

N° 17/6.14

REPONSE A LA MOTION DU GROUPE SVI "DONNONS-NOUS LES MOYENS DE CONCRETISER LE PLAN D'AGGLOMERATION LAUSANNE-MORGES EN PARTENARIAT AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION MORGIEENNE ET LES COMMUNES" ET A LA MOTION JACQUES LONGCHAMP ET CONSORTS "POUR UNE MISE EN ŒUVRE IMMEDIATE, CONSEQUENTE, REGIONALE DU VOLET "MESURES POUR LA MOBILITE DOUCE" DU PROJET D'AGGLOMERATION LAUSANNE-MORGES"



Municipalité en corps

Préavis présenté au Conseil communal en séance du 4 juin 2014.

Première séance de commission : mardi 17 juin 2014, à 18 h 30, salle provisoire de la Municipalité, 3^e étage du Bâtiment administratif

TABLE DES MATIERES

1	PREAMBULE.....	3
1.1	Motion du Groupe SVI " Donnons-nous les moyens de concrétiser le Plan d'agglomération Lausanne-Morges en partenariat avec le Schéma directeur de la région morgienne et les communes "	3
1.2	Motion Jacques Longchamp et consorts " Pour une mise en œuvre immédiate, conséquente, régionale du volet " Mesures pour la mobilité douce " du projet d'agglomération Lausanne-Morges "	3
2	LES ENJEUX DU PALM POUR MORGES ET SA REGION	4
2.1	PALM 2007, 1^{ère} génération	4
2.1.1	Projet territorial	4
2.1.2	Projet partenarial	5
2.2	Les défis et enjeux de la mise en œuvre du PALM de 1^{ère} génération	5
2.2.1	Dispositif de mise en œuvre.....	5
2.2.2	Réussites et difficultés.....	6
2.3	PALM 2012, 2^e génération	8
2.3.1	Forte croissance et frein à l'étalement urbain confirmés	8
2.3.2	Le PALM 2012 : un projet inscrit dans la continuité	9
3	QUEL ROLE POUR MORGES AU SEIN DU PALM?	12
3.1	L'inscription du PALM dans les stratégies cantonales	12
3.2	Les Schémas directeurs intercommunaux.....	13
3.3	Echelon communal	14
3.4	Le rôle de Morges au sein du PALM	14
4	LES INVESTISSEMENTS POUR MORGES AU SEIN DU PALM	15
5	SYNTHESE.....	15
6	CONCLUSION	16
7	ANNEXES	16
7.1	Annexe 1: Tableau de suivi des mesures PALM 2007	17
7.2	Annexe 2: Tableau de suivi des mesures PALM 2012	18
7.3	Annexe 3: Liste des chantiers et état des lieux de l'avancement des projets.....	19

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1 PREAMBULE

À titre de rappel, nous exposons ci-dessous les éléments principaux contenus dans les motions déposées au Conseil communal en 2011 par le Groupe SVI et en 2005 par M. Jacques Longchamp et consorts.

1.1 ***Motion du Groupe SVI "Donnons-nous les moyens de concrétiser le Plan d'agglomération Lausanne-Morges en partenariat avec le Schéma directeur de la région morgienne et les communes"***

Cette motion vise à spécifier les enjeux pour la Ville de Morges et sa région, et demande à la Municipalité de donner à notre commune un rôle de leader au sein du Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), et plus précisément du Schéma directeur de la région morgienne (SDRM). Elle demande aussi que pour l'ensemble des chantiers engagés, la Municipalité spécifie les travaux prévus, leur budget et leur financement. Par ailleurs, au moment du dépôt de cette motion l'étude du PALM 2^e étape était lancée, et le Conseil souhaitait également être informé de son avancement.

Une proposition complémentaire était d'étudier, en partenariat avec les communes impliquées dans le SDRM, la création d'un fonds intercommunal dédié aux réalisations du PALM, permettant à terme de faciliter la réalisation des projets d'envergure intercommunaux et de freiner les éventuels blocages institutionnels.

La commission chargée d'étudier cette motion a, dans son rapport daté du mois de février 2012, apporté un certain nombre de conclusions. Malgré l'avis de certains commissaires qui trouvaient que la motion était trop hâtive, la majorité d'entre eux s'étaient ralliés aux conclusions suivantes:

- Que la Municipalité spécifie les enjeux du PALM pour Morges et sa région.
- Que la Municipalité précise quel rôle elle entend faire jouer à Morges au sein du PALM.
- Que la Municipalité informe régulièrement le Conseil communal sur l'avancement des quatre chantiers majeurs du SDRM.
- Que la Municipalité informe régulièrement le Conseil sur les projets d'infrastructures contenus dans la phase N° 2 du PALM.
- Que la Municipalité renseigne le Conseil communal sur le montant et le financement des dépenses d'ores et déjà engagées dans le chantier du PALM, sur le mode de financement prévu par la Municipalité pour les projets futurs si elle envisage, et si oui comment, un partenariat financier avec les communes de Région Morges.

Avant d'exposer un état de situation détaillé du PALM, du SDRM et du rôle de notre Ville, nous pouvons d'ores et déjà affirmer que le Conseil communal a été régulièrement renseigné sur l'évolution du projet d'agglomération, par exemple au travers des invitations aux conférences d'agglomération, qui avaient cet objectif.

1.2 ***Motion Jacques Longchamp et consorts "Pour une mise en œuvre immédiate, conséquente, régionale du volet "Mesures pour la mobilité douce" du projet d'agglomération Lausanne-Morges"***

Dans son développement, M. Longchamp rappelle que dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges figure un volet intitulé "Mesures pour une mobilité douce", qui vise à recalibrer l'espace public de manière à favoriser, dans la vie de tous les jours, les déplacements à pied et à bicyclette notamment. Sa motion demande aux autorités de prendre toutes les mesures pour mettre en œuvre ce volet dès maintenant, progressivement certes, mais effectivement et en lien avec les autres communautés de la région. Le souci des motionnaires est que, la discussion se focalisant comme toujours sur les aspects spectaculaires, l'on oublie ce qui est beaucoup plus simple à réaliser.

La motion donne également quelques exemples de mesures potentielles qui, si elles sont pertinentes, n'entrent pas toutes dans les mesures infrastructurelles pouvant être développées dans le cadre du PALM. Toutefois, certaines ont déjà été mises en pratique comme par exemple le soutien actif au pédibus, la signalisation d'itinéraires pour les piétons et l'augmentation des garages sûrs pour les deux-roues près d'arrêts de transports publics. Il est précisé à ce stade que pour mettre en place les mesures figurant dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges un certain nombre d'exigences doivent être respectées, dont le détail figure dans le corps de ce rapport.

2 LES ENJEUX DU PALM POUR MORGES ET SA REGION

2.1 PALM 2007, 1^{ère} génération

L'approche initiée par le projet d'agglomération Lausanne-Morges, PALM 2007, a été visionnaire et volontariste, en parfaite consonance avec les objectifs de la politique des agglomérations. Elle s'est exprimée au travers de trois buts politiques :

- l'accueil d'une forte croissance démographique
- le rôle et le poids de "l'agglomération-capitale"
- le rayonnement extérieur.

Le processus mis en route depuis 2007 a confirmé le bien-fondé des orientations du PALM et a été l'élément déclencheur de nombreuses avancées pour l'agglomération et pour son objectif d'infléchir un mode de développement non durable. Le concept global, basé sur un projet territorial, associé à une démarche partenariale, s'est largement confirmé dans le processus de mise en œuvre.

2.1.1 Projet territorial

Le PALM 2007 se fondait sur le principe d'une coordination étroite entre urbanisation, mobilité et paysage. Il s'est basé sur le principe d'une "agglomération compacte" (densification vers l'intérieur) et a défini un périmètre d'intervention plus restreint que celui fixé dans l'annexe 4 de l'OUMin (Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier) selon les critères de l'Office fédéral de la statistique (OFS).

