports terrestres traditionnels, tels que les systèmes aériens (métrocâbles) ou autonomes (navettes), sont à intégrer aux réflexions de développement du réseau.

Assurer
l'attractivité du
réseau de bus
urbains et
régional

Augmenter les performances
des lignes et la stabilité des
temps de parcours

Améliorer la fréquence de
desserte et élargir les plages
horaires (idem 2012)

Promouvoir l'image des
transports publics morgiens

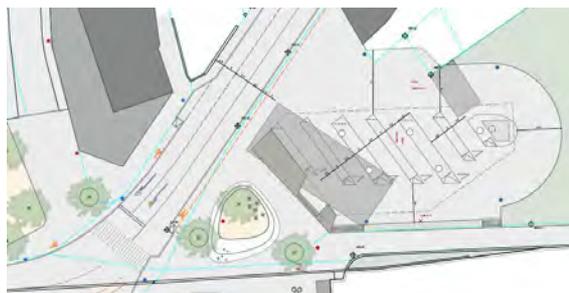
En coordination avec les MBC
et le COMEX des TPM, favoriser
le développement des réseaux
de transport public par
l'aménagement d'arrêts, la
requalification d'axes intégrant
des mesures de priorisation,
etc. ».



© Olivier Bohren, 2018

Créer une réelle
porte d'entrée
pour la ville et la
région

Restructurer le pôle d'échange
multimodal de la gare



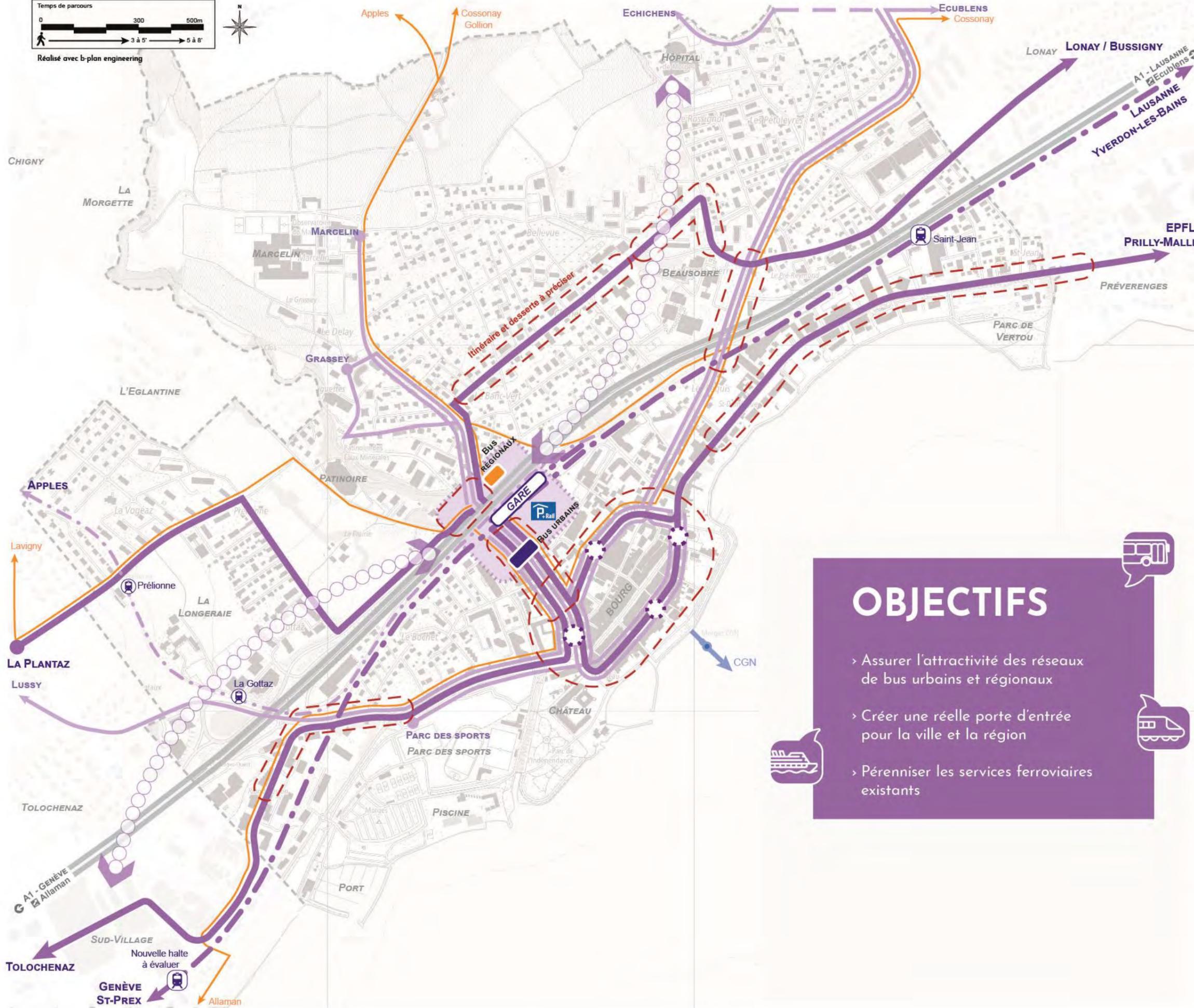
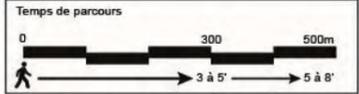
© IBIS, 2018

Pérenniser les
services
ferroviaires
existants

Maintenir les connexions
actuelles, tant nationales que
régionales



© Yves Burdet



STRUCTURE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS

LÉGENDE

- Lignes structurantes urbaines
- Lignes secondaires urbaines
- Lignes régionales
- Position indicative des arrêts
- Lignes ferroviaires CFF
- Ligne ferroviaire MBC
- Gare CFF principale (>6 trains/h/sens)
- Gare CFF secondaire (<4 trains/h/sens)
- Gare MBC
- Pôle d'échange
- Liaisons à renforcer
- Débarcadère CGN
- Lignes lacustres
- Secteurs à étudier en priorité

OBJECTIFS

- > Assurer l'attractivité des réseaux de bus urbains et régionaux
- > Créer une réelle porte d'entrée pour la ville et la région
- > Pérenniser les services ferroviaires existants

Figure 14 : Structure du réseau de transports publics

ÉTAT DE RÉFÉRENCE

Fin 2016, les autorités du groupe de pilotage de Région Morges adoptaient les résultats des études menées dans le cadre du chantier 5 intitulé « Mobilité douce, espaces publics et paysage »¹⁰. Ce chantier a pour objectif la mise en place d'une stratégie globale pour les déplacements à pieds ou à vélo à l'échelle de Région-Morges. Il permet d'une part de définir les réseaux structurants de mobilités douces (piéton.nes et vélos), tant pour les déplacements au quotidien que pour les loisirs et, d'autre part, de préciser les aménagements et équipements nécessaires à l'élaboration de ces réseaux et à leur intégration en termes d'espaces publics et paysagers.

À cette occasion, un vaste diagnostic des axes structurants de mobilités douces a été entrepris sur l'ensemble du territoire régional. Les éléments exposés ci-dessous s'appuient sur les éléments de diagnostic produits dans le cadre de cette étude.

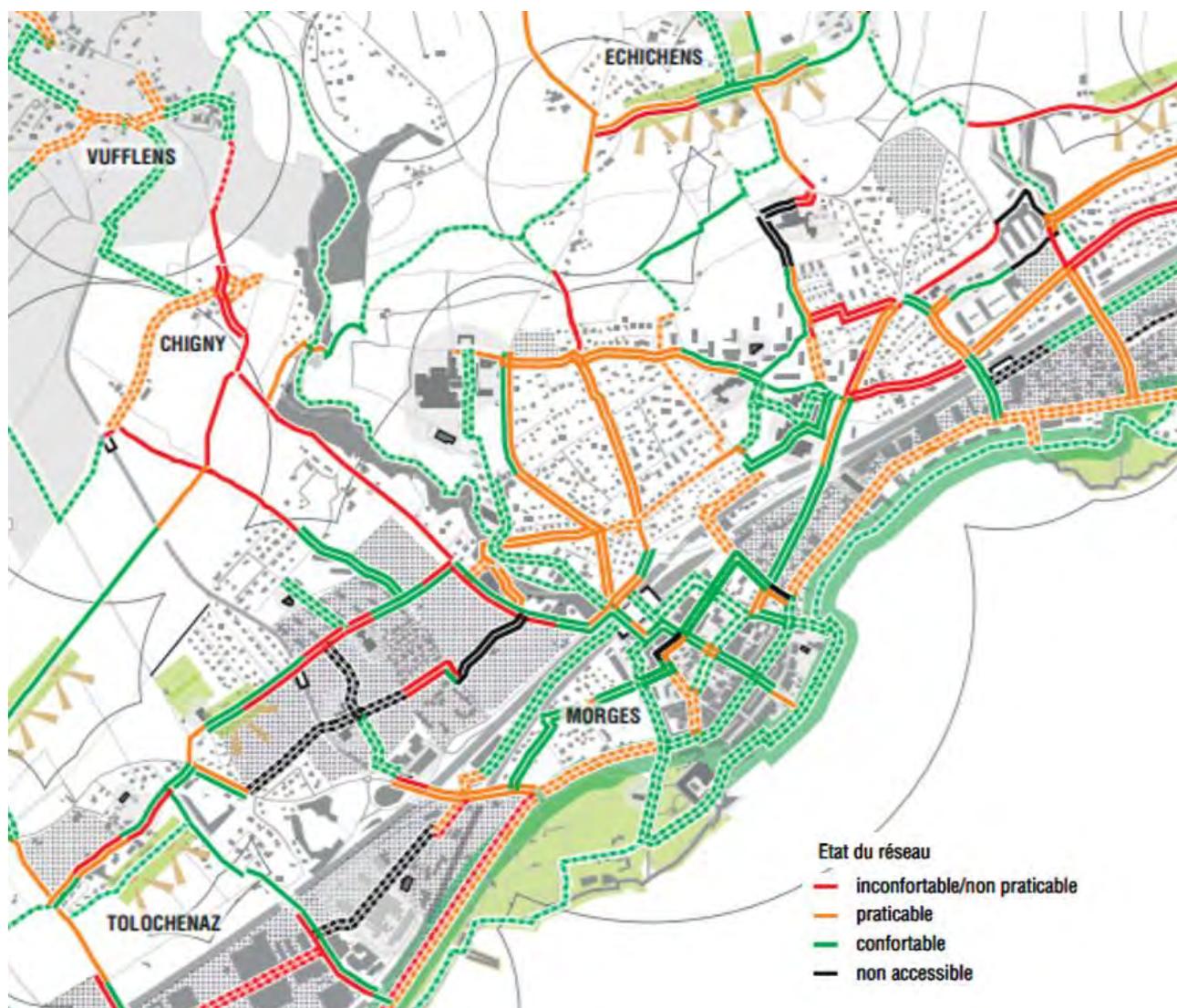


Figure 15 : Extrait du Chantier 5 – Mobilité douce, espaces publics et paysage – rapport final, septembre 2016

La relative petite taille de la commune de Morges, dont la superficie totale est inférieure à 4 km² présente l'opportunité d'une excellente accessibilité à pieds ou à vélo. L'ensemble du territoire communal se situe à moins de 2 kilomètres du centre-ville et de la gare. Pour les Morgiennes et

¹⁰ Chantier 5 – Mobilité douce, espaces publics et paysage – rapport final, septembre 2016

Morgiens, ceci représente un trajet n'excédant pas 25 minutes à pied et de moins de 10 minutes à vélo.

Au sud des coupures formées par l'autoroute et les voies ferrées, le réseau de mobilités douces morgien présente un maillage dense et des itinéraires agréables, en dehors des axes d'entrée de ville qui supportent un fort trafic. La Rue de la Gare présente de nombreux accès latéraux et ne dispose que de peu d'espace dans sa partie inférieure, rendant difficile la cohabitation des modes doux avec la circulation. L'aménagement actuel de la rue des Charpentiers pénalise fortement les perméabilités piétonnes et cyclables de part et d'autre de cet axe à caractère très routier.

Aux abords des jonctions autoroutières, les itinéraires présentent un déficit de sécurité. Le fort trafic nécessitant des voies de présélection complique la continuité des itinéraires cyclables et pénalise les traversées piétonnes en imposant une régulation par feux et une attente allongée.

Les liaisons entre le Nord et le Sud des voies autoroutières et ferrées sont sporadiques. Leur caractère routier amplifie la coupure entre le Nord et le Sud de la Ville, créant une impression d'éloignement du centre-ville.

Au Nord des voies, dans les quartiers d'habitation, le réseau de mobilités douces présente plusieurs discontinuités principalement liées à l'absence de servitudes de passage sur domaines privés. La plupart des itinéraires sont jugés praticables conséquemment à l'aménagement parfois lacunaire des itinéraires (absence ponctuelle de trottoirs, manque de traversées piétonnes, absence d'aménagement cyclable, etc.).

En matière de stationnement, l'offre à destination des vélos manque notamment aux abords de la gare ainsi que dans le centre-ville où des vélos sont fréquemment entreposés aux arbres, barrières et bâtiments.

Ainsi, si la possibilité de cheminer à pied ou à vélo est globalement garantie sur l'ensemble du territoire communal, d'importants efforts d'aménagement sont à produire pour améliorer l'attractivité, la sécurité et la lisibilité des réseaux de mobilités douces.

VISION STRATÉGIQUE

La qualité d'un réseau destiné aux mobilités douces, ainsi que l'importance des aménagements nécessaires pour atteindre ladite qualité, dépendent en premier lieu de son niveau de subordination au trafic automobile.

La vision stratégique morgienne propose une carte de synthèse de mobilité piétonne et une carte de synthèse de mobilité cyclable. Elles sont toutes deux conçues de manière à interconnecter **l'ensemble des quartiers** de la Ville en privilégiant, dans la mesure du possible, des axes à trafic automobile modéré. Néanmoins, les axes routiers structurants étant souvent les plus directs, ils restent très attractifs et sont à aménager en conséquence.

La carte du réseau de mobilité piétonne montre les liaisons structurantes pour ces déplacements. Cela est identique pour la mobilité cyclable. Les points noirs actuels font l'objet de mesures sectorielles dans le volet opérationnel.

Complémentaire à la route du lac, la **Voie verte d'agglomération** constitue un des maillons de cette stratégie. Destinée à accueillir les cyclistes pas suffisamment aguerris pour emprunter la route cantonale, elle propose un itinéraire hors trafic sur lequel les vitesses de circulation seront limitées pour garantir une bonne cohabitation avec les piéton·nes. Le tracé de la voie verte a été affiné depuis le PALM 2016, notamment au niveau du Parc des Sports / Place Dufour / Parc de l'Indépendance.

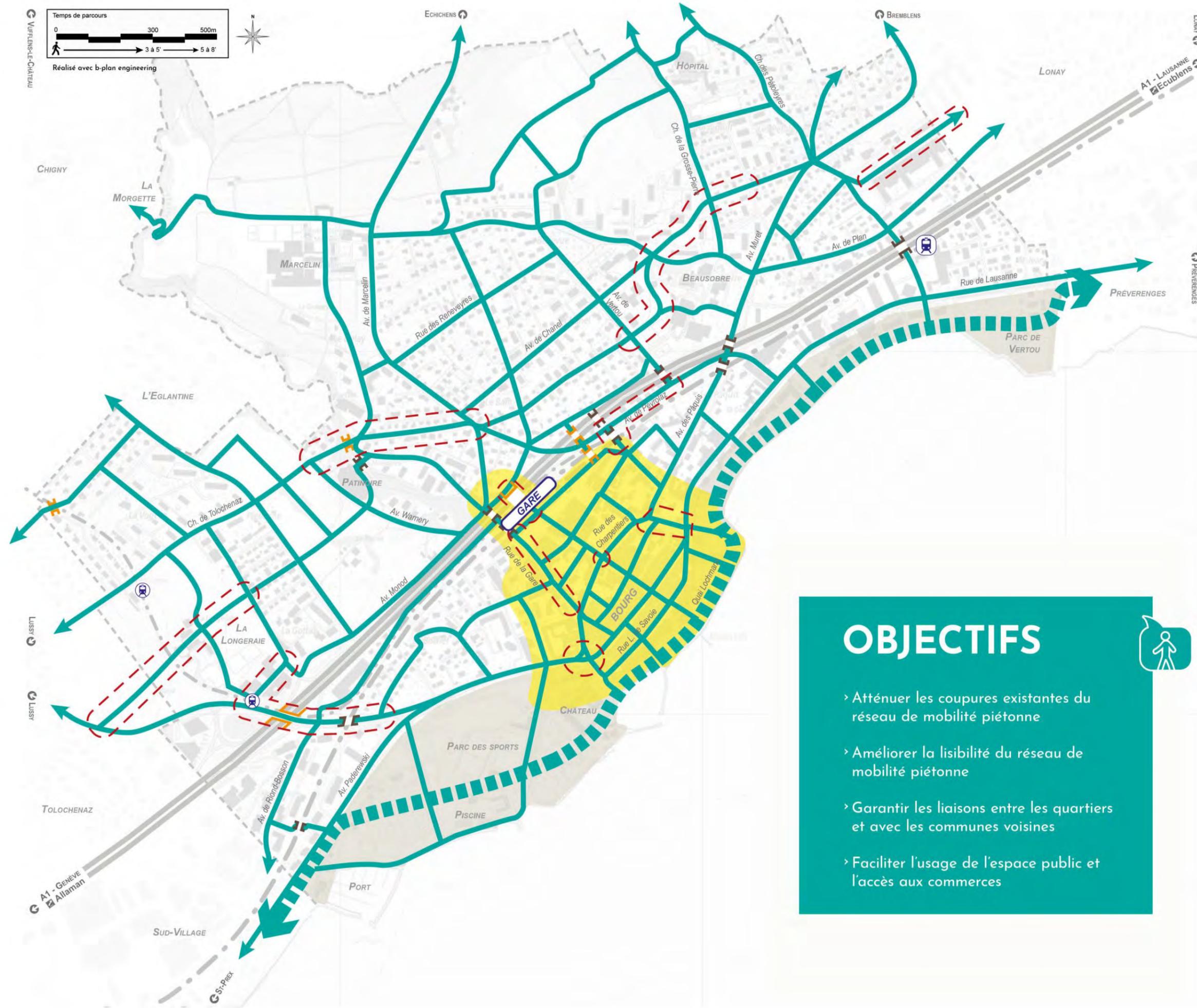
Afin d'informer sur les alternatives proposées, la communication et la signalisation des itinéraires doivent être renforcées.

Les coupures autoroutières, ferroviaires et naturelles sont à atténuer. De nouveaux passages dédiés aux modes doux sont à l'étude, notamment dans les secteurs de la gare, de la patinoire et des jonctions autoroutières en coordination avec les autorités compétentes.

En parallèle, le stationnement des vélos est à améliorer, en proposant des places mieux réparties sur le territoire et si possible séparées des motocycles. Une grande vélo-station sécurisée complètera l'offre à la gare de Morges.

La promotion des mobilités douces passe également par le développement du réseau de vélos en libre-service. Le réseau existant sera étendu au gré des opportunités fournies par les projets de développement publics et privés, notamment en partenariat avec les plus gros générateurs de déplacement situés sur le territoire communal.

<p>Atténuer les coupures existantes du réseau de mobilité piétonne</p>	<p><i>Aménager des itinéraires sûrs et continus</i></p> <p>Mettre en œuvre les mesures préconisées par le SDRM et le plan de mobilité douce du PALM (idem 2012)</p>	 <p>© Mobilservice, 2018</p>
<p>Améliorer la lisibilité du réseau de mobilité piétonne</p>	<p><i>Hierarchiser les axes</i></p> <p><i>Signaler les itinéraires à privilégier</i></p>	 <p>© Atelier Poisson, 2016</p>
<p>Garantir les liaisons entre quartiers et avec les communes voisines</p>	<p><i>Compléter le maillage piéton et réaliser des aménagements confortables</i></p>	 <p>© Mobilservice, 2015</p>
<p>Faciliter l'usage de l'espace public et l'accès aux commerces</p>	<p><i>Intégrer les besoins spécifiques des différents usagers</i></p> <p><i>Intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite (idem 2012)</i></p>	 <p>© Journal de Morges, 2017</p>



RÉSEAU STRUCTURANT DE MOBILITÉ PIÉTONNE

LÉGENDE

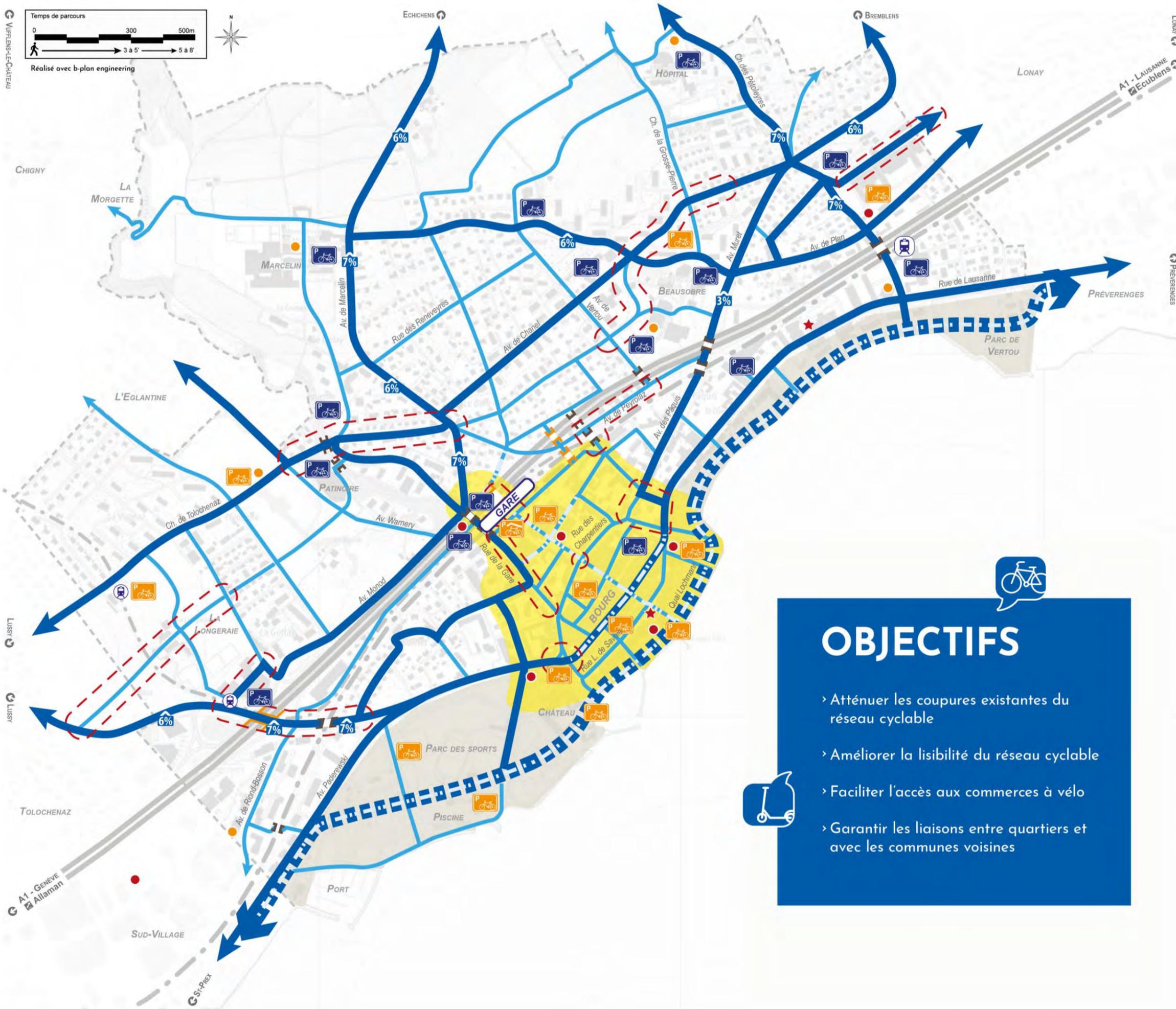
- Liaisons piétonnes structurantes
- Voie verte d'agglomération
- Zone à très forte présence piétonne
- Zone de loisirs
- Secteurs à étudier en priorité
- Passages inférieurs ou supérieurs existants
- Passages inférieurs ou supérieurs à étudier/aménager
- Gare ou haltes CFF / MBC
- Voies CFF / MBC
- Autoroute

OBJECTIFS

- › Atténuer les coupures existantes du réseau de mobilité piétonne
- › Améliorer la lisibilité du réseau de mobilité piétonne
- › Garantir les liaisons entre les quartiers et avec les communes voisines
- › Faciliter l'usage de l'espace public et l'accès aux commerces

Les liaisons piétonnes secondaires étant très nombreuses, elles ne sont pas représentées sur cette carte pour favoriser sa lisibilité.

Figure 16 : Réseau structurant de mobilité piétonne



RÉSEAU STRUCTURANT DE MOBILITÉ CYCLABLE

LÉGENDE

- Liaisons structurantes
- Liaisons secondaires
- Voie verte d'agglomération
- Bonne cohabitation entre les modes doux à assurer à travers le centre-ville
- Pente moyenne
- Zone à très forte présence piétonne
- Zone de loisirs
- Secteurs à étudier en priorité
- Parkings vélos publics existants
- Parkings vélos publics à aménager
- Vélo-station à aménager
- Vélos en libre-service (VLS) existants
- Vélos en libre-service (VLS) projetés
- Vélos-cargo
- Passages inférieurs ou supérieurs existants
- Passages inférieurs ou supérieurs à étudier/aménager
- Gare ou halte CFF / MBC
- Voies CFF / MBC
- Autoroute

OBJECTIFS

- > Atténuer les coupures existantes du réseau cyclable
- > Améliorer la lisibilité du réseau cyclable
- > Faciliter l'accès aux commerces à vélo
- > Garantir les liaisons entre quartiers et avec les communes voisines

Figure 17 : Réseau structurant de mobilité cyclable

Objectifs

Principes

Études ou actions prioritaires

Illustrations indicatives

<p>Atténuer les coupures existantes du réseau de mobilité cyclable</p>	<p>Aménager des itinéraires sûrs et continus</p> <p>Mettre en œuvre les mesures préconisées par le SDRM et le plan de mobilité douce du PALM (idem 2012)</p>	 <p>© Mobilservice, 2018</p>
<p>Améliorer la lisibilité du réseau de mobilité cyclable</p>	<p>Hiérarchiser les axes</p> <p>Signaler les itinéraires à privilégier</p>	 <p>© Mobilservice, 2011</p>
<p>Garantir les liaisons entre quartiers et avec les communes voisines</p>	<p>Compléter le maillage vélos et réaliser des aménagements confortables</p> <p>Évaluer les liaisons au regard de la densité de population du territoire et les liaisons existantes avec les autres communes afin de les améliorer</p>	 <p>© loisirs.ch, 2018</p>
<p>Faciliter l'accès aux commerces à vélo</p>	<p>Intégrer les besoins spécifiques des différentes usagères</p>	 <p>© Collectif Cycliste 37, 2018</p>

LIVRAISON ET LOGISTIQUE

La logistique d'approvisionnement de la commune est essentielle à la vitalité des activités commerciales, touristiques et culturelles. Engageant la plupart du temps des véhicules lourds, elle génère des nuisances pour les riverain·es (pollution sonore et atmosphérique) et certaines contraintes pour les usager·ères des espaces publics (emprises importantes et infrastructures peu esthétiques).

De plus, les livraisons sont à gérer dans leur pluralité de fonctions, que ce soit pour l'apport ou le retrait de marchandises en magasin, la livraison à domicile, les services impliquant de transporter du matériel, etc. Ces activités nécessitent et nécessiteront toujours un véhicule, mais dont l'empreinte écologique doit être amenée à diminuer.

Afin de gérer ces problématiques tout en subvenant aux besoins des activités morgiennes, les bonnes pratiques suivantes sont à explorer.

- o Soutenir l'acquisition de véhicules utilitaires à faibles émissions par les entreprises opérant sur le territoire morgien.
- o Evaluer le potentiel du développement de l'offre existante en vélos-cargo (actuellement au nombre de deux).
- o Gérer les horaires de livraison de manière à éviter les périodes de pointe de mobilité dans les différents quartiers de la ville.
- o Aménager l'espace public de manière souple et évolutive pour suivre la rotation des enseignes commerciales et s'adapter à leurs contraintes de livraison.
- o Soutenir une réflexion régionale pour la création de pôles logistiques, visant à diminuer la taille des véhicules approvisionnant la commune.

MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Dans sa stratégie énergétique 2035, la Ville de Morges fixe l'objectif d'une réduction des émissions de CO₂ de plus de 40% par habitant par rapport à l'année 2017¹¹. Aujourd'hui, le transport routier est presque entièrement dépendant des énergies fossiles et constitue plus d'un quart de la consommation d'énergie en Suisse. Avec l'avènement de la mobilité électrique, ce secteur représente donc un potentiel non négligeable de réduction en termes d'émissions de CO₂, dans la mesure d'une production électrique durable.

Si les véhicules électriques permettent de réduire les émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques liés aux déplacements, ils contribuent, au même titre que les véhicules conventionnels, à la congestion du trafic. À ce titre, l'utilisateur·rice de voiture électrique privée ne devrait pas bénéficier d'avantages prépondérants sur les adeptes d'autres modes de transport.

¹¹ Stratégie énergétique 2035, Ville de Morges, 2018

MOBILITÉ PARTAGÉE

La mobilité partagée est un terme générique regroupant plusieurs moyens de déplacement.

L'auto-partage est aujourd'hui largement répandu comme alternative à l'achat d'un véhicule privé. Généralement bien répartie sur le territoire, l'offre morgienne reste faible en regard de son potentiel. La Ville met ainsi en place les conditions-cadres favorisant l'extension de l'offre en véhicules d'auto-partage, en particulier dans les nouveaux quartiers.

Les systèmes de vélos partagés ont récemment vécu leur première évolution marquante en simplifiant considérablement l'infrastructure nécessaire à leur fonctionnement et en proposant une offre à assistance électrique. La Ville participe financièrement au développement de cette offre de mobilité alternative et encourage les entreprises privées à aménager des installations susceptibles d'étendre le réseau communal.

En matière de covoiturage, la Ville envisage de mieux informer les personnes intéressées des solutions déjà existantes afin de mutualiser les trajets existants et ainsi augmenter de manière substantielle l'attractivité de cette offre mal exploitée.

MOBILITÉ CONNECTÉE

Les téléphones portables sont devenus des terminaux informatiques pratiques et performants. Ils sont maintenant de réels assistants à la planification des déplacements et les progrès en la matière sont réguliers, en particulier en matière de billettique et d'intermodalité.

L'accès à certaines informations reste toutefois encore complexe, notamment en matière de stationnement. La Ville met en place actuellement une application mobile permettant de payer le stationnement des véhicules de manière simplifiée et souhaite s'engager dans une démarche de type « Smart City » **en vue d'améliorer la récolte et la diffusion d'informations**.

PLANS DE MOBILITÉ

Un plan de mobilité d'entreprise ou d'administration est un outil pour gérer les déplacements des collaborateur·rices en rationalisant le recours à la voiture individuelle. Il s'agit de mettre en place un éventail de mesures qui incitent à l'utilisation de moyens de transport alternatifs à la fois pour les trajets pendulaires et professionnels.

La Ville de Morges encourage le développement de ce genre d'initiative et propose des conseils sur demande à la mise en place d'un plan de mobilité pour chaque entreprise de son territoire. De plus, les entreprises s'installant à Morges doivent veiller à posséder un plan de mobilité, obligatoire selon les conditions inscrites dans le PGA.

De plus, la mesure MO-5 de l'OPair relative aux plans de mobilité, a pour objectif l'élaboration et la mise en œuvre à large échelle de plans de mobilité. Dans ce cadre, les communes doivent élaborer et mettre en œuvre des plans de mobilité au sein de leur administration. Le plan de mobilité de la Ville de Morges, datant de 2012, est en cours de révision au sein des différents services. Un monitoring sur les changements de comportements observés suite à la mise en place du plan de mobilité est prévu courant 2021.

Les communes doivent également veiller à l'élaboration de plans de mobilité par les entreprises et les établissements publics et privés pour lesquels ceux-ci sont requis. La Ville de Morges peut aider chaque entreprise sur son territoire dans la mise en place d'un plan de mobilité. Il revient à chaque entreprise de suivre les recommandations inscrites dans le PGA pour respecter l'obligation de posséder un plan de mobilité.

Le tableau suivant montre les corrélations entre les mesures sectorielles présentées dans le présent document et les autres types de mesures et missions communales déjà connues. Au final, seules 10 mesures sont réellement nouvelles (par exemple B.6, B.7, SO.3, etc.). Les autres mesures se rattachent aux autres documents de planifications. Certaines mesures peuvent se rattacher à plusieurs documents, par exemple la mesure NE.8, car elles s'appuient sur plusieurs concepts complémentaires. A noter que les mesures de mobilité présentées sont non exhaustives mais représentent les fondamentaux à réaliser par la Commune en vue d'atteindre ses objectifs.

Tableau 1 – Mesures sectorielles et relations avec les documents de planification en vigueur ou avortées

Secteur	OPair 2018 (en vigueur)	PALM 2007/12/16 (en vigueur)	PDCom 2012 (en vigueur)	PDCirc. 2017 (pas approuvé)	PDCom Mob. 2019
G. (Gare)	3	2, 4	1, 2, 4, 5		6
B. (Bourg)		1, 4	1, 2, 3, 4, 5, 8	1, 2, 5, 8	6, 7
SO. (Sud-Ouest)		1	1, 2, 4, 5		3
NO. (Nord-Ouest)	7	6	1, 2, 3, 4, 6		5
N. (Nord)			1, 2, 3		4, 5
NE. (Nord-Est)	8	4, 6, 7	1, 2, 3, 5, 6		
SE. (Sud-Est)		4	2, 4		1, 3, 5

Ensuite, les mesures non sectorielles sont présentées et s'appuient également sur les planifications en vigueur.

Puis les mesures PALM sont mises en évidence par le biais d'une carte de synthèse des trois générations (2007, 2012 et 2016). Les mesures PALM notées sur cette carte de synthèse sont toujours d'actualité. Les mesures PALM sectorielles ont été systématiquement intégrées aux mesures sectorielles du PDCom des mobilités (par exemple NE.4, NE.7, etc.), sauf si elles ont déjà été réalisées ou ne sont plus d'actualité (par exemple le passage mobilité douce des Zizelettes, 4c.RM.152).

Enfin, les missions communales dans le cadre des mesures du PDCant et de l'OPair sont rappelées à la fin de ce chapitre. La Ville de Morges doit suivre les missions identifiées afin d'atteindre les objectifs du Canton et de la Confédération en matière de mobilité.

SUIVI DES MESURES DE 2012

Même si l'urbanisme et la mobilité sont intimement liés, les mesures plus spécifiques liées à la mobilité ont été extraites du Plan directeur communal 2012 et un premier bilan a été effectué. Les mesures en cours de réalisation ne sont pas reprises dans le plan des mesures.

Sur les cinq mesures mobilité de 2012 relatives au secteur de la Gare, les concepts sont conservés ou non repris étant donné leur réalisation prochaine.

N° de mesure	Descriptif de la mesure 2012	Etat d'avancement 2020	
Centre-gare	1.1.1	Aménagement d'une nouvelle place de la gare réservée aux piéton.nes et vélos et libérée de la circulation motorisée.	Cette mesure est en cours de réalisation selon le concept de 2012.
	1.1.2	Réaménagement de la plateforme d'échange multimodale, modération de la circulation sur la Rue de la Gare et création d'un P+R dans l'îlot Gare.	Le P+R de l'îlot gare ouvrira ses portes fin 2020. La plateforme d'échange multimodale est en cours de réalisation. Seule la modération de la rue de la Gare est au stade de l'étude préliminaire et fait partie des mesures sectoriels.
	1.1.4	Aménagement de nouveaux itinéraires d'accès à la gare depuis l'Est, selon le PDL Gare Sud.	Ces aménagements sont en cours de réalisation selon le projet Morges Gare-Sud.
	1.1.5	Prolongement du passage piétonnier sous la gare par une nouvelle sortie au Nord.	Ce projet est intégré aux mesures sectorielles du présent document. Le tracé est en cours d'étude mais n'est pas arrêté.
	Rue de la Gare	1.2.2	Requalification de l'espace-rue de la Rue Centrale et de la Rue de la Gare en faveur des piéton.nes et des vélos.

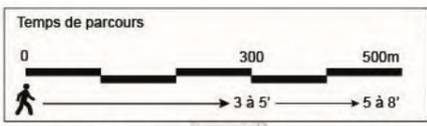
MESURES SECTORIELLES

Les mesures du secteur de la Gare (secteur G) sont localisées sur la carte d'accessibilité. Elles sont numérotées de un à six. Pour rappel, les objectifs sectoriels du plan directeur communal 2012, toujours valables, sont :

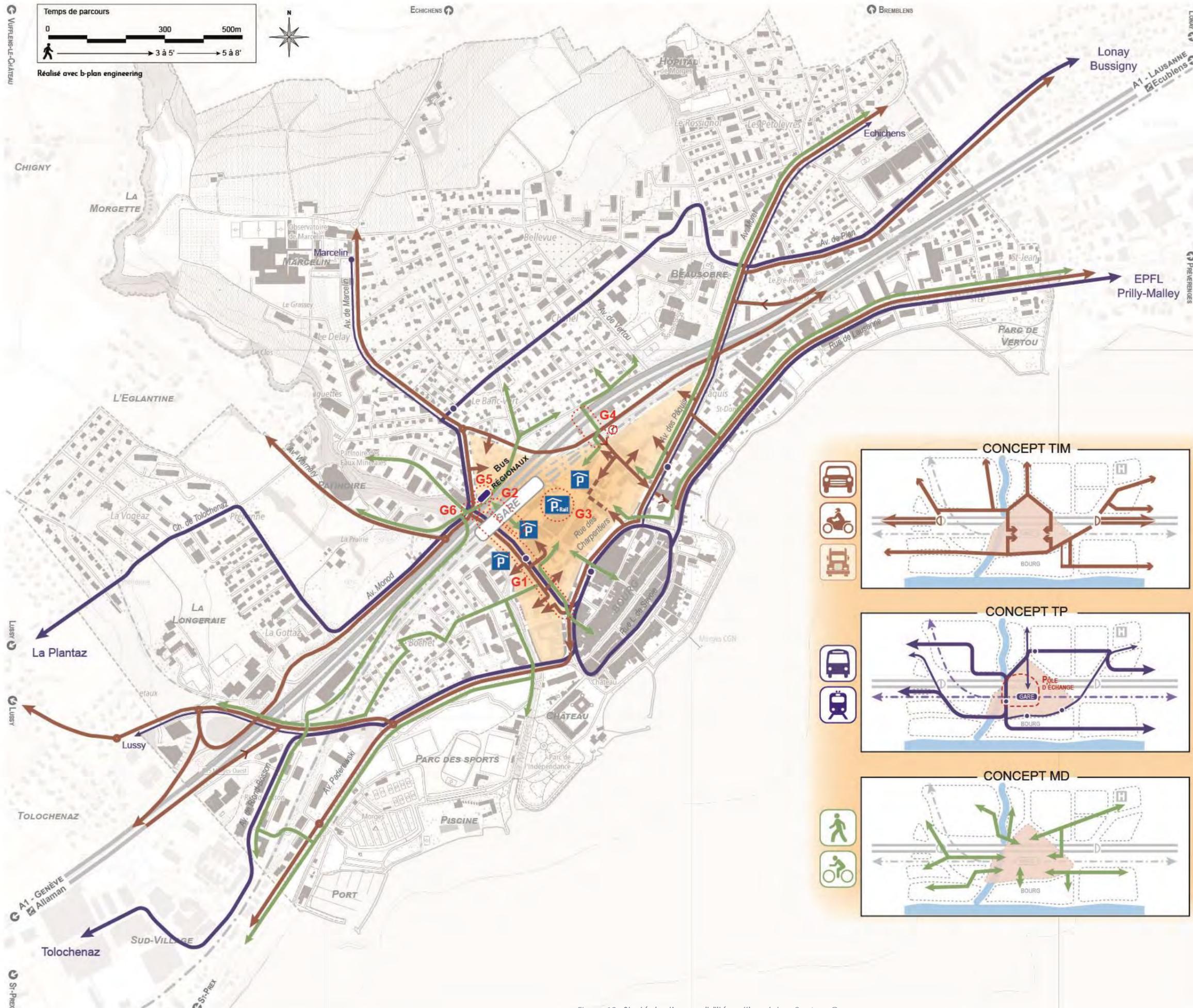
- Requalifier la Place de la gare comme place urbaine et plate-forme d'échange multi-modale (bus, train, P+R, mobilité douce) et renouveler les îlots bâtis qui l'entourent.
- Renforcer le caractère commerçant de la rue Centrale et de la Rue de la Gare comme axes de liaison entre la vieille ville et la gare.

N° de mesure	Nom de la mesure	Descriptif de la mesure
G.1	Aménager l'espace de la Rue de la Gare pour les commerces et les bus.	Le but de cette mesure est de renforcer le caractère commerçant de la Rue Centrale et de la Rue de la Gare comme axes de liaison entre la vieille ville et la gare. Il s'agit donc de requalifier cet axe pour le rendre attractif et notamment plus favorable aux circulations piétonnes. Une modération du trafic est envisagée de type zone 20 sans coupure des circulations. Les cyclistes doivent pouvoir accéder facilement à Gare, en toute sécurité et posséder des places de stationnement. Cette mesure doit aussi permettre des bonnes conditions de circulation et d'arrêt aux bus.
G.2	Créer un passage piéton et vélo sous la gare.	Le but de cette mesure est de réaliser un passage sous voie favorable aux piéton·nes et cyclistes. Il sera raccroché à la Place de la Gare Nord intégrant la future gare routière des MBC (lignes régionales). Cette mesure répond à l'objectif sectoriel de requalifier la Place de la Gare comme place urbaine et plate-forme d'échange multimodale. Les perméabilités pour rejoindre la gare sont décuplées.
G.3	Valoriser l'utilisation du P+Rail.	Le P+Rail ouvrira ses portes fin 2020. Le but de cette mesure est de favoriser son utilisation, notamment pour les voyageurs pendulaires longues distances. De plus, une veille sur son taux d'occupation permettra éventuellement une utilisation pour des manifestations en soirée au sein de la Ville de Morges (lien à établir avec le théâtre de Beausobre). D'une bonne gestion du P+Rail dépend le respect de la stratégie cantonale des interfaces de voyageur·ses.
G.4	Permettre le franchissement des modes doux de l'avenue Peyrolaz.	De la même manière que le passage sous voie au niveau de la gare, cette mesure a pour but de réaliser un passage sous voies pour que les piéton·nes et cyclistes puissent franchir les voies CFF et l'avenue de Peyrolaz avec un bon niveau de confort.
G.5	Réaliser une place au Nord de la gare intégrant les modes doux.	Réalisation d'une place au Nord de la gare, favorable aux modes doux et compatible avec la gare routière. Pour cette dernière, une liaison piétonne performante doit être créée entre la gare CFF et la gare routière, ainsi qu'entre les arrêts des lignes urbaines et la gare routière. Cette place Nord est également liée au passage-sous-voies de la gare et au chemin existant de Saint-Roch à valoriser.

G.6	Réaliser un carrefour à feux sur le carrefour Marcelin/Gare au lieu du giratoire existant	Réalisation d'un carrefour à feux permettant une meilleure fluidité des circulations. Le tronçon de la rue de la Gare est ceinturé entre deux carrefours à feux ce qui permet de mieux doser le trafic entrant et sortant afin de faire progresser les bus. Les piéton·nes sont aussi mieux préservé·es par des traversées piétonnes sécurisées. Les cyclistes ont de nombreux sas qui leur sont dévolus. L'accès à la gare routière n'est pas altéré grâce à une voie bus centrale en approche depuis Marcelin qui facilite l'accès.
-----	---	---



Réalisé avec b-plan engineering

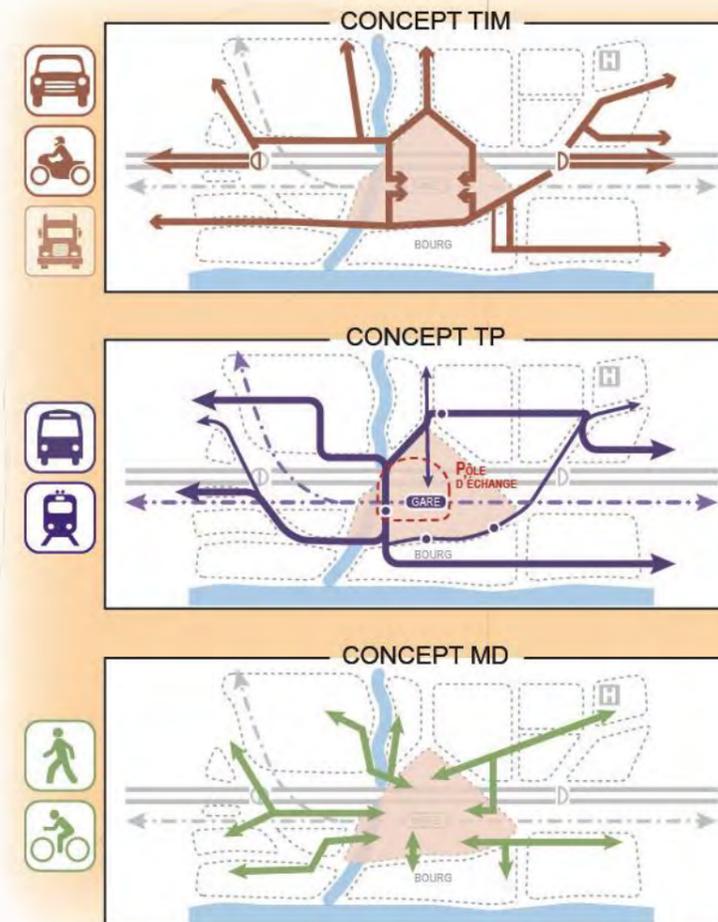


STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

SECTEUR GARE (G)

PRINCIPE D'ACCÈS :

- En voiture et motorcycle (TIM) Toléré
- En transports publics (TP) Arrêts déterminants (indicatif)
- A pied et à vélo (MD)
- Poches d'accessibilité
- Mesure sous l'angle mobilité



- ▶ Garantir l'accessibilité par tous les modes de transport au pôle d'échange de la gare
- ▶ Apaiser la rue de la Gare en limitant le trafic de transit
- ▶ Assurer des liens efficaces entre les points d'arrêt urbains, régionaux et nationaux
- ▶ Améliorer la qualité et la distribution des franchissements Nord-Sud, en ouvrant la gare vers le Nord
- ▶ Créer de nouvelles relations piétonnes Est-Ouest à travers le quartier
- ▶ Renforcer les liens de mobilité douce vers les autres quartiers de la ville

Figure 19 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Gare

SECTEUR BOURG (B) – STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ

SUIVI DES MESURES DE 2012

Le secteur du Bourg comprend huit mesures spécifiques mobilité dans le Plan directeur communal 2012. Plusieurs mesures ne sont plus d'actualité et ne sont pas conservées, conformément à la mise à jour de la stratégie mobilité (par exemple la mise en double sens de la rue des Charpentiers). En revanche, certaines mesures sont toujours d'actualité comme la suppression du trafic sur les quais dans le but de diminuer le transit au centre-ville.

N° de mesure	Descriptif de la mesure 2012	Etat d'avancement 2020	
Vieille ville et quais	1.3.2	Réaménagement de l'espace public, renforcement de l'attractivité commerciale et rénovation des façades autour de l'îlot de la poste.	Cette mesure est conservée dans les mesures sectorielles (B.8).
	1.3.3	Mise en double sens et aménagement en « boulevard » de la rue des Charpentiers et Rue de la Gare inférieure.	Cette mesure n'est pas conservée, selon la stratégie de gestion du trafic de Morges. La Rue des Charpentiers ne doit pas être à double sens.
	1.3.4	Réaménagement de la Rue Louis-de-Savoie comme axe bi-directionnel avec priorité aux bus, piéton.nes et vélos.	Cette mesure n'est pas conservée selon la stratégie de gestion du trafic de Morges. En revanche, cet axe doit faire l'objet d'un aménagement spécifique (B.1).
	1.3.5	Réorganisation et modération de la circulation automobile sur les quais afin d'empêcher le trafic de transit.	Cette mesure est toujours valable (B.2). La suppression du trafic sur les quais est prévue avec la création d'un nouveau parking ¹² .
	1.3.6	Réaménagement des rues et places de la vieille ville offrant des vues sur le lac et des accès aux quais.	Une fois que le trafic sera supprimé des quais, il sera possible de réaménager ces rues en faveur des piéton.nes. Cette mesure est donc toujours d'actualité (B.1).
	1.3.8	Réaménagement de la Place de la Navigation pour relier les chemins de promenade des quais et du parc de l'Indépendance par un aménagement de qualité.	Cette mesure est conservée dans le présent document (B.3).
Places Charles Dufour et Saint-Louis	1.4.1	Revalorisation de l'espace public de la Place Charles Dufour et réorganisation de la circulation, mise en double sens de la Rue des Charpentiers et rue de la Gare.	Cette mesure est adaptée avec la conservation du sens unique de la Rue des Charpentiers. Un concept d'aménagement existe à la Place Dufour répondant à ces enjeux multimodaux (B.4).
	1.4.2	Revalorisation de l'espace public de la Place Saint-Louis et réorganisation de la circulation, mise en double sens de la Rue des Charpentiers.	Cette mesure est adaptée avec la conservation du sens unique de la Rue des Charpentiers. Un concept d'aménagement doit être produit répondant aux enjeux de modération du trafic (B.5).

¹² Si ce nouveau parking doit se faire sous les quais, la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP) précise dans l'examen préalable de novembre 2019 que le parking sous les quais ne pourra se faire que sous réserve de la démonstration de sa conformité légale.

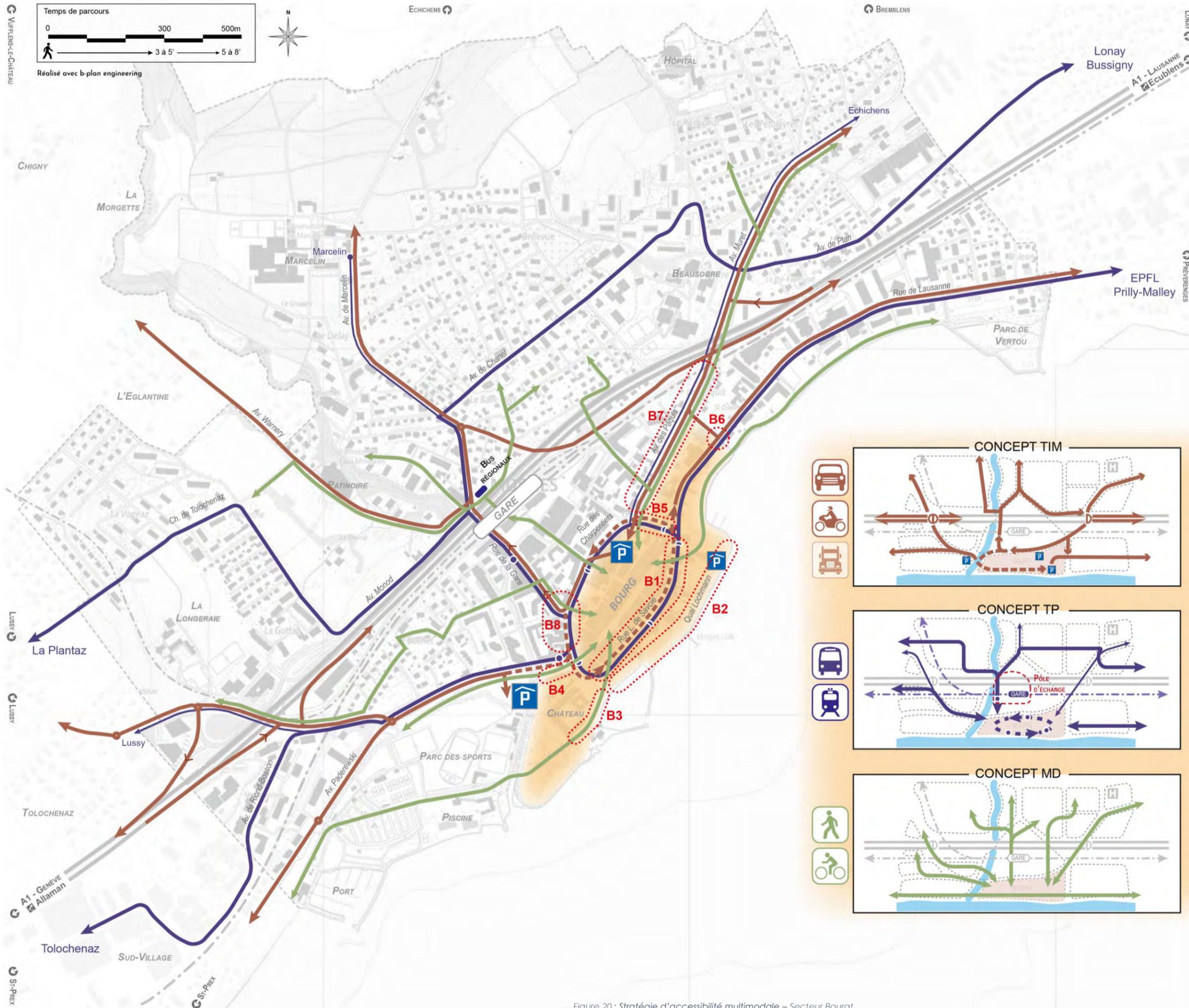
MESURES SECTORIELLES

Les huit mesures mobilité du secteur du Bourg (secteur B) sont localisées sur la carte d'accessibilité. Pour rappel, les objectifs sectoriels du PDCOM 2012, toujours valables, sont :

- Mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager de la vieille ville et des quais pour les habitant·es et les visiteur·ses en limitant le transit des voitures et en favorisant l'espace piétonnier.
- Améliorer l'image et la valeur d'usage de la Place Charles Dufour et de la Place Saint-Louis comme portes d'entrée du centre-ville.

N° de mesure	Nom de la mesure	Descriptif de la mesure
B.1	Aménager la Rue Louis-de-Savoie pour les bus et la modérer.	Le but de ce réaménagement est de favoriser la perméabilité piétonne et cyclable entre le Bourg et les quais. De plus, la Rue Louis-de-Savoie est un axe fort de transports publics et leur avancée de ne doit pas être péjorée par de trop nombreuses traversées piétonnes. Il s'agira d'aménager cet axe pour répondre à ces enjeux, tout en intégrant les axes connexes de la vieille ville offrant des vues sur le lac et permettant d'accéder aux quais pour les modes doux.
B.2	Réorganiser la circulation des quais.	Le but de cette mesure est de supprimer le trafic sur les quais, notamment en transit, en parallèle de la création d'un nouveau parking . L'espace dégagée en surface permettra d'être réutilisée pour d'autres usages, dont commerces.
B.3	Aménager la Place de la navigation pour les modes doux.	Un cheminement piéton et vélo en site propre sur cet axe doit être aménagé, avec valorisation des accès au château de Morges, pour relier les chemins de promenade des quais et du Parc de l'Indépendance. Un des enjeux est de réorganiser voir réduire les places de stationnement et intégrer l'espace libéré dans une conception globale entre le port et la Place Dufour.
B.4	Revaloriser l'espace public de la Place Dufour.	Un nouveau carrefour en lien avec cette place doit être aménagé. Un pôle d'échange bus doit être créé. Les franchissements pour les modes doux en lien avec le centre-ville / Paderewski seront améliorés. Les trottoirs devront être élargis, notamment côté Nord et le renforcement visuel de l'entrée du centre-ville doit être intégré. Les traversées piétonnes sont à mieux sécuriser qu'à l'état actuel (raccourcissements à prévoir).
B.5	Revaloriser l'espace public de la Place St-Louis.	De manière symétrique à la Place Dufour, un projet d'aménagement intégrant un concept paysager doit être créé ici. La circulation des bus doit être favorisée et le carrefour d'accroche à l'accès à un nouveau parking doit être modifié. La mise en valeur du Temple et de l'entrée de la Grand-Rue est prévue, tout en intégrant la sortie du parking des Charpentiers. Les liaisons modes doux entre les quais, la Rue Saint-Louis ainsi que l'office de la population sont à revoir. Quelques terrasses pourront être aménagées devant les commerces le long de la Rue Saint-Louis.

