

RAPPORT N° 2/3.16

PRÉAVIS DE LA MUNICIPALITÉ N° 2/2.16

**DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 140'000.00 POUR DES ÉTUDES EN VUE DE L'ÉLABORATION D'UN
PLAN PARTIEL D'AFFECTATION (PPA) DANS LE SECTEUR AU NORD DE LA GARE**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers,

La commission de sept membres, chargée d'étudier le préavis de la Municipalité sur l'objet cité en titre, s'est réunie le mercredi 10 février 2016 à l'Hôtel-de-Ville, en la salle Henri-Perregaux. Composée de Mesdames et Messieurs Yvan CHRISTINET, Cedric FAVRE, Mario FRANCO, Bastien MONNEY (excusé, remplacé par Anne-Françoise COSANDEY), Frédéric VALLOTTON, Josef WEISSEN et du soussigné Pierre Marc BURNAND, président-rapporteur, elle a été reçue par Monsieur Yves PACCAUD, municipal en charge du dicastère *Aménagement du territoire et développement durable (ATD2)*, et Madame Anouk PALTANI BAUMANN, cheffe de la *Direction de l'aménagement du territoire et développement durable*, qui ont répondu avec patience à toutes les questions.

Après un résumé du préavis par le Municipal et les réponses aux questions, la commission a ensuite délibéré et s'est rapidement mise d'accord pour appuyer les conclusions proposées par la Municipalité, en mettant l'accent sur un point qui lui semble primordial.

1. PRÉSENTATION DU PRÉAVIS

Outre les éléments figurant déjà dans le préavis, il ressort de la présentation que l'avenue de Marcelin devrait se transformer, à terme, en une rue, avec des maisons plus proches de la limite de parcelle qu'elles ne le sont actuellement, et ainsi constituer l'entrée Nord de la ville de Morges.

Selon le PDCom (plan directeur communal), ce secteur est destiné à être restructuré et urbanisé. Il s'agira évidemment d'une opération sur le long terme, puisque l'essentiel des transformations dépendront du bon vouloir des propriétaires privés.

Au bas du secteur subsiste une interrogation quant à la longévité et l'inviolabilité des quais militaires.

Dans les faits, les études relatives au Sud du secteur (zone bleue sur la carte, le long de l'autoroute) ont déjà débuté, étant intégrées à celles de Morges Gare-Sud.

2. QUESTIONS ET RÉPONSES

Les questions ont obtenu les réponses suivantes :

