

N° 51/12.11

DEMANDE D'UN CREDIT DE CHF 280'000.00 POUR L'ELABORATION D'UN PLAN DIRECTEUR DES CIRCULATIONS ET L'ETUDE DE SA MISE EN ŒUVRE

Municipalité en corps

Préavis présenté au Conseil communal en séance du 7 décembre 2011

Première séance de commission : jeudi 12 janvier 2012, à 18 h 30, à la salle des Pas perdus, 1^{er} étage de l'Hôtel de Ville

TABLE DES MATIERES

1	PREAMBULE	3
2	CONTEXTE DE L'ETUDE DU PLAN DIRECTEUR DES CIRCULATIONS	4
	2.1 Constats	4
	2.2 Rappel des enjeux et des objectifs du PDComm.....	4
	2.3 Articulation entre le PDComm et les planifications communales et régionales	5
3	OBJECTIFS ET CONTENU DE L'ETUDE DU PDCIRC.....	5
	3.1 Objectifs et cadre général de l'étude du PDCirc.....	6
	3.2 Contenu de l'étude du PDCirc	6
	3.2.1 Volet stratégique (partie 1)	6
	3.2.2 Volet opérationnel (partie 2)	6
	3.3 Rendus	7
4	PROCEDURE	7
	4.1 Appel d'offre pour le mandat	7
	4.2 Procédure du PDCirc et organisation de l'étude	7
5	CONCLUSION	8

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1 PREAMBULE

Le Plan directeur communal (PDComm), mis en consultation publique du 29 mai au 28 juin 2010, a été déposé en séance du Conseil communal du 1^{er} septembre 2010, pour analyse et décision.

Avant de déposer le PDComm, la Municipalité a décidé d'entamer un processus participatif en organisant deux forums successifs. Lors de cette démarche, les partis politiques, des experts, les services cantonaux, les associations et divers groupes d'intérêts ont été longuement consultés et écoutés.

Le PDComm est un plan d'intentions. C'est un outil indispensable prévu par la loi sur l'aménagement du territoire cantonal (art. 38 LATC) et qui concerne les communes de plus de 1000 habitants. Ce document constitue un cadre de référence pour la planification à long terme du territoire communal.

Dans son volet "Réseaux de déplacements et mobilité", le PDComm fixe les objectifs et les principes de développement en matière de mobilité douce (MD), de transports publics (TP), de transports individuels motorisés (TIM) ainsi que de stationnement (voir Plan directeur communal, Cadre de référence, enjeux, objectifs et principes, chapitre 5).

D'autre part, la Municipalité a entrepris en 2008 une autre étude : celle de la politique de stationnement. Huit membres du Conseil communal ainsi que des membres de l'Association transport et environnement (ATE), du Touring club suisse (TCS), de l'Association pour la sauvegarde de Morges (ASM) et des services cantonaux concernés ont également participé activement à son élaboration.

Rappelons enfin que le PDComm est un document général qui donne les grandes orientations dans les différents domaines thématiques (urbanisation, mobilité, paysage, etc.). Ces grandes orientations doivent ensuite être approfondies et validées par des études sectorielles. Ces études permettent notamment de vérifier de façon détaillée les conditions de faisabilité des propositions formulées dans le PDComm. A titre d'exemple, l'étude susmentionnée sur la politique de stationnement apporte des précisions quant à la concrétisation des principes et objectifs contenus dans le PDComm. Il en va de même pour le Plan directeur des circulations (PDCirc), même si la vérification préalable de faisabilité du concept de mobilité a déjà été réalisée.

L'objectif du PDCirc est double :

- Approfondir et vérifier les orientations définies dans le volet "Réseaux de déplacements et mobilité" du PDComm ainsi que leur faisabilité, grâce à l'établissement d'un programme de mesures et la définition de leurs priorités.
- Définir les mesures concrètes et les modalités de leur mise en œuvre.

La Municipalité a la volonté de respecter le travail de la commission chargée d'étudier le PDComm. Cependant, même si le PDComm devrait logiquement être approuvé avant que des études plus détaillées comme le PDCirc soient effectuées, elle estime qu'il est maintenant temps d'aller de l'avant.