B.6	Adapter le carrefour St-Domingue / RC1 pour le dosage d'accès.	Mise en place d'un nouveau carrefour permettant de retenir le trafic excédentaire entrant dans le centre-ville conformément à la stratégie de gestion du trafic. Ce nouveau carrefour doit également permettre de faciliter la progression des bus et de ne pas péjorer le franchissement de la RC1 par les modes doux. Selon le gabarit disponible, des sas vélos seront également présents pour la majorité des mouvements.
B.7	Réaliser une voie bus dans un des deux sens aux Pâquis.	Cette mesure vise à faciliter la progression des bus au centre-ville, là où les temps de parcours sont les plus volatiles. Une voie bus complète est à créer dans le sens entrant ou sortant, selon les possibilités à disposition. Des emprises sur des parcelles privées seront probablement nécessaires.
B.8	Permettre la remontée des bus sur le bas de la Rue de la Gare.	Conformément au futur réseau validé par le COMEX des TPM (Transports Publics Morgiens), les lignes de bus remonteront le bas de la Rue de la Gare pour éviter d'utiliser la Rue des Vignerons. Cela permettra également aux cyclistes d'accéder plus facilement à la gare via l'utilisation d'une voie mixte bus et vélos. La voie routière unique devrait suffire selon les dernières études en cours pour écouler le trafic sans créer des remontées de files.

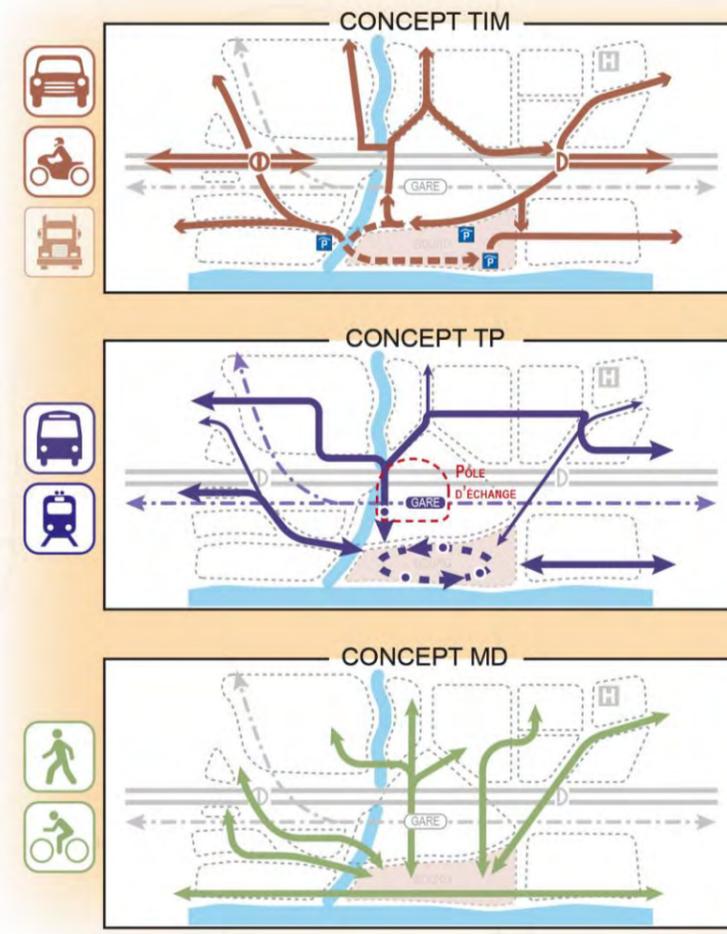


STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

SECTEUR BOURG (B)

PRINCIPE D'ACCÈS :

- En voiture et motorcycle (TIM)
Toléré
- En transports publics (TP)
Arrêts déterminants (indicatif)
- A pied et à vélo (MD)
- Poches d'accessibilité
- Mesure sous l'angle mobilité



- Rendre les rues du centre-ville plus attractives aux chalands, plus perméables et plus fluides
- Proposer des zones de stationnement desservant efficacement le centre-ville et permettant de capter le plus en amont possible les automobilistes
- Restituer les quais au public en diminuant l'emprise du stationnement
- Rationaliser le positionnement des arrêts de transports publics (desserte et performance)
- Renforcer les liens de mobilité douce vers les autres quartiers de la ville

Figure 20 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Bourg

SECTEUR SUD-OUEST (SO) – STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ

SUIVI DES MESURES DE 2012

Les mesures de 2012 sont au nombre de neuf, spécifiquement relatives à la mobilité.

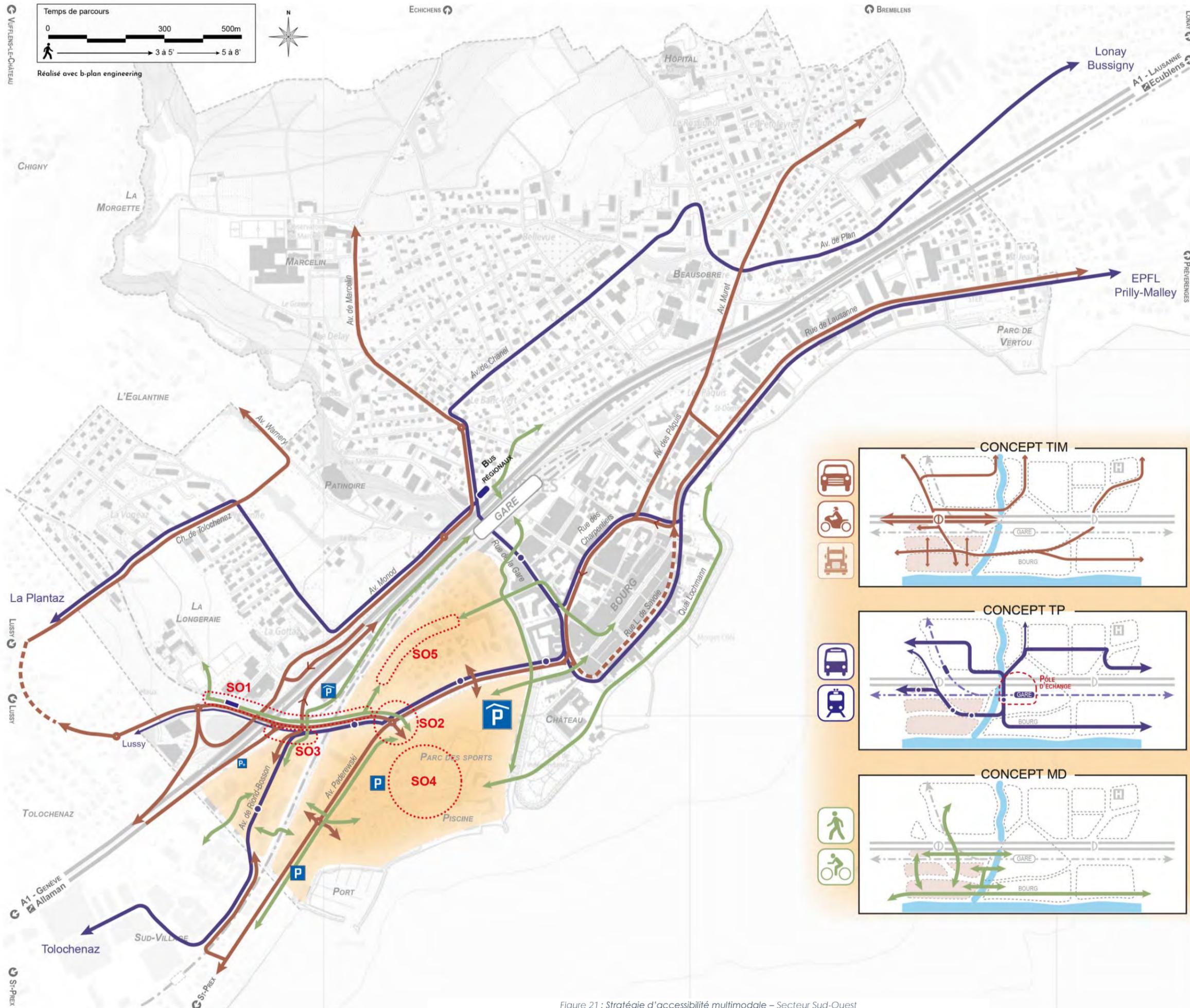
N° de mesure	Descriptif de la mesure 2012	Etat d'avancement 2020	
Parc des Sports	2.1.1 et 2.1.2	Aménagements Partie Est et Rive droite de la Morges, itinéraires de mobilité douce traversant.	Les itinéraires actuels fonctionnent. Cette mesure est surtout en lien avec l'urbanisme et moins la mobilité, donc n'est pas conservée dans les mesures mobilité.
	2.1.3	Regroupement des parkings liés aux équipements du périmètre le long de l'Avenue Paderewski et harmonisation de la réglementation pour favoriser le stationnement de courte et moyenne durée tout en intégrant les pendulaires.	Cette mesure est toujours d'actualité et adaptée dans le PDCom (SO.4), notamment pour les pendulaires.
	2.1.4	Développer un programme immobilier répondant à un intérêt public majeur du Parc des Sports, en l'intégrant dans le parc public et en remplaçant le parking public actuel par un parking souterrain.	Cette mesure est conservée sous l'aspect mobilité, avec la création d'un parking souterrain remplaçant le parking public actuel (SO.4).
Les Uttins	2.2.3	Aménagement d'un nouveau cheminement piétonnier le long des voies ferrées jusqu'à la gare.	Cette mesure n'est plus valable à cause du réaménagement des quais (emprises). En revanche, le chemin Claude Anet est devenu structurant pour les modes doux, par rapport aux différentes contraintes (topographie, génie civil, etc.). Ce cheminement permet d'accéder plus facilement à la gare de Morges via un axe peu routier (SO.5).
En Bonjean	2.3.1 et 2.3.2	Aménagement d'une bande cyclable le long de l'Avenue Paderewski et création d'un itinéraire cyclable continu et protégé entre le Parc des Sports et Riond-Bosson / Longeraie.	Des bandes cyclables existent dans les deux sens sur l'Avenue Paderewski. La mise en place d'une circulation en site propre pour les modes doux entre la Longeraie et le Parc des Sports fait l'objet d'une mesure (SO.1).
Riond-Bosson	2.4.2	Valorisation de l'espace public central sur l'avenue de Riond-Bosson entre la route de Tolochenaz et le passage sous les voies CFF à créer, contribuant à l'image du lieu et favorisant les mobilités douces.	Cette mesure est intégrée à la mesure relative à la circulation des modes doux en site propre entre la Longeraie et le Parc des Sports (SO.1), ce qui permet de valoriser l'espace public central dont il est question.
	2.4.3	Aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé en site propre sur la Route de Tolochenaz entre la Gottaz et Riond-Bosson.	Mesure conservée mais de manière plus globale, avec un tracé à réaliser entre le giratoire de la Longeraie et le Parc des Sports (SO.1).

MESURES SECTORIELLES

Les mesures du secteur du Sud-Ouest (secteur SO) sont localisées sur la carte d'accessibilité. Pour rappel, les objectifs sectoriels du PDCOM 2012, toujours valables, sont :

- Augmenter la valeur d'image et d'usage du Parc des Sports pour la plus grande partie de la population et des visiteurs de Morges.
- Poursuivre la densification et le renouvellement des quartiers résidentiels à proximité du centre-ville et de la gare (Uttins) et maintenir la qualité de vie pour les habitants.
- Aménager un nouveau quartier mixte et intégré dans la ville tout en préservant le patrimoine bâti et naturel du site d'en Bonjean.
- Favoriser l'établissement d'un pôle de compétences technologiques à l'Ouest.

N° de mesure	Nom de la mesure	Descriptif de la mesure
SO.1	Créer un itinéraire modes doux sur la Route de Tolochenaz.	Cette mesure doit permettre de connecter le Parc des Sports et la Longeraie pour les modes doux, en site propre. La jonction Morges-Ouest ne doit pas être un frein à ces modes. La localisation du tracé exact reste à définir, selon les opportunités. La largeur doit être suffisante pour une cohabitation des modes (4m recommandé). L' arrêt Prélionne (BAM) doit être inclus dans le tracé, au même titre que l' avenue de Riond-Bosson doit être desservie.
SO.2	Aménager le giratoire Bonjean pour le fluidifier.	Le fonctionnement du giratoire est à améliorer, sans modifier l' aménagement . Ce giratoire est important pour le trafic automobile et ne doit pas être un frein pour la progression des modes doux. Les bus bénéficieront aussi de la fluidité. Elle se fera par le biais de la révision des voies de circulations (nombre et qualité), ainsi que sur les éventuels bypass à inclure et les aménagements modes doux (trottoirs, aides à la traversée, etc.).
SO.3	Améliorer le fonctionnement de la jonction Ouest pour la fluidifier.	Cette zone est une des portes d'entrées de la ville et doit être aménagée en conséquence. Le carrefour Riond-Bosson / Tolochenaz est à fluidifier et ses interactions avec la sortie d' autoroute Morges-Ouest depuis sont à préciser. Une étude préliminaire a été produite dans cette zone et doit être poursuivie en vue de la réalisation de cette mesure à l'horizon 2025/2030. A plus long terme, la bretelle autoroutière pourra être revue selon la demande de trafic.
SO.4	Développer un programme immobilier répondant à l'intérêt public majeur du Parc des Sports et déployer une stratégie d'accessibilité multimodale.	Dans la continuité du projet de voie verte d'agglomération, un itinéraire pour les modes doux de qualité en site propre sera conçu à travers le Parc des Sports qui fera l'objet d'un développement immobilier adéquat. De plus, un concept de stationnement sera développé en parallèle afin de rationaliser l'offre et déterminer une tarification adaptée (parking destiné aux client·es/touristes plus qu'aux pendulaires).
SO.5	Favoriser une perméabilité modes doux en lien avec la gare.	Le but de cette mesure est de faciliter la circulation des modes doux par un itinéraire direct, utilisant la plupart des axes routiers existants, entre la gare et la route de Tolochenaz (Est-Ouest). Les axes routiers existants feront l'objet d'aménagements favorisant la circulation des modes doux.

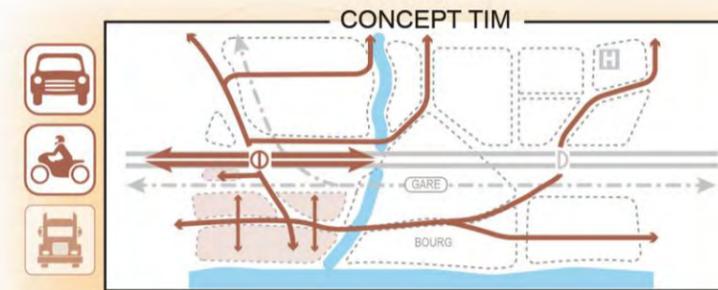


STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

SECTEUR SUD-OUEST (SO)

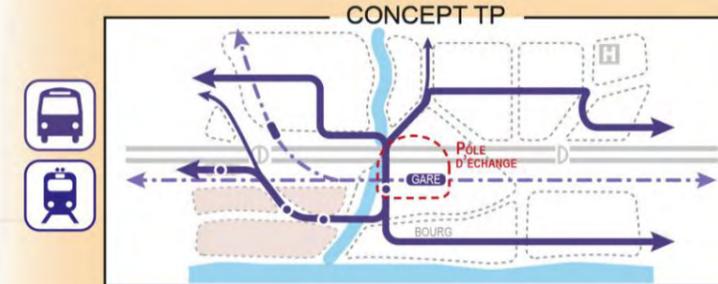
PRINCIPE D'ACCÈS :

- En voiture et motorcycle (TIM)
Toléré
- En transports publics (TP)
Arrêts déterminants (indicatif)
- A pied et à vélo (MD)
- Poches d'accessibilité
- Mesures sous l'angle mobilité

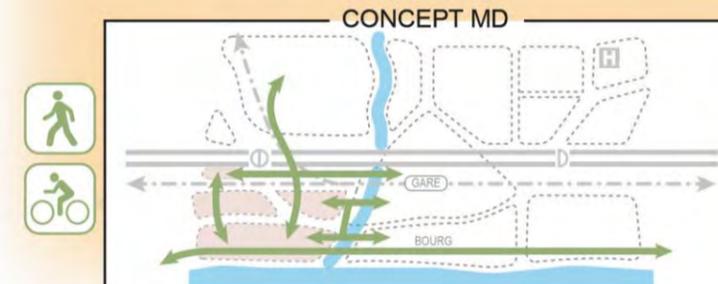


► Optimiser l'efficacité et la perméabilité de la jonction autoroutière Morges-Ouest pour tous les modes

► Rationaliser et améliorer les accroches au secteur depuis le réseau routier principal



► Améliorer la progression des bus sur l'axe structurant de transports publics



► Renforcer le rôle de la rue des Vignerons en tant que lien de mobilités douces vers la gare

► Assurer la continuité de la voie verte d'agglomération

Figure 21 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Sud-Ouest

SECTEUR NORD-OUEST (NO) – STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ

SUIVI DES MESURES DE 2012

Les mesures de 2012 relatives à la mobilité sont montrées ci-dessous.

N° de mesure	Descriptif de la mesure 2012	Etat d'avancement 2020
Gottaz - Longeraie	3.1.3	<p>Organisation du quartier autour d'un espace public structurant dans l'axe de la Chapelle de la Longeraie et d'un espace public structurant donnant accès aux équipements à la Gottaz et aménagement d'espaces publics et verts généreux, au centre, à l'Est et à l'Ouest du périmètre.</p> <p>Les principes relatifs à cette mesure sont toujours d'actualité, dont la modération généralisée du trafic et la limitation de l'accès des transports individuels motorisés dans les secteurs centraux.</p>
	3.1.5	<p>Création d'un nouvel itinéraire piéton et vélos entre la Longeraie et la patinoire en passant notamment par l'intérieur du quartier de Prellionnaz.</p> <p>Cette mesure est toujours d'actualité et conservée dans le PDCom (NO.2).</p>
Prairie – Warnery - Eglantine	3.2.3	<p>Aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés sur l'Avenue Warnery et l'Avenue Monod.</p> <p>L'avenue Warnery est en cours d'aménagement avec des bandes cyclables. En revanche, l'Avenue Monod n'est pas encore aménagée en conséquence. Ce dernier point fait l'objet d'une mesure dans le présent document.</p>
	3.2.4	<p>Améliorer la circulation des bus sur Prellionnaz.</p> <p>Cette mesure est toujours valable et prévue dans les prochaines réalisations, en lien avec le quartier Prairie-Nord / Eglantine. En revanche, elle n'est pas maintenue dans le cadre de ce document étant donné qu'elle est en cours de réalisation.</p>
	3.2.5	<p>Préserver la possibilité d'aménager un parking public (P+R ou P+M) en bas de l'avenue Warnery à titre de « parc + marche Nord » pour l'accès au centre-ville et pour les grandes manifestations au pôle d'équipement de la Prairie.</p> <p>Cette mesure n'est plus d'actualité. L'étude du tracé de Warnery n'a pas mis en évidence le besoin de modifier le tracé, ne libérant donc pas de place pour ce parking.</p>

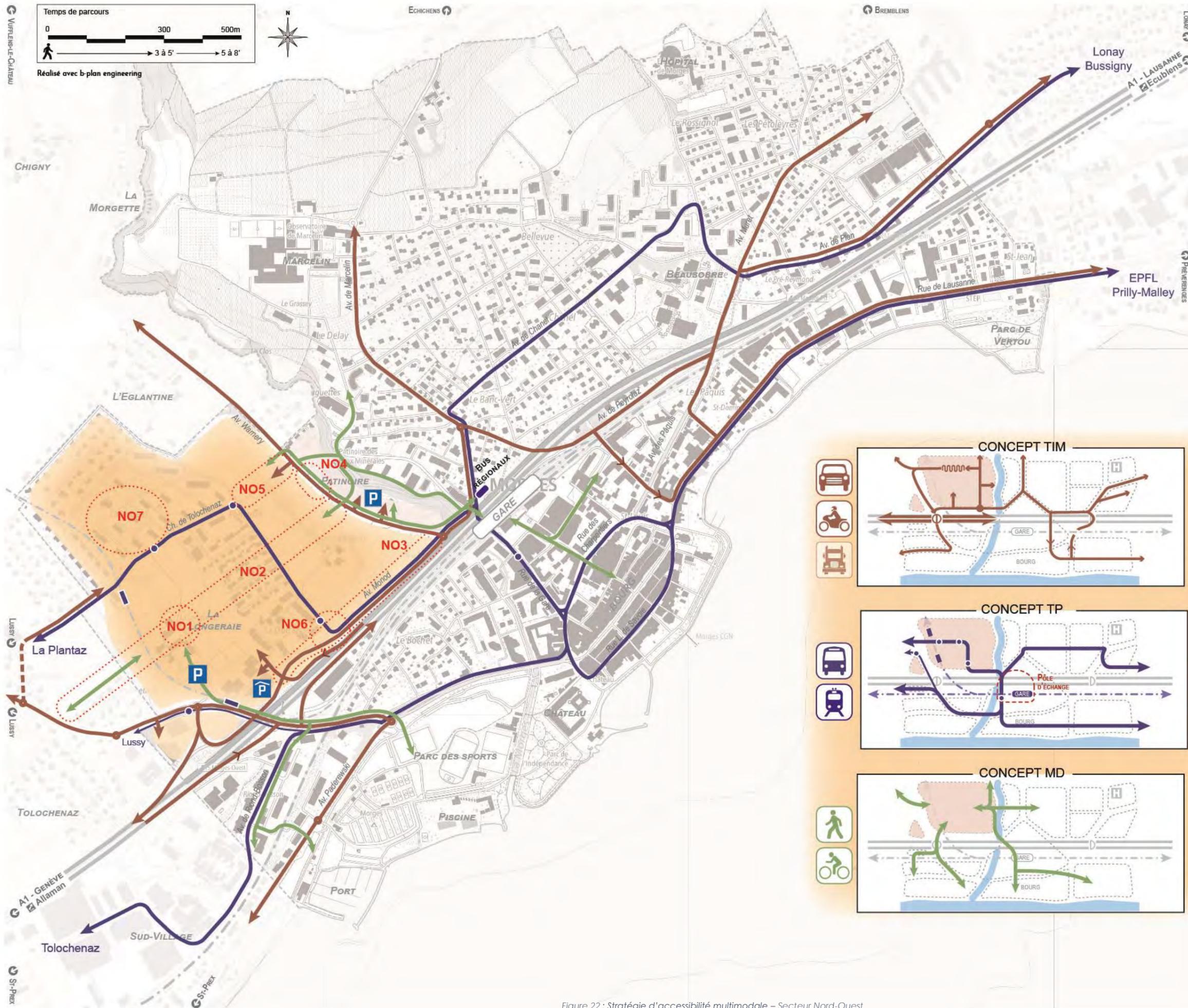
MESURES SECTORIELLES

Les mesures du secteur du Nord-Ouest (secteur NO) sont localisées sur la carte d'accessibilité. Pour rappel, les objectifs sectoriels du PDCOM 2012, toujours valables, sont :

- Aménager de nouveaux quartiers d'habitation, mixtes et d'activités à la Longeraie en appliquant de manière exemplaire les principes du développement durable et de la mixité sociale et les doter d'une centralité propre qui tire avantage des équipements existants à la Gottaz.
- Créer un pôle d'équipements régionaux et communaux à la Prairie, ainsi qu'un parc public intégrant le domaine existant et aménager des nouveaux quartiers au nord et au sud du périmètre en appliquant de manière exemplaire les principes de développement durable (éco-quartier).

N° de mesure	Nom de la mesure	Descriptif de la mesure
NO.1	Modérer le trafic dans les quartiers du secteur Longeraie.	Cette mesure doit permettre de limiter les circulations de véhicules dans les secteurs centraux où se concentrent beaucoup de piéton·nes et de cyclistes. La modération des vitesses de circulation doit permettre d'améliorer significativement la sécurité des usager·ères.
NO.2	Créer un itinéraire modes doux entre les quartiers Longeraie et Prairie Nord.	Cette mesure vise à créer un itinéraire modes doux au sein du quartier Longeraie et du quartier Prairie-Nord. Cet axe permettra de relier la Patinoire et la route de Lully afin de se connecter au maillage existant. La largeur doit être suffisante pour que la circulation soit facile et n'induisse pas de conflits entre piéton·nes et cyclistes (largeur de 4m minimum).
NO.3	Aménager l'Avenue Monod pour tous les modes.	Le but de cette mesure est d'aménager l'Avenue Monod pour qu'elle permette une circulation multimodale (voitures, transports publics et modes doux) et sécuritaire. Cette mesure inclut le carrefour à feux Prellionnaz / Monod, qui permettra de compléter la stratégie de gestion du trafic. De plus, le carrefour à feux en lien avec la sortie d'autoroute depuis Lausanne est également intégré à la gestion du trafic (dosage d'accès). En ce sens, il conviendra d'évaluer l'opportunité de réaliser des voies bus ainsi que des sas vélos à ces deux carrefours à feux, facilitant la circulation de ces flux notamment aux heures de pointe.
NO.4	Créer une traversée piétonne sécurisée devant la patinoire.	La traversée piétonne existante gagne un niveau de sécurité supplémentaire grâce à cette mesure. Le but est de réguler la traversée piétonne (clignotants ou complet) et d'avoir des temps d'attente réduits au minimum pour les piéton·nes. Ce carrefour sert également à la stratégie de gestion du trafic et dosant le trafic entrant.
NO.5	Modérer le trafic entre Prairie-Nord et Eglantine.	Cette mesure permet d'améliorer la circulation des modes doux entre ces deux quartiers, par la mise en place d'une modération du trafic. Le but est de sécuriser les traversées piétonnes entre les quartiers, ainsi que vers la gare par le biais de la parcelle Prairie-Nord/Sud.

NO.6	Adapter le carrefour Monod-Prellionnaz et faire progresser les bus.	Le carrefour Monod/Prellionnaz possède peu de réserves de capacité à l'heure actuelle. A l'état futur, le mouvement de tourne-à-gauche vers le centre-ville depuis Prellionnaz sera autorisé uniquement aux bus afin de fluidifier son fonctionnement. Les bus seront détectés aux carrefours afin de bloquer les mouvements antagonistes à sa progression.
NO.7	Modérer le trafic dans le quartier Vogéaz.	Le quartier de Vogéaz doit faire l'objet d'une modération du trafic, conformément aux missions communales dans le cadre de l'OPair. En effet, ce grand quartier bénéficie d'une route en cul-de-sac a vocation à être mise en zone 30 selon les normes et lois en vigueur.

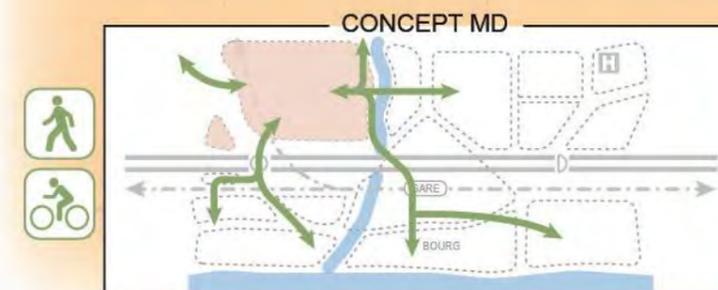
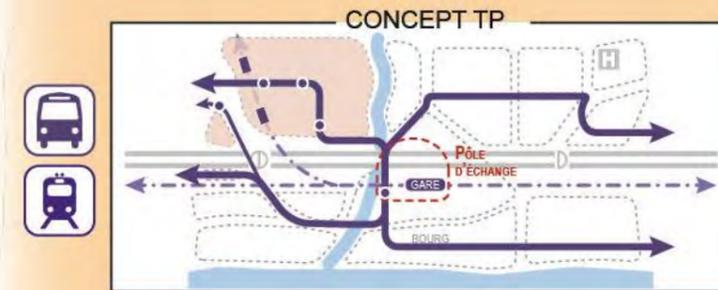
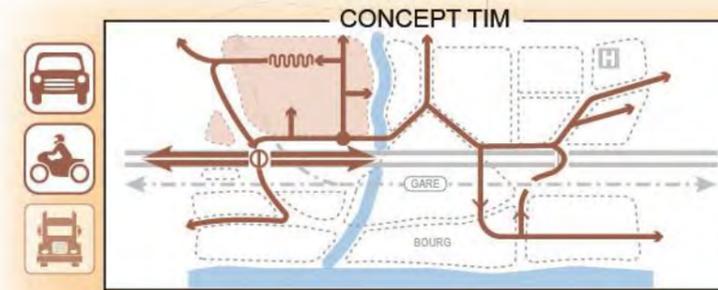


STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

SECTEUR NORD-OUEST (NO)

PRINCIPE D'ACCÈS :

- En voiture et motorcycle (TIM)
- En transports publics (TP)
Arrêts déterminants (indicatif)
- A pied et à vélo (MD)
- Poches d'accessibilité
- Mesures sous l'angle mobilité



► Requalifier le chemin de Tolochenaz pour consolider son rôle d'armature routière tout en améliorant son intégration au tissu urbain

► Rationaliser et améliorer les accroches au secteur depuis l'avenue Monod

► Affiner les modalités de desserte en transports publics du secteur

► Renforcer les liens de mobilité douce avec les arrêts du train MBC et vers le lac, en franchissement de la jonction autoroutière Morges-Ouest

► Améliorer le franchissement de la Morges pour les mobilités douces

Figure 22 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Nord-Ouest

SECTEUR NORD (N) – STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ

Les mesures de 2012 en matière de mobilité sont explicitées ci-après.