- la logique aurait voulu que l'étude du secteur Morges Gare-Nord soit lancée simultanément à celle de Morges Gare-Sud, les interactions entre les deux secteurs sautant aux yeux; cette logique a été balayée par le SDT (Service du développement territorial du canton de Vaud) qui n'a pas voulu d'une étude globale Morges Gare Nord + Sud, au motif qu'il est inimaginable d'avoir un PPA traversé par une ligne de chemins de fer; mais il semblerait que la pression des propriétaires au Sud des voies pour aller vite ait également pesé de tout son poids dans la décision de séparer les deux études;
- à la question de savoir s'il n'aurait pas été judicieux d'attendre que soit connu le plan directeur des circulations avant de lancer cette étude, il n'y a pas vraiment de réponse si ce n'est que le plan directeur des circulations sera «bientôt» disponible;
- le projet de nouvelle caserne des pompiers dans le secteur des Emetaux pourra se réaliser «dans cinq à dix ans, si tout va bien»; c'est trop pour se dispenser de la construction de bâtiments provisoires pour le SIS Morget dans le secteur actuel; un commissaire regrette cette situation, d'une part à cause des coûts inutiles ainsi engendrés, d'autre part parce que de nouvelles constructions sur le site actuel encourageront fatalement une manière d'inertie et donc des délais supplémentaires;
- le projet de la percée Saint-Roch a été abandonné il y a plusieurs années pour des raisons de coûts, mais il sera repris dans l'étude; plutôt qu'un tunnel, elle pourrait prendre l'aspect d'une tranchée, ce qui est nettement moins cher; l'avenir et la pérennité des quais militaires jouera également un rôle dans l'analyse;
- le métrocâble devrait logiquement partir de la gare routière pour aller en direction de la Longeraie puis ensuite traverser l'autoroute, ce qui ne semble pas poser de problème particulier; il serait judicieux de réserver très rapidement les zones sensibles pour éviter des déboires ultérieurs;
- dans les honoraires, CHF 10'000.00 seulement sont prévus pour l'étude de trafic, ce qui semble excessivement peu; la raison en est que l'essentiel de l'étude a été englobée dans celle de Morges Gare-Sud et que seuls quelques ajustements sont encore prévus;
- avec un crédit de CHF 140'000.00, on est juste au-dessous du seuil pour un marché public de gré à gré (qui est de CHF 150'000.00); l'intention de la Municipalité étant de procéder par appel d'offres sur invitation, il n'y aura pas de problème si d'aventure il y a dépassement du crédit accordé;
- compte tenu de la configuration des lieux, il n'est pas vraiment réaliste d'envisager une participation financière, de la part des propriétaires, aux frais de cette étude : il y a une vingtaine de propriétaires privés, qui n'ont pas d'intérêt immédiat à cette étude et ne bénéficieront d'une éventuelle plus-value de leur bien que lorsqu'ils le transformeront – s'ils le transforment –, selon un calendrier qui leur appartient; toutefois, un commissaire demande que cette possibilité soit étudiée pour intégration dans le futur règlement de ce PPA.

3. DISCUSSION

Les commissaires se sont rapidement mis d'accord pour considérer que cette étude est indispensable, même si le moment choisi est curieux : elle arrive trop tard (en regard de l'étude de Morges Gare-Sud qui aurait dû être coordonnée) ou trop tôt (relativement au plan de circulation qui n'est pas encore diffusé et qui aura nécessairement un impact sur ce secteur).

Plusieurs commissaires relèvent l'aberration qu'il y aurait de ne pas saisir l'opportunité des prochains travaux pour créer d'indispensables liaisons piétonnières Nord-Sud, tant à l'Est de la Gare (liaison avec le sentier Saint-Roch) qu'à l'Ouest (liaison directe avec la future gare routière). L'actuelle et unique liaison (les deux trottoirs adjacents à la chaussée sous le pont routier) est objectivement insuffisante et dangereuse. Ce point paraît tellement essentiel qu'il est intégré à la décision.

Plusieurs commissaires manifestent leur inquiétude et leur incompréhension en regard du calendrier annoncé par les CFF pour construire la nouvelle Gare (attendue pour 2030, très éventuellement à partir de 2025) et les infrastructures qui lui sont liées.

4. CONCLUSION

La commission, à l'unanimité, considère que l'étude en vue de l'élaboration d'un PPA Morges Gare-Nord est indispensable, malgré un calendrier qui interpelle (trop tard par rapport à Morges Gare-Sud, trop tôt en regard du plan des circulations).

A l'unanimité également, la commission attire l'attention de la Municipalité sur l'impérative nécessité d'améliorer les liaisons piétonnières Nord-Sud et de créer deux passages sous-voies à l'Est et à l'Ouest de la future gare CFF.

En conséquence, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES

- vu le rapport de la Municipalité,
- après avoir pris connaissance du rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 140'000.00 pour des études en vue de l'élaboration du PPA «Morges Gare-Nord»;
2. de demander à la Municipalité d'accorder une attention prioritaire à la création de deux liaisons piétonnières Nord-Sud dans le secteur de la future gare CFF;
3. de dire que ce montant de CHF 140'000.00 sera amorti, en règle générale, en 5 ans, à raison de CHF 28'000.00 par année, à porter en compte dès le budget 2017.

Pour la commission :

Pierre Marc Burnand, président-rapporteur

Rapport présenté au Conseil communal en séance du 2 mars 2016.