Urbanisation

En réponse à la forte croissance démographique, le PALM 2007 avait identifié des sites, considérés comme "stratégiques", tant pour leur capacité d'accueil que pour leur situation favorable en terme d'accessibilité. Pour répondre à la vitalité du développement de l'agglomération, les efforts de la mise en œuvre du PALM 2007 se sont concentrés sur le développement de ces sites, à savoir:

- Les Fiches – Vennes – Croisettes (Lausanne – Epalinges)
- Blécherette – Le Rionzi (Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne)
- Romanel – Vernand – Cheseaux
- Hautes Écoles – Tir-Fédéral – Maladière
- Prilly-Sud – Malley – Sébeillon
- Arc-en-Ciel – Cocagne Buyère
- Route de Cossonay
- Vallaire – Venoge
- Morges Est – Lonay – Préverenges – Denges
- Morges Ouest – Tolochenaz

La plupart de ces sites ont fait l'objet de planifications directrices, menées par les Schémas directeurs, à l'échelle intercommunale, dont le but était une mise à disposition des potentiels d'accueil, dans les meilleures conditions et délais. Les efforts consentis sur les centre-villes se sont principalement concentrés autour des interfaces de transports publics.

Mobilité

Pour répondre à la croissance qui entraînerait avec elle une augmentation de la demande en mobilité, le PALM avait mis au cœur de sa stratégie "mobilité" l'objectif d'un transfert modal significatif de l'automobile vers les transports publics et les mobilités douces. Par ailleurs, le PALM a tablé sur une amélioration des infrastructures pour tous les modes de transport (meilleure utilisation de l'existant, nouvelles infrastructures, meilleure exploitation).

Dans sa mise en œuvre, le PALM a confirmé sa stratégie globale de mobilité durable. Un effort particulier a été fait dans les domaines des mobilités douces et des transports publics, non seulement à l'échelle de l'agglomération, mais aussi à celle des réseaux régionaux, nationaux et internationaux (par exemple Léman 2030).

Paysage

Le PALM 2007 a identifié l'importance d'accompagner la conception d'une densification vers l'intérieur d'une stratégie en matière de paysage et d'espaces verts. Il a mis en place et confirmé un réseau vert-bleu structurant au sein de l'agglomération qui comprend les espaces verts, d'intérêt intercommunal, "les parcs d'agglomération", mais qui peuvent aussi se prolonger hors de l'agglomération. Certains périmètres et secteurs de ce réseau ont été précisés dans le cadre de la mise en œuvre.

2.1.2 Projet partenarial

Le PALM 2007 a marqué une étape dans l'émergence d'une action publique, à un échelon intermédiaire entre Canton et communes. La mise en œuvre du projet a permis de mettre en commun les initiatives de partenaires publics, privés et parapublics, en traitant les projets au plus près des réalités concernées et de manière pragmatique, selon un principe de subsidiarité. La vision d'ensemble du PALM a non seulement été un fil rouge pour le projet territorial, mais surtout un élément fédérateur qui a permis aux partenaires de réfléchir, à chaque étape, à l'intérêt général de l'agglomération.

La dynamique partenariale est bien en place, dotée des moyens de traiter des enjeux intercommunaux d'intérêt majeur qui avaient, jusque-là, largement échappé à la maîtrise du Canton (trop éloigné des conditions de mise en œuvre) comme à celle des communes (en raison de la fragmentation du découpage territorial).

2.2 Les défis et enjeux de la mise en œuvre du PALM de 1^{ère} génération

2.2.1 Dispositif de mise en œuvre

Dans le cadre du processus de mise en œuvre du projet, un dispositif de conduite a été mis en place par et pour les acteurs de l'agglomération. Il se base sur des structures de collaboration responsables de la mise en œuvre et utilise un instrumentaire adapté aux différentes échelles et types de projet. Ce dispositif est aménagé de manière pragmatique et dans un souci de proximité aux communes.

Structure de travail

Pour assurer la cohérence entre les stratégies d'ensemble et les actions sectorielles ou locales, le PALM a renforcé les approches et les méthodes de suivi et de pilotage de niveau intermédiaire. Ces nouvelles formes de collaboration intercommunale associant les services de l'Etat et les entreprises de transports publics, ont été déterminantes pour la mise en œuvre du projet d'agglomération. Les cinq bureaux des Schémas directeurs avec le bureau du PALM ont permis de créer un niveau fédérateur à l'échelle de l'agglomération et de concrétiser le processus par des "chantiers d'études" thématiques et géographiques. Le processus de mise en œuvre a démontré l'importance de responsabiliser l'ensemble des acteurs et de créer une "culture commune" autour du projet d'agglomération.

Double dispositif de gouvernance

Le dispositif de gouvernance rodé depuis 2005 s'est confirmé dans le processus de mise en œuvre du PALM 2007. Il a permis de mobiliser un double partenariat entre communes et Canton :

- d'une part, pour créer une force de planification à l'échelon de l'ensemble de l'agglomération : c'est le rôle de la structure du PALM, émanant du Canton et des deux associations régionales concernées ;
- d'autre part, pour créer une capacité intercommunale de concrétisation opérationnelle : ce sont les structures des Schémas directeurs fédérant des groupes de communes dont les périmètres vont parfois au-delà de celui du PALM. Elles disposent de compétences étendues en matière de mise en œuvre et leur implication est déterminante pour la faisabilité des projets.

Instruments

La mise en œuvre du PALM 2007 s'est faite à l'aide du dispositif légal en vigueur et des outils correspondants. Le processus a priorisé les démarches de planifications répondant aux stratégies du projet. Les outils existants ont pu être appliqués au contexte de l'intercommunalité (par exemple plans directeurs localisés intercommunaux, plans partiels d'affectation intercommunaux), dans un souci de qualité (par exemple études test) et d'opérationnalité (collaboration partenariale sur la base d'accords-cadres).

Le processus a mis en évidence le besoin d'asseoir les actions de planification dans un cadre de planification cantonale renforcée (par exemple "Stratégie cantonale concernant les installations commerciales à forte fréquentation") et légal à adapter aux défis nouveaux.

2.2.2 Réussites et difficultés

Implication des acteurs

La double structure de pilotage du PALM (niveaux PALM et Schémas directeurs) a eu pour effet de multiplier les plateformes de concertation et les démarches participatives et de renforcer la prise de conscience globale. La relative autonomie entre l'échelon d'ensemble du PALM, qui réunit souvent de grandes assemblées, et l'échelon des Schémas directeurs, comprenant un nombre plus réduit de communes et donc plus proche des élus et du citoyen, a facilité la diffusion des enjeux du PALM, que ce soit par des démarches innovantes (par exemple exposition publiques, évènements sur les sites) ou par des canaux de communication locaux (par exemple Comptoir de Morges, Journal Reflets, brochures Région Morges) auxquels les élus et la population sont habitués. Les efforts de concertation et de participation engagés de manière continue ont porté leurs fruits : depuis 2007, le cercle des personnes impliquées dans le PALM et concernées par la démarche s'est considérablement élargi.

L'adhésion des autorités responsables des actions de mise en œuvre, en particulier des législatifs, et de la population (décideurs, garants des processus démocratiques) doit cependant encore être renforcée et l'ancrage institutionnel du projet amélioré. Ceci est en partie lié au rythme du projet imposé par les délais cadres, notamment fédéraux, et nécessite, de la part des porteurs de projet, une attention renforcée au risque de compromettre ou retarder la mise en œuvre (par exemple refus des législatifs communaux d'approuver les projets ou d'accorder les crédits nécessaires, ou referendum populaire).

Les structures créées démontrent que la gouvernance d'un projet ne relève pas nécessairement de la création d'un nouvel échelon institutionnel. L'évolution du PALM dira si elles l'ont cependant précédé.

Avancement des planifications

Le fait d'aborder le projet territorial par une planification stratégique, ciblée sur des secteurs à caractère intercommunal et avec un grand potentiel de développement, a permis d'avancer rapidement tout en comblant les lacunes de la planification régionale. De nombreuses planifications directrices sont aujourd'hui déjà terminées ou à bout touchant (par exemple Morges Gare-Sud, Métamorphose, Malley) et servent de cadre pour les changements d'affectation et la réalisation des nouveaux quartiers destinés à répondre, dans des positions centrales de l'agglomération, à la croissance démographique et à la pénurie de logement.