SUIVI DES MESURES DE 2012

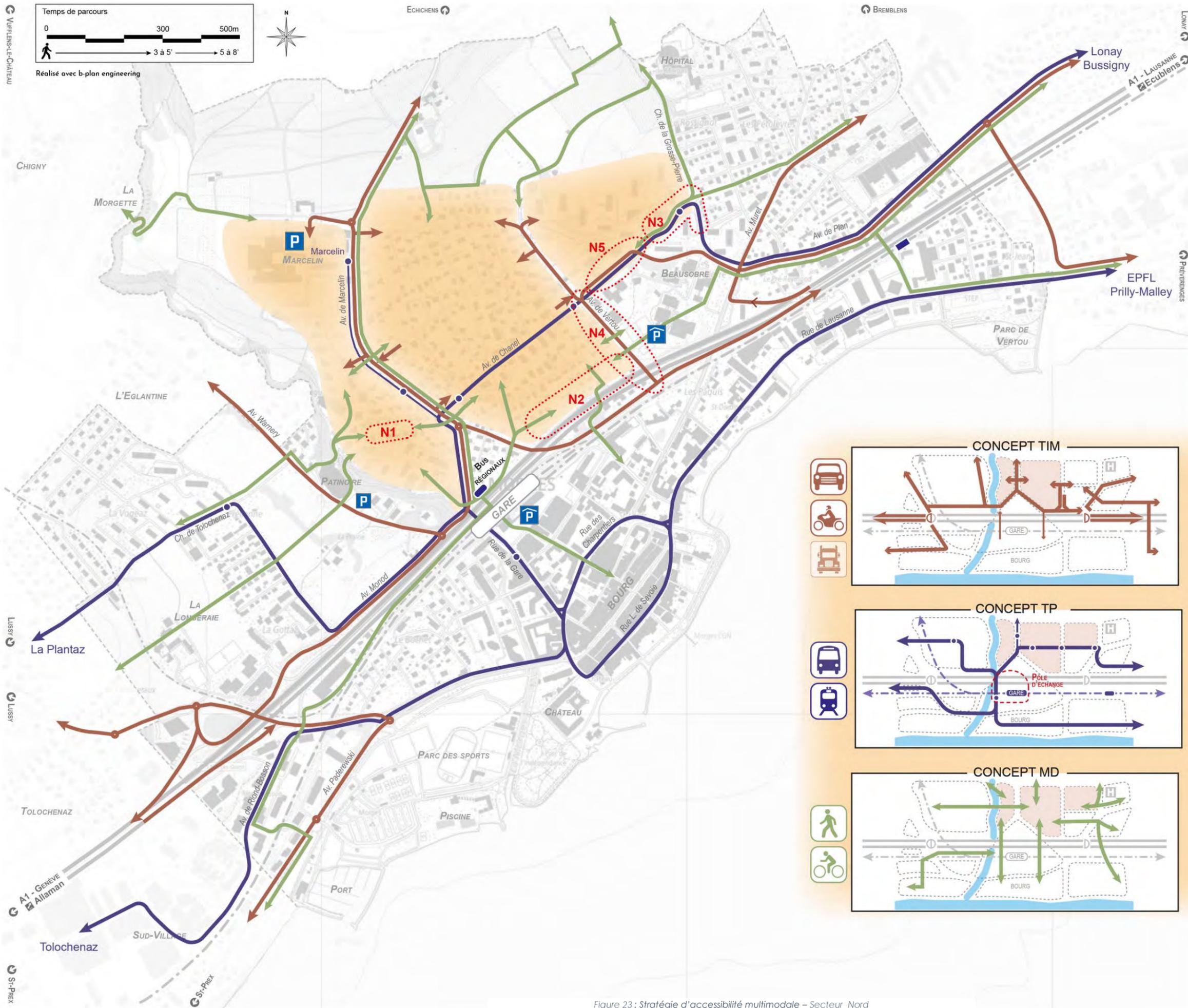
N° de mesure	Descriptif de la mesure 2012	Etat d'avancement 2020	
Gare Nord – Sous le Moulin	4.1.1	Aménagement d'une place urbaine, au nord de la gare, comme « porte d'entrée Nord » du centre-ville et favorisation de son animation par des services de proximité.	Cette mesure est intégrée à la mesure G.5 du présent document (secteur gare).
	4.1.3	Transformation de l'Avenue de Marcelin entre la gare et l'Avenue de Chanel en « boulevard urbain » par le réaménagement de l'espace-rue et le renouvellement urbain sur les parcelles limitrophes.	Cette mesure est intégrée dans le cadre du projet Morges Gare-Sud. Elle n'est pas conservée dans le cadre du présent document étant donné son intégration dans ce grand projet. De plus, la notion de boulevard urbain n'est plus adaptée.
	4.1.5	Négociation d'une servitude de passage sur le chemin du Petit Dézaley comme liaison de mobilité douce complétant la liaison Est-Ouest entre l'Avenue de Chanel et le Chemin de Tolochenaz.	Cette mesure est toujours d'actualité et reste à accomplir (mesure N.1).
	4.1.6	Préservation du potentiel de développement sur les terrains au nord et au sud de l'autoroute, lié à une éventuelle transformation de l'autoroute en route à desserte urbaine à long terme.	Cette mesure est toujours d'actualité et reste à accomplir (mesure N.2).

MESURES SECTORIELLES

Les mesures du secteur du Nord (secteur N) sont localisées sur la carte d'accessibilité. Pour rappel, les objectifs sectoriels du PDCOM 2012, toujours valables, sont :

- Créer une nouvelle centralité au nord de la gare pour animer la « porte Nord » favorisant les transports publics et le renouvellement urbain le long de l'Avenue de Marcelin.
- Consolider le développement des quartiers et équipements existants et renforcer la qualité de vie, paysagère et écologique dans les secteurs urbanisés et naturels.

N° de mesure	Nom de la mesure	Descriptif de la mesure
N.1	Créer une liaison modes doux au Ch. du Petit Dézaley (servitude à obtenir).	Négociation d'une servitude de passage sur le chemin du Petit Dézaley comme liaison de mobilité douce complétant la liaison Est-Ouest entre l'Avenue de Chanel et le Chemin de Tolochenaz.
N.2	Préserver les terrains autour de l'autoroute en vue de la requalification future de cet axe.	Préservation du potentiel de développement sur les terrains au nord et au sud de l'autoroute, lié à une éventuelle transformation de l'autoroute à long terme.
N.3	Aménager le Chemin de la Brume pour les modes doux et les transports publics.	Aménagement du passage de la Brume afin de pouvoir déployer le futur réseau des MBC via cet itinéraire et la création d'arrêts. Cet axe doit également être favorable aux modes doux, tout en modérant le trafic automobile qui doit être concentré sur le chemin de la Chenaillettaz.
N.4	Réaliser des aménagements cyclables sur l'Avenue de Vertou.	L'Avenue de Vertou a vocation à accueillir des cycles étant donné la présence d'écoles à proximité. Des aménagements doivent être conçus pour faciliter et sécuriser la circulation des cycles.
N.5	Réaliser des aménagements cyclables à Chenaillettaz et Chanel.	De la même manière que sur l'Avenue de Vertou, ces axes doivent pouvoir bénéficier d'aménagements cyclables sécuritaires étant donné la proximité avec des écoles et en vue d'offrir un confort supplémentaire à ces modes de déplacement.

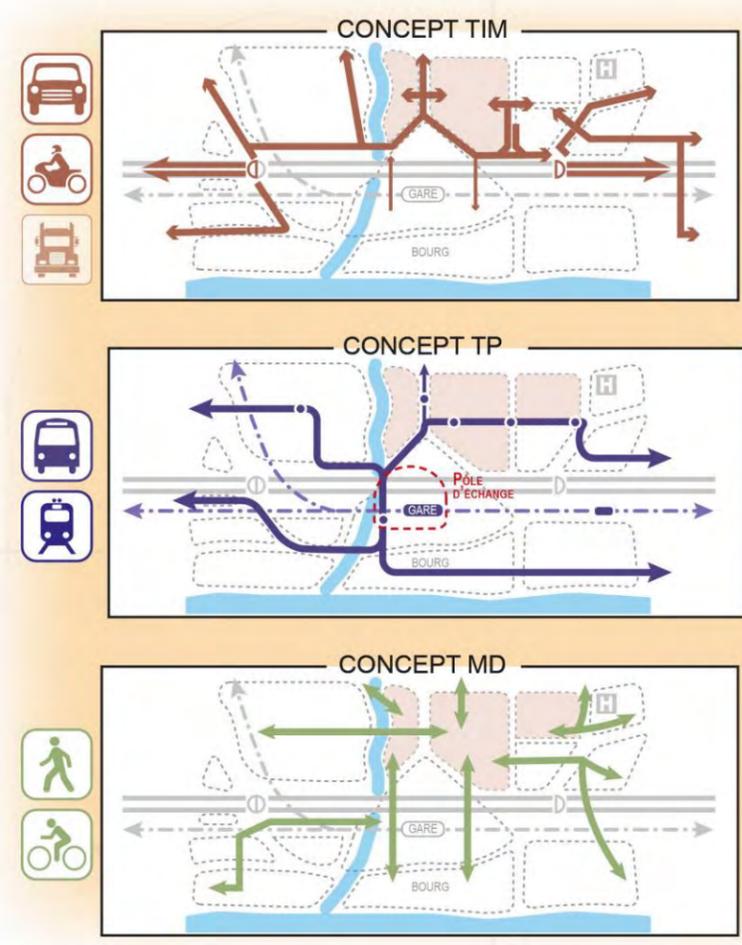


STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

SECTEUR NORD (N)

PRINCIPE D'ACCÈS :

- En voiture et motorcycle (TIM)
- En transports publics (TP)
Arrêts déterminants (indicatif)
- A pied et à vélo (MD)
- Poches d'accessibilité
- Mesures sous l'angle mobilité



► Rationaliser et améliorer les accroches au secteur depuis le réseau routier principal

► Empêcher le transit automobile à travers le secteur

► Améliorer la progression et la desserte de la ligne structurante de transports publics à travers le secteur

► Créer une réelle liaison de mobilités douces entre la gare et Beausobre

Figure 23 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Nord

SECTEUR NORD-EST (NE) – STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ

SUIVI DES MESURES DE 2012

Les mesures de 2012 spécifiques à la mobilité se trouvent ci-dessous.

N° de mesure	Descriptif de la mesure 2012	Etat d'avancement 2020
Beausobre	5.1.1 Implantation d'un équipement d'intérêt public dans le Parc de Beausobre et aménagement de liaisons traversantes pour piéton·nes et vélos entre l'Avenue de Chanel et le centre de Beausobre.	Beausobre est en construction et le projet intègre déjà ce concept. Cette mesure n'est donc pas retenue dans le présent document étant donné sa réalisation prochaine.
	5.1.3 Adaptation de la gestion du parking du centre de Beausobre et extension selon l'évolution des besoins des équipements sur place.	Beausobre intègre un plan de mobilité pour les employé·es et visiteur·ses qui démontre que l'extension du parking n'est pas nécessaire. Cette mesure n'est donc pas retenue.
Pré Maudry – Grosse Pierre - Pétoleyres	5.2.2 Améliorer la continuité et l'attractivité de la liaison vélos-piéton·nes entre l'avenue de Chanel et le chemin de la Brume.	Cette mesure est toujours d'actualité et doit être réalisée (mesure N.3).
	5.2.3 Créer une nouvelle liaison de mobilité douce entre l'avenue Alfred André et le chemin de la Brume.	Cette mesure est toujours d'actualité et doit être réalisée (mesure NE.1).
	5.2.5 Réservation de la partie inférieure de la zone intermédiaire du plateau de Bellevue pour une extension urbaine à long terme.	Cette mesure est toujours d'actualité et doit être réalisée (mesure NE.2).
	5.2.7 Aménagement de liaisons piétonnes sécurisées sur les Chemins des Blanches Vignes et de Chaudabronnaz dans le cadre des développements résidentiels limitrophes de la commune d'Echichens.	Cette mesure est toujours d'actualité et doit être réalisée (mesure NE.3).
Gracieuse	5.3.4 Valorisation paysagère des entrées de ville sur les Avenues de Plan, de Lonay et Muret, sécurisation des itinéraires cyclables et priorité aux bus.	Cette mesure est toujours d'actualité et a été séparée en deux mesures quasi identiques (mesures NE.5 et NE.6).

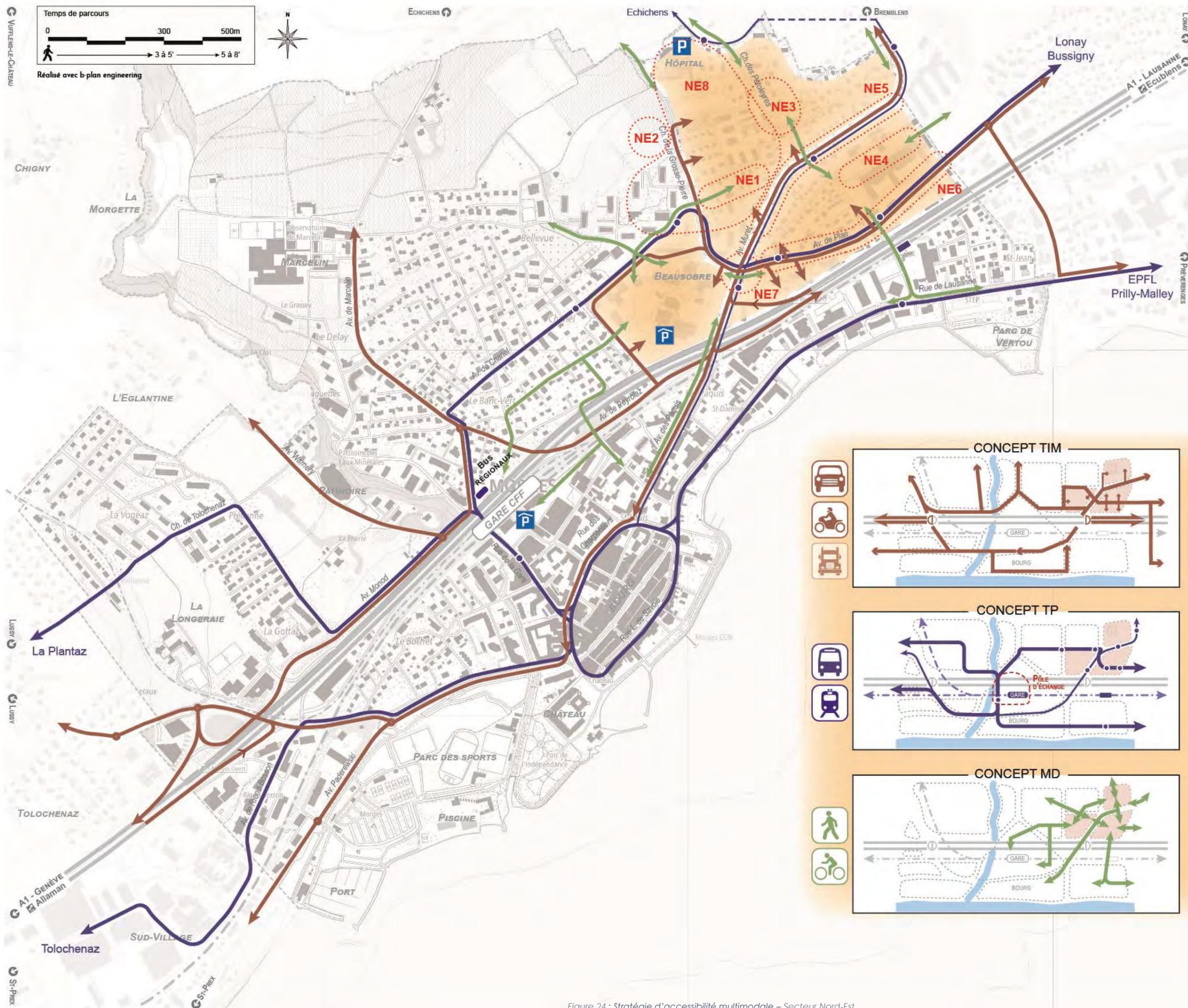
MESURES SECTORIELLES

Les mesures du secteur du Nord-Est (secteur NE) sont localisées sur la carte d'accessibilité. Elles sont numérotées de un à huit. Pour rappel, les objectifs sectoriels du PDCOM 2012, toujours valables, sont :

- Renforcer la continuité paysagère des liaisons et espaces publics entre le coteau et le centre de Beausobre.
- Décloisonner et valoriser le centre de quartier de Pré Maudry comme centralité pour tous les quartiers proches.
- Revaloriser le centre de quartier La Gracieuse comme centralité de quartier. Renforcer et mettre en réseau les espaces verts publics.

N° de mesure	Nom de la mesure	Descriptif de la mesure
NE.1	Créer une nouvelle liaison modes doux Av. A.André / Ch. De la Brume.	Les projets de renouvellement urbain en lien avec cette mesure doivent intégrer des emprises et servitudes de passage. Cette liaison doit permettre de créer une perméabilité nouvelle pour la mobilité douce, en lien avec les réseaux alentours (maillage fin), sans être forcément en site propre.
NE.2	Créer une liaison modes doux Est-Ouest sur le plateau de Bellevue.	Sous l'angle de la mobilité, cette mesure a pour but de créer une liaison de mobilité douce Est-Ouest, toujours dans le cadre d'avoir un maillage efficace selon la vision stratégique. Les modes doux ne doivent pas être obligatoirement en site propre. De plus, l'organisation des accès pour véhicules en bordure de site depuis l'Est et l'Ouest est à étudier.
NE.3	Créer des liaisons piétonnes Ch. Blanches Vignes / Chaudabronnaz.	L'objectif est l'aménagement de liaisons piétonnes sécurisées sur les Chemins des Blanches Vignes et de Chaudabronnaz dans le cadre des développements résidentiels limitrophes de la commune d'Echichens.
NE.4	Créer une liaison modes doux avec Lonay.	Cette mesure PALM fait l'objet d'un avant-projet, donc est en cours d'aboutissement. Le projet permet la cohabitation des piéton·nes et des vélos sur un site propre, avec une topographie favorable. Des servitudes de passage sont à négocier.
NE.5	Valoriser l'entrée de ville côté Av. Muret et faciliter la progression des bus.	Cette mesure vise à faciliter la progression des bus sur cet axe par l'ajout d'une voie bus avec priorisation au carrefour à feux des Pétoleyres. Des aménagements cyclables dans les deux sens sont à prévoir, liés aux emprises à faire (sur domaine communal). Des aménagements pour les modes doux sont à intégrer.
NE.6	Valoriser l'entrée de ville côté Av. Lonay/Plan et faciliter la progression des bus.	Comme pour l'avenue de Muret, cette mesure vise à faciliter la progression des bus sur cet axe par l'ajout d'une voie bus avec priorisation au carrefour à feux des Philosophes. Le bus devra devancer les voitures sur ce carrefour puis ne pas se faire doubler à l'arrêt Pré-Raymond, arrêt bloquant. De plus, des aménagements cyclables dans les deux sens sont à prévoir, en lien avec les emprises à faire (en majorité sur domaine communal).

NE.7	Adapter le carrefour Pâquis / Grosse-Pierre en fonction des bus et des modes doux.	Modification du carrefour sans l'angle de la régulation et optimisation des voies selon les marges de manœuvres. Intégration de la demande bus de la ligne 704 qui devra franchir le carrefour depuis l'arrêt Beausobre. Le but est de donner le tout-droit bus sur la voie de tourne-à-droite vers Lonay, dès la détection des bus (système développé par les MBC), en bloquant le tout-droit voiture. Les piéton·nes doivent bénéficier de temps d'attente raisonnables et les cyclistes de sas vélos sur la majorité des voies.
NE.8	Modérer le trafic dans le quartier de la Grosse-Pierre et sous l'hôpital.	Dans le cadre des missions communales identifiées par l'OPair, il est nécessaire de modérer le trafic dans les quartiers. Ce quartier se prête bien à de la modération du trafic, d'autant plus que les valeurs limites d'immission (VLI) de bruit sont dépassées. L'étude de la modération visera également à évaluer l'opportunité d'étendre la zone 30 à l'avenue Chanel afin de relier la zone 30 existante à l'Ouest sur cet axe.

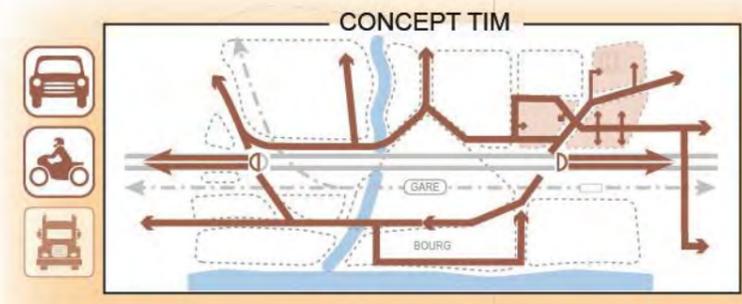


STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

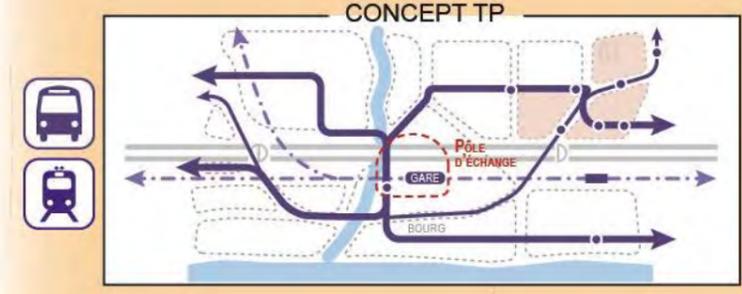
SECTEUR NORD-EST (NE)

PRINCIPE D'ACCÈS :

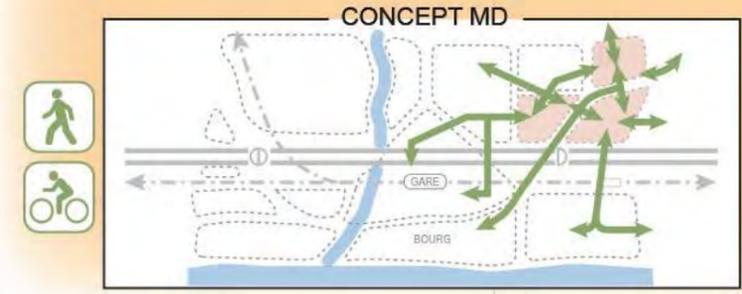
- En voiture et motorcycle (TIM)
- En transports publics (TP)
Arrêts déterminants (indicatif)
- A pied et à vélo (MD)
- Poches d'accessibilité
- Mesures sous l'angle mobilité



- ▶ Rationaliser et améliorer les accroches au secteur depuis le réseau routier principal
- ▶ Empêcher le transit automobile à travers le secteur



- ▶ Améliorer la progression de l'axe structurant de transports publics le long de l'avenue de Plan



- ▶ Améliorer l'accessibilité de l'hôpital en modes doux
- ▶ Créer de nouvelles continuités piétonnes à travers le secteur

Figure 24 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Nord-Est

SUIVI DES MESURES DE 2012

Les mesures spécifiques à la mobilité datant de 2012 sont répertoriées ci-après.

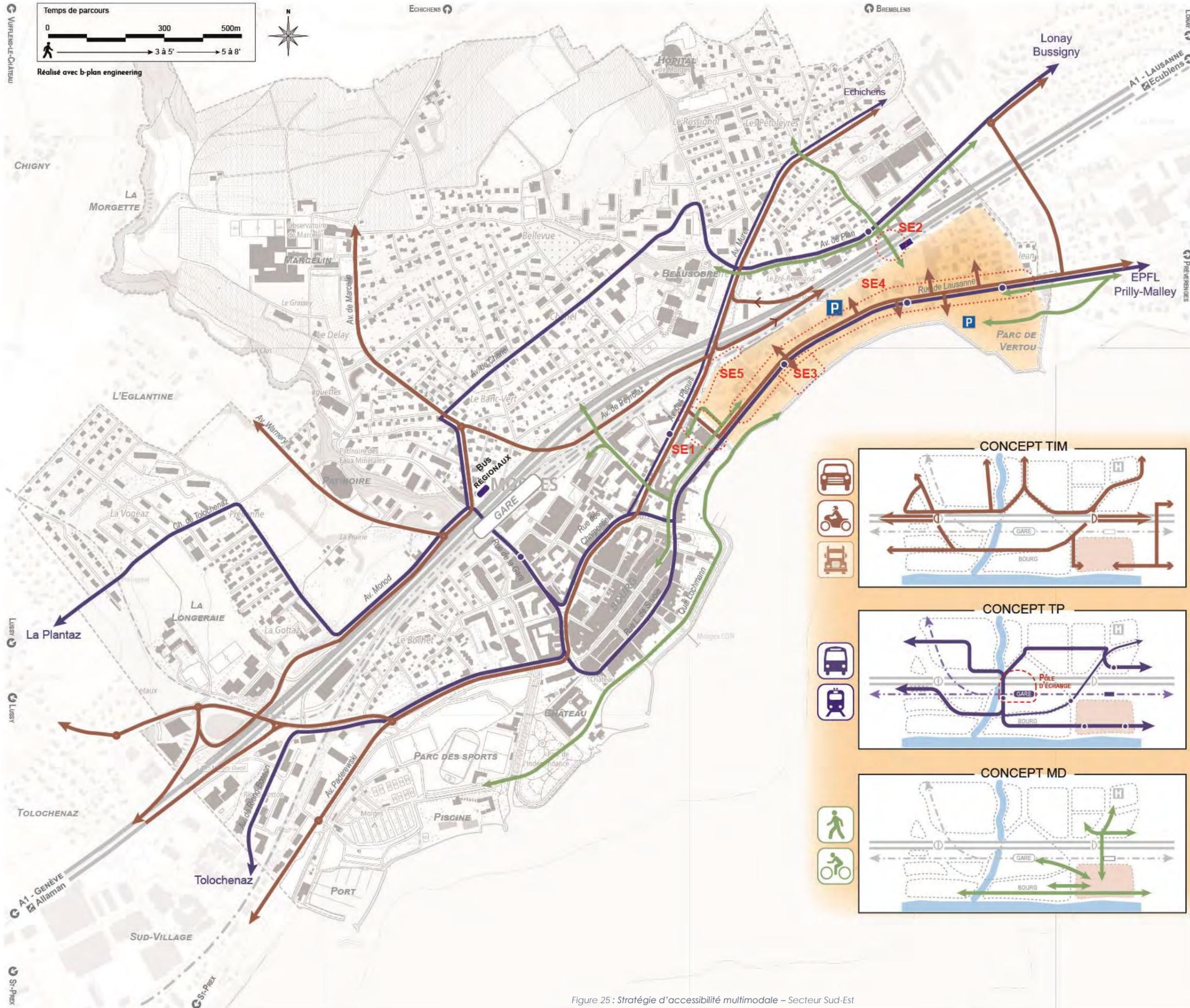
N° de mesure	Descriptif de la mesure 2012	Etat d'avancement 2020	
Avenue des Pâquis – rue de Lausanne	6.1.1	Réaménagement du passage sous-voies du Dr Yersin pour la mise en double sens de la route et la sécurisation du passage des piéton·nes et vélos.	Cette mesure est en cours de réalisation et n'est donc pas conservé dans le cadre du PDCOM.
	6.1.2	Création d'un nouvel itinéraire Nord-Sud pour les mobilités douces par l'aménagement d'un passage sous-voies dans l'axe de l'avenue de Vertou et d'un itinéraire direct à la rive par la Rue St-Domingue ainsi qu'à la gare à l'intérieur des quartiers au Sud des voies.	Cette mesure a été abandonnée pour des raisons techniques. Elle a été remplacée par la mise en place d'un passage modes doux à un endroit plus stratégique (mesure G.4).
	6.1.4	Réaménagement de l'espace-rue pour valoriser les « entrées de ville », donner la priorité aux bus et sécuriser les itinéraires cyclables le long de l'Avenue des Pâquis et de la Rue de Lausanne.	Cette mesure est déjà réalisée et ne fait donc plus partie des mesures à mettre en œuvre, au moins pour l'Avenue des Pâquis. En revanche, cette mesure est toujours valable sur la Rue de Lausanne (mesure SE.4).
	6.1.5	Aménager un parking public à la périphérie Est du centre-ville le long de l'avenue des Pâquis (parc + marche).	Cette mesure n'est plus d'actualité, un futur parking aura cette fonction à terme et vient donc remplacer cette mesure.
	Saint-Jean	6.2.1	Renouvellement des affectations dans la bande entre les voies ferrées et la rue de Lausanne selon le principe de « mixité juxtaposée » et intégration d'un cheminement piétonnier continu traversant les îlots d'Est en Ouest de l'avenue des Pâquis.
6.2.2		Réhabilitation du passage sous-voies de St-Jean comme espace central du quartier de la Rue de Lausanne et aménagement d'un itinéraire vélos-piéton·nes jusqu'à la rive.	Cette mesure est conservée, le passage Saint-Jean doit faire l'objet d'un nouvel aménagement moins routier, favorable aux circulations des modes doux dans l'optique d'être une centralité du futur quartier du Sud-Est Morgiens. L'accroche avec la RC1 est à faciliter pour les modes doux, tout en facilitant la circulation des bus de la ligne 701 (mesure SE.2).

