

N° 22/6.14

[PREAVIS N° 13/5.14](#) ET [22/6.14](#)

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION MORGES GARE-SUD – ADOPTION COMPLEMENTAIRE

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La commission chargée de l'étude de ces préavis était composée de Mmes Anne-Catherine AUBERT, Catherine HODEL, Galina SPILLMANN et de MM. Laurent BEAUVERD, Mathieu BORNOZ, Sacha FEHLMANN, Bastien MONNEY, Baptiste MULLER et de Dominique-Anne KIRCHHOFER présidente- rapporteur. Elle s'est réunie les 21 mai et 12 juin 2014 et tient à remercier M. le Syndic Vincent JAQUES, M. Yves PACCAUD, municipal ATD2, Mme Lili MONTEVENTI WEBER, cheffe de service ATD2, et Me Alain THÉVENAZ, conseil de la commune, pour les précisions apportées et leurs réponses aux questions posées.

1 PREAMBULE

La commission a d'abord été saisie du préavis N° 13/5.14 présenté au Conseil communal en séance du 7 mai 2014. Le préavis ayant été déposé avant que l'enquête publique - qui a couru du 26 avril 2014 au 25 mai 2014 - ne soit terminée, la Municipalité s'est vue contrainte de présenter un second préavis (N° 22/6.14) au Conseil communal en séance du 4 juin 2014. La commission relève *in limine* qu'elle regrette la précipitation dont a fait preuve la Municipalité dès lors qu'elle a eu pour conséquence de compliquer davantage encore la situation. La commission constatant néanmoins que les conclusions des deux préavis sont identiques, a considéré le second (N° 22/6.14) comme un complément au premier (N° 13/5.14), et a décidé à l'unanimité de ses membres de ne présenter qu'un seul rapport.

2. CONTEXTE INITIAL

On rappellera que selon le préavis N° 13/5.14, le PPA Morges Gare-Sud, adopté par le Conseil communal dans sa séance du 6 mars 2013, n'a pas pu être approuvé par la Cheffe du Département, après examen par le Service du développement territorial (SDT) pour deux motifs : d'abord parce que l'avis d'enquête publique (du 8 juin 2012 au 13 juillet 2012) était incomplet en tant qu'il ne mentionnait pas le rapport d'impact sur l'environnement, ensuite parce que le texte de la modification apportée par le Conseil communal à l'article 14 alinéa 2 du Règlement du Plan partiel d'affectation Morges Gare-Sud, ne figurait pas expressément dans les décisions votées par le Conseil.

3. COMPLEMENTS

Dans ses explications complémentaires livrées à la présente commission, la Municipalité a fait savoir que sur le fond, le PPA Morges Gare-Sud tel qu'adopté par le Conseil communal en mars 2013, n'avait pas fait l'objet de contestation par les divers services cantonaux. Aux dires du Service de justice et législation (SJL) – interpellé par le SDT pour donner un avis de droit – il s'avère même parfaitement conforme au droit. Ainsi les points litigieux soulevés par le SDT étaient-ils au nombre de trois, et d'ordre purement formel. Ils portent sur les éléments suivants :

1. L'art. 4 al. 3 du Règlement du PPA Morges Gare-Sud mis à l'enquête publique en 2012, contenait une inversion malencontreuse des surfaces constructibles entre l'aire Sablon gare-rail et l'aire Sablon-centre. Bien que cette erreur ait été rectifiée lors de la séance du Conseil du 6 mars 2013 après avoir été signalée par la commission chargée de l'étude du préavis municipal N° 47/11.12, le SDT a néanmoins jugé qu'une nouvelle mise à l'enquête publique s'imposait dès lors que l'erreur initiale portait sur des droits à bâtir.
2. L'art. 14 al. 2 du Règlement du PPA Morges Gare-Sud, amendé par la Municipalité dans son préavis N° 47/11.12 pour répondre à l'un des opposants et adopté par le Conseil communal en mars 2013, n'avait pas fait l'objet d'un vote formel par cette autorité.
3. Le rapport de l'étude d'impact sur l'environnement n'était pas mentionné dans l'avis d'enquête publique qui s'était tenue du 8 juin 2012 au 13 juillet 2012. L'avis d'enquête était partant incomplet, le SDT soutenant au surplus que des opposants auraient pu se manifester s'ils avaient eu connaissance de l'existence dudit rapport.