La pression due à cette croissance et la vitalité économique de la région, associée à la contrainte temporelle du PALM, ont fonctionné comme un moteur pour les acteurs de l'agglomération. Un élan partagé s'est mis en place et a amené à des démarches pragmatiques et innovantes. La durée des procédures/processus est malgré tout difficile à maîtriser. Les retards pris dans de nombreuses planifications entraînent des besoins de stabilisation des processus partenariaux où les acteurs (Canton, communes, privés) s'engagent sur des actions et des calendriers précis (accords-cadres, par exemple).

Densité

Le PALM 2007 a fixé des seuils minimum de densité à atteindre. Dans certains cas, ces seuils minimum ont été largement dépassés notamment dans des secteurs centraux ou soumis à une forte pression du marché immobilier. Dans d'autres cas, l'atteinte des seuils minimum s'est avérée plus difficile car la densité est perçue par la population comme une perte de qualité. Toutefois, la densification a été déterminée en fonction des contextes spécifiques (naturel et bâti), de la qualité des espaces publics et associée au principe de mixité et une recherche de qualité architecturale et paysagère. Une brochure éditée par région Morges et intitulée "densité/qualité de vie" permet une meilleure perception de la notion de densité.

Périmètre compact

La pertinence du périmètre compact a été confirmée. Dans la mise en œuvre du PALM, il s'est cependant avéré nécessaire de définir plus précisément ses limites (calage sur le cadastre et quelques adaptations mineures des zones de développement communales).

Coordination avec les planifications fédérales

L'incertitude sur l'horizon de réalisation des mesures infrastructurelles nationales (routes en particulier) induit des blocages du développement de certaines parties de l'agglomération car elle compromet la mise en place de certaines infrastructures de transport. Il n'y a pas d'alternative crédible au système proposé qui est interdépendant du système autoroutier national. Ceci a également un impact sur l'urbanisation dans des secteurs à grand potentiel de développement.

Le PALM en tant qu'instrument de référence

Tout en étant très précis, tant au niveau des stratégies sectorielles que de leur traduction en mesures concrètes, le PALM 2007 a défini les bons principes aux bonnes échelles. Il a de ce fait constitué un document de référence et de coordination tout en laissant la souplesse nécessaire pour faire évoluer les projets et répondre ainsi aux objectifs fixés.

Des moyens supplémentaires pour les communes

Les bases légales en vigueur attribuent aux communes et au Canton des compétences financières spécifiques. Si les grandes infrastructures telles que métro, tramway ou les infrastructures ferroviaires sont principalement financées par le Canton, d'autres mesures, dont certaines coûteuses, sont entièrement à la charge des communes. Les bus à haut niveau de service (BHNS) et l'ambitieux programme de mobilité douce proposé par le PALM 2007 figurent dans cette catégorie. Pour pallier une situation qui pourrait occasionner des retards dans la mise en œuvre des projets, l'autorité cantonale a décidé de soutenir financièrement la réalisation des BHNS, par un montant équivalant à la subvention fédérale FInfr (fonds d'infrastructure), et le développement des infrastructures de mobilité douce, par une subvention de 15-20 %. Ces décisions de l'exécutif cantonal ont été entérinées par le Parlement, dans le cadre de la modification de la loi sur les transports publics.

De plus, une modification de la loi sur les impôts communaux, entrée en vigueur en 2011, donne la compétence aux communes de prélever une taxe pour couvrir jusqu'à 50 % des dépenses d'équipement communautaire (dont les infrastructures de transport). Un outil commun de planification financière est en cours d'élaboration, destiné à concentrer les données relatives à l'ensemble des mesures composant le projet d'agglomération et permettant un suivi à l'échelle de l'agglomération. Par ailleurs, la dotation en personnel des différents partenaires du PALM a notablement évolué pour faire face aux nouvelles missions et les légitimer.

2.3 PALM 2012, 2^e génération

2.3.1 Forte croissance et frein à l'étalement urbain confirmés

L'élaboration du PALM de 2^e génération révisé ou PALM 2012 intègre de nombreuses avancées réalisées depuis 2007. D'une part, le concept et les méthodes du PALM ont été intégrés et généralisés dans le Plan directeur cantonal, ce qui assoit ainsi sa légitimité et son inscription dans les contextes cantonal et régional. D'autre part, les processus de mise en œuvre à l'échelon communal et intercommunal ont progressé, en capitalisant les méthodes innovantes mises en place pour débloquer des situations et fédérer les acteurs. Enfin, les modes de coopération horizontale et verticale se sont approfondis, évoluant vers une intégration toujours plus forte des enjeux d'agglomération dans les différents volets de l'action publique. Cette évolution s'est traduite par une abondante production de documents de planification, de projets et de mesures de mise en œuvre.

Lors du processus de révision, l'analyse de l'état actuel des tendances de l'agglomération Lausanne-Morges s'est appuyée sur ces études thématiques et localisées. Ces informations ont été complétées par un diagnostic approfondi portant principalement sur le périmètre OFS et pas uniquement sur le périmètre compact du PALM. Le dynamisme démographique exceptionnel dont fait preuve le PALM, avec des taux de croissance nettement supérieurs à ceux de la Suisse et de la plupart des autres agglomérations s'est confirmé et accéléré, avec un taux annuel de 1.6 % entre 2005 et 2010, contre 0.9 entre 2000 et 2005 et 0.4 en 1990-2000. En 2007, les prévisions moyennes du Service cantonal de recherche et d'information statistiques, SCRIS, (dites "scénario de base") tablaient sur une augmentation de +27'000 habitants à l'horizon 2020 et de +34'000 en 2030 pour le périmètre compact du PALM. En 2010, le scénario moyen du SCRIS prévoit plutôt une croissance de +40'000 habitants en 2020 et +57'000 habitants en 2030. Sur cette base, le PALM 2012 retient le scénario de croissance dit "fort", soit une croissance de +69'000 habitants dans le périmètre compact (+83'000 dans le périmètre OFS).

Quant au mode de développement, les études menées depuis 2007 ont permis de relever des infléchissements de la tendance encourageants, avec un développement qui s'effectue de moins en moins au détriment de la campagne. La différence de rythme de croissance dans et hors du périmètre compact tend également à se réduire. Si les taux sont évidemment plus importants dans les communes hors périmètre compact, en chiffres bruts, la croissance se localise très majoritairement à l'intérieur de ce dernier. Ces évolutions devraient s'accroître au fur et à mesure de la mise en œuvre du Plan directeur cantonal (PDCn), qui ne fait que commencer.

2.3.2 Le PALM 2012 : un projet inscrit dans la continuité

La mise en œuvre du PALM 2007 est en cours et le PALM 2012 prolonge les options de base, en précise les dispositions et renforce les moyens d'action.

2.3.2.1 Vision d'ensemble

Les buts politiques définis dans le PALM 2007 ont été réaffirmés. Ces buts politiques se déclinent en huit orientations stratégiques générales, dont cinq étaient déjà au fondement du PALM 2007. Les trois nouvelles orientations sont :

- mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales (orientation 4) ;
- aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération (orientation 6) ;
- mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération (orientation 8).

Le projet de territoire du PALM 2012 relie, tel un fil rouge, les orientations générales, quatre stratégies sectorielles et leurs mesures de mise en œuvre.

Par rapport au PALM 2007, les volets Urbanisation et Mobilité sont consolidés et d'avantage mis en relation. Le volet "Paysage" est approfondi et un nouveau volet "Environnement et énergie" est élaboré, notamment sur la base d'études détaillées menées depuis 2007 à l'échelle du PALM, les études "Parcs, nature et paysage" et "Evaluation environnementale stratégique".