MESURES SECTORIELLES

Les mesures du secteur du Sud-Est (secteur SE) sont localisées sur la carte d'accessibilité. Elles sont numérotées de un à cinq. Pour rappel, les objectifs sectoriels du PDCOM 2012, toujours valables, sont :

- Favoriser le renouvellement urbain des quartiers à l'est de la gare et améliorer les liaisons avec les quartiers au nord de l'autoroute et le centre de Beausobre.
- Créer un nouveau quartier de logements et d'emplois à l'entrée Est de la ville par le renouvellement urbain entre la rue de Lausanne et les voies CFF, et aménager des espaces publics et collectifs de qualité à la Blancherie et à St-Jean.

N° de mesure	Nom de la mesure	Descriptif de la mesure
SE.1	Aménager la Rue Saint-Domingue à double sens.	Le but de cette mesure est de mettre à double sens la Rue Saint-Domingue afin de pouvoir gérer le trafic entrant (dosage d'accès) dans le centre-ville via le carrefour à feux Saint-Domingue / Lausanne (mesure B.6).
SE.2	Aménager le passage St-Jean / Rives du lac en lien avec la Gare St-Jean.	Cette mesure vise à rendre moins routier le passage de Saint-Jean en équilibrant l'espace dévolu aux différents modes de déplacements. La circulation des modes doux doit être favorisée jusqu'aux rives du lac, tout en facilitant la circulation des bus de la ligne 701 le long de la RC1.
SE.3	Valoriser l'espace public du parking actuel Blancherie pour les modes doux.	Avec la réalisation d'un nouveau parking « Est », les places du parking Blancherie seront déplacées. Ainsi, l'espace laissé libre sera à valoriser dans l'optique de créer un espace public attractif pour la population (appropriation de l'espace public). Les modes doux devront pouvoir aisément circuler entre les quais et la Rue de Lausanne.
SE.4	Aménager l'entrée de ville côté Est, requalification multimodale.	Le but de cette mesure est de donner la priorité aux bus et sécuriser les voies cyclables de la Rue de Lausanne. L'idée est de lui donner un caractère moins routier, favorable à la cohabitation des modes de déplacement, tout en perméabilisant le franchissement de cet axe par les modes doux.
SE.5	Améliorer le passage sous-voies existant afin de le rendre plus large pour les piéton·nes. Connecter ce passage au chemin piéton le long des voies CFF.	Améliorer le passage existant en termes de gabarits, de confort et de ressenti (éclairage notamment). Connecter ce passage au chemin piéton le long des voies CFF aussi pour les personnes à mobilité réduite (pas d'escaliers comme actuellement).

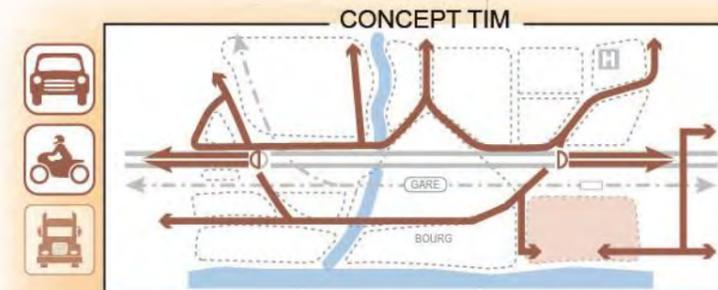


STRATÉGIE D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE

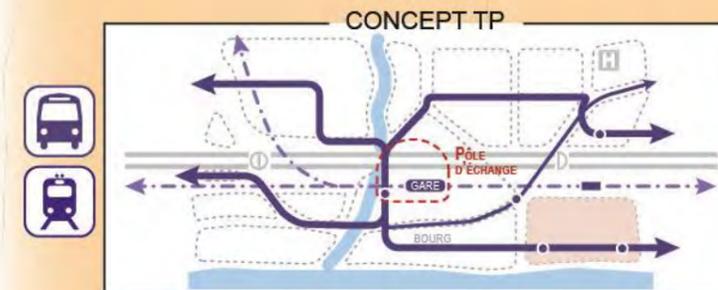
SECTEUR SUD-EST (SE)

PRINCIPE D'ACCÈS :

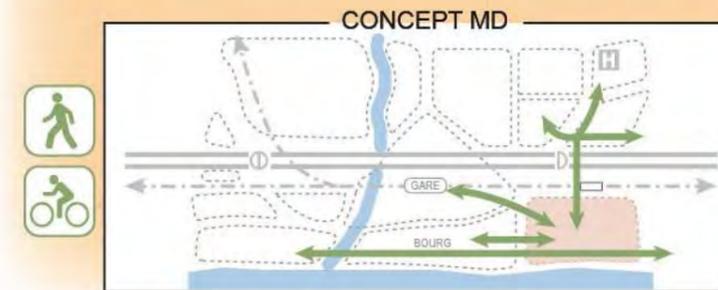
- En voiture et motorcycle (TIM)
- En transports publics (TP)
Arrêts déterminants (indicatif)
- A pied et à vélo (MD)
- Poches d'accessibilité
- Mesures sous l'angle mobilité



- Requalifier la rue de Lausanne en axe de transit multimodal
- Rationaliser le nombre de raccordements routiers à la rue de Lausanne



- Améliorer la progression de l'axe structurant de transports publics le long de la rue de Lausanne



- Valoriser le passage inférieur de Morges St-Jean
- Assurer la continuité de la voie verte d'agglomération

Figure 25 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Sud-Est

TOUS SECTEURS – MESURES COMPLÉMENTAIRES

D'autres mesures font partie du plan des mesures du volet opérationnel mais ne se rattachent pas à un secteur en particulier. Ces mesures sont listées ci-dessous.

- Déployer la GCTA, pilotée par le Canton.
- Appliquer et faire respecter la politique de stationnement de la Ville de Morges.
- Appliquer les mesures identifiées par le COMEX des TPM.
- Veiller au respect du PGA et de la mesure MO-5 de l'OPair concernant l'engagement des entreprises concernées à élaborer et mettre en œuvre des plans de mobilité par la signature de convention avec la Ville de Morges.

A noter que les missions communales des planifications supérieures sont l'objet du chapitre suivant.

MESURES ET MISSIONS DES PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

Différentes mesures et missions communales sont explicitées dans ce chapitre, issues des planifications supérieures, PALM, PDCant et OPair.

MESURES PALM 1^{ÈRE}, 2^{ÈME} ET 3^{ÈME} GÉNÉRATION (2007, 2012 ET 2016)

Les mesures PALM sont à réaliser par la Ville de Morges dès que possible. Elles sont identifiées sur le territoire de Morges.

Les mesures PALM sont systématiquement intégrées aux mesures sectorielles du PDCom des mobilités (mesures NE.4, NE.7 par exemple), sauf si elles ont déjà été réalisées ou elles ne sont plus d'actualité (passage mobilité douce Zizelettes, 4c.RM.152). A noter que les mesures PALM évoluent dans le temps, et ces évolutions seront à intégrer au volet opérationnel du PDCom.

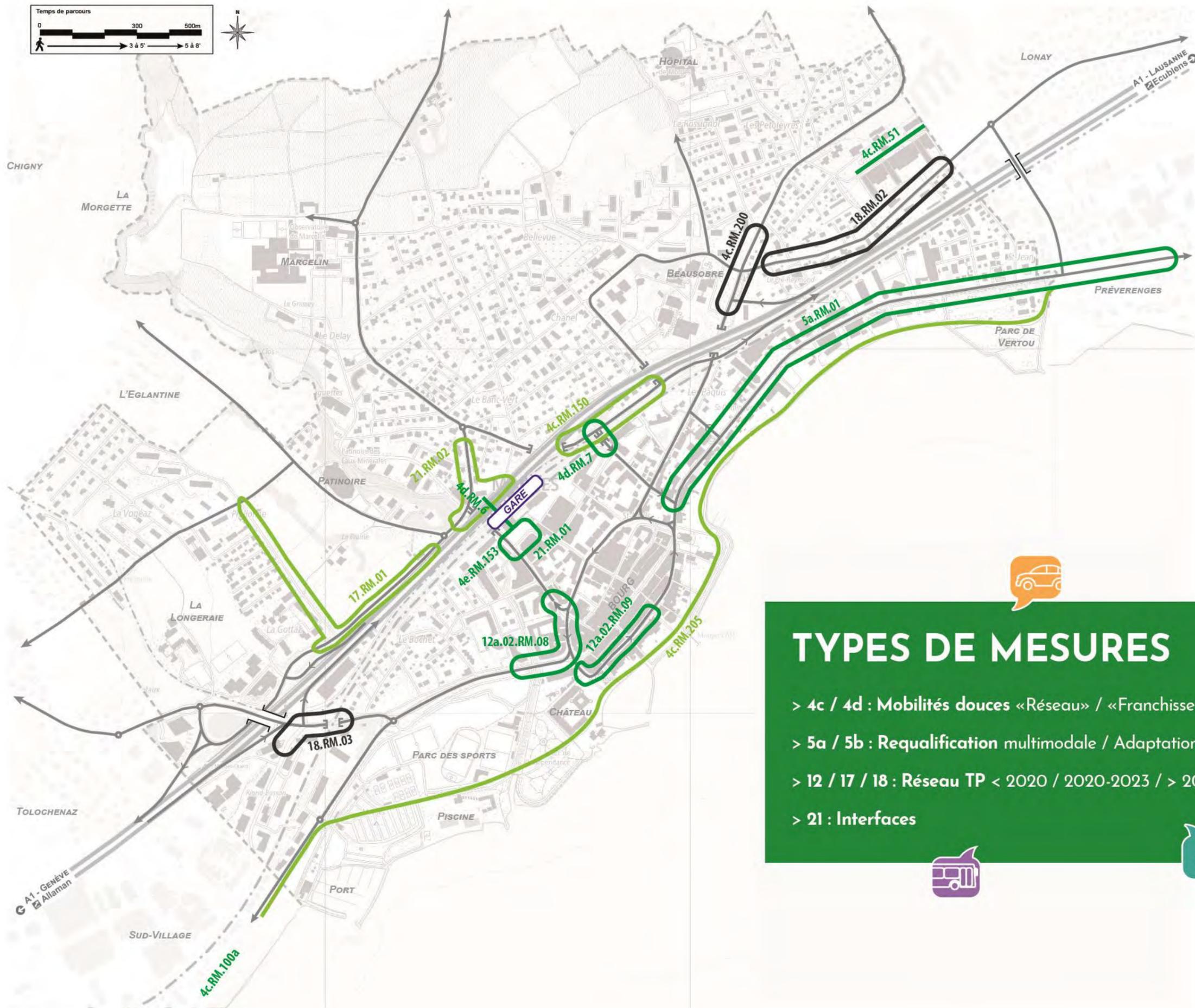
Les mesures des PALM qui concernent le territoire de Morges sont les suivantes.

- 4c.RM.51 (1^{ère} génération) : Morges-Lonay, cheminement sud de la Gracieuse, itinéraire mobilité douce
- 4c.RM.150 (3^{ème} génération) : Morges, Av. de Peyrolaz, itinéraire mobilité douce
- 4c.RM.200 (3^{ème} génération) : Morges, Jonction Est, carrefours Nord, aménagements modes doux
- 4c.RM.205 (3^{ème} génération) : Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex, Voie verte, tronçon Préverenges – St-Prex
- 4d.RM.6 (1^{ère} génération) : Gare CFF de Morges, passage sous-voies Gare de Morges à prolonger (création d'une traversée nord-sud)
- 4d.RM.7 (1^{ère} génération) : Morges, Av. Yersin-Cart, franchissement mobilité douce et cheminement associé
- 4e.RM.153 (2^{ème} génération) : Gare CFF de Morges, création d'une vélo-station à Morges (400 places)
- 5a.RM.01 (1^{ère} génération) : Morges, RC1, Requalification multimodale
- 12a.02.RM.08 (1^{ère} génération) : Morges, Place Dufour – Réaménagement
- 12a.02.RM.09 (1^{ère} génération) : Morges, Rue Louis-de-Savoie – Voies bus
- 17.RM.01 (3^{ème} génération) : Morges, Av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus
- 18.RM.02 (3^{ème} génération) : Morges, Av. de Plan, aménagements transports publics
- 18.RM.03 (3^{ème} génération) : Morges, Jonction Ouest, carrefour Sud, réaménagement
- 21.RM.01 (2^{ème} génération) : Gare CFF de Morges, aménagement de l'interface / Phase 1
- 21.RM.02 (3^{ème} génération) : Gare CFF de Morges, aménagement de l'interface / Phase 2

Les mesures ci-dessous ont été abandonnées :

- 4c.RM.152 (2^{ème} génération) : Morges, chemin des Zizelettes, aménagements modes doux et éclairage
- 4d.RM.08 (2^{ème} génération) : Morges, amélioration des liaisons modes doux le long de l'Av. des Pâquis et assainissement du passage inférieur (PI)
- 5a.RM.200 (3^{ème} génération) : Morges, Av. de la Gottaz, sortie A1, adaptation du carrefour
- 12a.02.RM.07 (1^{ère} génération) : Morges, Av. des Pâquis, voies bus

La carte ci-dessous permet de localiser les mesures PALM en vigueur qui font partie des mesures opérationnelles.



MESURES PRIORITAIRES ISSUES DU PALM

LÉGENDE

-  A réaliser d'ici 2027 (PALM 1^{ère} et 2^{ème} génération : 2007/2012)
-  A réaliser d'ici 2025 (PALM 3^{ème} génération : 2016)
-  Prévues à moyen-long terme (PALM 2016 B)

TYPES DE MESURES

- > 4c / 4d : Mobilités douces «Réseau» / «Franchissement»
- > 5a / 5b : Requalification multimodale / Adaptation routière
- > 12 / 17 / 18 : Réseau TP < 2020 / 2020-2023 / > 2023
- > 21 : Interfaces

Figure 26 : Mesures issues du projet d'agglomération (PALM)

MISSIONS COMMUNALES ISSUES DU PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Le Plan directeur cantonal intègre plusieurs mesures (A21 à A25)¹³. Certaines mesures intègrent des missions communales à assurer par la commune afin d'atteindre les objectifs relatifs aux mesures.

Les missions du Plan directeur cantonal relatives aux communes doivent être suivies par la Ville de Morges et sont donc parties intégrantes du volet opérationnel du Plan directeur communal des mobilités. Pour rappel, ces missions communales sont les suivantes.

- Préciser les priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de la planification directrice (relatif à la mesure A21).
- Commander d'autres offres ou des améliorations de l'offre pour le trafic régional (A21).
- Accorder une contribution financière aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public sur le trafic régional et urbain (A21).
- Consulter systématiquement les entreprises ferroviaires pour tout projet situé à proximité d'une installation ferroviaire (A21).
- Préciser les priorités d'investissement et de financement en faveur du réseau routier dans le cadre de la planification directrice (A22).
- Définir les besoins en aménagements destinés aux piéton·nes (A22).
- Elaborer une stratégie qui favorise la mobilité douce dans le cadre de planifications directrices et des plans d'affectation (A23).
- Expliciter dans le rapport 47 OAT les mesures prises en matière de mobilité douce et intégrer des dispositions réglementaires dans les plans d'affectation (A23).
- Supporter les dépenses relatives aux aménagements en bordures de routes et en dehors des localités, tels que pistes cyclables (A23).
- Assurer, en collaboration avec le Canton, la continuité des itinéraires dédiés à la mobilité douce de loisirs et de tourisme (A23).
- Réaliser, en fonction du contexte local des interfaces de transport, notamment des parkings d'échange et des stations vélos, en collaboration avec le Canton et les entreprises de transports publics (A24).
- Elaborer ou réviser les planifications directrices et les plans d'affectation nécessaires à la réalisation des infrastructures (A24).
- Elaborer une stratégie de stationnement dans le cadre des planifications directrices et des plans d'affectation (A25).
- Expliciter dans le rapport 47 OAT les mesures à prendre en matière de stationnement et intégrer des dispositions réglementaires dans les plans d'affectation (A25).

¹³ Plan Directeur Cantonal (PDCant), 4^e adaptation bus, Etat au 20 décembre 2019, https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/territoire/amenagement/PDCn/19.12.20_Adaptation_PDCn_4bis.pdf

MISSIONS COMMUNALES ISSUES DE L'OPAIR

Le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges intègre plusieurs mesures relatives à la mobilité (MO-1 à MO-8)¹⁴. Certaines mesures intègrent des missions communales à assurer par la commune afin d'atteindre les objectifs relatifs aux mesures.

Les missions OPair relatives aux communes doivent être suivies par la Ville de Morges et sont donc parties intégrantes du volet opérationnel du Plan directeur communal des mobilités. Pour rappel, ces missions sont les suivantes.

- Requalifier et exploiter le réseau routier structurant selon une logique multimodale (MO-1).
- Aménager des zones à trafic modéré, afin de réduire le volume et la vitesse des voitures circulant à l'intérieur des centralités et des quartiers sensibles (MO-1).
- Mettre en œuvre, en coordination avec l'OFROU et le canton, une gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA) (MO-1).
- Développer et mettre en œuvre une gestion du stationnement public, notamment lors de la modification, du remplacement ou de la création de places publiques (MO-2).
- Coordonner la gestion du stationnement public dans le cadre du projet d'agglomération (MO-2).
- Gérer et contrôler les droits de stationnement privilégié accordés aux habitants sur le domaine public (MO-2).
- Veiller à ce que l'offre en stationnement public n'augmente pas sans qu'un besoin additionnel ne le justifie (MO-2).
- Tenir à jour un état des lieux du stationnement public et le mettre à disposition des services cantonaux (MO-2).
- Définir l'offre en stationnement qui peut être autorisée (MO-3).
- Appliquer le bas de la fourchette selon la norme VSS en vigueur pour les nouveaux projets (MO-3).
- Recenser progressivement l'offre en stationnement privé (MO-3).
- Planifier, réaliser et exploiter les parkings d'échange, en collaboration avec les entreprises de transports publics (MO-4).
- Elaborer et mettre en œuvre des plans de mobilité au sein de leur administration (MO-5).
- Veiller à l'élaboration de plans de mobilité par les entreprises et les établissements (publics et privés) pour lesquels ceux-ci sont requis (MO-5).
- Veiller à la coordination entre les développements de l'offre TP et l'urbanisation (MO-7).
- Définir ou mettre à jour un réseau de mobilité douce à l'échelle communale ou intercommunale, complétant le réseau du PALM, et un programme d'actions (MO-8)
- Négocier les servitudes de passage nécessaires sur le domaine privé, en fonction du programme d'actions (MO-8).
- Collaborer avec les services cantonaux concernés pour les infrastructures prévues sur le réseau routier cantonal hors traversée (MO-8).
- Réaliser les mesures de mobilité douce dont elles ont la maîtrise d'ouvrage (MO-8).
- Exiger la réalisation d'une offre de stationnement pour vélos conforme à la norme VSS, dans le cadre des planifications territoriales et des procédures de permis de construire (MO-8).
- Développer une offre de stationnement pour vélos adaptée sur le domaine public (MO-8).

¹⁴ Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges, adopté par le Conseil d'Etat le 6 février 2019, https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/accueil/fichiers_pdf/2019_mars_actus/Plan-OPair.pdf

- Evaluer l'opportunité de remplacer certains véhicules par un autre mode de transport moins polluant (MO-9).
- Appliquer le guide des achats professionnels responsables (ou équivalent), lors de l'achat de véhicule (MO-9).

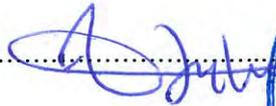
Le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges intègre aussi plusieurs mesures relatives à la mobilité via la thématique « aménagement du territoire » (AT-2 et AT-3). Certaines mesures intègrent des missions communales à assurer par la commune afin d'atteindre les objectifs relatifs aux mesures.

- Déterminer l'affectation des terrains en fonction de leur accessibilité multimodale (AT-2).
- Développer le territoire prioritairement dans les zones desservies par des transports publics existants ou planifiés à court et moyen terme (AT-3).
- Faire converger les processus de planification du territoire et de la desserte en transports publics (AT-3).
- Veiller à garantir une offre en transports publics adaptée à tous les nouveaux projets de construction (AT-3).

Approbation

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 07 JUN 2021

Le Syndic..... Le Secrétaire.....





Mis en consultation publique du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021

Le Syndic..... Le Secrétaire.....

La Syndique





Amendé et adopté par le Conseil communal dans sa séance du

Le/la Président-e Le/la Secrétaire.....

Approuvé par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud le

L'atteste le/la Chancelière.....

Table des figures

Figure 1 : Vue d'ensemble des déplacements en échange avec la commune	11
Figure 2 : Vue d'ensemble des déplacements en transit à travers la commune	12
Figure 3 : Stratégie d'accessibilité multimodale	15
Figure 4 : <i>Trafic journalier de référence</i>	19
Figure 5 : Plan des voies actuel	20
Figure 6 : Plan des voies futur	23
Figure 7 : Gestion du trafic	24
Figure 8 : Trafic journalier 203x Objectif	27
Figure 9 : Évolution projetée du trafic journalier	28
Figure 10 : Hiérarchie du réseau routier	29
Figure 11 : Plan général du stationnement public actuel (2018)	30
Figure 12 : Principes de gestion du stationnement	35
Figure 13 : Charges de trafic sur le réseau urbain [voy/j] TJOM 2014, étude réseau TP 2030, Région Morges, avril 2017	39
Figure 14 : Structure du réseau de transports publics	43
Figure 15 : Extrait du Chantier 5 – Mobilité douce, espaces publics et paysage – rapport final, septembre 2016	45
Figure 16 : Réseau structurant de mobilité piétonne	49
Figure 17 : Réseau structurant de mobilité cyclable	50
Figure 18 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Carte des secteurs	55
Figure 19 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Gare	61
Figure 20 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Bourgt	67
Figure 21 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Sud-Ouest	71
Figure 22 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Nord-Ouest	77
Figure 23 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Nord	81
Figure 24 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Nord-Est	87
Figure 25 : Stratégie d'accessibilité multimodale – Secteur Sud-Est	91
Figure 26 : Mesures issues du projet d'agglomération (PALM)	95

Abréviations

DGMR : Direction générale de la mobilité et des routes (Canton de Vaud)

MD : Modes doux / Mobilité douce

LRou : Loi sur les routes

OFROU : Office fédéral des routes

OFT : Office fédéral des transports

PDCant : Plan directeur cantonal

PDCom : Plan directeur communal

PGA : Plan général d'affectation

PPA : Plan partiel d'affectation

PQ : Plan de quartier

PALM : Projet d'agglomération Lausanne-Morges

RC : Route cantonale

SDT : Service du développement territorial (Canton de Vaud)

TIM : Transport individuel motorisé

TP : Transports publics

VSS : Association suisse des professionnels de la route et des transports

Termes couramment employés

Courbe de variation journalière : Représentation de l'**évolution temporelle** des déplacements au fil de la journée. La courbe de variation journalière montre à quels moments de la journée les personnes mobiles effectuent leurs déplacements. Elle définit ainsi la variation temporelle de la charge de trafic (p. ex. heures de pointe et heures creuses de la journée) dans une infrastructure de transport ou sur un territoire donné. Les courbes de variation journalière peuvent entre autres être établies pour divers jours de la semaine, groupes de population, moyens de transport et motifs de déplacement.

Cyclomoteur : Deux-roues motorisé dont la vitesse maximale est limitée à 30 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'**âge minimum pour conduire un cyclomoteur est de 14 ans**.

Déplacement : Unité pour décrire le comportement en matière de transports. Un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement dans un certain but (p. ex. se rendre à son lieu de travail) ou avec une certaine intention (p. ex. faire des achats). Une fois la destination atteinte, le déplacement est terminé. Un nouveau déplacement commence lorsque le motif change, quand le retour à la maison est commencé ou après un arrêt intermédiaire d'une certaine durée. Un déplacement peut être constitué d'une ou de plusieurs étapes et donc être accompli en utilisant un ou plusieurs moyens de transport.

Déplacement professionnel : **Déplacement lié à l'activité professionnelle**, voyage de service

Deux-roues motorisé : Groupe de moyens de transport qui englobe les motocycles, les motocycles légers et les cyclomoteurs. Les vélos électriques ne font pas partie de cette catégorie et sont attribués à la mobilité douce.

Engin assimilé à un véhicule : Moyen de locomotion à roues ou à roulettes mu par la seule force musculaire des utilisateurs. Entrent dans cette catégorie les patins à roulettes, les rollers, les planches à roulettes, les trottinettes, mais pas les vélos.

Mobilité douce : Trajets effectués à pied, à vélo (y compris les vélos électriques) ou à l'aide d'**engins** assimilables à des véhicules.

Motocycle léger : Deux-roues motorisé dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h et la cylindrée à 50 cm³. L'**âge minimum pour conduire un motocycle léger est de 16 ans**.

Prestation kilométrique : Total des kilomètres parcourus en une unité de temps (généralement en un an) par des véhicules.

Répartition modale : Répartition des déplacements entre les différents moyens de transport ou groupes de moyens de transport (p. ex. mobilité douce, transport individuel motorisé, transports publics).

Taux d'occupation : Nombre moyen de personnes (conducteur et passagers inclus) par véhicule.

Temps de trajet journalier : Temps passé en moyenne par personne et par jour dans les déplacements.

Transport individuel motorisé : Groupe de moyens de transport qui englobe les voitures, les motocycles, les motocycles légers et les cyclomoteurs.

Transports publics : Groupe de moyens de transport qui englobe le train, le car postal, le tram et le bus.

Vélo électrique : Vélo avec assistance électrique. Englobe les vélos électriques « rapides » et ceux qui sont « lents ». Les premiers doivent être munis d'une plaque d'immatriculation jaune en raison d'une puissance de moteur relativement élevée et d'une assistance au pédalage même au-delà d'une vitesse de 25 km/h. Les vélos électriques ne peuvent être utilisés que par des personnes de 14 ans et plus (avec permis de conduire M).

Annexes techniques

RAPPORT DE CONSULTATION

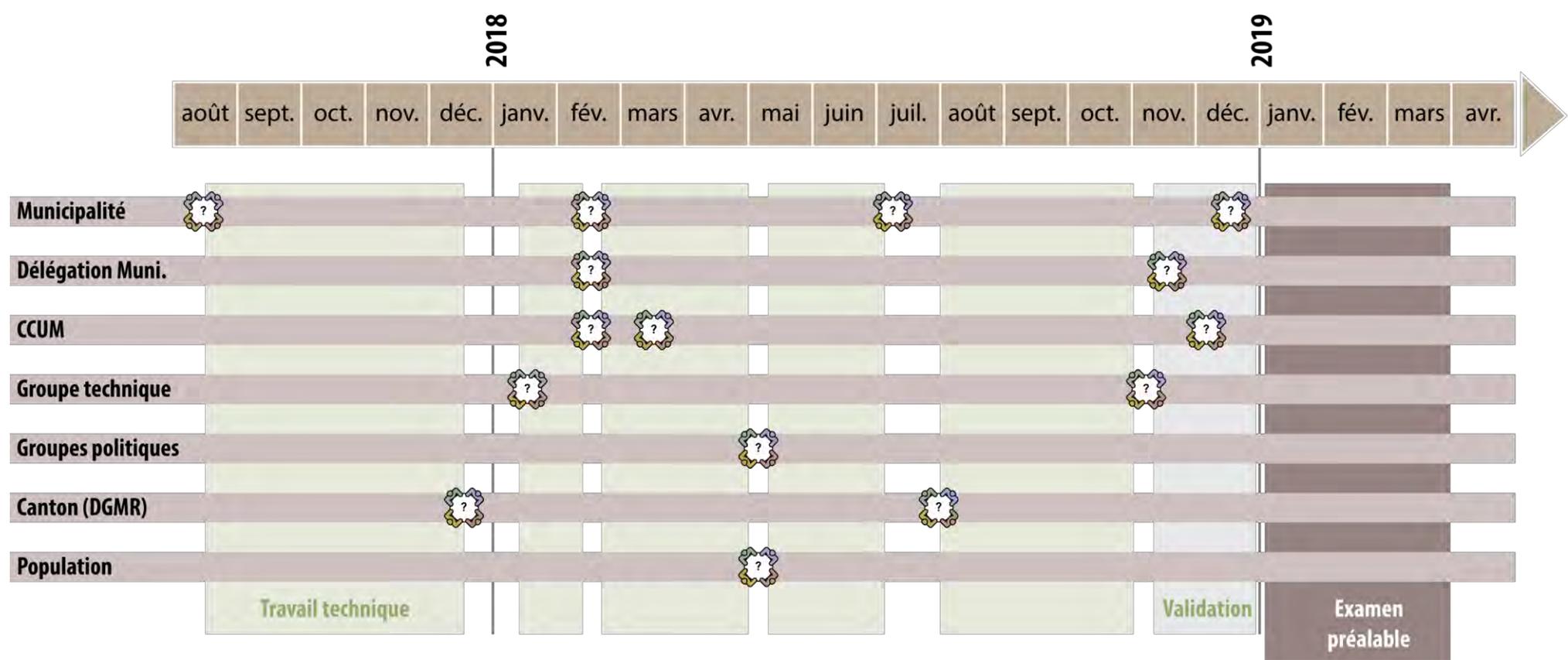
SYNTHÈSE DES MESURES ET MISSIONS COMMUNALES ISSUES DES PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

PRÉAVIS DE RÉGION MORGES

PRÉAVIS DES MBC

PDCom – Volet mobilités

Synthèse des remarques issues des consultations et suites apportées



Etat au 7 décembre 2018

Légende pour suivi

Traité	A traiter par la suite	Modification apportée	Non traité
--------	------------------------	-----------------------	------------

Remarques générales

COM. CONSULTATIVE URBANISME ET MOBILITÉ

RÉPONSE

SUITE À DONNER

Domage que les planches ne montrent pas plus systématiquement la **densité d'habitation**, actuelle et future. (PS)

Oui, le fond de plan sera modifié.