Face à ces critiques, la Municipalité avait le choix entre un bras de fer avec le canton et l'obtempération. Elle a choisi cette seconde alternative considérant qu'elle lui permettrait de parvenir plus rapidement au but soit l'adoption par le canton du PPA Morges Gare-Sud. Partant la Municipalité a décidé de soumettre une nouvelle fois le PPA à l'enquête publique aux conditions dictées par le SDT.

4. NOUVELLE ENQUETE PUBLIQUE

Pour les motifs qui précèdent, la Municipalité a soumis à une nouvelle enquête publique le PPA Morges Gare-Sud et son règlement, muni du rapport explicatif selon l'art. 47 OAT, et du rapport d'impact sur l'environnement. Préalablement, elle a modifié le règlement du PPA à son article 4 alinéa 3 pour rectifier l'erreur qui figurait dans le règlement soumis à l'enquête publique en 2012 et qui portait sur l'inversion des surfaces constructibles entre l'aire Sablon gare-rail (27'000 m²) et l'aire Sablon-centre (21'000 m²), et à son article 14 alinéa 2 pour tenir compte des discussions qu'elle avait eues avec un opposant (on y revient ci-dessous).

La nouvelle enquête publique s'est déroulée du 26 avril 2014 au 25 mai 2014. Elle n'a suscité aucune opposition. Les 5 opposants de la première enquête publique (2012) ont été invités à préciser s'ils maintenaient ou non leur opposition, leur silence valant maintien, et pour l'un d'eux à confirmer expressément le retrait de son opposition, intervenu en mars 2013. Quatre oppositions ont été maintenues et le retrait précité a été confirmé.

5. UNE SEULE NOUVEAUTE

Hormis la rectification de l'erreur de plume concernant l'art. 4 al. 3 du règlement du PPA, le seul élément de fait véritablement nouveau soumis à l'enquête publique qui vient de prendre fin, est la modification de l'article 14 al. 2 dudit règlement.

Lors de la première mise à l'enquête publique (2012) cette disposition avait la teneur suivante : *« compte tenu du plan OPair 2005, les valeurs déterminantes pour l'offre en cases de stationnement pour les clients/visiteurs et pour les employés seront fixées lors des demandes de permis de construire, conformément aux valeurs indicatives de la norme VSS ».*

Pour répondre à l'opposition formée par l'ATE, la Municipalité avait indiqué dans son préavis N° 47/11.12, qu'elle acceptait de la modifier comme suit : *« compte tenu du plan OPair 2005, les valeurs déterminantes pour l'offre en cases de stationnement pour les clients/visiteurs et pour les employés seront fixées lors des demandes de permis de construire, conformément aux valeurs indicatives de la norme VSS (au maximum 30% du besoin brut). Pour les logements, l'offre se limitera à 1 place par logement (+10 % pour les visiteurs) mais au maximum 1 place par 100 m² par appartement. Le nombre total de places de stationnement (toutes catégories confondues) ne dépassera pas 1'175 places »* (v. Préavis N° 47/11.12 p. 7-8). Cette modification avait été acceptée par le Conseil communal dans sa séance du 6 mars 2013.

Postérieurement à la décision du conseil, la Municipalité a poursuivi ses discussions avec l'ATE pour trouver une nouvelle formulation qui permettrait un retrait de l'opposition. Elles ont abouti à ce que l'art. 14 al. 2 ait la teneur suivante : *« compte tenu du plan OPair 2005, les valeurs déterminantes pour l'offre en cases de stationnement pour les clients/visiteurs et pour les employés seront fixées lors des demandes de permis de construire, conformément aux valeurs indicatives de la norme VSS, mais au maximum à concurrence de 30% du besoin brut. Pour les logements, l'offre se limitera à 1 place par logement (+10 % pour les visiteurs), mais au maximum 1 place par 100 mètres carrés de logement »*.

C'est dans cette teneur que l'art. 14 al. 2 du règlement a été soumis à la nouvelle enquête publique qui a couru du 26 avril au 25 mai 2014. Pour éviter – autant faire que se peut – tout nouveau problème d'ordre formel, la commission a décidé à l'unanimité de joindre à son présent rapport le règlement du PPA Morges Gare-Sud de manière à ce que le conseil puisse en prendre la mesure et voter en toute connaissance de cause.