À l'horizon 2030, l'agglomération Lausanne-Morges sera intense, réticulée et ouverte sur le paysage. Une agglomération réticulée a pour but de concrétiser une ville des "courtes distances", qui permet de réduire les besoins de déplacements domicile-travail-services et d'intensifier la vie sociale (mixité, services pour tous, diversité d'ambiances, etc.).

2.3.2.2 Stratégies sectorielles

Urbanisation

La stratégie "Urbanisation" a été approfondie et complétée par rapport au PALM 2007. Elle repose sur un développement intense au sein du périmètre compact, notamment sur des sites offrant d'importants potentiels pour accueillir du logement, des activités, des équipements. Les 10 "sites stratégiques" identifiés par le PALM 2007 sont confirmés dans le PALM 2012, ce qui totalise un potentiel d'accueil de 111'000 habitants + emplois. Le développement des 10 sites stratégiques donne lieu à 84 mesures d'urbanisation à l'horizon 2028, dont 67 sont déjà inscrites à l'horizon 2018.

D'autres points d'intensité structurent la vie urbaine : les centralités de l'agglomération. Le PALM 2007 avait identifié 4 centralités principales à renforcer, les 4 villes-centre de l'agglomération que sont Lausanne, Morges, Renens et Pully. Ces centralités principales sont maintenues dans le PALM 2012 et complétées par la définition de 7 centralités secondaires et 9 locales, soit existantes ou en devenir. Le PALM 2012 a retenu celles pertinentes pour l'équilibre du projet de territoire à l'échelle de l'agglomération.

Pour ce qui est des centralités principales, le PALM 2012 donne lieu à 28 mesures d'urbanisation qui totalisent un potentiel d'accueil de 11'000 habitants + emplois. 18 de ces mesures étaient déjà inscrites au PALM 2007. Les polarités d'équipements collectifs sont développées dans le PALM 2012 et viennent compléter l'armature urbaine. Ce sont des lieux majeurs de la vie publique dans le domaine du tourisme, de la santé, de la culture, de la formation et des sports.

Mobilité

Globalement, la stratégie mobilité du PALM 2012 s'inscrit dans la continuité du PALM 2007, en visant un transfert modal significatif de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce, coordonné avec la construction d'une "ville des courtes distances" qui valorise les infrastructures existantes. En complémentarité avec les stratégies sur le réseau national, la stratégie mobilité de l'agglomération a pour ambition d'étendre le comportement urbain du centre-ville vers l'ensemble de l'agglomération, en se concentrant principalement sur les transports publics et la mobilité douce.

Comme en 2007, la stratégie 2012 vise un renforcement multimodal de la mobilité, fondé sur la devise du "bon moyen de transport pour le bon déplacement". L'effort majeur du PALM 2012 est néanmoins mis sur les transports publics.

En effet, malgré les mesures urgentes de 2006 qui ont permis de doter l'agglomération d'infrastructures de transports publics performantes (métro M2, réseau t1-08, réseau MBC et halte ferroviaire de Prilly-Malley), le réseau de transports publics approche la saturation sur les grands axes. Pour concrétiser l'ambition de report modal visé dans le PALM 2007, il est impératif de construire de nouvelles infrastructures de transports publics et de compléter et améliorer les infrastructures existantes.

A l'échelle de l'agglomération, le réseau des axes forts de transports publics urbains (AFTPU), constitue la colonne vertébrale des transports publics. Les mesures issues du PALM 2007 en cours de réalisation, concrétisent la première étape du projet des axes forts. Le PALM 2012 s'inscrit dans la suite logique de ce projet en proposant de compléter le réseau par des axes déjà identifiés dans le PALM 2007 (réalisation du métro M3, prolongement du tram t1, mise en place des bus à haut niveau de service) :

- le développement des grands axes de transport est coordonné avec la densification (en particulier, les sites stratégiques et les centralités) ;
- le réseau des axes forts est fortement complémentaire du réseau ferroviaire et des projets de développement de l'offre sur ce réseau ;
- par rapport à 2007, le lien entre le maillage de mobilité et l'armature urbaine est renforcé.

A l'échelle locale, le développement du réseau des bus et trolleybus urbains permet de compléter le maillage à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération.

Concernant la mobilité douce, le PALM 2007 comprenait un programme ambitieux pour le développement des réseaux et des franchissements. Le projet 2012 poursuit ces efforts par la mise en place de nouveaux franchissements visant à vaincre la topographie et les ruptures créées par les grandes infrastructures, à compléter le réseau des cheminements piétonniers et des itinéraires cyclables, à garantir des stationnements vélos à proximité des arrêts de transports publics.

Pour les transports individuels motorisés, la stratégie vise à contenir les flux les plus importants et à éviter la dispersion, plutôt qu'à assurer la continuité du réseau.

Le réseau doit donc être :

- hiérarchisé, de manière à attribuer à chaque tronçon des fonctions et une gestion bien déterminés (circuler, relier, collecter, desservir) ;
- géré par poches, accessible principalement à partir des jonctions autoroutières, de manière à optimiser l'accessibilité routière au périmètre du PALM.

Dans ce contexte, le PALM 2012 insiste sur la nécessité de réaliser à court terme les infrastructures du réseau national et intègre les propositions issues des planifications fédérales en cours (réalisation des jonctions autoroutières de Blécherette, Chavannes, Malley et Ecublens, résorption des goulets d'étranglement, etc.).

Dans le périmètre de l'agglomération, l'espace routier est requalifié, recomposé au profit des transports publics et de la mobilité douce ("transformer la route en rue"). Le PALM 2007 s'était déjà engagé sur des projets de réaménagement routiers (exemple : La Route Suisse RC1, dont le tronçon entre la Venoge et Morges-Est). Le PALM 2012 amplifie encore le mouvement, en intégrant mieux les secteurs où un réseau est à créer, en particulier dans le Nord lausannois. Il tire profit des différentes études menées à l'échelle de l'agglomération dans le domaine de la mobilité depuis 2007.

Les réseaux des transports publics, les réseaux de mobilité douce, les réseaux routiers forment le maillage de l'agglomération réticulée, en cohérence avec l'armature urbaine.

Paysage

Le paysage est le troisième volet stratégique du PALM 2012 car les qualités paysagères sont un aspect essentiel de l'attractivité de l'agglomération Lausanne-Morges. Elle se place dans un cadre donné par les grands paysages de référence (lac, Alpes, espaces agricoles, viticoles et forestiers). Elle dégager des principes pour la préservation, le maintien, voire le développement de la trame paysagère, constituée par les parcs d'agglomération, des espaces verts pour des loisirs doux, les rives du lac, mais aussi les paysages bâtis, en portant une attention particulière à la topographie et à la silhouette urbaines.

Le principe des parcs d'agglomération était esquissé dans le PALM 2007. Depuis l'étude sur le Parc d'agglomération de la Blécherette coordonnée avec la "Stratégie Parcs, Nature et Paysage" a conduit à la définition des critères différenciant les parcs d'agglomération des parcs urbains, ainsi qu'à l'établissement des processus de projet dont feront l'objet les quatre autres parcs d'agglomération identifiés dans le PALM 2007 et confirmés dans le PALM 2012.

Environnement

Le volet "Environnement et énergie" est le quatrième pilier du projet d'agglomération (nouveau) qui, avec l'urbanisation, la mobilité et le paysage vise à concevoir l'évolution de l'agglomération dans une perspective de durabilité et de qualité de vie. Dans ce domaine, le PALM 2012 fait un pas en avant significatif par rapport au PALM 2007, en prévoyant une prise en compte systématique des besoins environnementaux dans la conception même du projet et se fixe des objectifs et mesures spécifiques en la matière.

Les études thématiques menées depuis 2007 ont fourni des résultats pertinents à l'échelle du PALM pour développer un concept Nature, renforcer les qualités environnementales et limiter les nuisances. Pour aller dans les sens d'une qualité environnementale, la stratégie "Environnement et énergie" du PALM 2012 se développe selon plusieurs axes complémentaires :

- la préservation du patrimoine naturel et le renforcement de la biodiversité ;
- l'exploitation optimale et durable des ressources naturelles : énergies, sol, eaux, matériaux, déchets ;
- La limitation des atteintes à l'environnement : air, bruit, eau ;
- La protection des activités humaines, des nuisances ou des dangers : bruit, pollutions, risques technologiques, dangers naturels.