Traité

Les planches en annexe semblent très intéressantes, mais mériteraient d'être présentées tant elles sont difficiles à lire pour des non-spécialistes. (PS)

Les planches présentées en annexe sont, en particulier, à l'**attention des techniciens**. Leur contenu sera explicité durant l'**exposition de fin avril**.

Traité

POPULATION

RÉPONSE

SUITE À DONNER

COMPRÉHENSION

Pôle d'échange, c'est quoi ? collecteur ? d'eau ?

Nous parlons bien ici de mobilité.
Un pôle **d'échange est un lieu où de nombreux usagers** changent de mode de transport (multimodalité) ou passent **d'une ligne à une autre** (intermodalité). La gare est le principal pôle d'échange morgien, car tous les modes de transport y sont présents et les flux très importants.

Traité

Qu'est-ce qu'un poste de dosage de trafic ?

Un poste de dosage du trafic est un point du réseau où une certaine rétention du trafic est à envisager. Il peut prendre diverses formes, mais la plus courante est la mise en place d'un **compteur de véhicules** et d'un feu ne laissant passer que le trafic **possible d'écouler en aval**.
De manière imagée, ce système est comparable aux lacs de barrage **permettant d'éviter les crues** des rivières situées en aval.

Traité

+ 1'000 habitants = ? voitures ?

Selon les statistiques de 2016, 1'000 habitants morgiens possèdent 495 voitures. Cette valeur, plus faible que la **moyenne cantonale**, est en baisse. Ceci est d'autant plus valable dans les nouveaux quartiers denses et proches des pôles de transport.

Traité

REMERCIEMENTS		
Je trouve très bien que la mobilité s'étende au lac avec des liaisons envisagées sur Thonon-les-Bains et Evian, pour le tourisme, mais également pour l'activité économique de la région.	Merci pour ces commentaires positifs !	Traité
Magnifique expérience d'avoir pu travailler ici. Les projets sont vraiment intéressants. Merci pour cette opportunité.		
Bravo et courage avec le dépouillement des questions.		
Bravo ! Je me réjouis de voir ce magnifique projet se concrétiser.		
PONTS DE VUE		
Projets démesurés vu la place manquante	Le volet « Mobilités » du Plan directeur communal intègre justement le fait qu'il n'est pas envisageable de faire « tout, partout » faute de place. Il introduit ainsi des priorités d'affectation de l'espace disponible en fonction des besoins et du contexte.	Traité
Trop de constructions : comment va-t-on faire avec le trafic ? La descente de la route de Cossonay ? Eglantine ? Le projet ! Prétendre que les constructions sont obligatoires n'est pas correcte.	Le rôle d'un plan directeur est notamment de coordonner l'évolution urbanistique de la ville et ses réseaux de mobilité. Toutefois, quelle que soit l'évolution du parc immobilier morgien et régional, la mobilité morgienne doit être assainie. Ainsi, les objectifs présentés dans le Plan directeur sont à atteindre quoi qu'il advienne. Seule la temporalité peut évoluer.	Traité
Densifier = polluer Morges la coquette = Morges la pouette	La ville et le Canton mettent tout en œuvre pour que densification ne rime pas avec pollution. Les nouveaux quartiers se veulent bien plus exemplaires que leurs prédécesseurs, tant du point de vue de leur consommation énergétique que de leur génération de trafic.	Se référer au concept énergétique des nouveaux quartiers et aux offres de stationnement
Plan de circulation à revoir complètement	Point de vue	Traité
Les voitures ? à la casse !	Point de vue	Traité
Les élites qui décident pour autrui doivent être présents à l'expo. A bon entendeur. Salut.	De nombreuses visites guidées ont été organisées et pouvaient être commandées.	Traité

DIVERS		
Beaux projets, mais pour une amélioration effective du transit morgien, il faut en priorité des voies pour les bus (indépendantes du trafic) ainsi que de vraies pistes cyclables sécurisées.	Oui, les infrastructures doivent gagner en qualité et en performance. Une fois les objectifs et les principes du PDCom validés, des mesures seront développées dans le cadre d'études spécifiques .	Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom
Maquette 3D ?	Le volet « Mobilités » du plan directeur communal est une planification des axes de transports, ne modifiant en rien le bâti morgien. Une maquette 3D n'apporterait ainsi pas une meilleure lecture des enjeux de mobilité.	Traité
L'avenir des déplacements : www.skyway.capital	Les nouvelles technologies de transport sont identifiées comme pistes à explorer pour compléter le réseau de transports publics de la ville. Un métrocâble a d'ailleurs été envisagé pour desservir les nouveaux développements de l'Ouest morgien.	Traité
Chouette concept, bonnes idées ! On pourrait ajouter plus de chiffres pour le rendre un peu plus concret. J'espère également que les objectifs seront plus quantifiables. Continuez comme ça.	Les objectifs doivent rester stables dans le temps, quelle que soit l'évolution quantitative de certains paramètres. Des récoltes de données (analyses des données de déplacement fournies par Swisscom et suivi de plaques minéralogiques) ont été effectuées pour mieux expliciter l'état actuel de la demande de déplacement.	Traité
La création d'un nouveau quartier à Morges, ce n'est pas une fatalité. Il faut d'abord s'assurer que l'infrastructure est en place, ENSUITE construire !	La coordination entre urbanisation et transport est probablement l'enjeu le plus important et fait l'objet de très nombreux efforts. Les projets font ainsi l'objet d'études d'impacts identifiant les mesures à prendre pour garantir leur accessibilité sans engendrer de nuisances excessives. Néanmoins, les immeubles et les infrastructures suivent malheureusement des procédures différentes, engendrant plus ou moins d'oppositions, générant des retards dans l'une ou l'autre des procédures. La coordination parfaite est ainsi très complexe et rarement réalisable.	Traité
Coordination avec l'agglomération ?	Toutes les thématiques sont coordonnées avec les études régionales et d'agglomération . A l'image des parkings d'échange, certains paramètres sont identifiés comme « dépassant la vision communale » et doivent être traités à l'échelle de la région.	Traité

HORS THÉMATIQUE MOBILITÉ

Bonjour, je voudrais vous rendre attentif au fait que chaque fois qu'il y a des travaux, les **nids d'hirondelles** sont détruits au lieu d'être déplacés. Il y a beaucoup de moustiques à Morges à cause du lac et de la rivière donc dans 10 ans, si on laisse faire, cela sera invivable. Sans parler de la beauté de voir ces oiseaux voler dans le ciel. Par ailleurs, en 10 ans une vingtaine de jardins privés ont disparu à cause des nouvelles constructions (Migros, rue de la Gare, rue du Sablon). Rien n'a remplacé ces espaces verts, « poumons » de la ville de Morges, si proche de l'autoroute et de la pollution. Merci de replanter de vrais arbres fruitiers (pour les abeilles), décoratifs et autres bordures végétales et florales. Si vous avez besoin d'idées et de propositions, je reste à votre disposition. Merci de tenir compte des points cités. Meilleures salutations.

Pas le sujet

Domage que la petite plage vers la piscine ne soit pas mieux entretenue. Des gros cailloux plein le lac et du gravier et les chiens ne devraient pas faire leurs besoins sur la place d'avril à fin septembre.

Pas le sujet

Accessibilité multimodale – Politique générale

COM. CONSULTATIVE URBANISME ET MOBILITÉ	RÉPONSE	SUITE À DONNER
Un grand travail autour de la sensibilisation à la mobilité douce devra être effectué. (VERTS)	Oui, la sensibilisation fait partie intégrante des objectifs de base du PDCom. La Ville organise autant que possible des événements pour sensibiliser la population.	Poursuivre les efforts de sensibilisation
Comment est-ce que la hiérarchisation des transports a été réalisée pour définir la vocation des axes routiers ? (PROVELO)	Le domaine public étant limité, la hiérarchie ne définit que des priorités recommandées dans l'affectation du domaine public à disposition. Elle dépend donc du lieu et du contexte. Elle varie en fonction des axes et même des tronçons.	Traité
Quelle est la conséquence de la hiérarchie indiquée sur le plan des alignements des constructions en cours de révision ? (PLR)	Le plan limite des constructions actuellement en consultation auprès des services du canton tient compte du PDCom.	Traité
La représentation des vocations prioritaires n'est pas idéale pour la lecture de la carte. (RM-PLR)	La représentation a été modifiée pour faciliter la lecture.	Traité
L'ordre de priorité des différents modes de déplacements induit-il également un ordre de droit à l'espace du domaine public disponible sur les axes concernés ? (PLR)	Les priorités indiquées reflètent la vocation déterminante de l'axe . Cela ne procure pas un « droit », mais reflète les besoins à satisfaire en priorité si l'espace disponible est insuffisant pour disposer d'un aménagement « idéal ».	Traité
Des simulations de trafic ont-elles été réalisées afin de vérifier la viabilité des concepts proposés ? Les charges de trafic ayant servi de base à ces concepts peuvent-elles nous être communiquées ? (PLR)	Cette simulation n'est pas demandée dans le cadre d'un PDCom. Néanmoins, le service de l'urbanisme a souhaité que ce travail soit réalisé pour établir un plan de charge de référence intégrant les objectifs du PDCom. Ce plan de charge fait partie intégrante du rapport.	Traité
Un parking d'échange « P+ » est indiqué sous les quais en relation avec les voies lacustres. Pourquoi ce parking n'est-il plus mentionné par la suite sur les planches concernant les parkings et les transports publics (sur cette seconde ce parking est indiqué « loisirs ») ? (PLR)	Le parking souterrain sous les quais est destiné aux visiteurs du centre-ville et aux loisirs. Ce n'est pas un parking d'échange , la carte a été modifiée en conséquence.	Traité

Circulation automobile

COM. CONSULTATIVE URBANISME ET MOBILITÉ

RÉPONSE

SUITE À DONNER

La rue de la Gare et la rue du Docteur-Yersin ne sont pas identifiées comme des axes de transit dans le PDCom. Quelles sont les conséquences de la perte de ces axes nord-sud ? (PLR)

Ces deux rues ne devraient pas, aujourd'hui déjà, être utilisées par les automobilistes en transit à travers la commune. La hiérarchie actuelle du réseau routier invite le transit nord-sud à contourner le centre-ville par l'Est ou l'Ouest. Le PDCom ainsi proposé ne fait que consolider cette volonté de maîtriser la quantité de transit à travers le centre-ville, tout en maintenant une accessibilité suffisante à ce dernier.

Traité

Le plan indique un dosage du trafic le long de la rue des Pâquis, mais uniquement à la hauteur de la rue du Dr. Yersin. Pourquoi pas avant, à St-Domingue ? (PLR)

L'emplacement et le fonctionnement des postes de dosage du trafic ne sont pas étudiés en détails à ce stade. Néanmoins, les récentes réflexions menées dans le cadre du projet d'espaces publics du secteur de la gare ont provisoirement conduit à déplacer ce poste de dosage plus en amont, au niveau de la rue St-Domingue.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

Quelle est la date de mise en service de la nouvelle jonction **autoroutière d'Ecublens** ? (COOR)

Cet aménagement est piloté par **l'OFROU. L'horizon 2025** semble réaliste pour la mise en service de la jonction.

Traité

Quelle est la répartition estimée du trafic **entre l'axe sud et l'axe nord, ainsi que pour les mouvements nord-sud** entre ces deux axes ?

Avec la fermeture au trafic de transit de la rue de la Gare et de la rue du Dr. Yersin, quel est le report estimé de trafic sur les deux liaisons nord-sud restantes (jonctions Est et Ouest) ? (PLR)

La hiérarchie actuelle n'est pas modifiée, mais réaffirmée en vue d'une concrétisation.

La répartition future du trafic est environ de 50/50 entre le Nord et le Sud de la ville. Ceci représente une diminution de **trafic d'environ 25% au Sud de la ville et une augmentation variable au Nord** suivant les tronçons routiers. La figure intitulée « évolution projetée du trafic journalier » présente ces résultats.

Traité

Les carrefours permettant les mouvements nord-sud (jonctions) sont déjà saturés aux heures de pointes, des mesures sont-elles envisagées pour améliorer la situation ? (PLR)

Une étude est en cours de démarrage sur la jonction Morges-Ouest. La jonction Est doit être traitée en coordination avec l'avenue de Plan.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

Un mouvement en provenance d'Echichens et en direction de Préverenges n'est pas possible sans circuler par un « axe où le trafic local est toléré ». Ne serait-il pas plus judicieux de combler ce vide avec un itinéraire via « axe devant capter le trafic local » ? (PLR)

Ceci **dépend des conclusions de l'étude à réaliser** dans le secteur « Yersin – St-Domingue ». L'intention exprimée est de maintenir le trafic de transit le plus éloigné possible du centre historique, tout en intégrant que cela n'est malheureusement pas forcément toujours possible.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

POPULATION

RÉPONSE

SUITE À DONNER

AUTOROUTE	RÉPONSE	SUITE À DONNER
<p>Pas de sortie d'autoroute = transit obligé.</p> <hr/> <p>Qu'en est-il de la partie d'autoroute est en venant de Genève, solution n°1 pour désengorger la ville ?</p> <hr/> <p>Il serait souhaitable de pouvoir entrer et sortir sur/de l'autoroute également à Morges-Est</p> <hr/> <p>C'est pour quand une sortie d'autoroute côté lac à Saint-Jean (quartier) ?</p> <hr/> <p>Dans les années 80 ont été réalisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le complément de la demi-jonction-ouest par les rampes assurant les mouvements venant de Lausanne et allant à Lausanne (limite le transit de l'ouest) - Complément de la jonction de Malley par la bretelle permettant les mouvements venant de Genève et allant à l'UNIL et à l'EPFL (évite le transit venant de l'ouest). - Mise en place de la rocade Rue des Charpentiers – Rue Louis de Savoie - Prolongement de l'Avenue de Vertou améliorant l'accessibilité au secteur de l'Ensemble de Beausobre - Mise à double sens de l'Avenue Peyrollaz permettant de décharger le centre-ville - Aménagement de giratoires à Bonjean, à la Gare et bien plus tard à Marcelin (Gymnase de Morges). <p>Une autre piste à analyser serait de réaliser une demi-jonction vers le pont de la Gracieuse pour les mouvements venant de Genève et allant à Genève, ces rampes limiteraient le transit de la région Est.</p>	<p>L'absence de jonction complète à Morges-Est oblige une partie du trafic à destination de Genève à traverser le centre-ville. Ceci sera nettement atténué par la mise en service prochaine de la jonction autoroutière d'Ecublens (Venoge), desservant les communes situées entre Morges et Lausanne.</p> <hr/> <p>L'autoroute est une infrastructure nationale de la compétence de la confédération. Aucune nouvelle sortie n'est planifiée dans le périmètre indiqué.</p> <p>La réalisation du contournement autoroutier de Morges permettra de repenser le rôle de l'infrastructure existante, notamment pour desservir les quartiers de Morges.</p>	<p>Traité</p> <hr/> <p>Traité</p>

<p>Pourquoi ne pas mieux protéger les morgiens-morgiennes des nuisances de l'autoroute (bruit et pollution). En particulier protéger les usagers de la zone CFF de l'autoroute par un mur antibruit renforcé.</p>	<p>L'autoroute est une infrastructure nationale de la compétence de la confédération.</p> <p>La Ville privilégie un assainissement par le déplacement de l'autoroute hors des limites communales plutôt que par la construction de nouvelles infrastructures imposantes de protection.</p> <p>Les études du contournement autoroutier de Morges ont maintenant repris.</p>	<p>Traité</p>
<p>TRANSIT ROUTIER</p>		
<p>Le transit de Morges ne doit pas se faire aux dépens de ceux qui habitent Morges. Votre plan va lourdement pénaliser les résidents périphériques. Peyrolaz – Monod – Marcelin sont saturées aux heures de pointe. Pensez à ceux qui habitent Morges, pas à ceux qui ne font que passer, ils peuvent attendre un peu.</p>	<p>Oui, le plan de gestion du transit routier vise à rationaliser les nuisances générées par les véhicules traversant la commune sans s'y arrêter.</p> <p>Des mesures plus drastiques ne sont malheureusement pas envisageables à l'horizon du PDCom, car il est nécessaire d'obtenir au préalable la mise en service du contournement de Morges.</p>	<p>Traité</p>
<p>Croyez-vous sincèrement que les gens traversent la ville de Morges pour leur plaisir ? La plupart y est obligée.</p>	<p>Non. La commune constitue malheureusement un entonnoir ne pouvant pas être contourné à l'horizon du PDCom. C'est pourquoi les plans présentés parlent de gérer le transit et non de le supprimer.</p>	<p>Traité</p>
<p>Reporter tout le trafic de transit sur certains axes va créer beaucoup de bruit pour les bordiers : pourquoi favoriser certains et pas d'autres ?</p>	<p>Le PDCom présenté engendre une répartition équitable du transit routier au Nord et au Sud de l'autoroute. Un axe n'est donc pas favorisé par rapport à l'autre.</p>	<p>Traité</p>
<p>Incompétence : Peyrolaz- Monod-Marcelin sont déjà saturées et il y aura bientôt un nouveau quartier : il faut un transit dessus ou dessous. J'habite Morges.</p> <p>Un tunnel qui passerait sous Morges permettrait de désengorger le trafic à la rue Louis-de-Savoie</p>	<p>Ce type d'infrastructures sont très longues à mettre en œuvre et nécessitent des investissements extrêmement importants. Leur pertinence doit donc être démontrée pour se lancer dans de tels projets.</p> <p>A l'image de Montreux, où le tunnel a été abandonné, la ville analyse en ce moment des données pour affiner les itinéraires du trafic de transit. Cela confirmera les éléments précités ou incitera la ville à envisager des mesures supplémentaires.</p>	<p>Affiner l'analyse avec les données Swisscom et les comptages SwissTraffic, en cours.</p>
<p>Empêcher le transit → bouchons</p>	<p>La diminution du trafic de transit engendre une diminution de la sollicitation des axes routiers et donc de la saturation.</p>	<p>Traité</p>

Qu'est-il prévu pour les voitures venant des villages des hauteurs qui veulent se rendre dans la périphérie lausannoise aux heures de pointe ?

Il est ici question de véhicules **traversant la ville sans s'y arrêter** et **n'apportant** ainsi aucune plus-value à la commune.

Les personnes circulant aux heures de pointe sont majoritairement des pendulaires allant ou rentrant du travail. La priorité est donc de mettre en place des infrastructures permettant le transfert modal pour les inciter à utiliser les transports publics et ainsi diminuer le transit routier. La voie verte d'agglomération facilitera également les échanges en vélos.

Ces éléments sont discutés et analysés à l'échelle de la région.

Les mesures de gestion des véhicules en transit sont à préciser, tel que par exemple les postes de dosage du trafic.

Traité

CONFLITS AUTOMOBILES / PIÉTONS ET ZONES 30 KM/H

Morges la Coquette tient deux pôles d'attraction en ville, la Grand-Rue et le bord du lac, la primeur donnée au second. La ville voit donc une migration constante de ses piétons de la gare au lac, surtout les jours de beau temps, où des centaines de convives, sacs remplis de victuailles, vont manger sur le mur des quais ou dans les gazons entretenus, si ce n'est lors d'une organisation communale, telle que « Livres sur les quais », etc. Cette transhumance traverse donc la seule artère circulante de transit Ouest-Est, la Rue de Savoie, où 6 passages piétons y sont tracés. Lorsque l'on observe ce processus en tant que badaud, on est obligé d'en rire... 1 voiture, 1 piéton, 1 voiture, 1 piéton... Le premier passage pour piétons, vers la ruelle des immeubles Rue de Savoie 90, donne le ton et bouchonne de suite l'artère principale d'où le flux d véhicules s'engouffre sur les quais, pensant la Rue de Savoie pleine ! Et c'est le rodéo du transit par le lac. Morges est gérée comme un village de campagne, il y fait bon vivre, mais ça pollue et le bruit est continu. Il n'y a pas besoin d'attendre 2040 pour y mettre de l'ordre et il est urgent de canaliser les piétons pour donner de la fluidité aux voitures sur la Rue de Savoie ! Il y a lieu de poser de suite des feux piétons, étudiés en onde verte et utilisés qu'en heures de pointe, comme vos ingénieurs sont à même de les organiser. Il

Oui, les passages pour piétons diminuent la capacité des giratoires et des tronçons routiers proportionnellement à leur fréquentation.

Le carrefour du Moulin sera entièrement repensé dans le cadre du réaménagement des espaces publics Morges Gare-Sud, en cours d'étude. Les traversées seront sécurisées et le trafic fluidifié.

L'avenue Louis-de-Savoie doit faire l'objet d'une analyse plus approfondie suite à l'adoption du présent plan directeur.

Différents tests sont d'ores et déjà envisagés pour préciser l'impact des piétons sur la fluidité et trouver les mesures d'aménagement ou d'exploitation les plus pertinentes.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

n'y a pas besoin d'ouvrir la rue pour des câbles, ceux-ci peuvent être fixés provisoirement aux maisons !

Trop de passages pour piétons aux giratoires de la gare. Les giratoires étant trop petits, un blocage général va régulièrement se créer.

Notre réseau est assez étriqué, une mesure serait de limiter à 30km/h le trafic dans une grande partie de la cité (voir Martigny), cela permettrait une meilleure interdépendance entre les différents usagers du domaine public.

30km/h généralisé. Cela existe déjà dans des villes bien plus grandes que Morges.

Les quais doivent être régulés à 30 km/heure et le transit interdit. **En effet, les quais servent aujourd'hui de parcage** pour les voitures et de promenade pour la population. Pas pour un rodéo.

Il n'y a pas besoin d'attendre le parking sous le quai Lochmann pour réagir.

Les limitations de vitesse sont des mesures et non des objectifs. Elles ne sont ainsi pas discutées dans le cadre du présent PDCOM.

Des modérations de vitesses sont en place dans de nombreux quartiers et il est probable que cette politique soit poursuivie.

Néanmoins, la commune est contrainte d'appliquer les réglementations fédérales en vigueur, ne permettant pas à ce jour de mettre en place un 30 km/h généralisé. Un test est en cours à Lausanne pour diminuer la vitesse la nuit.

La modération, voire la coupure du trafic sur les quais est un objectif partagé par la Ville.

Traité

RUE DE LA GARE

<p>Consultation en dehors des explications ad hoc. Ceci représente un premier pas vers une solution pour une « meilleure mobilité en Ville de Morges ». Toutefois, je ne suis pas certaine que ce soit la meilleure. J'attends donc une deuxième proposition pour le plan de circulation de la gare.</p>	<p>Le plan de circulation proposé dans le cadre du réaménagement des espaces publics de la Gare a été conçu pour répondre aux enjeux du développement de ce secteur, ainsi qu'aux objectifs de modération des nuisances dans ce quartier densément habité et parcouru quotidiennement par des milliers de piétons. Le plan de circulation est ainsi une réponse à des volontés Municipales et populaires. Si ces dernières sont amenées à évoluer, le plan de circulation et l'aménagement associé évolueront évidemment en conséquence.</p>	<p>Se référer au projet d'espace public « Morges Gare-Sud »</p>
<p>Pourquoi couper la Rue de la gare aux automobilistes si la Rue Centrale est piétonne ? (axe nord-sud)</p>	<p>Le projet de réaménagement des espaces publics « Morges Gare-Sud » maintient une circulation à double sens sur la rue de la Gare, à l'exception de quelques mètres réservés dans un sens aux bus, vélos et taxis.</p>	<p>Traité</p>
<p>Rue de la gare dans un sens ? On fera comment ?</p>	<p>Ceci répond à la nécessité de diminuer la quantité de trafic circulant sur la rue de la Gare, afin notamment de fluidifier le carrefour du Moulin, améliorer la circulation des bus, améliorer la sécurité des traversées piétonnes (accès aux bus et aux quartiers), tout en maintenant un espace public agréable et les accès au quartier.</p>	
<p>La rue de la gare à sens unique coupe le Nord de la ville du Sud et crée une deuxième barrière (après elle de l'autoroute), ne faisant pas l'unité de la ville.</p>	<p>L'accès au centre-ville se fait par l'avenue du Docteur Yersin, requalifiée en conséquence et offrant un accès plus direct au parking du Centre. La sortie du centre-ville est maintenue par la rue de la Gare.</p>	
<p>Il faut permettre une voie pénétrante depuis le Nord pour éviter que les gens ne délaissent le centre-ville au profit de centres commerciaux périphériques. L'accès au centre-ville pour les véhicules ne doit pas relever du casse-tête.</p>	<p>La rue de la Gare est aujourd'hui plus utilisée pour du transit « à travers la commune » que pour accéder au centre-ville, ce qui n'est pas conforme à sa vocation. Son assainissement implique de prendre des mesures fortes, seules garantissant une efficacité suffisante.</p>	
<p>Rue de la Gare interdite au transit : pourquoi se priver d'un axe aussi important pour l'accès au centre ? C'est trop radical.</p>		
<p>Est-ce des spécialistes qui ont prévu de fermer la rue de la gare ? Est-ce prouvé que c'est la meilleure solution ?</p>		

RUE DU SABLON

<p>Problème de circulation pour les habitants des Charpentiers et environs : Pour prendre l'AR direction Lausanne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aujourd'hui : Avenue Gare-Sablons-Yersin-Peyrolaz. - Après : Rue Louis de Savoie → Déjà très chargée. Paderewski – entrée AR Ouest de Morges → ça rallonge, CO2. Gare-Marcelin-Peyrolaz → encore possible ? <p>Ces changements ne sont pas très favorables, ni pour les habitants des Charpentiers, ni pour ceux de la rue Louis de Savoie.</p>	<p>En effet, les habitants des Charpentiers ne pourront plus couper à travers le quartier de la Gare, par la rue du Sablon, pour atteindre l'autoroute. Ils devront à l'avenir rester sur le réseau routier principal en poursuivant leur route sur la rue de la Gare, puis rejoindre l'avenue de Peyrolaz.</p>	<p>Traité</p>
<p>Pourquoi fermer les Sablons, il y a déjà assez de zone piétonne au nord et au sud de cette rue.</p> <hr/> <p>Rue des Sablons : incroyable qu'on ferme un axe important. Projet juste absurde.</p> <hr/> <p>Je trouve très bien le changement de direction sous le pont CFF, rue Dr Yersin, mais c'est un peu égoïste car cela cache en fait, à ce qu'on m'a avancé pendant l'exposition, une Avenue de la Gare en sens unique pour le transport individuel, ainsi que la fermeture de la rue du Sablon et des Vignerons. Je pense que Sablon a un rôle de délestage dans certaines situations et qu'on prend un risque pour les activités touristiques et économiques en fermant cet axe, qui peut paraître sans importance vu de loin. Un jour de grand marché, lors d'autres manifestations importantes demandant la fermeture de Louis de Savoie, ou lorsqu'un grave accident se déroule sur un point névralgique de l'"Axe Nord", toute la région est paralysée. Du coup les autorités cantonales ou de police interdiraient de fermer Louis-de-Savoie : plus de manifestation dans notre belle Ville. La restriction de la circulation, ce n'est pas pour déplaire à mes poumons, mais cela aura des conséquences néfastes pour le commerce également.</p>	<p>La rue du Sablon est un axe de desserte local et non un maillon structurant du réseau routier morgien.</p> <p>Il est actuellement utilisé pour couper à travers le quartier de la Gare et ainsi shunter le réseau routier principal.</p> <p>La fermeture au trafic de la rue du Sablon s'impose par la mutation profonde du quartier. Elle ne sera bientôt plus une « rue arrière », mais bien au centre d'un quartier dense. Elle sera également bordée de logements et coupera l'itinéraire de nombreux enfants la traversant pour relier la nouvelle école du quartier des Halles et l'école du Square Central.</p> <p>Les automobilistes à destination du parking du Centre ou de l'Est morgien emprunteront la rue du Dr Yersin, dont l'aménagement et l'exploitation seront revus en conséquence.</p>	<p>Traité</p>