C'est pourquoi, par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'étude de CHF 280'000.00, afin de mener à bien l'étude du Plan directeur des circulations.

2 CONTEXTE DE L'ETUDE DU PLAN DIRECTEUR DES CIRCULATIONS

2.1 *Constats*

Pour rappel, les orientations données par le PDComm vont résolument dans le sens d'assurer un développement durable de la Ville de Morges.

Les normes relatives à la pollution de l'air et à la protection contre le bruit ne sont pas respectées dans une grande partie du territoire communal.

Force est de constater que les atouts incontestables de Morges en termes de qualité de vie des habitants, d'attractivité et de dynamisme économique sont quelque peu péjorés par la problématique récurrente de congestion du trafic et des diverses nuisances qui l'accompagnent.

Certes, les derniers comptages de trafic effectués par Lausanne Région démontrent une diminution du trafic dans le centre-ville de Morges entre 2005 et 2010. Ces résultats proviennent principalement de l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence sur l'autoroute ainsi que l'accroissement notable de l'offre en transports publics que nous avons connu ces dernières années.

Ces chiffres encourageants montrent que la mise en œuvre de mesures adéquates et coordonnées entre elles (tant au niveau communal que régional), permettent d'infléchir une situation problématique.

2.2 *Rappel des enjeux et des objectifs du PDComm*

En termes de mobilité, l'un des principaux objectifs du PDComm consiste à soulager le centre-ville du trafic de transit inutile. L'enjeu est, d'une part, de proposer des alternatives viables et plus performantes en termes de trafic motorisé et, d'autre part, de permettre un développement efficace des transports publics et des mobilités douces.

Parallèlement, l'attractivité du centre-ville doit être garantie par une accessibilité cohérente pour les transports individuels motorisés grâce à une meilleure gestion et un regroupement du stationnement public.

La situation de la Ville de Morges présente un contexte idéal dans une approche de mobilité multimodale.

A l'échelle régionale, la gare de Morges est un interface de transport prépondérant grâce à son accessibilité et les possibilités de relations multimodales qu'elle offre (P+R, gare routière, future vélostation, accessibilité piétonne, etc.).

Les distances courtes ainsi que des temps de déplacement limités pour atteindre toutes les centralités du territoire morgien depuis les différents quartiers, ainsi que la topographie de la Ville, offrent un cadre favorable pour les déplacements à pied et à vélo.

En conséquence, les actions à mener en terme de mobilité se focalisent sur l'ensemble des caractéristiques de transport, par la mise en place d'une stratégie multimodale et intégrée correspondant aux enjeux en présence.

C'est pourquoi le volet "Réseaux de déplacement et mobilité" du PDComm se décline en trois concepts directeurs interdépendants : mobilités douces, transports publics, transports individuels motorisés.

Pour rappel, les principaux objectifs et principes du PDComm sont résumés ci-dessous :

- Mobilité douce (MD) :
 - Offrir des liaisons de mobilités douces attractives sur l'ensemble des chemins et routes de la Commune (sécurisation des cheminements, mise en place des mesures PALM, création de zones à vitesse lente, etc.);
 - Améliorer les liaisons piétonnes et cyclables entre les quartiers et les équipements au Nord et au Sud de l'autoroute ainsi que sur les itinéraires Est-Ouest (création de passages sous-voies, sécurisation d'itinéraires, liaisons avec les communes voisines, etc.).
- Transports publics (TP):
 - Accroître significativement la répartition modale en faveur des transports publics (amélioration des fréquences, gestion du trafic, restructuration du réseau, etc.);
 - Offrir une desserte véritablement urbaine au centre-ville (aménagement d'un "tronc-commun" pour la circulation des lignes sur la rue de la Gare et la rue Louis-de-Savoie).
- Transports individuels motorisés (TIM) :
 - Limiter le trafic dans le centre-ville et favoriser l'axe Nord (report du trafic de transit sur l'autoroute et sur l'axe Nord, concentration du trafic du centre-ville sur la rue des Charpentiers mise à double sens, limitation du trafic sur la rue Louis-de-Savoie et sur les quais);
 - Offrir des parkings publics en périphérie du centre-ville et limiter l'offre de stationnement dispersée dans le centre-ville (aménagement de "parc + marche", souterrains au Parc des Sports et/ou sous les quais, harmonisation et gestion de la réglementation du stationnement dans le centre-ville, etc.).