3 QUEL ROLE POUR MORGES AU SEIN DU PALM?

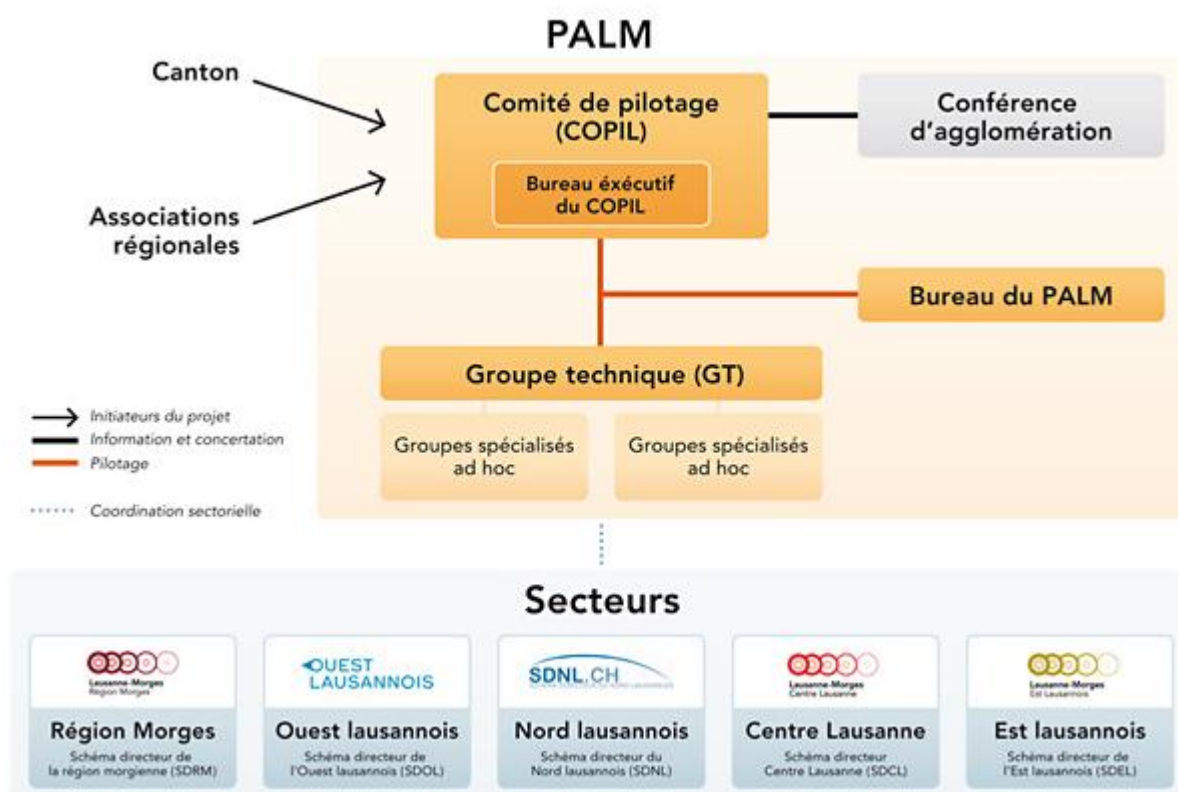
3.1 L'inscription du PALM dans les stratégies cantonales

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges s'inscrit désormais dans le Plan directeur cantonal qui, depuis 2008, situe les projets d'agglomération dans le réseau des "centres". Les agglomérations Lausanne-Morges (PALM), yverdonnoise (Agglo Y), Riviera-Vevey-Haut-Lac (Rivelac), Chablais Agglo et l'agglomération franco-valdo-genevoise, dont le district de Nyon est une des composantes, appliquent une politique de l'agglomération compacte, complémentaire des politiques des régions, dans la vision générale d'un développement durable.

La position des agglomérations vaudoises en tant que pôles principaux de la métropole lémanique a été confirmée par plusieurs initiatives lancées à cet échelon. Le PALM 2012 présente les liens avec les niveaux de planification supérieure du Projet de territoire suisse, la Métropole lémanique, Léman 2030, le PDCn, puis ensuite, au niveau de l'agglomération, les enjeux de la mise en œuvre au niveau intercommunal et communal.

Le PALM se structure selon le modèle classique suivant :

- un **comité de pilotage** politique (COFIL) réunissant Canton, Association régionales et présidents des Schémas directeurs, soutenu par une **Conférence d'agglomération** rassemblant les élus des communes concernées et leurs principaux partenaires (opérateurs de transports publics par exemple);
- un **groupe technique** qui prépare les décisions et pilote des chantiers transversaux
- un **bureau**, articulation du politique et du technique.



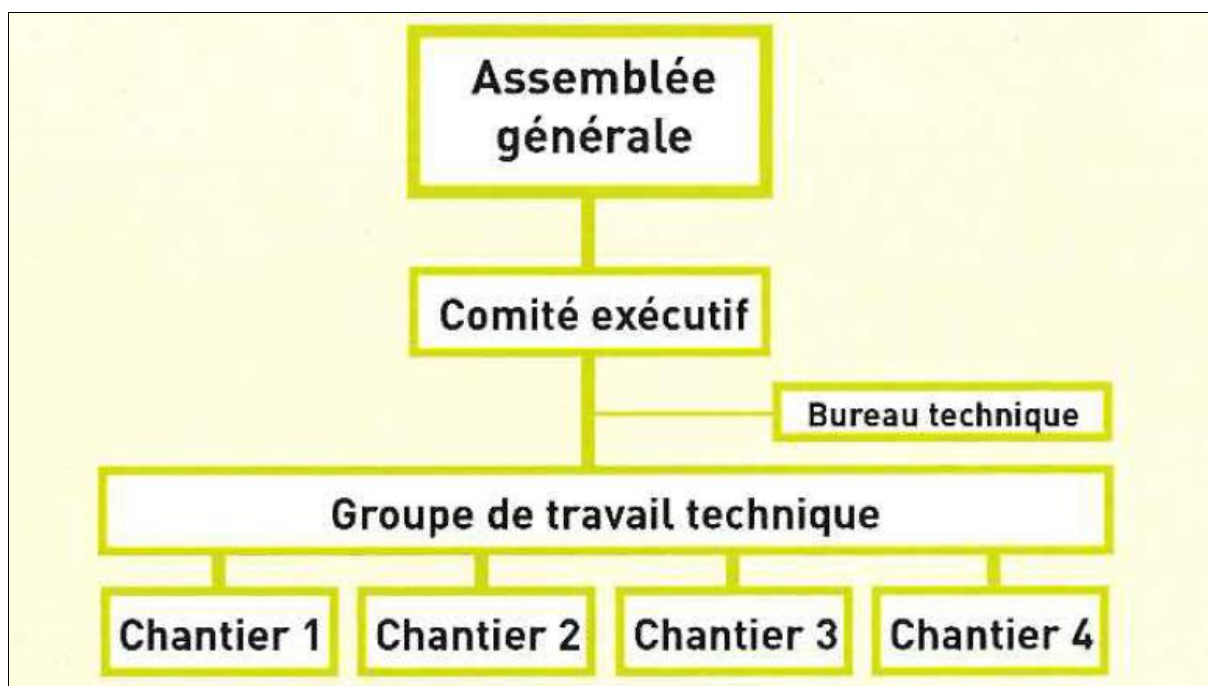
3.2 Les Schémas directeurs intercommunaux

Les 5 Schémas directeurs intercommunaux sont un échelon intermédiaire de planification et de mise en œuvre. Ce sont des groupements volontaires associant le Canton et les Communes qui partagent des intérêts et des objectifs communs. Leurs périmètres d'action peuvent se recouper en fonction des intérêts partagés sur des sites particuliers. Chaque Schéma directeur a un caractère, des potentialités et des projets qui lui sont spécifiques, tout en s'inscrivant dans le cadre général du PALM.

