

**N° 12/3.17**

**MOTION DU GROUPE PLR "UN SPARADRAP SUR LE CICATRICE"**

---

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La commission chargée de l'étude de cet objet s'est réunie à 2 reprises, le 29 juin et le 24 octobre 2016. Particularité pour cette commission, elle s'est réunie une première fois durant la précédente législature et sa composition a été modifiée suite aux résultats des élections communales.

Le 29 juin 2016, la commission était composée de Mmes Claire MARTINET, Catherine HODEL, Magali ZUGER, MM. Mathieu BORNOZ, Laurent PELLEGRINO, Lucien REY, Bastien MONNEY, président-rapporteur.

Le 24 octobre 2016, la commission était composée de Mmes Claire MARTINET, Catherine HODEL, MM. Mathieu BORNOZ, Maurice JATON, Laurent PELLEGRINO, Lucien REY et Bastien MONNEY, président.

Lors de la 2<sup>e</sup> séance, M. Jean-Jacques AUBERT, Municipal des Infrastructures et gestion urbaine ainsi que M. Alain JACCARD, chef de service, étaient présents pour répondre à nos questions. Nous les remercions pour leur disponibilité et les informations apportées et pour la clarté des réponses fournies.

M. Bastien MONNEY est rapporteur pour la majorité alors que M. Laurent PELLEGRINO est rapporteur pour la minorité.

## **1 PREAMBULE**

Le Groupe PLR, par la voix de M. Laurent PELLEGRINO, a déposé lors de la séance du Conseil communal du 11 novembre 2015 la motion "Un sparadrap sur la cicatrice". Le motionnaire demandait à la Municipalité d'étudier la possibilité de couvrir un tronçon de l'autoroute en reliant deux terrains, à savoir la parcelle N° 1449 en bordure de l'avenue de Peyrolaz et la parcelle N° 1448 en bordure du chemin de Rosemont, par la création d'une plateforme aménagée au gré des besoins de la collectivité.

Le motionnaire présentait différents arguments qui sont relevés ci-dessous :

- le passage sous voie à proximité n'est pas accueillant et il est difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite;
- une nouvelle voie permettrait aux piétons et aux utilisateurs de vélo de rejoindre plus facilement le centre;
- la diminution manifeste du bruit et une vue magnifique depuis la plateforme;
- cela pourrait contribuer au recouvrement de l'autoroute, ce que certains appellent de leurs vœux;
- Lausanne souhaite entreprendre une réalisation similaire dans le quartier des Boveresses, proche de la sortie Vennes avec un projet immobilier (partenariat public-privé).

En écho, la Municipalité dans sa détermination présentée au Conseil communal le 13 avril 2016, s'opposait à la prise en considération de la motion. Plusieurs éléments motivaient cette position :

- après avoir étudié l'emprise de l'ouvrage, la plateforme ne serait pas au niveau de la parcelle N° 1448 du chemin de Rosemont mais à environ 5 m au-dessus de la parcelle;
- un tel ouvrage aurait de la peine à s'intégrer à la parcelle N° 1449 en bordure de l'avenue de Peyrolaz car suivant le point d'accrochage, la plateforme pourrait être entre 10 et 13 mètres au-dessus de la parcelle;

- un mur de soutènement séparant les pistes Lac et Jura devrait être construit, une exigence de l'Office fédéral des routes "OFROU" nécessitant probablement l'élargissement de l'autoroute dont le coût serait de plusieurs millions.

## 2 TRAVAUX DE COMMISSION

Lors de la première séance, le motionnaire a pu développer oralement l'idée et le projet. Quelques plans et coupes nous ont été présentés afin de visualiser l'ouvrage et ses différentes variantes. Ces éléments ont permis aux commissaires de lister une série de questions qui ont été adressées au Dicastère "Infrastructures et gestion urbaine".

Quels sont les droits à bâtir sur la parcelle 1449 ?

- *Actuellement, la parcelle est en zone artisanale mais cette affectation pourrait changer dans le cadre de la révision du PGA en zone d'utilité publique.*

Construction sur l'autoroute/domaine fédéral, quels sont les droits et quels types d'affectation sont possibles ?

- *L'OFROU décide de l'affectation et de l'octroi d'une autorisation de construire. Il est aussi possible d'accorder un droit de superficie en contrepartie d'une redevance qui serait perçue par l'OFROU.*

Y aurait-il des contraintes liées à la LAT ?

- *Il est prématuré de répondre à cette question.*

Un développement de l'infrastructure CFF (nouvelles voies) côté Jura est-il envisageable ?

- *Oui, un développement est envisagé. Notamment l'agrandissement de la gare, un éventuel ajout de quais lié à la réalisation d'une 3<sup>e</sup>, voire d'une 4<sup>e</sup> voie CFF. Les CFF prennent suffisamment de marge et de réserve en vue de futures réalisations.*

Un nouveau passage au-dessous ou au-dessus des voies CFF semble se dessiner à l'Est de la nouvelle gare. Est-il possible d'imaginer une liaison multimodale entre la gare et Beausobre en passant par cette proposition de couverture sur l'autoroute pour améliorer l'accessibilité ?

- *Un accès proche du passage Dr-Yersin est actuellement à l'étude avec les CFF. Celui-ci devrait être bien dimensionné et réalisé de concert avec les CFF afin de réduire les coûts. Un passage en hauteur par une passerelle serait problématique en raison de la présence à cet endroit de la ligne électrique CFF dite "de transport".*

## 3 DISCUSSION DE LA COMMISSION

Sujet complexe et technique, c'est après avoir entendu les réponses de MM. AUBERT et JACCARD que les commissaires ont pu débattre de ce sujet en bonne compréhension des enjeux. L'idée de réaliser un ouvrage sur l'autoroute peut séduire car cela permet d'occuper des portions de territoire jusque-là inexploitées.