« AXE NORD »		
Le report de trafic sur Warnery et J-J Cart n'est pas judicieux compte tenu de la surcharge de ces deux axes à ce jour.	En effet, cet axe ne peut pas garantir à lui seul l'écoulement du trafic Est-Ouest. C'est pourquoi le PDCom ne considère pas de reporter tout le trafic sur Warnery-Cart.	Traité
L'"Axe Nord", lutte que j'ai initiée lors du PDCom, avec raison puisque le conseil a supprimé certaines mesures, dire qu'il n'est plus d'actualité, c'est juste un mensonge ! Le problème reste entier. C'est un non-sens en terme environnemental ! Pourquoi faire des montagnes russes, quand on peut aller presque tout droit et dépenser nettement moins de CO2 en traversant Morges? Ce CO2, ce sont les morgiens qui en profitent alors, snif!	La logique mise en avant dans le présent PDCom va dans ce sens : le transit passe par les itinéraires les plus logiques pour éviter des détours inutiles et des mouvements contraignants aux carrefours.	Traité
DIVERS		
Fermeture des rues = bouchons	La pratique prouve le contraire. En effet, les bouchons sont créés par la multiplication des points de conflits entre les usagers. Ainsi, une même voie de circulation voit sa capacité divisée par deux ou trois entre la ville et la campagne. La fermeture d'axes ou la limitation de mouvements aux carrefours permet de fluidifier le réseau en diminuant le nombre de conflits. De plus, elles engendrent des diminutions notables et mesurables du trafic.	Traité
Vouloir construire sans penser aux routes c'est marrant pour cette ville. Les routes ne sont plus entretenues depuis longtemps. Où est passé l'argent prévu pour ça ?	Les routes sont entretenues annuellement et l'argent demandé et obtenu pour cela est géré par préavis spécifiques traitant de l'entretien du réseau routier. Quant aux réaménagements plus conséquents des axes structurants, ils sont prévus par étape et figurent au plan des investissements de la Ville. L'avenue de Marcelin vient d'être entièrement réaménagée, il en sera de même ces prochaines années pour les axes bordant les développements de Prairie-Nord – Eglantine ainsi que de la gare.	Traité
Avez-vous conscience que le giratoire du Moulin est très dangereux lorsque l'on débouche de l'Avenue du Moulin ? Les voitures de Marcelin débouchent trop vite et ne laissent	Oui. Ce carrefour sera entièrement repensé dans le cadre du réaménagement des espaces publics Morges Gare-Sud, en cours d'étude.	Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

<p>pas la possibilité de s'engager. Selon les heures, c'est très dangereux. Merci d'étudier ce problème.</p>		
<p>En cas d'accident, comment les secours vont-ils passer si tout est encombré ?</p>	<p>La situation ne sera nullement dégradée par rapport à aujourd'hui. La création de nouvelles voies bus et d'aménagements cyclables favoriseront la progression des secours en élargissant les chaussées sans donner plus de place à la voiture.</p>	<p>Traité</p>
<p>Pensez à remettre des transversales en service pour alléger la circulation.</p>	<p>Le réseau routier morgien ne compte pas de transversales ou de tangentielles en dehors des quartiers résidentiels. Ces zones doivent être préservées du trafic de transit.</p>	<p>Traité</p>
<p>A quand la suppression des feux à la Rue Saint-Domingue ?</p>	<p>Cette mesure n'est pas à l'ordre du jour.</p>	<p>Traité</p>
<p>En venant de la poste, les automobilistes qui souhaitent se rendre au Centre médical ou chez des médecins (nombreux dans cette rue), dans des commerces, ou qui y résident ne peuvent pas tourner à gauche en raison d'une ligne continue de sécurité. Cette ligne les oblige à aller faire demi-tour sur la place de la gare. Quand celle-ci sera fermée, ils devront aller jusqu'au giratoire. Cette rue est déjà surencombrée. L'autorisation de tourner à gauche pourrait être assortie d'un panneau indiquant « bordiers seuls autorisés ». J'ai déjà fait cette demande il y a quelques années et il m'a été répondu que cette manœuvre serait trop dangereuse. Soit il y a peu de trafic et le fait de tourner à gauche ne représente aucun danger, soit le trafic est dense, les véhicules circulent à 10km/h et il y a toujours un automobiliste qui fait signe qu'il vous laisse tourner. En 30 ans de métier, je peux vous certifier que j'ai tourné des milliers de fois à gauche dans des rues autrement plus dangereuses que la rue de la gare.</p>	<p>La modération du trafic souhaitée sur la rue de la Gare permettrait d'autoriser des mouvements aujourd'hui dangereux. Ceci est néanmoins fortement lié aux mesures qui seront retenues dans le cadre du projet de réaménagement des espaces publics, et à leur efficacité pour diminuer la sollicitation de la rue de la Gare. L'accès principal au quartier des Huttins est par l'avenue Paderewski. Il est primordial de maintenir un plan de circulation évitant de créer des shunts entre les axes routiers principaux, et ainsi éviter d'attirer du transit automobile à travers ce quartier.</p>	<p>Traité</p>
<p>En quittant la place de la gare, tous les habitants du quartier des Uttins ne peuvent plus tourner à droite après la Migros car un panneau « Sens interdit » ne Leur permet plus de continuer. Ce quartier s'est beaucoup densifié. Là aussi, beaucoup d'automobilistes doivent descendre toute la rue de la gare, passer devant le cinéma Odéon pour pouvoir rejoindre leur quartier. Ce panneau interdit le passage sur 5 mètres. C'est</p>		

une aberration d'obliger tous ces automobilistes de devoir surcharger cette artère. Là aussi, il suffirait d'ajouter « bordiers seuls autorisés » pour désengorger la rue de la gare. Ce panneau d'interdiction n'est pas respecté par une grande quantité d'automobilistes. Ils regardent s'ils ne sont pas surveillés et franchissent les fameux 5 mètres qui leur évitent tout un détour.

Ce ne sont que deux mesures mais je suis persuadée qu'elles contribueront à fluidifier le trafic.

Toutes les routes sont-elles bidirectionnelles ou non ? Cela n'est pas clair sur le plan.

Les routes actuellement bidirectionnelles sont maintenues en **l'état, tout comme celles à sens unique.**
Des changements ponctuels de sens de circulation ou des mesures de restriction des usagers autorisés pourront être développés dans le cadre des études identifiées comme prioritaires. Ces études débiteront une fois le PDCom en vigueur.

Je suis très dubitatif de créer une nouvelle boucle dans Morges Marcelin - JJ-Cart - Dr Yersin - Charpentiers - av de la Gare. Un nouvel anneau comme l'est Charpentiers - Louis de Savoie?

Cette boucle existe aujourd'hui, mais est dans l'autre sens (Yersin – Cart – Marcelin – Gare – Sablon). Elle est peu utile à **l'accessibilité du centre-ville** et implique des sorties très dangereuses sur l'avenue de Peyrolaz.
L'inversion du sens de circulation sous le tunnel du Docteur Yersin permet de sécuriser le carrefour (Peyrolaz) et simplifier l'accès au parking du Centre. L'accès à la gare étant maintenu par la rue de la Gare, l'utilisation de l'itinéraire « en boucle » est limitée.

Traité

Traité

Stationnement

COM. CONSULTATIVE URBANISME ET MOBILITÉ

RÉPONSE

SUITE À DONNER

Un statut particulier a-t-il été prévu pour les gens qui viennent travailler à Morges ? (COOR)

Les personnes travaillant à Morges sont des pendulaires dont l'accès est privilégié en modes autres que l'automobile. Afin de faciliter le transfert modal, des P+R régionaux sont en **cours d'étude** le long des axes de transports publics.
Des abonnements de stationnement, au prix du marché, peuvent toutefois être achetés dans les parkings en ouvrage.

Traité

Comment sera organisé le stationnement des habitants dans le futur parking du Parc des sports (étage réservé, macaron...) ? (PLR)

Il est trop tôt pour le dire, les options seront évaluées en **même temps que l'exploitation générale du parking**. La volonté exprimée est de proposer des facilités de stationnement pour les habitants du centre-ville.

Evaluer les options permettant de répondre aux besoins des habitants du centre-ville dans les futurs parkings

Ne serait-il pas adéquat que le stationnement dans les quartiers d'habitation, notamment ceux en zone 30 et/ou avec circulation "bordiers autorisés", soit maintenu sans durée maximale, mais uniquement pour les résident-e-s du quartier ? (PS)

Une étude spécifique au stationnement est à réaliser
Dans ces quartiers, les besoins en stationnement des riverains sont à satisfaire sur domaine privé. Le stationnement sur chaussée est par conséquent à destination des visiteurs et la limitation à 5h est adéquate, notamment pour éviter un usage abusif des places.
De plus, le stationnement n'est pas limité la nuit et le dimanche dans ces secteurs.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

Il serait judicieux de différencier les parkings existants de ceux à créer. La mention d'une temporalité (court, moyen et long terme) serait également utile pour ceux à créer. (PLR)

A l'instar des autres planches, elle présente un état « horizon 2030 » dans lequel les parkings sont réalisés.

Traité

Pourquoi les parkings à priori privés comme « La Longeraie », le centre professionnel de Marcelin, les centres commerciaux Lipo et Aldi, sont-ils figurés comme des parkings publics ?
Même question pour le **parking de l'hôpital**. N'est-il pas réservé à l'usage de ce dernier ? (PLR)

Ces parkings sont effectivement privés, mais accessibles au public (centres commerciaux, hôtels, hôpital) ou présentant **un potentiel d'accès public**, comme Marcelin. Ce dernier pourrait être utilisé lors de manifestations importantes.
Les modalités d'ouverture de ces parkings sont à négocier avec leurs propriétaires.

Traité

La capacité des parkings à créer est-elle estimée en fourchette basse, moyenne ou haute par rapport aux normes VSS ? (PLR)

Seuls les parkings « Sous les Quais » et « Parc des sports » sont à créer. Ils sont représentés conformément aux études et décisions connues. **Aucune modification des capacités n'a** été apportée dans le cadre du présent PDCom. Etant donné que le territoire morgien est soumis au plan de mesures OPAIR, **il n'est pas possible de créer du stationnement public supplémentaire sans développement de nouvelles infrastructures d'envergure.** Ainsi, le dimensionnement du stationnement est effectué très simplement, une place en surface existante = une place en souterrain future.

Traité

Le plan dispose d'une échelle pour les places en souterrains, qu'en est-il du nombre de places maintenues sur chaussée ? Les horaires indiqués pour le stationnement en surface sont différents de la situation actuelle. L'horaire de fin porté à 20h00 est-il une mesure du volet mobilité ? Pour le stationnement en surface au centre-ville, la « courte durée » est-elle permanente la nuit et le week-end ? (PLR)

Une étude spécifique au stationnement est à réaliser
 Le nombre de places sur chaussée à l'heure actuelle est **d'environ 1'000 places sur voirie et 1'000 places en ouvrage** de surface. Ce total devrait rester stable, le nombre de places maintenues sur voirie dépendra du nombre de places qu'il sera possible de reporter en souterrain.
 Les horaires mentionnés sont indicatifs à ce stade, mais expriment le fait que la limitation des durées de stationnement ne devrait s'appliquer qu'en journée. La réglementation pourrait évoluer le week-end.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

POPULATION

RÉPONSE

SUITE À DONNER

GESTION GÉNÉRALE

Comment accède-t-on au parking « Migros » avec le nouvel itinéraire ?

Le parking « Pont-Neuf » reste accessible depuis le carrefour du Moulin.
 En l'état des projets, les usagers provenant du Sud pourront faire demi-tour au giratoire de La Tour, ainsi qu'au futur giratoire de Warnery.

Traité

Ouvrir le parking de la Migros lors des manifestations/événements ou augmenter la cadence des bus direction Collège Chanel.

Ces propositions seront examinées lors des études découlant de la mise en vigueur du PDCom.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

Donnez le temps à nos visiteurs de faire leurs achats et de **manger sans avoir peur d'être collés** et sans trop taxer pour le parking.

J'espère pour celles et ceux qui n'ont pas la possibilité de rejoindre le centre-ville **autrement qu'en voiture**, qu'une politique cohérente de parking sera mise en place rapidement afin qu'une part de circulation ne soit plus dévolue à chercher une place de parc.

Cet objectif est partagé par la Municipalité. Le stationnement dans les nouveaux parkings souterrains sera étudié en conséquence.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

NOMBRE DE PLACES

Manque de parkings vu le nombre d'habitants

Le stationnement des habitants doit être géré au lieu **d'habitation**. Le dimensionnement répond aux normes et règlements en vigueur tenant compte du caractère central et compact de la Ville de Morges ainsi que de sa relative bonne desserte en transports publics. Aucune étude récente concernant le stationnement en Ville de Morges ne démontre un manque évident de places.

Traité

Pourquoi enlever les places de parc avant la construction des parkings ?

A l'exception de quelques opérations ponctuelles, liées à des travaux ou des besoins annexes, il n'est pas prévu de supprimer des places des stationnement avant que les nouveaux parkings souterrains ne soient construits.

Traité

Combien de places au parking de la gare et à quel prix ?

Conformément à l'usage en la matière, le quartier des Halles et l'îlot Sud disposeront chacun de parkings répondant à 100% aux besoins de leurs futurs habitants, ainsi qu'aux employés et visiteurs des commerces et bureaux qu'ils accueilleront.

La Ville a souhaité intégrer au projet 50 places publiques supplémentaires, compensant les places supprimées par les développements sur la place de la Gare et la rue Centrale, et proposant une marge supplémentaire pour la dépose/attente des voyageurs.

Au total, les parkings compteront environ 1'000 places, dont 300 places P+R et environ 200 places à usage public.

Les modalités de gestion et de tarification des places publiques sont en cours de négociation avec les propriétaires

Traité

des infrastructures. La ville souhaite notamment obtenir la gratuité pour les 15 à 20 premières minutes de stationnement (dépose et attente des voyageurs)

Parking sous-terrain, oui mais si le nombre des places n'est pas égal aux zones bleues (1/3 des places).

Selon l'interprétation de votre commentaire, vous souhaitez que le nombre de places de stationnement soit diminué. Ceci n'est pas prévu à ce stade et fera l'objet d'études spécifiques. Le nombre de places sera suffisant pour répondre à la demande ciblée.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

PARKING SOUS LES QUAIS

Je regrette un parking voitures sous les quais : ce lieu devrait rester intact.

Le parking « Sous les Quais » est lié au réaménagement souhaité desdits quais en vue de leur mise en valeur, aujourd'hui restreinte par le stationnement et la circulation associée.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

Pourquoi un parking sur le quai ?

Un parking sous-terrain sous les quais et rue Louis de Savoie avec des sorties piétons Grand-Rue et Louis de Savoie (Un parking sous le centre de Morges, avec des entrées des deux côtés de la Ville).

Les modalités d'accès en voiture, les sorties piétonnes, le nombre de places, la tarification, etc. feront l'objet d'études de projet spécifiques ces prochaines années.

Pourquoi construire un parking sous les quais ? Les quais vont être massacrés ! Ne serait-il pas plus judicieux de construire un parking à la Blancherie ? Cela permettrait aux automobilistes venant de l'est de se parquer sans entrer en ville. Ou à l'ancien hôpital des Pâquis. L'accès au parking sous les quais amènera trop de voitures vers le centre !

D'autres sites ont été envisagés pour accueillir ce parking, mais la configuration du réseau routier et leur éloignement trop important au centre-ville ont notamment permis de les écarter.

Transports publics

COM. CONSULTATIVE URBANISME ET MOBILITÉ	RÉPONSE	SUITE À DONNER
Quelle est la signification du « traitement équitable » entre les modes de transports ? (MBC)	<p>Tous les modes de déplacement peuvent s'avérer plus ou moins pertinents en fonction du lieu, de l'heure et du motif de déplacement.</p> <p>Ainsi, un traitement équitable consiste à satisfaire la demande de mobilité sans stigmatiser l'un ou l'autre des modes, mais en organisant les systèmes de transport et en accordant le bon niveau de priorité à chacun en fonction du lieu et de l'heure.</p>	Traité
Des voies bus sont-elles prévues sur la rue Louis de Savoie ? (COOR)	<p>Le PDCom ne donne que les orientations stratégiques et les objectifs, tels que l'amélioration de l'attractivité des transports collectifs.</p> <p>L'aménagement de voies bus est une mesure et n'est donc pas traité dans le cadre d'un PDCom.</p>	Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom
Les bus ne circulent plus le long du chemin de la Grosse-Pierre. N'y a-t-il pas des conséquences négatives sur le fonctionnement du carrefour de Beausobre ? (PROVELO)	<p>L'un des deux axes structurants empruntera à nouveau le bus du chemin de la Grosse-Pierre. Compte tenu des distances, le quartier est considéré comme bien desservi. Une étude de mise en œuvre, intégrant le carrefour de Beausobre, sera conduite ultérieurement.</p>	Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom
Garder en tête que la ligne de train MBC passera à la cadence de 15 minutes à l'horizon 2021. (MBC)	<p>L'amélioration de la desserte régionale par l'augmentation des cadences du train MBC est intégrée aux réflexions.</p>	Traité
<p>L'un des objectifs mentionnés est d' "Améliorer l'image et l'attractivité du réseau de bus urbains, en augmentant ses performances et sa stabilité".</p> <p>Par quelles mesures ? N'y a-t-il pas de création de nouvelles lignes ? De nouvelles dessertes ?</p> <p>On aimerait lire par exemple "secteurs à développer" au lieu de "secteurs à étudier" afin de montrer la volonté communale d'élargir son réseau de transports publics. (PS)</p>	<p>Le PDCom ne donne que les orientations stratégiques et les objectifs, tels que l'amélioration de l'attractivité des transports collectifs. Les mesures ne sont donc pas traitées dans le cadre d'un PDCom.</p> <p>Le PDCom reprend les conclusions de l'étude « Transports publics 2030 » menée par Région Morges. Plutôt que de créer « artificiellement » de nouvelles lignes, il a été jugé plus pertinent de modifier l'armature actuelle pour améliorer la desserte. Des mesures spécifiques seront à étudier pour favoriser la progression des bus.</p>	Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom

<p>Il a été mentionné le passage à la cadence 15 min pour le BAM. Cette cadence plus courte induit-elle des aménagements à prévoir pour les passages à niveau existants ? Si non, l'impact a-t-il été pris en compte sur le trafic routier des axes concernés (temps d'attente plus fréquent). (PLR)</p>	<p>La question de l'aménagement des passages à niveau sort du sujet qui nous concerne ici.</p>	<p>Traité</p>
<p>Il a été mentionné le passage à la cadence 7.5 min pour les bus de lignes urbaines. Cette planche devrait identifier les axes concernés et les secteurs à étudier spécifiquement à ce propos. Avec une cadence à 7.5 min, les arrêts sont-ils prévus sur chaussée, avec blocage du trafic, ou sur couloir à bus, sans blocage du trafic ? (PLR)</p>	<p>Il serait faux de mentionner les cadences, car celles-ci évolueront d'année en année et au cours de la journée, en fonction des besoins et des possibilités de mise en œuvre. Les lignes structurantes proposeront une offre plus importante que les lignes secondaires, mais elle reste à définir. La question de l'aménagement des arrêts de bus sort du sujet qui nous concerne ici.</p>	<p>Traité</p>
<p>La différenciation « trait continu » et « trait points » correspond-elle à ce qui est existant et à créer (nouveau) ? (PLR)</p>	<p>La remarque n'a pas été comprise. Le trait point représente le réseau ferré et le trait continu le réseau routier.</p>	
<p>Pourquoi le secteur autour de la maison Seigneux est-il « à étudier en priorité » ? (PLR)</p>	<p>La remarque n'a pas été comprise. Il n'y a pas d'étude mentionnée.</p>	
<p>Pour le secteur de la gare, le projet CFF ne prévoit-il pas deux passages inférieurs, un au droit de la gare (mentionné sur la planche) et un second à l'Est (absent de la planche) ? (PLR)</p>	<p>Les passages inférieurs ne sont pas mentionnés sur la planche. Néanmoins, ces passages sont effectivement à l'étude.</p>	<p>Traité</p>
<p>POPULATION</p>	<p>RÉPONSE</p>	<p>SUITE À DONNER</p>
<p>DESSERTE</p>		
<p>Une liaison directe par CGN Morges-Thonon-Evian-Lausanne toute l'année.</p>	<p>Ces liaisons sont inscrites au plan directeur. Leur pertinence sera étudiée avec la CGN et le Canton.</p>	<p>Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom</p>
<p>Amélioration du trafic bus (MBC) : 704 vers Echichens, aller jusqu'à Haute-Pierre. 703 : en lieu et place Haute Pierre, aller jusqu'à Monnaz avec une cadence à 15.</p>	<p>Les itinéraires et les fréquences seront définis par les communes concernées avec le soutien des MBC. Le Plan directeur ne donne que des intentions issues du plan « Transports publics 2030 » réalisé par Région Morges. Ces questions dépassent le territoire morgien.</p>	<p>Traité</p>
<p>Il y aura-t-il un bus pour Chigny ?</p>	<p>L'étude « Transports publics 2030 » a proposé de dévier la ligne régionale de Morges-Lavigny par Chigny. L'opportunité</p>	<p>Traité</p>

et la faisabilité de cette déviation sont évaluées par les MBC et le Canton.

Concernant les transports publics, c'est presque comme si on oubliait que le site de Marcelin et l'Hôpital sont d'importants lieux qui nécessitent une bonne desserte. Hors l'actuelle 704 semble partir sur Bussigny (je n'ai rien contre l'idée de cet itinéraire, mais il ne doit pas se faire au détriment d'autres quartiers morgiens).

Marcelin et l'Hôpital **ont fait l'objet d'analyse particulièrement poussée dans le cadre de l'étude « Transports publics 2030 »** menée par Région morges.

Le site de Marcelin nécessite une offre très importante, mais de manière ciblée le matin et le soir. Peu de déplacements ont lieu durant la journée. Une desserte spécifique est donc **privilegiée, elle n'apparaît pas sur le plan.**

La desserte du site de l'hôpital est **renforcée, avec deux lignes à cadence de 15 minutes, couvrant mieux le territoire que l'actuelle ligne.**

Traité

La desserte de transports publics au centre des sports et au centre aquatique demeure insuffisante.

Le parc des sports sera desservi par une ligne de bus structurante, à forte fréquence et à forte capacité. Il se situe également à environ 10 minutes à pied de la gare CFF.

Traité

HORAIRES

Il faudrait une meilleure coordination des TP : le 701 n'attend pas le 704. Le 702 et 704 partent souvent 1 minute avant l'arrivée du train.

Ceci est de la compétence des MBC. Les lignes de bus urbaines ont toutefois vocation à garantir des fréquences de passage et non des correspondances.

Traité

Améliorer le respect des horaires du 704, qui, dès 6h30, est en retard (ou en avance) alors qu'il y a zéro trafic.

L'amélioration de la régularité des temps de parcours, en tout temps, est un objectif inscrit au plan directeur.

Traité

TARIFS

Transports publics gratuits pour les familles
Et si on faisait des transports publics gratuits ? (En tout cas moins cher !)

La tarification des transports publics dépend de la communauté tarifaire vaudoise « Mobilis » et dépasse les seules compétences communales.
Les enquêtes tendent à démontrer que le tarif des transports publics n'est pas le critère déterminant dans les choix modaux, Les tests menés à l'étranger sont toutefois suivis de près afin d'en vérifier la pertinence.