Schéma directeur de la région morgienne (SDRM)

Autour de Morges, l'une des quatre villes-centre de l'agglomération, le territoire du SDRM (10 communes) est d'une grande diversité et contient un patrimoine architectural, rural et naturel de haute qualité. Une contrainte majeure est l'autoroute et les voies CFF, qui coupent en deux la Ville et la région. Les études en cours visent à fédérer les composants du territoire et valoriser ses potentialités d'accueil. Dans le cadre du Schéma directeur, les processus se concrétisent par des chantiers d'études thématiques (par exemple espaces publics, parcs d'agglomération, urbanisation et paysage,...) et géographiques (valorisation de sites précis). C'est en leur sein que se recensent les acteurs à venir autour d'une table de négociation politique et technique, que s'explorent les contraintes et les potentialités, que se définissent les lignes directrices et les buts à poursuivre, les démarches à ordonnancer et les engagements réciproques à contractualiser.

Le budget de fonctionnement de l'Association Région Morges est alimenté notamment par les membres, en fonction du nombre d'habitants au 31 décembre de l'année écoulée. Les investissements régionaux sont répartis entre les partenaires selon des clés de répartition définies de cas en cas, qui tiennent compte dans la mesure du possible du nombre d'habitants par commune et de l'intérêt du projet en question pour celle-ci. En particulier, le financement des travaux de mise en œuvre du SDRM est assuré pour les charges générales de fonctionnement au travers d'un budget préparé d'année en année en fonction de l'évolution des mesures de mise en œuvre et, pour les charges liées aux chantiers d'agglomération (chantiers thématiques ou géographiques), la répartition des contributions de chaque partenaire ainsi que la nature de cette participation (contribution financière ou prestations) est définie de cas en cas. À noter que le Canton participe également financièrement aux charges liées aux chantiers d'agglomération. Le montant total des charges pour Morges portées au budget 2014 est de CHF 375'000.



Depuis 2008, plusieurs chantiers d'étude sont pilotés par Région Morges. La liste de ces chantiers ainsi que l'état des lieux de l'avancement des projets figure en annexe de ce rapport. À noter que le chantier N° 3 en relation avec les transports Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) est considéré comme terminé. En effet, le développement des infrastructures liées au BAM n'a pas été retenu pour un co-financement au travers du fonds de la Confédération prévu pour soutenir les projets d'agglomération, mais par un fonds spécifique lié aux infrastructures ferroviaires géré par l'Office fédéral des transports.

3.3 Echelon communal

La maîtrise d'ouvrage de la concrétisation des mesures PALM est largement une compétence des communes, responsables de la planification, de la réglementation, de l'organisation des processus et du financement de nombreux équipements et infrastructures sur leur territoire. C'est l'objectif important de l'échelon intermédiaire que sont les Schémas directeurs, que d'organiser leur coordination et, selon les projets, leur coopération au nom d'enjeux intercommunaux, qu'aucune commune ne pourrait traiter seule et que le projet PALM établit comme étant relatifs à l'intérêt de l'agglomération, interdépendants et profitant à tous.

Les communes jouent également un rôle majeur en tant qu'autorités compétentes dans l'application d'objectifs qualitatifs (environnement, patrimoine, etc.), pour les projets publics et pour les projets de construction de tiers (par exemple charte de développement durable, mise à l'inventaire).

Pour faire face à la croissance démographique et aux nouveaux défis qui en découlent, les communes renforcent, voire réorganisent progressivement leurs structures techniques. Pour gérer les enjeux intercommunaux ou régionaux, elles coopèrent ou se coordonnent entre elles par l'intermédiaire des Schémas directeurs. Les démarches liées au PALM passent par des aller et retour permanents entre les exécutifs et les législatifs communaux, de façon à garantir à la fois l'ambition des projets et leurs faisabilités politique, financière et technique.

Les communes contribuent à l'ancrage des ambitions du PALM par une information régulière à leur population sur les projets régionaux en cours (par exemple, séances d'information durant la semaine de la mobilité, pages spéciales dans le Journal de Morges, Municipalité en bref).

3.4 Le rôle de Morges au sein du PALM

Morges occupe, au sein du PALM, le rôle de ville-centre au même titre que Lausanne, Pully et Renens.

Toutefois, et ceci historiquement, elle est la seule ville, avec Lausanne, à disposer d'un siège de droit au sein du Comité de pilotage et du Groupe technique du projet d'agglomération (respectivement COPIL PALM et GT PALM).

Mais son activité au sein du PALM se concentre principalement en tant que membre de l'Association Région Morges fondée en 2008 pour mettre en œuvre le Schéma directeur de la région morgienne (SDRM). Le SDRM est le résultat d'une collaboration entre les communes et le canton afin de définir les principales orientations stratégiques d'aménagement du territoire. Celui-ci est chargé de la coordination des études dans les domaines de l'urbanisation, du paysage, de l'environnement et des transports à l'échelle de la région morgienne. Les moyens financiers pour les études en relation avec les différents chantiers sont partagés, au sein du SDRM, selon une clé de répartition définie. Toutefois, il appartient aux seules communes territoriales de décider des engagements techniques et financiers pour mettre en œuvre les mesures concrètes planifiées et contenues dans le PALM.

Il est important de rappeler que dans l'accord sur les prestations, les partenaires impliqués dans le projet d'agglomération s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures infrastructurelles qui y figurent. Les mesures ne pourront être mises en œuvre qu'une fois la convention de financement conclue sur la base de l'accord sur les prestations pour chaque mesure infrastructurelle de la liste A, cofinancée par la Confédération, et qui est prête à être réalisée et financée, ceci sous-entendu que les projets auront obtenu les autorisations de construire et que les crédits auront été alloués par les autorités communales. Par conséquent, le seul partenariat financier avec les communes de Région Morges l'est au travers des études des chantiers, mais non pas pour la mise en œuvre des mesures.

4 LES INVESTISSEMENTS POUR MORGES AU SEIN DU PALM

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges s'appuie sur une vision d'ensemble pertinente, intégrant l'ensemble des modes de transports et permet d'améliorer la coordination entre le réseau de transports et le développement de l'urbanisation. La vision d'ensemble se traduit en stratégies sectorielles cohérentes qui se concrétisent sous la forme de mesures.

Les mesures planifiées pour Morges représentent des investissements importants qui devront être débloqués au travers de préavis. Ceux-ci sont élaborés en fonction du développement urbanistique de notre ville, mais aussi en cohérence avec les mesures définies dans le PALM 1^{ère} et 2^e génération par l'ensemble de l'agglomération.

La première mesure réalisée sur le territoire de notre commune est le passage inférieur "En Bonjean" qui s'inscrit dans l'amélioration des franchissements d'infrastructures lourdes; c'est également la première mesure de ce type mise en place dans le PALM.

Afin de permettre aux conseillers communaux de disposer d'une vision d'ensemble des mesures planifiées pour Morges, avec évaluation des participations de la Confédération, du Canton ou de tiers, ainsi que du planning envisagé, un tableau de synthèse pour les mesures PALM 2007 et un tableau de synthèse pour les mesures PALM 2012 sont annexés à ce rapport.

5 SYNTHÈSE

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges 2012 a été considéré parmi les mieux notés de l'ensemble des projets au niveau national. L'organisation des Schémas directeurs favorise une approche à la fois locale et régionale des planifications. La création d'un fonds intercommunal n'apparaît pas d'actualité, hors de toute réflexion relative à un changement de paramètre institutionnel. En revanche, le PALM s'est doté d'un outil commun de planification financière, qui sera mis en œuvre cette année. Ainsi, le mode de calcul, le suivi des subventions et les coûts des mesures seront analysés selon la même méthode, afin de renforcer la vision globale des interventions à l'échelle de toute l'agglomération.