Dans sa teneur actuelle, l'art. 14 al. 2 du règlement peut potentiellement conduire à une diminution des places de parc envisagées. En effet, les places de parc seront calculées « permis de construire par permis de construire » selon les explications données par la Municipalité à la commission, personne ne pouvant profiter de ce que son voisin n'aurait pas utilisé. Ce risque a été admis par les propriétaires. Pour l'ATE il s'agit de tenir compte du fait que les constructions seront à proximité des transports publics, ce qui justifie le facteur de réduction.

A la commission qui relevait la complexité de la formulation de l'art. 14 al. 2 du règlement, la Municipalité a indiqué que ce dernier devait être compris en ce sens que:

« L'article 14 reprend le texte des normes VSS stipulant que les logements ont droit à 1 place par 100 m² ou 1 place par logement, additionné de 10% pour les visiteurs.

- *10 appartements de 100 m² = 10 places de stationnement plus 1 visiteurs*
- *5 appartements de 200 m² = 5 places de stationnement plus 1 visiteurs ou 10 places de stationnement plus 1 visiteurs*
- *10 appartements de 50 m². = 5 places de stationnement plus 1 visiteurs ou 10 places de stationnement plus 1 visiteurs*

La politique appliquée à Morges depuis plusieurs années laisse à l'architecte le choix du mode de calcul en fonction de son projet.

Un projet dont le nombre de place se situe entre 5 et 10 plus la place visiteurs pour les variantes 2 et 3 est considéré conforme au norme VSS »

6. CONCLUSION

Considérant que le PPA Morges Gare-Sud soumis à une nouvelle enquête publique du 26 avril 2014 au 25 mai 2014 est en tout point identique à celui qui avait fait l'objet de l'enquête publique du 8 juin au 13 juillet 2012,

que le PPA Morges Gare-Sud avait déjà été adopté par le Conseil communal de Morges dans sa séance du 6 mars 2013,

que le Conseil communal n'est appelé à se prononcer une nouvelle fois sur cet objet que pour des motifs d'ordre purement formel, soulevés par le SDT,

que le règlement du PPA Morges Gare-Sud, ne diffère de celui soumis au vote du Conseil communal de Morges dans sa séance du 6 mars 2013 qu'en ce qui concerne les art. 4 al. 3 et 14 al. 2, que le nouvel art. 4 al. 3 rectifie une erreur manifeste portant sur les surfaces constructibles de l'aire Sablon gare-rail (de 27'000 m²) et de l'aire Sablon-centre (de 21'000 m²) qui avait déjà été soulevée dans la séance du 6 mars 2013 du Conseil communal de Morges,

que le nouvel art.14 al. 2, dont la teneur est plus restrictive et peut conduire potentiellement à une diminution des places de parc envisagées, a été admis par les propriétaires,

que la nouvelle enquête publique qui a couru du 26 avril au 25 mai 2014 n'a généré aucune nouvelle opposition,

qu'une opposition formulée lors de l'enquête publique en 2012 a été formellement retirée,

que les conclusions des préavis municipaux N^{os} 13/5.14 et 22/6.14 sont identiques,

la commission, à l'unanimité de ses membres, a accepté les conclusions identiques des préavis municipaux N^{os} 13/5.14 et 22/6.14, et le projet de décision finale du préavis N° 22/6.14 tout en relevant que bien que consciente de la volonté municipale de faire avancer rapidement ce dossier, elle n'a pas considéré que l'urgence était telle qu'elle justifia de déposer un préavis avant la fin du délai de la nouvelle enquête publique.

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 les 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 lever les oppositions formulées à l'encontre du PPA Morges Gare-Sud et d'adopter le projets de réponses aux opposition, telles qu'elles figurent dans le projet de décision annexée au préavis N° 22/6.14;
2. d'adopter le projet de décision finale statuant sur le plan partiel d'affectation Morges Gare-Sud et le règlement y relatif, tel que soumis à l'enquête publique du 26 avril 2014 au 25 mai 2014, aux conditions figurant dans les tableaux reproduits aux chiffres 2.4.2 et 2.4.3 figurant dans l'annexe du préavis N° 22/6.14 (décision finale du Conseil communal) ainsi qu'aux conditions émises par les services spécialisés;
3. de dire que cette décision annule et remplace les chiffres 1 et 2 de la décision rendue le 6 mars 2013 par le Conseil communal en rapport avec le PPA Morges Gare-Sud.

au nom de la commission
La présidente-rapporteur

Dominique-Anne Kirchhofer

Annexe : règlement du plan partiel d'affectation « Morges Gare-Sud »

Rapport présenté au Conseil communal en séance du 25 juin 2014.