Deux ouvrages emblématiques ont été mentionnés : Palexpo et son extension sur l'autoroute et le complexe de loisirs/centre commercial Westside situé à l'entrée de Berne. Dans ces deux cas, ces espaces génèrent une manne financière en raison du caractère commercial des lieux.

La question financière est rapidement évoquée. A titre de comparaison, la couverture de l'A12 à Chamblieux dans le canton de Fribourg est devisée pour sa première variante à CHF 63 millions pour une longueur de 600 mètres et pour la seconde variante à CHF 93,8 millions pour 1'000 mètres. Sans études, une fourchette très large comprise entre CHF 10 et 20 millions est évoquée pour la couverture morgienne permettant de relier ces 2 parcelles.

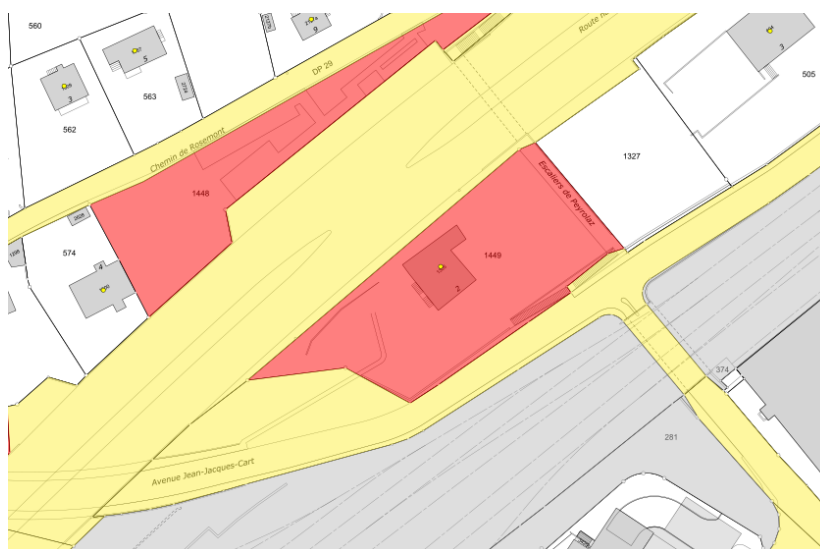
Pour la minorité de la commission, le projet mérite d'être étudié. Ces études seraient à mener en partenariat avec l'OFROU et les CFF et le type de réalisation resterait ouvert, une plateforme en partie végétalisée ou une construction plus massive, telle qu'un immeuble.

Pour la majorité de la commission, la détermination municipale et les informations reçues lors de la séance permettent en l'état de s'opposer à la prise en considération de la motion selon les arguments développés ci-après.

#### 4 ARGUMENTS DE LA MAJORITE

L'emprise visuelle d'une réalisation à cet emplacement inquiète, le quartier situé au Nord de la parcelle N° 1448 se composant de petits immeubles ou de villas, il ne serait pas souhaitable de se lancer dans une réalisation urbanistique que nous pourrions regretter à terme. Alors que la ville est en mutation et que de nombreux chantiers vont s'ouvrir dans les prochaines années, il serait judicieux d'éviter de se lancer en parallèle dans un projet impactant l'autoroute avec les risques et les nuisances que cela pourrait amener.

Réaliser une plateforme dont le coût oscillerait entre 10 et 20 millions paraît totalement démesuré. De plus, les parcelles N° 1448 et N° 1449 définies comme d'utilité publique, il en irait de même pour une réalisation entre ces deux parcelles.



Sitecom – les parcelles n°1448 & 1449 sont inscrites d'utilité publique

La perspective de rentabiliser cette surface en y réalisant un ouvrage d'utilité publique paraît peu envisageable et il incomberait vraisemblablement, vu l'affectation, à la collectivité publique de réaliser l'ouvrage en question (école, crèche, etc...).

## 5 CONCLUSIONS

Couvrir l'autoroute ou une portion de celle-ci, c'est enfin accepter que cette erreur urbanistique s'ancre définitivement au centre de Morges. Il n'y a pas lieu de la cacher mais bel et bien de la déplacer. Accepter aussi d'imaginer qu'à cet emplacement, nous placerions une plateforme dont l'impact visuel n'aurait d'égal que des coûts exorbitants, entre 10 et 20 millions que nécessiterait sa réalisation. Accepter qu'il s'agit d'une surface d'utilité publique ne permettant pas ou peu d'options, du moins pas rentables. A l'heure des choix, dans un contexte financier qui nécessite de la prudence, avec un plan d'investissement établi pour cette législature par la Municipalité et un plafond d'endettement raboté, la majorité de la commission recommande de ne pas prendre en considération la motion du Groupe PLR "Un sparadrap sur la cicatrice".

C'est par 3 voix pour, 3 voix contre et une abstention, que la majorité de la commission avec la voix prépondérante de son président, vous invite à ne pas prendre en considération la motion du Groupe PLR "Un sparadrap sur la cicatrice".

Vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

### LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES

- vu la motion du Groupe PLR "Un sparadrap sur la cicatrice"
- vu la détermination de la Municipalité,
- après avoir pris connaissance du rapport de majorité et du rapport de minorité de la commission chargée de l'étude de cet objet,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

#### décide :

1. de ne pas prendre en considération la motion du Groupe PLR "Un sparadrap sur la cicatrice".

au nom de la majorité de la commission  
Le président-rapporteur

Bastien Monney