Le PDComm donne une orientation stratégique et générale pour l'évolution de la mobilité en Ville de Morges, couplée au développement de son urbanisation. L'objectif central visé par le PDComm est donc d'offrir un meilleur cadre de vie aux habitants, et un accroissement de l'attractivité de la ville tout en garantissant et en favorisant l'accessibilité aux biens, services et commerces à tous les moyens de transports, et en limitant au maximum les nuisances occasionnées. D'une manière générale, la réalisation de cet objectif est couplée à une revalorisation de l'espace public.

2.3 Articulation entre le PDComm et les planifications communales et régionales

Bien qu'ils ne soient pas encore approuvés par le Conseil communal, les objectifs et principes du PDComm servent d'ores et déjà de cadre de référence aux différentes planifications en cours, tant aux échelles communale que régionale. C'est notamment le cas pour les plans partiels d'affectation et le plan d'assainissement du bruit routier. Il en va de même pour le concept d'amélioration de l'offre en transports publics de la région morgienne ou encore de la requalification de la RC1 menée à cette même échelle.

Dès lors, l'armature globale du futur réseau de déplacement en Ville de Morges est d'ores et déjà prise en considération dans une vision cohérente des planifications locales et régionales.

3 OBJECTIFS ET CONTENU DE L'ETUDE DU PDCIRC

L'étude du plan directeur des circulations constitue une étude sectorielle plus approfondie des orientations générales données par le PDComm en termes de réseau de déplacement et mobilité. Elle indiquera par des mesures concrètes si et comment le concept de mobilité du PDComm pourra être mis en œuvre.

3.1 Objectifs et cadre général de l'étude du PDCirc

Comme mentionné en préambule, l'objectif du PDCirc est double et peut se résumer ainsi :

- Vérification des orientations définies dans le volet mobilité du PDComm et leur faisabilité;
- Définition des mesures concrètes et les modalités de leur mise en œuvre.

L'étude sera ainsi divisée en deux parties, comprenant un volet stratégique (partie 1) et un volet opérationnel (partie 2).

L'ensemble de l'étude prendra en considération toutes les planifications en cours au niveau communal et régional dont les principales sont les suivantes :

- Le PDComm et les aspects liés à la mobilité;
- La politique de stationnement en Ville de Morges;
- Les projets liés à Région Morges;
- Le projet Morges Gare-Sud et les différents PPA actuellement en cours d'étude.

Le périmètre de l'étude se concentre essentiellement sur les axes structurants et stratégiques définis dans le cadre du PDComm (notamment la rue Louis-de-Savoie, la rue des Charpentiers, l'av. de Peyrolaz, l'av. J.-J.-Cart, l'av. de Marcelin, l'av. H.-Monod, la rue de la Gare, etc.). Concernant les secteurs "secondaires" (quartiers "périphériques"), des principes d'aménagement seront proposés.

3.2 Contenu de l'étude du PDCirc

3.2.1 Volet stratégique (partie 1)

Ce volet représente l'élaboration du Plan directeur des circulations en tant que tel.

Dans un premier temps, il vise à vérifier et approfondir la faisabilité technique et infrastructurelle des mesures combinées pour les différents modes de transport proposées par le PDComm, en apportant des précisions sur les principes d'aménagement à mettre en œuvre.

Dans un second temps, des principes de mise en œuvre seront proposés, en y intégrant un phasage pour les réalisations et les mesures d'accompagnement visant la revalorisation de l'espace public.

Ce volet stratégique comprendra donc un programme de mesures et de priorités et suivra une procédure de validation au titre de l'art. 25 LATC (plan directeur).

3.2.2 Volet opérationnel (partie 2)

Une fois que le volet stratégique sera établi et validé, ce deuxième volet opérationnel consiste à définir concrètement la mise en œuvre du PDCirc pour les axes stratégiques et structurants.