R E G L E M E N T

DU

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION « MORGES-GARE SUD »

Adopté par la Municipalité

le : _____

La Syndique:

Le Secrétaire:

Soumis à l'enquête publique du _____ au _____

La Syndique:

Le Secrétaire:

Adopté par le Conseil communal de Morges

le : _____

La Présidente:

La Secrétaire:

Approuvé préalablement

par le Département cantonal compétent

le : _____

La Cheffe du Département :

Mis en vigueur

le : _____

*atelier nou sa
baechtold & liebermann
arch. epfl-sia urbanistes fsu
rue de la gare 9
CH-1009 pully
Tél. 021 625 25 12/00
Fax 021 625 18 20
nou@span.ch*

*avec
alain thévenaz,
avocat-dr en droit - consultant
freymond, tschumy & ass.
CH-1002 Lausanne*

PPA « MORGES GARE-SUD »_REGLEMENT

SOMMAIRE

<i>Pos.</i>	<i>Contenu</i>	<i>Page</i>
CHAPITRE I	GENERALITES	1
Article 1	But	1
Article 2	Zone, aires et sous-aires	1
CHAPITRE II	AIRES DE CONSTRUCTION	1
Article 3	Affectations	1
Article 4	Capacité constructive	2
Article 5	Implantation des constructions	2
Article 6	Aire d'implantation pour constructions à valeur de signe urbain	3
Article 7	Hauteur des constructions	3
Article 8	Déblais et remblais	3
Article 9	Architecture	3
Article 10	Parc + Rail (P+Rail)	4
Article 11	Aménagements extérieurs	4
CHAPITRE III	AIRE DE CIRCULATION ET ESPACE PUBLIC	4
Article 12	Sous-aire de la Place de la Gare/Rue de la Gare, sous-aire de la Rue Saint-Louis et sous-aire de la Rue du Sablon	4
Article 13	Sous-aire du Parvis de la gare, sous-aire du Mail de la gare et sous-aire du passage public pour piétons et deux-roues légers non motorisés de la Rue Saint-Louis à la Rue Docteur-Yersin	4
CHAPITRE IV	CIRCULATIONS ET STATIONNEMENT	5
Article 14	Stationnement des véhicules motorisés	5
Article 15	Stationnement des véhicules deux-roues légers non motorisés	5

CHAPITRE V PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 6

Article 16	Degré de sensibilité au bruit	6
Article 17	Gestion des déchets	6
Article 18	Arborisation et végétation	6
Article 19	Energie	6

CHAPITRE VI DISPOSITIONS FINALES 6

Article 20	Demande de permis de construire	6
Article 21	Vestiges archéologiques	7
Article 22	Esthétique et intégration des constructions	7
Article 23	Dérogations	7
Article 24	Abrogation et entrée en vigueur	7

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION « MORGES-GARE SUD »

REGLEMENT

CHAPITRE I : GENERALITES

But **Art. 1** – ¹Le présent règlement fixe les règles destinées à régir le périmètre du plan partiel d'affectation « Morges-gare Sud ».

Zone, aires et sous-aires **Art. 2** – ¹Le périmètre du plan partiel d'affectation comprend :

- l'aire de construction « Sablon gare-rail » ;
- l'aire de construction « Sablon-centre » ;
- l'aire de construction « Ilot-Sud » ;
- l'aire de circulation et d'espace public.

²Ces aires sont affectées en zone de centre de localité (voir plan échelle 1 :2'000).

³L'aire de construction « Sablon gare-rail » comprend trois sous-aires :

- la sous-aire « Sablon-gare » ;
- la sous-aire « Sablon-rail ».
- la sous-aire « Accès Parc + Rail » (P+Rail)

⁴L'aire de circulation et d'espace public comprend six sous-aires :

- la sous-aire « Parvis de la gare » ;
- la sous-aire « Mail de la gare » ;
- la sous-aire « passage public pour piétons et deux-roues de la Rue Saint-Louis à la Rue Docteur-Yersin » ;
- la sous-aire « Place de la Gare/Rue de la Gare » ;
- la sous-aire « Rue Saint-Louis » ;
- la sous-aire « Rue du Sablon ».

CHAPITRE II : AIRES DE CONSTRUCTION

Affectations

Art. 3 – ¹Les aires de construction sont destinées à l'habitation, aux équipements collectifs, ainsi qu'aux activités professionnelles moyennement gênantes, respectant le degré de sensibilité au bruit fixé à l'article 16 du présent règlement (DS III).