Le mode de gouvernance du Projet d'agglomération Lausanne-Morges fait aussi l'objet d'une réflexion qui est menée en concertation entre les services cantonaux, les associations régionales et les schémas directeurs. La démarche vise à clarifier la structure et renforcer le rôle des Schémas directeurs en prévision du lancement du troisième processus de révision du projet.

Les mesures de mobilité douce ont été particulièrement bien intégrées dans le PALM. La coordination, le développement et la planification de ces mesures font l'objet d'un suivi piloté par Région Morges. La concrétisation des mesures a d'ailleurs commencé, à l'exemple du passage inférieur En Bonjean qui est l'une des toutes premières réalisations du projet d'agglomération Lausanne-Morges. Le préavis pour la demande d'un crédit de CHF 400'000 pour créer/améliorer les arrêts de bus (Riond-Bosson, Paderewski et Bochet) et leurs accès, actuellement déposé au Conseil communal, représente la seconde mesure et sera suivi par d'autres selon les tableaux mis en annexe.

L'information est un élément essentiel pour la mise en œuvre du processus. A tous les niveaux, et au sein de chaque Schéma directeur, une communication de qualité est diffusée auprès de différents publics. Ainsi, outre l'information régulière transmise aux politiques, des conférences régionales sont organisées régulièrement (cette année, Région Morges est chargée d'organiser la conférence d'agglomération (manifestation en partie publique) le samedi 13 septembre 2014 au Vieux-Moulin, à Saint-Prex), des brochures explicatives sont éditées et des partenariats avec les médias sont fréquents (série de reportages avec La Télé en 2013, articles liés à la densité avec le Journal de Morges). La participation des Schémas directeurs aux comptoirs régionaux est constante. Les sites internet constituent aussi une source d'information complète et actuelle.

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges est le résultat d'une vision coordonnée et partagée par de nombreux acteurs politiques, techniques et institutionnels. La mise en œuvre des mesures est un travail évolutif qui s'inscrit sur la durée, avec comme objectif l'urbanisation d'une portion de territoire qui fait appel aux équilibres sociaux, économiques et environnementaux.

Dans cette approche régionale de planification du territoire, rappelons que les conseils communaux conservent toutes leurs prérogatives en matière de financement et donc de réalisation des projets, et sont à ce titre des partenaires indispensables à la mise en œuvre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges.

6 CONCLUSION

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 le préavis 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. de prendre acte du rapport-préavis sur l'état du projet d'agglomération Lausanne-Morges, du rôle de Morges et des mesures mises en œuvre;
2. de dire qu'il est ainsi répondu à la motion du Groupe SVI "Donnons-nous les moyens de concrétiser le plan d'agglomération Lausanne-Morges en partenariat avec le Schéma directeur de la région morgienne";
3. de dire qu'il est ainsi répondu à la motion Jacques Longchamp et consorts "Pour une mise en œuvre immédiate, conséquente, régionale du volet "Mesures pour la mobilité douce" du projet d'agglomération Lausanne-Morges".

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 12 mai 20145.

le syndic

le secrétaire

Vincent Jaques

Giancarlo Stella

7 ANNEXES

7.1 Annexe 1: Tableau de suivi des mesures PALM 2007

Libellé	Projets	Coûts imputables CHF 2005	Subvention fédérale (40%)	Subvention cantonale	Autorisation anticipée	Transmis au VD	Convention financement	Horizon Début travaux
Traversées piétonnières, sécurité	4c_01_RM_01 Morges - Carrefour Auguste-Forel - Philosophes	14'800	5'940					2015
Traversées piétonnières, sécurité	4c_01_RM_01 Morges - Rue des Charpentiers	88'400	35'360					2016
Traversées piétonnières, sécurité	4c_01_RM_02 Tolochenaz - Route de Lully	15'000	6'000					2015
Sécurité des cyclistes	4c_02_RM_01 Morges - Rue de la Gare - Rue des Charpentiers	45'200	18'080					2015
Sécurité des cyclistes	4c_02_RM01 Morges - Av. Monod - Av. Wisnery	3'500	1'400					2015
Sécurité des cyclistes	4c_02_RM_02 Préverenges - RC1 - Rte d'Yverdon	16'000	6'400					2015
Sécurité des cyclistes	4c_02_RM_02 Préverenges - RC1 - Rte de Denges	19'000	7'600					2015
Sécurité des cyclistes	4c_02_RM_03 Tolochenaz - RC1 - Rte de Molliou	7'000	2'800					2015
Réseaux mobilité douce	4c_RM_01 Tolochenaz - itinéraire piétonnier et cyclable Morges - Tolochenaz	2'303'000	921'200	345'450				2015
Réseaux mobilité douce	4c_RM_50 Tolochenaz - Réaménagement Ch. du Saux	403'000	161'200	60'450	oui	oui		réalisé
Réseaux mobilité douce	4c_RM_51 Morges - Amélioration du cheminement Nord de la Gracieuse	188'000	75'200					2015
Réseaux mobilité douce	4c_RM_52 Morges - Cheminement Ch. de la Mergette	38'000	15'200					2015
Réseaux mobilité douce	4c_RM_53 Echandens - Aménagement cyclable Rte d'Yverdon	47'000	18'800					2015
Réseaux mobilité douce	4c_RM_92 Morges - Réaménagement Av. Marcelin	443'000	177'200	66'450				2015
Franchissements	4d_RM_06 Morges - sous-voie gare CFF existant	1'862'000	744'800	372'400				2015
Franchissements	4d_RM_07 Morges - Av. Yersin-Cart	2'161'000	864'400	432'200				2016
Franchissements	4d_RM_94 Morges - En Bonjean	1'496'000	598'400	299'200	oui	oui		réalisé
Requalifications routières	5a_RM_01_02 RC1 - Tronçon Morges	*						2015
Requalifications routières	5a_RM_01_02 RC1 - Tronçon Préverenges	*						2015
Requalifications routières	5a_RM_01_02 RC1 - Tronçon Denges	*						2015
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_01 TPM 705 - Denges - 4 arrêts	253'000	101'200			oui		2014
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_02 TPM 702/705 - Echandens - 4 arrêts	413'000	165'200					2014
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_03 TPM 701 - Echichens - Amêt-église	38'000	15'200					2014
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_04 TPM 703 - Lussy-sur-Morges - 2 arrêts	404'000	161'600					2015
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_05 TPM 703 - Morges / 3 arrêts	479'000	191'600					2014
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_06 Morges - Centre-Ville giratoire de la Tour	751'000	300'400					2015
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_07 Morges - Centre-Ville Secteur Est	293'700	117'480					2015
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_08 Morges - Centre-Ville Secteur Ouest	489'700	1'958'800					2015
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_09 Morges - Centre-Ville Savoié/Charpentiers	1'631'000	676'400					2016
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_10 TPM 702/703 - Tolochenaz - Amêt-Les Saux	108'000	43'200		oui	oui		réalisé
Aménagements pour les TP	12a_02_RM_11 TPM 702/703 - Tolochenaz / 3 arrêts	174'000	69'600					2014
Aménagements pour les TP	12a_01 Système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV)	1785'000	714'000					2014
Traffic d'agglomération	240 Gestion contrôle trafic d'agglomération (GCTA)	300'000	120'000					2015

* montant plafond de 25 millions pour toutes les RC

7.2 Annexe 2: Tableau de suivi des mesures PALM 2012

Libellé	Projets	Coûts imputables	Subvention fédérale (35%)	Subvention cantonale	Autorisation anticipée	Transmis au VD	Convention financement	Horizon Début travaux	Remarques
Interfaces	21_RM_01 Morges - Aménagement interface gare CFF - Phase 1	5'000'000	1'750'000					2016	
Requalifications routières	5B_RM_01 RC80 - Rte Lonay - Derges	20'000'000	0					2018	Pas de cofinancement
Transports publics	18a_RM_01 Réseau TPM 2018 - Infrastructures	10'000'000	0					2018	Pas de cofinancement
Mobilité douce	4c_RM_1b Aménagements RC89, Tolochenaz - Lully	1'300'000	455'000	195'000				2018	
Mobilité douce	4c_RM_100a Aménagements RC1, Morges - Tolochenaz	2'700'000	945'000	405'000				2015	
Mobilité douce	4c_RM_100b Aménagements RC1, Tolochenaz - St-Prex	6'750'000						2018	Pas de cofinancement
Mobilité douce	4c_RM_152 Aménagement et éclairage, Ch. des Zizelettes - Morges	140'000	49'000					2018	
Franchissements	4d_RM_8 Assaisissement passage inférieur, cheminement Av. des Papis - Morges	1'200'000	420'000	240'000				2018	
Stationnement vélos	4e_RM_153 Vélo station Morges (400 places)	2'800'000	980'000					2018	

7.3 Annexe 3: Liste des chantiers et état des lieux de l'avancement des projets.

Région Morges, Chantiers d'études

Cette note de Région Morges a pour objectif de faire l'état des lieux de l'avancement des projets de Région Morges afin de compléter le rapport-préavis de la Municipalité de Morges au Conseil communal.