Traité

DIVERS		
MBC n'est pas un partenaire ?	Les MBC sont bien plus qu'un partenaire , ils sont prestataires de services de transports publics au service des communes de la région.	Traité
Un métro reliant Lausanne à Morges en passant par les villages d'Echandens etc. serait très positif pour la région.	Un métro constitue une technologie destinée à répondre à des besoins spécifiques. Il offre une capacité démesurée et un service inadapté à la demande de déplacements actuelle et future entre Morges et Lausanne.	Traité
Et le télécabine Morges-Tolochenaz ?	Le projet de télécabine entre Morges et Tolochenaz a été mis en attente suite à la mise en vigueur de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et au rééchelonnement des densifications du secteur de la Gottaz qui en découlent.	Traité

Réseau de mobilités douces

COM. CONSULTATIVE URBANISME ET MOBILITÉ	RÉPONSE	SUITE À DONNER
<p>Quelle est la cohérence entre le réseau « structurant » de mobilités douces et les priorisations exprimées sur la planche multimodale ? (PROVELO - PS)</p>	<p>Il est en effet déstabilisant de constater que, sur les axes structurants de mobilités douces, les modes doux ne sont pas systématiquement indiqués comme « prioritaires » dans la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier.</p> <p>Néanmoins, ceci est cohérent, car les priorités indiquées ne reflètent que la vocation déterminante de l'axe. À titre d'exemple, les Pâquis sont un axe structurant pour les modes doux, mais également un axe routier cantonal important. Si un choix devait être fait faute de place suffisante pour l'aménager de manière idéale, le maintien de gabarits suffisants pour la circulation primera sur les autres considérations. Des aménagements cyclables peuvent toutefois être compatibles avec cette contrainte.</p>	<p>Traité</p>
<p>La notion de « vélos autorisés, mais priorité aux piétons » pourrait être plus souvent utilisée, notamment pour rassurer les piétons. (PROVELO)</p>	<p>Oui, la signalisation correspondante pourrait être développée sur le territoire communal.</p>	<p>Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom</p>
<p>Quelle est la définition de la « Voie Verte » ? (ASBM)</p>	<p>Projet d'axe de mobilités douces à l'échelle de l'agglomération, entre St-Prex et Lutry. Chaque secteur est traité en fonction de ses spécificités.</p> <p>Dans la région morgienne, la voie verte constitue une liaison entre les villages et est, dans la mesure du possible, aménagée « hors trafic ». Elle complète la RC1, notamment pour les promeneurs et les cyclistes moins aguerris.</p> <p>En traversée de Morges, la mixité piétons/cycles implique une modération des vitesses pratiquées (Fair Play).</p>	<p>Traité</p>
<p>La zone dite « à très forte présence piétonne » ne pourrait-elle pas être étendue au Parc des sports ? (ASBM / PS)</p>	<p>La présence de piétons dans le Parc des sports, et plus généralement le long des rives du Lac, sera mieux indiquée.</p>	<p>Zone de loisirs indiquée le long des rives</p>
<p>La zone dite « à très forte présence piétonne » devrait être ajoutée sur la planche de synthèse multimodale. (RUE DE L'AVENIR)</p>	<p>Oui</p>	<p>Modifié en conséquence</p>

<p>Les enjeux piétons et vélos étant différents, des planches séparées seraient intéressantes. (RUE DE L'AVENIR / RM)</p>	<p>En effet, les enjeux et besoins ne sont pas systématiquement les mêmes entre piétons et cycles. Toutefois, ils se cumulent souvent. Les conflits de mixité rencontrés ponctuellement en sont une démonstration.</p> <p>Région Morges a établi des cartes différenciant ces deux usagers (Chantier 5) et ces dernières ont été prises en référence pour constituer la carte du PDCom. Le chantier 5 doit être vu comme une étude précisant le PDCom.</p>	<p>Traité</p>
<p>Pourquoi la Voie Verte passe-t-elle au Nord du Château ? (PS)</p>	<p>Le tracé définitif n'est pas encore établi. Le tracé a été ajusté au Sud du château.</p>	<p>Modifié en conséquence</p>
<p>Ajouter la rue des Charpentiers au réseau de mobilité douce. Louis-de-Savoie également si les quais sont « modérés » pour les cycles. (PROVELO)</p>	<p>Les rues des Charpentiers et Louis-de-Savoie ont été ajoutées comme réseau complémentaire, notamment pour les cyclistes « rapides » en traversée de Morges.</p>	<p>Modifié en conséquence</p>
<p>Définir clairement les rues prioritaires pour les piétons. (PROVELO)</p>	<p>Une nouvelle représentation graphique est à trouver pour indiquer la modération nécessaire de la vitesse des cycles sur certains axes à forte présence piétonne.</p>	<p>Modifié en conséquence</p>
<p>L'avenue Monod sera dans tous les cas empruntée par les habitants du bas du quartier. Un aménagement minimum est nécessaire. (PROVELO)</p>	<p>L'avenue Monod est à ajouter au réseau comme axe complémentaire.</p>	<p>Modifié en conséquence</p>
<p>N'y aurait-il pas un moyen, déjà au niveau de ce plan directeur, d'indiquer que les passages/franchissements sont indispensables sous peine d'anéantir l'effet réseau et qu'ils ne peuvent être aménagés de manière étriquée pour les cyclistes ? (PROVELO)</p>	<p>Oui, qu'ils permettent de franchir des obstacles naturels ou construits, des passages inférieurs ou supérieurs de qualité sont indispensables pour « coudre » les quartiers entre eux. Ils sont pour la plupart à améliorer et feront l'objet d'études spécifiques, comme dans le secteur de la gare.</p>	<p>Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom</p>
<p>Le nouveau quartier d'Echichens « En Grassiaz », par contre, n'apparaît pas. Comment le Chemin de Blanches-Vignes peut-il ne pas être une liaison MD ? (PROVELO)</p>	<p>Le chemin de Blanches-Vignes est effectivement important et est à intégrer au réseau complémentaire.</p> <p>Il est néanmoins important de rappeler que tous les axes doivent être accessibles aux vélos et aux piétons.</p>	<p>Modifié en conséquence</p>
<p>N'y a-t-il pas du souci à se faire pour l'Avenue de Plan, appelée à remplir plusieurs rôles importants avec un gabarit (très) réduit ? (PROVELO)</p>	<p>En effet, la problématique est complexe et le domaine public est à étendre pour répondre aux besoins multimodaux sur cet axe, y compris bus.</p> <p>Néanmoins, cette problématique est générale et non spécifique à l'avenue de Plan.</p>	<p>Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom</p>

<p>La desserte cycliste de Marcelin (-> Lully) depuis le secteur Hôpital (En Grassiaz /Bremblens/Haut de Lonay) n'est-elle pas à prendre en compte à travers la zone agricole d'Orjuz ? (PROVELO)</p>	<p>Le réseau intégré au PDCom est conforme au Chantier 5 de Région Morges. Il traverse la zone agricole d'Orjuz.</p>	<p>Traité</p>
<p>N'y a-t-il pas à étudier un cheminement continu sur tout le territoire morgien, au moins piétonnier, directement le long des voies CFF, côté lac ? Il existe à l'entrée de la commune jusqu'à la gare Saint-Jean et du chemin du Bochet à la route de Tolochenaz. (A été [indûment] supprimé de la gare CFF au chemin du Bochet, vers 1995). L'indiquer sur le plan éviterait peut-être sa suppression lors d'un projet CFF ultérieur. (PROVELO)</p>	<p>Ce cheminement continu est en réalité la Voie Verte d'agglomération. Lors des études, des arbitrages ont dû être faits et un tracé le long des rives du lac a été privilégié.</p>	<p>Traité</p>
<p>Quid d'un passage direct - au moins piétonnier – de Beausobre à la partie est de la rue de Lausanne (Quartier des fonderies) ? (PROVELO)</p>	<p>La coupure créée par l'autoroute et la voie ferrée implique un détour assez important. Néanmoins, une nouvelle infrastructure, correctement conçue, est plus réaliste une fois l'autoroute déclassée en traversée de Morges. Elle n'est donc pas intégrée au présent PDCom. L'amélioration des franchissements dans le secteur de la gare a été jugée prioritaire.</p>	<p>Traité</p>
<p>En passant, signalons une erreur sur la carte page 15 (PROVELO)</p>	<p>La remarque n'a pas été comprise.</p>	
<p>Les quartiers du nord de la ville et en particulier l'avenue de Reneveyres devrait figurer en tant que liaison complémentaire. En effet, il s'agit d'un cheminement de qualité largement utilisé au-delà de la simple desserte du quartier. (PS)</p>	<p>En effet, l'aménagement du chemin de Reneveyres est déjà de qualité. Néanmoins, l'avenue de Chanel a été privilégiée, car mieux connectée au reste du réseau. L'avenue de Reneveyres reste quoi qu'il en soit empruntable et en zone modérée.</p>	<p>Traité</p>
<p>« La voie Verte ». Les vélos à moteur, thermique ou électrique, seront-ils autorisés ? Une piste réservée aux vélos est-elle prévue et, dans ce cas, quelle sera la largeur réservée aux piétons ? De plus, selon la charte d'aménagement une plantation de platanes est souhaitée, est-elle prévue entre le Parc de Vertou et La baie de l'Eglise ? La Ville de Morges est déjà traversée par l'autoroute, les voies CFF, la route cantonale, ses Quais deviendront-ils demain une « autoroute pour vélos » ? (ASBM)</p>	<p>La Voie Verte d'agglomération sera ouverte aux cycles et non aux cyclomoteurs, selon la législation en vigueur. En traversée de Morges, la mixité piétons/cycles implique une modération des vitesses pratiquées (Fair Play). La voie verte n'est en aucun cas une « autoroute pour vélos ». Les cyclomoteurs, ainsi que les vélos rapides, sont orientés sur la RC1. La question de l'arborisation sort du sujet qui nous concerne ici.</p>	<p>Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom</p>

Vers la patinoire le long de la Morges : Quelle liaison est à compléter ? Ce tronçon sur la rive gauche devrait rester **piétonnier, les cycles pouvant sans danger passer sur l'Av. Du Moulin** parallèle à la Morges, cette Av. est à 30/h et sert de desserte de quartier et de passage de bus. (VERTS)

Les liaisons existent, mais ne sont pas très attractives (détours, escaliers, pente...). **L'amélioration du franchissement de la Morges** est importante pour la Municipalité. Une étude devra être menée pour évaluer les alternatives envisageables.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCOM

Parkings 2 roues autour de la gare : Pourquoi celui sous l'autoroute, largement utilisé par motos et cyclistes de l'ouest, voire du nord, n'est-il pas indiqué ? Un sas a d'ailleurs été promis pour faciliter leur passage quand ils en repartent ! Sur les planches 2 et 4, ce secteur est mis comme « secteur à étudier en priorité ». Je rappelle aussi le facteur sécurité et le gain de temps pour ceux qui utilisent ce parking « oublié ? ». (VERTS)

Seuls les parkings vélos sont représentés ici. Le projet d'espaces publics ramène les vélos au plus près de la gare. Il réserve aux motos et étend le parking situé à l'Ouest, sous le pont autoroutier.

Traité

POPULATION

RÉPONSE

SUITE À DONNER

RÉSEAU

Une liaison piétonne publique à travers la Longeraie – Chemin existant mais pas officiel.
Depuis les Vignerons : un passage piéton sous les voies reliant ainsi le Nord-Sud. Hauteur ex : cave Uvavins

Des droits de passage seront à négocier avec les propriétaires privés une fois le PDCOM en vigueur.
Un prolongement du chemin des Vignerons n'est pas envisagé et le réaménagement de la rue de la Gare privilégié.

Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCOM

Au courant d'autres plans esquissés par le passé, je trouve **dommage qu'on ne trouve plus trace d'un nouvel axe** qui aurait permis de franchir la barrière autoroute+voies CFF. Le passage sous-terrain à l'est de la gare n'y figure même pas : rendant la jonction possible entre les chemin de St-Louis et Banc-Vert, je pense que la Ville doit vraiment insister pour que les CFF le réalisent! Cela serait bénéfique tant pour eux, que pour la Ville, tellement ça rapproche les quais des quartiers nord-est de la Ville et Beausobre.

La suppression des coupures infrastructurelles est un objectif du plan directeur. Des négociations sont menées avec les CFF pour créer un nouveau passage inférieur traversant, remplaçant le passage actuel.
De plus, un nouvel accès aux quais sera réalisé à l'Est de la gare, entre les rues St-Louis et du Docteur Yersin. Ce nouvel accès aux quais permettra, dans la mesure du possible, de traverser les voies.

Traité

AMÉNAGEMENTS

<p>Morges manque de pistes cyclables</p> <hr/> <p>J'apprécie le début d'aménagement d'une piste cyclable rue des Pâquis. Par contre, j'ai des sueurs froides en continuant la route direction Cossonay, en particulier sous le pont de l'autoroute et la suite de la route.</p> <hr/> <p>Publibike, c'est bien. Mais avec des pistes cyclables ce serait mieux.</p> <hr/> <p>Vélo : pouvoir joindre Etoy ou Lausanne en sécurité, en prioritaire (vélo utilisé tous les jours pour déplacements professionnels)... Ce n'est pas le cas et c'est urgent. Sécuriser le vélo à Morges : dangereux pour les jeunes d'être sur la route. Il faut que ça change.</p>	<p>L'atteinte de l'objectif d'amélioration de la lisibilité du réseau de mobilités douces passe notamment par une amélioration qualitative et quantitative des voies cyclables.</p> <p>Une homogénéisation des aménagements est à prévoir.</p> <p>Les réaménagements prévus de la route du lac (RC1) intègrent des équipements cyclables permettant de sécuriser les trajets intercommunaux. La voie verte d'agglomération complètera également le réseau, en s'adressant notamment aux cyclistes moins à l'aise dans le trafic.</p> <p>Les éléments précités sont néanmoins des mesures à développer une fois le PDCom en vigueur.</p>	<p>Études spécifiques à réaliser après adoption du PDCom</p>
<p>A quand de VRAIES pistes cyclables ?</p> <hr/> <p>Pour favoriser la « mobilité douce », il faut de véritables « pistes cyclables » (pas des bandes cyclables). Mais pour cela, il faut des espaces qui n'existent pas dans les rues de Morges. Donc il n'y aura jamais de véritables « pistes cyclables », ceci d'autant plus qu'avec toutes les constructions en cours plus celles projetées, il y aura encore plus de voitures dans les rues, donc encore plus de dangers pour les cyclistes. Trop de nouveaux habitants = trop de nouvelles voitures.</p> <hr/> <p>Si l'on veut que le vélo soit considéré plus que comme un simple loisir, il faut bien penser les tracés des vélos pour s'assurer que ceux-ci ne finissent pas dans le trafic routier (ou se découragent et prennent la voiture). Il ne faut pas que les pistes cyclables aient trop d'interruptions ou doivent rouler au pas (ou cohabitation avec les piétons).</p>		
<p>Bonjour, je trouve très bien que Morges soit repensée pour un plan de mobilité douce. À l'heure actuelle il n'est vraiment pas aisé de circuler avec des enfants en bas âges en vélo de manière sécurisée. Pour la sécurité des piétons, principalement des nombreux élèves de la Burtignière et du Petit Dézaley qui empruntent le passage piéton de Warnery (en haut de la patinoire) 4x par jour, un feu à bouton pressoir devrait être mis</p>	<p>Le projet de réaménagement de Warnery est actuellement en cours. Ces remarques seront traitées dans le cadre de ce projet.</p> <p>Il n'est pas possible de sécuriser l'ensemble des traversées piétonnes par feux. Le choix dépend notamment du contexte local, du nombre de traversées de piétons par jour ainsi que</p>	<p>Études spécifiques en cours.</p>

<p>en place prioritairement avant qu'un accident arrive. Empruntant régulièrement ce passage, je suis effarée de la vitesse des voitures.</p>	<p>de la charge de trafic. Les traversées piétonnes peuvent également être sécurisées par l'aménagement d'Ilots centraux permettant aux piétons de traverser en deux temps et de trouver refuge au centre de la chaussée si besoin.</p>	
<p>Bonjour, j'aimerais qu'il y ait des boutons pressoirs vers la patinoire. Et aussi plus de pistes cyclables. Aussi une zone 50 vers la patinoire et de plus grands trottoirs.</p>		
<p>Ville plus sécurisée : marquage réfléchissant ou « green reflective » pour les points « cyclables », les points « danger »</p>	<p>Cette mesure spécifique sort du champ d'un PDCom. Néanmoins, lors des réaménagements de chaussée, les zones de conflits sont maintenant indiquées à l'aide de marquage rouge.</p>	<p>Traité</p>
<p>COHABITATION</p>		
<p>Voie verte à l'Est : problème de compatibilité entre piétons et cyclistes... Peut-on prévoir deux pistes bien distinctes ?</p>	<p>La voie verte n'est en aucun cas une « autoroute pour vélos » et sera ouverte aux cycles et non aux cyclomoteurs, selon la législation en vigueur.</p> <p>En traversée de Morges, la mixité piétons/cycles implique une modération des vitesses pratiquées (Fair Play).</p> <p>L'aménagement final de la voie verte doit encore faire l'objet d'études</p>	<p>Traité</p>
<p>Une vitesse plus faible des voitures pourrait rassurer les cyclistes. Cela les inciterait les cyclistes à oser s'engager dans le trafic.</p>	<p>Oui. Néanmoins, les limitations de vitesse sont des mesures et non des objectifs. Elles ne sont ainsi pas discutées dans le cadre du présent PDCom.</p> <p>Des modérations de vitesses sont en place dans de nombreux quartiers et il est probable que cette politique soit poursuivie.</p> <p>Néanmoins, la commune est contrainte d'appliquer les réglementations fédérales en vigueur, ne permettant pas à ce jour de mettre en place un 30 km/h généralisé.</p>	<p>Traité</p>
<p>DIVERS</p>		
<p>Publibike, c'est bien mais beaucoup trop cher.</p>	<p>Point de vue.</p>	<p>Traité</p>
<p>Mieux promouvoir la mobilité à pied. L'hôpital ou le Théâtre de Beausobre sont facilement joignables à pied depuis la gare... mais ceux qui ne connaissent pas ne savent pas où passer.</p>	<p>Oui, la sensibilisation et la promotion des modes doux font partie intégrante des objectifs de base du PDCom. La Ville organise autant que possible des événements pour sensibiliser la population et souhaite continuer dans cette direction.</p>	<p>Traité</p>

Annexes techniques

COM. CONSULTATIVE URBANISME ET MOBILITÉ	RÉPONSE	SUITE À DONNER
GENERAL		
<p>Les flèches qui indiquent les sens de circulation TIM ne sont pas claires. Seuls les sens entrants sont indiqués, il manque les sens sortants.</p>	<p>Les itinéraires sont à double sens de circulation, sauf aux endroits indiqués par des flèches complémentaires.</p>	<p>Traité</p>
<p>Deux « zones particulières » sont indiquées. De quoi s'agit-il ?</p>	<p>Les zones particulières expriment des lieux où des aménagements spéciaux devraient être envisagés. Elles marquent les secteurs concernés par d'importants enjeux liés à la qualité de l'espace public. Elles se trouvent dans des zones bâties, essentiellement au droit d'intersection entre un axe routier important et un itinéraire de mobilité douce important.</p>	<p>Traité</p>
<p>Quel est le chemin préférentiel TIM pour rejoindre le centre-ville ?</p>	<p>Se référer à la planche « Bourg »</p> <p>La faible distance et les infrastructures projetées invitent à se déplacer davantage à pieds, à vélo ou en bus pour rejoindre le centre-ville.</p> <p>Pour les déplacements nécessitant une voiture, l'itinéraire dépendra de la destination finale, c'est-à-dire le parking le plus adéquat pour atteindre la destination à pied.</p> <p>Les itinéraires d'accès sont similaires à aujourd'hui, à l'exception de la rue du Docteur Yersin qui doit être utilisée à la place de la rue de la Gare, en provenance du Nord de la ville.</p>	<p>Traité</p>
GARE		
<p>L'accès au P+ n'est pas indiqué. Il serait judicieux de l'ajouter.</p>	<p>L'accès est indiqué. Il est identique à l'accès au parking des Halles.</p>	<p>Traité</p>
<p>Pour les TP, les nouveaux bus 18 m de la ligne 701 font actuellement demi-tour par le giratoire du Moulin. Comment cette ligne fera-t-elle demi-tour avec la modification proposée de ce carrefour ?</p>	<p>A l'horizon concerné, aucune ligne urbaine ne rebrousse à la gare.</p>	<p>Traité</p>

Dans l'intervalle, des alternatives au Moulin sont possibles (La Tour, futur Warnery, Place de la gare ou future gare routière Nord).

Merci de me dire exactement où seront les taxis sur la future place de la Gare.

Dans son aménagement provisoire, les taxis seront maintenus à leur emplacement actuel, sur la place de la Gare.
A terme, les taxis seront stationnés le long de la rue de la Gare, sous le pont CFF.

Traité

Comment avoir accès à la gare pour les accompagnants de personnes ne pouvant pas s'y rendre seul ? (Bagage volumineux, personne à mobilité réduite etc...)

La dépose de personnes avec bagages sera possible dans le secteur « Yersin – Sablon », donnant accès à un nouveau passage inférieur, ainsi que dans le parking public souterrain distant de seulement 50 mètres de la gare.

Traité

NORD

Le chemin de Bellevue devient la voie préférentielle d'accès au centre du quartier. Est-il adapté à cette fonction (croisements difficiles) ?

Le chemin de Bellevue ressort particulièrement sur l'illustration, car il sépare deux poches d'accessibilité. Toutefois, il ne sera **pas plus sollicité qu'aujourd'hui**.

Traité

MANIFESTATIONS

Lors des matchs à la patinoire ou lors de spectacles à Beausobre, comment allez-vous faire étant donné que certaines routes seront coupées à la circulation ?

Aucune rue ayant un impact sur l'accessibilité des sites mentionnés ne sera coupée à la circulation.

Traité

Plan Directeur Communal des mobilités

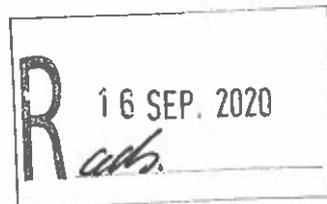
Synthèse des mesures et missions communales

Révision 2019 du PDCOM 2012	OPair de l'agglomération Lausanne-Morges (2018)	Plan directeur cantonal (2008, 4ème adaptation bis 2019)	PALM (2016)	Plan directeur communal des mobilités (2019) A-Gare B-Bourg C-Sud-Ouest D-Nord-Ouest E-Nord F-Nord-Est G-Sud-Est
Stratégie d'accessibilité multimodale	<p>MO-1 Aménagement et exploitation du réseau routier - 2 missions communales <i>. Requalification et exploitation du réseau routier structurant</i> <i>. Aménagement des zones à trafic modéré dans les quartiers et centralités</i></p> <p>MO-4 Parkings d'échange (P+R) - 1 mission communale <i>. Planification, réalisation, exploitation des P+R</i></p> <p>AT-2 Location de la bonne activité au bon endroit - 1 mission communale <i>. Détermination de l'affectation des terrains en fonction de l'accessibilité</i></p>	<p>Mesure A22 Réseau routiers - 2 missions communales <i>. Priorisation des investissements et financement du réseau routier</i> <i>. Définition des besoins en aménagements piétons</i></p> <p>Mesure A24 Interfaces de transport de voyageurs - 2 missions communales <i>. Réalisation des interfaces de transport (stations vélos, parkings...)</i> <i>. Elaboration des planifications directrices en lien avec les interfaces de transport</i></p>	<p>5a.RM.01 21.RM.01 21.RM.02</p>	<p>G.1 Aménager l'espace de la rue de la Gare pour les commerces et bus G.3 Valoriser l'utilisation du P+Rail pour divers usages G.5 Réaliser une place au Nord de la Gare intégrant les modes doux B.1 Aménager la rue Louis-de-Savoie pour les bus et la modérer B.4 Revaloriser l'espace public de la place Dufour (porte d'entrée) B.5 Revaloriser l'espace public de la place St-Louis (porte d'entrée) NO.1 Modérer le trafic dans les quartiers du secteur Longeraie NO.3 Aménager l'avenue Monod pour tous les modes NO.5 Modérer le trafic entre Prairie Nord et Eglantine NE.7 Adapter le carrefour Pâquis / Grosse Pierre en fonction des bus et des modes doux SE.2 Aménager le passage St-Jean / Rives du lac en lien avec la Gare St-Jean SE.4 Aménager l'entrée de ville côté Est, requalification multimodale</p>
Gestion du trafic	<p>MO-1 Aménagement et exploitation du réseau routier - 1 mission communale <i>. Mise en œuvre d'une GCTA</i></p>			<p>G.6 Réaliser un carrefour à feux à la place du giratoire Marcellin/Gare SO.3 Aménager le giratoire Bonjean pour le fluidifier SO.3 Améliorer le fonctionnement de la jonction Ouest pour la fluidifier N.2 Préserver les terrains autour de l'autoroute en vue du futur boulevard urbain NO.7 Modérer le trafic dans le quartier Vogéaz NE.8 Modérer le trafic dans le quartier de la Grosse-Pierre et sous l'hôpital SE.1 Aménager la rue Saint-Domingue à double sens B.6 Adapter le carrefour St-Domingue / Lausanne pour le dosage d'accès Déployer la GCTA, pilotée par le Canton</p>
Principes de gestion du stationnement	<p>MO-2 Stationnement public - 5 missions communales <i>. Mise en œuvre d'une gestion du stationnement sur domaine public</i> <i>. Coordination du stationnement sur domaine public</i> <i>. Gestion et contrôle des droits de stationnement sur domaine public</i> <i>. Veille sur l'offre en stationnement public</i> <i>. Réaliser un état des lieux du stationnement public</i></p> <p>MO-3 Stationnement privé - 3 missions communales <i>. Définition de l'offre en stationnement privé</i> <i>. Application de la fourchette basse des normes VSS dans les projets</i> <i>. Recensement de l'offre en stationnement privé</i></p>	<p>Mesure A25 Politique de stationnement et plans de mobilité - 2 missions communales <i>. Elaboration d'une stratégie de stationnement sur le territoire</i> <i>. Détail des mesures de stationnement dans le rapport 47 OAT</i></p>		<p>B.2 Réorganiser la circulation des quais SE.3 Valoriser l'espace public du parking actuel Blancherie pour les modes doux</p> <p style="text-align: center;">Appliquer et faire respecter la politique de stationnement de la Ville de Morges</p>
Structure du réseau de transports publics	<p>MO-7 Transports publics - 1 mission communale <i>. Veille sur la coordination offre TP / urbanisation</i></p> <p>AT-3 Desserte adaptée par les transports publics - 3 missions communales <i>. Développement prioritaire dans les zones desservies existantes ou planifiées</i> <i>. Convergence des processus de planification du territoire et de desserte</i> <i>. Veille sur l'offre en transports publics adaptée aux projets de construction</i></p>	<p>Mesure A21 Infrastructures de transports publics - 4 missions communales <i>. Précision sur les investissements et financement des transports publics</i> <i>. Commande des offres du trafic régional et support des coûts non couverts</i> <i>. Contribution financière aux entreprises de transports publics</i> <i>. Consultation des entreprises ferroviaires pour les projets concernés</i></p>	<p>12a.02.RM.08 12a.02.RM.09 17.RM.01 18.RM.02 18.RM.03</p>	<p>B.7 Réaliser une voie bus dans un des deux sens aux Pâquis B.8 Permettre la remontée des Bus sur le bas de la Rue de la Gare N.3 Aménager le chemin de la Brume pour les modes doux et transports publics NE.5 Valoriser l'entrée de ville côté avenue Muret et faciliter la progression des bus NE.6 Valoriser l'entrée de ville côté avenues Lonay/Plan NO.6 Adapter le carrefour Monod-Prellionnaz et progression du bus Appliquer les mesures identifiées par le COMEX des TPM</p>
Réseau structurant de mobilités douces	<p>MO-8 Infrastructures de mobilité douce - 6 missions communales <i>. Mise à jour du réseau modes doux et programme d'actions associé</i> <i>. Négociation des servitudes de passage sur domaine privé</i> <i>. Collaboration avec le Canton sur les infrastructures de mobilité douce</i></p> <p><i>. Réalisation de mesures de mobilité douce</i> <i>. Veille sur l'offre en stationnement vélo sur domaine privé selon la VSS</i> <i>. Amélioration de l'offre en stationnement vélo sur domaine public</i></p>	<p>Mesure A23 Mobilité douce - 5 missions communales <i>. Mise en place d'une stratégie favorisant la mobilité douce</i> <i>. Explications dans le rapport 47 OAT des mesures de mobilité douce</i> <i>. Support des dépenses des aménagements de mobilité douce</i></p> <p><i>. Support des frais d'entretien des aménagements de mobilité douce</i> <i>. Mise en œuvre, avec le Canton, de la continuité des itinéraires de mobilité douce</i></p>	<p>4c.RM.51 4c.RM.150 4c.RM.200 4c.RM.205 4d.RM.6 4d.RM.7 4e.RM.153</p>	<p>G.2 Créer un passage piétons/vélos sous la Gare G.4 Permettre le franchissement modes doux de l'avenue Peyrolaz B.3 Aménager la Place de la Navigation pour les modes doux SO.1 Créer un Itinéraire modes doux route de Tolochenaz SO.4 Développer un programme immobilier répondant à l'intérêt public majeur du Parc des Sports et déployer une stratégie d'accessibilité multimodale SO.5 Favoriser une perméabilité modes doux en lien avec la Gare NO.2 Créer un itinéraire modes doux entre les quartiers Longeraie et Prairie Nord NO.4 Créer une traversée piétonne sécurisée devant la Patinoire N.1 Créer une liaison modes doux au chemin du Petit Dézaley (servitude à obtenir) N.4 Réaliser des aménagements cyclables sur l'Avenue de Vertou N.5 Réaliser des aménagements cyclables à Chenailletaz et Chanel NE.1 Créer une liaison modes doux avenue A.André / Ch. De la Brume NE.2 Créer une liaison modes doux Est-Ouest sur le plateau de Bellevue NE.3 Créer des liaisons piétonnes chemins Blanches Vignes / Chaudabronnaz NE.4 Créer une liaison modes doux avec Lonay SE.5 Améliorer le passage sous-voies existant afin de le rendre plus large pour les piétons. Connecter ce passage au chemin piéton le long des voies CFF</p>
Thématiques particulières Plans de mobilité Livraison et logistique Mobilité électrique Mobilité partagée Mobilité connectée	<p>MO-5 Plans de mobilité - 2 missions communales <i>. Mise en œuvre du plan de mobilité de l'administration</i> <i>. Veille sur les plans de mobilité du territoire</i></p> <p>MO-9 Véh.à hautes performances énergétiques - 2 missions communales <i>. Remplacement des véhicules de la Commune</i> <i>. Application du guide des achats responsables</i></p> <p>MO-6 Stratégie cantonale pour le covoiturage - pas de mission communale</p>			<p>Pas de mesures sectorielles mais un questionnement systématique sur le territoire selon les missions communales</p>



Lausanne-Morges
Région Morges

ANNEXE



Ville de Morges
Urbanisme, constructions et mobilité
Case postale 272

1110 Morges

Morges, le 15 septembre 2020

PDCom des mobilités - consultation

Mesdames, Messieurs,

En début d'année, la DGTL nous a informé que nous ne devons plus émettre de préavis pour les planifications des communes membres de notre association.

Toutefois, nous vous confirmons que nous avons consulté le document susmentionné et que celui-ci est compatible avec les stratégies régionales et d'agglomération. Ce courrier fait donc office de préavis positif de la région.

En restant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Région Morges


Charlotte Baurin
Cheffe de projet

De : [Mauro Pascale](#)
A : [ZUGER Eric](#)
Cc : [PLAWECKI Matthieu](#); [Francois Gatabin](#)
Objet : PDCOM, volet mobilité
Date : lundi, 7 juin 2021 11:42:47
Pièces jointes : [image001.png](#)
[image002.png](#)

Bonjour Monsieur Züger,

Comme convenu, j'ai le plaisir de vous communiquer la position MBC en lien avec les deux sujets cités dans l'objet du courriel.

- **PDCOM, volet mobilité**

MBC donne un préavis favorable au volet mobilité du PDCOM. Les objectifs décrits et les principes de mise en œuvre énoncés vont dans le sens d'augmentation de l'attractivité du réseau des transports publics et ont été coordonnés avec MBC.

Je vous souhaite une excellente journée.

Bien cordialement

Mauro Pascale

Sous-Directeur - Responsable Unité Développement de l'entreprise et ventes

Transports de la région Morges Bière Cossonay SA

Av. de la Gottaz 28 | Case postale 232 | 1110 Morges 2

Tél 021 811 43 43 (réception)

Tél 079 376 32 86 (direct)

mauro.pascale@mbc.ch

www.mbc.ch



<http://www.mbc.ch>

<http://www.mbc-premium.ch/>

<http://www.lavoiedessens.ch>