²Dans chacune des aires de construction « Sablon-centre » et « Ilot-Sud », au minimum 50% de la surface de plancher déterminante (SPd) doivent être affectés au logement.

³Dans l'aire « Sablon gare-rail », au minimum 30% de la surface de plancher déterminante (SPd) des nouveaux bâtiments de la sous-aire « Sablon-gare » et 50% des nouveaux bâtiments de la sous-aire « Sablon-rail » doivent être affectés au logement. Dans le respect des proportions qui précèdent, les activités ferroviaires sont admises.

Capacité constructive

Art. 4 – ¹La capacité constructive des biens-fonds est déterminée par l'attribution, pour chaque aire de construction, de mètres carrés de surface de plancher utile, surface déterminante (SPd) devant être mesurée conformément à la norme SIA 421, norme suisse SN 504 421.

²La surface de plancher maximale pouvant être réalisée au sein du périmètre du plan partiel d'affectation est de 70'000 mètres carrés.

³Cette surface maximale se répartit comme il suit :

- aire « Sablon gare-rail » : 27'000 mètres carrés ;
- aire « Sablon-centre » : 21'000 mètres carrés ;
- aire « Ilot Sud » : 22'000 mètres carrés.

⁴Le transfert de droits à bâtir de l'aire « Sablon-centre » à l'aire « Sablon gare-rail » peut être autorisé par la Municipalité.

**Implantation
des
constructions**

Art. 5 – ¹Les nouvelles constructions hors sol ne sont autorisées qu'à l'intérieur des périmètres d'implantation figurant sur le plan.

²A l'exception des sous-aires de circulation et espace public « Mail de la gare » et « Rue du Sablon » et pour des raisons justifiées d'optimisation de la réalisation des sous-sols, des constructions en sous-sol peuvent être autorisées par la Municipalité en dehors des périmètres d'implantation.

³Des liaisons ponctuelles entre les parkings enterrés sont autorisées en dehors des périmètres d'implantation.

⁴Dans l'aire « Sablon-centre » le long du Mail de la gare et dans l'aire « Ilot-Sud » le long de la Place de la Gare, les façades nord-ouest des nouveaux bâtiments devront se trouver dans les bandes d'implantation prévues à cet effet. A l'intérieur de ces bandes d'implantation, une variation de la géométrie des fronts est admise.

⁵L'ordre contigu et la constitution de fronts bâtis sur la limite des périmètres d'implantation sont obligatoires dans la mesure suivante :

- dans l'aire « Sablon gare-rail » : le long du quai N° 1 et sur le Mail de la gare, au moins jusqu'à l'altitude de 386 mètres ;
- dans l'aire « Sablon-centre » : du côté de la Rue Centrale et de la Place de la Gare ;
- dans l'aire « Ilot-Sud » : du côté de la Rue de la Gare, de la Place de la Gare et de la Rue Centrale, au moins pour les trois premiers niveaux bâtis hors sol.

⁶Sous réserve des dispositions concernant la protection contre l'incendie et le bruit, des discontinuités des fronts sont autorisées pour aménager des passages et des percées visuelles entre le quai N° 1 et l'aire de circulation et espace public et/ou le domaine public. Dans l'aire « Sablon-centre », sur cour, les fronts principaux des bâtiments d'habitation respectent une distance des $\frac{3}{4}$ de leur hauteur.

⁷La distance entre bâtiment et limite de propriété et entre bâtiments *s/s* sur une même parcelle, n'est pas fixée. Les prescriptions de la directive de l'Association des Etablissements cantonaux d'Assurance Incendie (AEAI) sont réservées.

⁸Entre le Mail de la gare et la Rue du Sablon, deux percées visuelles au minimum sont obligatoires. Au moins l'une des percées devra avoir 12 mètres de large au minimum. Au moins l'une des percées devra exister sur toute la hauteur des fronts.

⁹Un espace public reliant le Mail de la gare à la Rue du Sablon devra être aménagé et faire l'objet d'une servitude d'usage public.

**Aire
d'implantation
pour
constructions
à valeur de signe
urbain**

Art. 6 – ¹Le plan définit deux aires d'implantation pour des constructions à valeur de signe urbain (bâtiments hauts, bâtiments singuliers, parties bâties destinées à des programmes emblématiques, etc.), pouvant culminer à une altitude maximale de 433.50 mètres.