Chantier 1 : transports publics

- **Historique :**

Le chantier 1 transports publics a pour objectif général de proposer des solutions de desserte en transports publics compatibles avec les prévisions de développement de la région morgienne (capacité des véhicules, fréquence, tracé des lignes, disposition des arrêts, aménagements routiers en faveur des transports publics, estimation des coûts d'exploitation et d'aménagement).

Pour rappel, le chantier se compose actuellement de 3 études :

- Phase 1 : diagnostic et orientations stratégiques (2008)
- Phase 2 : conception du futur réseau de transports publics 2014 (2009-2010)
- Phase 3 : mise en œuvre (2011-2012)

Ces 3 premières phases du chantier 1 avaient pour objectifs de définir le réseau 2014 et les aménagements nécessaires à son fonctionnement optimal.

- **En 2014, phase 4 : conception du réseau 2030**

L'étude proposée en 2014 a pour objectif la conception du réseau à horizon 2030 ainsi que la définition de plusieurs étapes de mise en place du réseau TP en lien avec les différents développements prévus (notamment dans les sites stratégiques H1 et H2) dans les 10 communes de la région morgienne. La conception de ce réseau s'appuiera notamment sur les développements et les estimations hab/empl identifiés dans le chantier 4. C'est également une mesure du PALM 2012.

Chantier 2 : requalification de la RC1

- **Historique :**

La requalification de la RC1 est un des projets phares du PALM. Il s'agit d'un projet qui s'étend des Hautes Ecoles à Saint-Prex.

Au niveau de Région Morges, le chantier 2 s'est déroulé selon plusieurs phases :

- Etude préliminaire de requalification de la RC1 La Venoge Saint-Prex (2009-2010)
- Etude d'avant-projet de requalification de la RC1 La Venoge-Morges (2011-2013). Le projet est aujourd'hui porté par la DGMR et les Communes seront bientôt consultées sur la version finale de l'avant-projet.

- **En 2014 : étude de requalification Morges-Saint-Prex**

En 2014, il s'agit de commencer les études de requalification de la RC1 entre Morges et Saint-Prex. Ces études s'organiseront autour de deux volets :

- une révision de l'étude préliminaire entre Morges (cours d'eau de la Morges) et Saint-Prex (sortie est) qui permettra d'intégrer les nouvelles prévisions de développement de Tolochenaz (+ 3500 hab) et de Saint-Prex (+ 3000 hab) horizon 2030 et de réajuster le concept d'aménagement selon ces données mises à jour.
- L'étude d'avant-projet de la requalification de la RC1 entre Morges et Saint-Prex.

Chantier 4 : urbanisation et paysage

- **Historique :**

Le chantier 4 " urbanisation et paysage " a démarré fin 2011 et a été mis en consultation fin 2013. Le rapport final devrait être validé en été 2014. Cette étude a permis la mise en place d'une stratégie de développement et d'aménagement régionale et de fournir les données de base (potentiel d'accueil habitants/emplois, affectation, densité...) pour les études à venir.

Cette étude a nécessité des approches thématiques et sectorielles :

Une étude stratégique sur la place des zones industrielles et artisanales en sites stratégiques et périmètre compact doit démarrer en mai 2014 en partenariat avec l'ARCAM, le SDT et le SPECO.

Le chantier 4 a mis en évidence une question à résoudre rapidement dans le cadre de l'aménagement de la région morgienne, soit la difficulté de développer ou de maintenir des zones industrielles en sites stratégiques et périmètre compact, les densités inscrites dans le PALM et l'augmentation du prix du foncier ne correspondant pas forcément à ce type d'activités. Certaines de ces activités fonctionnent bien et ont leur place dans la région morgienne, mais les objectifs de densité des planifications supérieures ne correspondent pas à leurs besoins. Dès lors, il faut être en mesure de faire des propositions argumentées au Canton afin de les maintenir dans la région et de permettre leur développement si nécessaire.

Planification H2 :

L'étude d'aménagement du secteur en Molliau, zone industrielle et artisanale devant être transformée en quartier mixte à forte densité (200 hab/empl/ha), à laquelle Région Morges a participé activement, a démarré en juin 2013 et se terminera en juin 2014.

Planification H1 (Lonay, Denges, Préverenges):

A l'exemple du projet en Molliau à Tolochenaz (H2), une collaboration Communes/Région a été mise en place pour proposer un concept d'aménagement du site stratégique H1 Nord, soit au sud de la Commune de Lonay qui doit accueillir environ 1000 hab/emplois.

Chantier 5 : mobilité douce

Le chantier 5 mobilité douce a démarré en 2012 avec une première phase " diagnostic et concept ", validé en février 2013. En avril 2013, le GROFIL de RM a validé le lancement de la seconde phase " stratégie de mise en œuvre " qui se déroulera entre 2013 et 2014. Cette seconde phase permet un diagnostic de l'ensemble du réseau régional mobilité douce, des orientations d'aménagement et un calendrier de mise en œuvre.

La phase 1 du chantier 5 a dégagé un concept de voie verte, qui fait l'objet d'une analyse de faisabilité spécifique démarrée également en 2013.

Chantier 6 : environnement

• **Historique :**

L'étude concernant la stratégie environnementale de Région Morges a démarré en 2012 et sera validée en 2014. Complétant le guide environnemental du PALM, deux volets prioritaires ont déjà été identifiés

Parc d'agglomération de la Venoge

L'étude sur le parc d'agglomération de la Venoge complètera celle entamée par le SDOL fin 2013. Elle permettra de définir les affectations du parc d'agglomération (loisirs, agriculture, espace naturel protégé), les aménagements possibles et les relations avec les quartiers existants ou en projet.

OPAM (gare de triage)

Les risques d'accidents majeurs nécessitent d'être pris en compte dans l'aménagement des abords de la gare de triage, située en plein site stratégique H1. Dès lors il s'agit d'identifier les affectations, densités et aménagements possibles autour de cette gare. Cette étude sera finalisée en automne 2014 et a démarré en décembre 2013.

Chantier 7 : requalification routière RC80 (route Lonay-Denges)

Cette étude a pour objectif de définir un concept d'aménagement multimodal et paysager de la RC80, adapté aux développements futurs des Communes de Lonay, Denges et Echandens.

Chantier 8 : accessibilité multimodale

En 2013, l'étude d'accessibilité multimodale H2 a démarré afin d'accompagner et de coordonner les développements prévus dans l'Ouest de la région morgienne. Le rapport final est en cours de validation. Une étude d'accessibilité multimodale H1 permettra d'accompagner les futurs développements de l'Est de la région morgienne et de compléter les études préliminaires de la requalification de la RC80.

Communication :

Une Conférence Régionale sera organisée le 13 septembre 2014 pour présenter les projets de Région Morges et de ses communes.

Plusieurs ateliers thématiques sur le financement de projets et la densification des zones industrielles et artisanales sont également organisés à l'attention des communes.