Ce volet se concentre sur l'étude technique des aménagements prévus en s'appuyant, en sus des compétences d'ingénieurs des transports, sur les compétences d'ingénieurs civils et d'architectes-paysagistes. Les mesures proposées se situent à un niveau d'avant-projet (largeurs des voies, tracés, carrefours, capacités, aménagements paysagers, etc.). Une évaluation des coûts de réalisation ainsi qu'un planning de mise en œuvre seront également disponibles.

Ce volet se concentrera également sur les mesures spécifiques à mettre en place pour le fonctionnement du tronç-commun bus et pour la mobilité douce liées aux mesures PALM sur les axes stratégiques (franchissements, carrefours, etc.).

3.3 Rendus

Le dossier du PDCirc sera notamment composé :

- De rapports techniques;
- D'un programme de mesures et de priorités;
- D'illustrations pour les mesures infrastructurelles et d'aménagement;
- De plans, coupes et profils aux différentes échelles d'actions.

4 PROCEDURE

4.1 Appel d'offre pour le mandat

L'attribution du mandat s'effectuera à l'issue de la procédure d'appel à candidature sur invitation actuellement en cours. Sept bureaux d'ingénieurs en circulation, dont l'expérience et les compétences sont confirmées, ont été invités à soumissionner. Afin de garantir l'approche interdisciplinaire nécessaire à la réalisation de ce mandat, les bureaux sont autorisés à constituer des groupements de spécialistes et/ ou à recourir à des sous-traitants.

Selon la loi sur les marchés publics, le montant maximal admissible pour une procédure sur invitation est fixé à CHF 250'000.00 HT. La détermination actuelle du montant du préavis est basée sur le montant de l'offre la plus haute toutes taxes comprises. A ce montant, s'ajoutent les différents frais prévisionnels (notamment les frais d'examen auprès du Canton, les ajustements suite à l'examen préalable, etc.). L'évaluation des bureaux soumissionnaires interviendra dans le courant du mois de décembre. Dès lors, le montant du préavis sera ajusté en fonction du montant de l'offre du bureau choisi. Cette information pourra être donnée lors de la première séance de commission.

4.2 Procédure du PDCirc et organisation de l'étude

Le PDCirc suivra une procédure conforme à l'art. 25 LATC, ce qui correspond aux dispositions relatives à l'élaboration d'un plan directeur. Cette façon de procéder a été convenue avec les instances cantonales concernées.

Pour le **volet stratégique (partie 1)**, l'étude est menée comme suit :

- Le pilotage du mandat est assuré par une délégation municipale;
- Le pilotage technique et opérationnel est assuré par la Direction de l'aménagement du territoire et développement durable avec une consultation régulière des Directions des infrastructures et de la police;
- Les services de l'Etat et Région Morges sont consultés (séances de travail et de validation);
- Lors des étapes clés, les travaux sont présentés à un groupe d'accompagnement constitué de représentants des partis politiques du Conseil communal et de représentants des groupes d'intérêts concernés;
- La durée de l'étude, jusqu'au dépôt au Canton pour examen préalable, est de 8 mois;
- La durée de la procédure de validation du PDCirc peut être estimée à environ 8 mois (examen préalable, consultation publique, adoption par le Conseil communal, etc.).

Pour le **volet opérationnel (partie 2)**, l'étude est menée comme suit :

- L'étude de cette partie débute en parallèle ou à la fin du processus de validation du volet stratégique;
- Le pilotage du mandat est assuré par une délégation municipale;

- Le pilotage technique et opérationnel est assuré par la Direction de l'aménagement du territoire et développement durable avec une consultation régulière des Directions des infrastructures et de la police;
- Le processus de validation est assuré par la Municipalité;
- La durée de l'étude est de 4 mois.

Une fois l'étude achevée et le programme de mesures établi et validé, la mise en œuvre des mesures concrètes sur le territoire communal pourra débuter et se réaliser par étapes.

Au fur et à mesure des réalisations, le Conseil communal sera appelé à se prononcer par voie de préavis.

5 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. d'octroyer à la Municipalité un crédit de CHF 280'000.00 pour l'étude du plan directeur des circulations;
2. de dire que ce montant sera amorti, en règle générale, en 5 ans, à raison de CHF 56'000.00 par année, à porter en compte dès le budget 2013.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 28 novembre 2011.

la syndique

le secrétaire

Nuria Gorrite

Giancarlo Stella