²Ces constructions devront marquer la fonction majeure de la gare et de son échangeur.

³S'agissant de la sous-aire « Sablon-rail », les constructions ne devront pas dépasser l'altitude maximale de 403.50 mètres sur au moins 60% de la longueur, le solde pouvant culminer à 413.50 mètres, voire à 433.50 mètres en cas de construction à valeur de signe urbain au sens de l'alinéa 1.

**Hauteur
des
constructions**

Art. 7 – ¹La hauteur maximale des constructions est définie par les coupes.

²Pour les constructions à valeur de signe urbain, la hauteur maximale doit être respectée en tous points, y compris s'agissant des superstructures, des locaux techniques, communs ou autres.

³Pour les autres constructions, les superstructures à fonction technique (capteurs solaires, antennes, cages d'ascenseur, locaux de service, etc.) peuvent ponctuellement dépasser les hauteurs maximales.

**Déblais
et remblais**

Art. 8 – ¹Les rez-de-chaussée et les accès des nouvelles constructions doivent garantir la continuité de niveau avec les espaces publics adjacents.

²Les cotes d'altitude du terrain aménagé figurent sur les coupes du plan. Elles ne peuvent être modifiées qu'à concurrence de 50 centimètres au maximum, en plus ou en moins.

³Le remblai de la plateforme ferroviaire existante devra être entièrement supprimé. Le dispositif d'accès au P+Rail pourra déroger à ce principe, s'il assure la continuité de tous les parcours pour piétons et deux-roues légers non motorisés indiqués sur le plan entre le Mail de la gare et le passage sous-voie de la Rue Docteur-Yersin.

Architecture

Art. 9 – ¹L'architecture des constructions doit respecter les règles suivantes :

- a) les locaux situés au rez-de-chaussée en relation directe avec l'espace public adjacent doivent être principalement destinés à des activités ;
- b) l'accès et la sortie des véhicules doit se faire obligatoirement par la Rue du Sablon. Les emplacements figurant sur le plan sont indicatifs ;
- c) la forme des toitures est libre ; les toitures plates peuvent être aménagées, accessibles et traitées en terrasses ; elles doivent être végétalisées si elles ne sont pas accessibles ;
- d) les superstructures doivent être traitées de manière à s'intégrer harmonieusement aux toitures ;
- e) pour l'aire « Sablon-centre », sur la Rue du Sablon, les deux derniers niveaux en dessous de la cote d'altitude maximale doivent respecter un retrait en plan d'au moins 2.5 mètres par rapport à l'aplomb de la façade des niveaux inférieurs ;
- f) les constructions enterrées doivent, dans toute la mesure du possible, être regroupées de façon à favoriser la présence d'un maximum de surfaces végétalisées en pleine terre ;
- g) dans l'aire « Ilot-Sud » la véranda et les vitraux de l'immeuble ECA 1152, en note *2* au recensement architectural, doivent être conservés *in situ* ou ailleurs ; les travaux concernant ces objets, ainsi que le lieu d'un éventuel transfert, devront être annoncés en temps utile et autorisés par le département cantonal compétent.

Parc + Rail (P+Rail)

Art. 10 – ¹Un Parc + Rail (P+Rail) de 310 places au maximum pourra être aménagé dans l'aire « Sablon gare-rail », sous-aire « Sablon-rail », avec accès-sortie à travers la sous-aire « Accès Parc + Rail ».

²Ce parking sera réservé aux personnes stationnant leur véhicule privé à cet endroit, pour se déplacer ensuite en train. La priorité sera donnée aux

voyageurs ne disposant pas de desserte en transports publics performante à leur domicile.

³Les dispositifs d'accès-sortie nécessaires au P+Rail de la sous-aire « Accès P+Rail » devront respecter les passages publics pour piétons et deux-roues légers non motorisés figurant sur le plan.

Aménagements extérieurs **Art. 11** – ¹Les surfaces non bâties à l'intérieur des périmètres d'implantation doivent être affectées aux aménagements extérieurs.

²Dans l'aire « Sablon-centre » et sous réserve des accès, les surfaces non bâties doivent être aménagées comme surfaces végétalisées. Les usages collectifs doivent y être favorisés.

CHAPITRE III : AIRE DE CIRCULATION ET ESPACE PUBLIC

Sous-aires Place de la Gare/Rue de la Gare, «Rue Saint Louis et Rue du Sablon **Art. 12** – ¹La sous-aire de la « Place de la Gare/Rue de la Gare » et la sous-aire de la « Rue Saint-Louis » sont destinées au réaménagement de la Place de la Gare, ainsi qu'à l'élargissement de la Rue de la Gare et de la Rue Saint-Louis.

²La sous-aire de la « Rue du Sablon » est destinée à : des cheminements piétonniers, des aménagements extérieurs, des accès-sorties, des aires de service telles que surfaces pour containers-déchets, des aires de rebroussement ou pour places de parc handicapés ainsi qu'à des espaces verts (sans construction souterraine et sans revêtement imperméable du sol).

Sous-aires Parvis et Mail de la gare et passage public pour piétons et deux-roues légers non motorisés de la Rue Saint- **Art. 13** – ¹Ces sous-aires sont destinées au raccordement à pied et pour deux-roues légers non motorisés de la Place de la Gare à la Rue Saint-Louis et à la Rue Docteur- Yersin.

²Ces sous-aires sont inconstructibles sous réserve de l'art. 5 al. 3 et des aménagements en lien direct avec leur fonction (mobilier urbain, revêtement du sol).

**Louis à la Rue
Docteur Yersin**

³Un accès au P+Rail peut être aménagé au travers de la sous-aire de « passage public pour piétons et deux-roues légers non motorisés de la Rue Saint-Louis à la Rue Docteur-Yersin », pour autant que la continuité de celui-ci soit assurée.

⁴Les aménagements de ces sous-aires doivent respecter en outre les règles suivantes :

- a) le « Mail de la gare » doit avoir une largeur de 17 mètres au moins sur toute sa longueur ;
- b) le « Mail de la gare » doit garantir l'accès à pied et pour deux-roues légers non motorisés aux fronts bâtis ;
- c) au moins 3.50 mètres de large sur toute la longueur du « Mail de la gare » doivent être carrossables ;
- d) tout trafic et/ou stationnement de véhicules motorisés est interdit, à l'exception des arrêts de courte durée pour livraisons et interventions de véhicules d'urgence, de voirie et de dépannage, dont l'accès aux pieds des bâtiments ainsi qu'aux quais doit être garanti ;
- e) le stationnement des deux-roues légers non motorisés est autorisé ;
- f) la réalisation des espaces verts en pleine terre (sans construction souterraine et sans revêtement imperméable du sol) sur au moins 50% de la surface du « Mail de la gare » et de l'arborisation figurant sur le plan est obligatoire quant à leur principe, les implantations figurant sur le plan étant indicatives ;
- g) le « Parvis de la gare » doit, par ses aménagements, assurer une continuité visuelle et des parcours à pied et par deux-roues légers non motorisés entre la gare et les espaces à usage public adjacents ; il est inconstructible en surface et constructible en sous-sol ; il pourra être connecté au sous-sol à la sous-aire « Sablon-gare » et à l'aire « Sablon-centre ».

CHAPITRE IV : CIRCULATIONS ET STATIONNEMENT

**Stationnement
des
véhicules
motorisés**

Art. 14 – ¹Le nombre de cases de stationnement pour les véhicules motorisés sera calculé conformément à la norme applicable de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), actuellement la norme 640 281, norme suisse SN 640 281. Des places de parc peuvent être aménagées sur

une autre aire que celle dans laquelle la construction est prévue, moyennant inscription de servitudes au registre foncier, garantissant la pérennité des accords trouvés.

²Compte tenu du plan OPair 2005, les valeurs déterminantes pour l'offre en cases de stationnement pour les clients/visiteurs et pour les employés seront fixées lors des demandes de permis de construire, conformément aux valeurs indicatives de la norme VSS, mais au maximum à concurrence de 30% du besoin brut. Pour les logements, l'offre se limitera à 1 place par logement (+10% pour les visiteurs), mais au maximum 1 place par 100 mètres carrés de logement.

³Toutes les cases de stationnement des véhicules motorisés relatives aux aires constructibles devront être aménagées en sous-sol, à l'intérieur des périmètres d'implantation définis par le plan, sous réserve de l'art. 5 al. 2.

Stationnement des véhicules deux-roues légers non motorisés **Art. 15** – ¹Le nombre de cases de stationnement pour les véhicules deux-roues légers non motorisés sera calculé conformément à la norme applicable de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), actuellement la norme 640 065, norme suisse SN 640 065.

²Les calculs et les emplacements pour deux roues motorisés et deux-roues légers non motorisés doivent être différenciés.

CHAPITRE V : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Degré de sensibilité au bruit **Art. 16** – ¹Le degré de sensibilité au bruit III est attribué au périmètre du plan.

²Toutes les aires de construction étant exposées à des nuisances sonores qui dépassent les valeurs limites d'exposition au bruit, toute demande de permis de construire devra obligatoirement comporter une étude acoustique démontrant l'efficacité des mesures mises en œuvre et le respect des exigences légales en matière de protection contre le bruit.

³Pour l'aire « Sablon gare-rail », les niveaux d'évaluation du bruit ne doivent pas dépasser 60dB(A) de jour et 50dB(A) la nuit. Une tolérance de 5dB(A) est admise pour les locaux d'exploitation, conformément à l'article 42 OPB.

**Gestion
des déchets**

Art. 17 – ¹Des équipements pour la collecte sélective des déchets devront être aménagés dans chacune des aires de construction.

²Pour chacune des aires de construction, l'emplacement exact de ces équipements devra être déterminé au plus tard lors de la première demande de permis de construire d'une nouvelle construction dans l'aire concernée. Cet équipement devra être réalisé parallèlement à la construction du bâtiment.

**Arborisation et
végétation**

Art. 18 – ¹Les arbres doivent être plantés en pleine terre dans toute la mesure du possible. Sur dalles de constructions enterrées et surfaces non bâties un maximum de couverture herborisée doit être assuré.

²La Municipalité fixe de cas en cas les mesures à prendre pour la bonne viabilité des végétaux.

³Les espaces verts doivent être plantés d'espèces indigènes. Une liste des espèces prévues doit être fournie avec la demande de permis de construire.

Energie

Art. 19 – ¹En application du plan des mesures OPair 2005 pour l'agglomération Lausanne-Morges, les performances thermiques des bâtiments doivent respecter les valeurs cibles définies par la norme SIA 380/1, par la loi vaudoise sur l'énergie et son règlement d'application et doivent cibler celles du label Minergie. Elles doivent respecter également l'utilisation d'agents énergétiques à faible émission de polluants atmosphériques pour satisfaire les besoins en chaleur.

²Tout nouveau projet doit être coordonné avec le concept énergétique communal.

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS FINALES

**Demande de
permis de
construire**

Art. 20 – ¹Toute demande de permis de construire doit être accompagnée des études et mesures requises par la législation en vigueur. Cela concerne notamment :

- les risques naturels (risques d'inondation liés à la proximité de la Morges, etc.) ;
- les vibrations et sons solidiens, pour l'aire « Sablon gare-rail » ;
- l'évacuation des eaux, pour laquelle un plan d'équipement et une notice technique démontrant le respect des exigences fixées par le rapport d'impact sur l'environnement rattaché au présent plan et détaillant les mesures mises en œuvre pour y parvenir, doivent être établis;
- la prévention des accidents majeurs, pour laquelle des mesures de sécurité particulières doivent être prises et réalisées afin de répondre au principe de préservation des atteintes nuisibles en cas d'accident majeur sur le domaine ferroviaire.

**Vestiges
archéologiques**

Art. 21 – ¹Toute demande de permis de construire impliquant des travaux d'excavation doit faire l'objet de sondages préalables pour vérifier que les travaux ne porteront pas atteinte à des vestiges archéologiques dignes d'intérêt (art. 46 LPNMS et 39 RPNMS). Le Service cantonal Immeubles, Patrimoine et Logistique, Section archéologie cantonale (SIPAL-AC), sera consulté à ce sujet, préalablement à la demande de permis de construire.

²Les sondages doivent être effectués par le maître de l'ouvrage et à ses frais.

**Esthétique et
intégration des
constructions**

Art. 22 – ¹La Municipalité veille à ce que les constructions, quelle que soit leur destination, ainsi que les aménagements qui leur sont liés, présentent un aspect architectural satisfaisant et s'intègrent à l'environnement.

Dérogations

Art. 23 – ¹La Municipalité peut accorder des dérogations au présent règlement, aux conditions fixées à l'article 85 LATC.

**Abrogation
et entrée
en vigueur**

Art. 24 – ¹Le présent règlement et le plan y relatif abrogent, pour leur périmètre, toute réglementation communale antérieure qui lui serait contraire, en particulier le plan général d'affectation et son règlement approuvés par le Conseil d'Etat le 2 mars 1990.

²Le présent règlement et le plan y relatif entrent en vigueur par décision du département compétent.

* * * * *