

**N° 38/11.09**

**DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 150'000.00 POUR L'ÉTUDE DE L'AVANT-PROJET DE  
CONSTRUCTION D'UN PARKING SOUTERRAIN SOUS LES QUAIS - REPONSE À LA MOTION DU  
GROUPE RADICAL "POUR LA RÉALISATION D'UN PARKING SOUTERRAIN AU PARC DES SPORTS"**

---

**Municipalité en corps**

**Préavis présenté au Conseil communal en séance du 4 novembre 2009**

**Première séance de commission : jeudi 19 novembre 2009, à 18 h 30, en salle des Pas  
perdus, 1<sup>er</sup> étage de l'Hôtel de Ville**

**TABLE DES MATIERES**

<b>1</b>	<b>PRÉAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>RAPPEL DES OBJECTIFS ET ENJEUX DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT PUBLIC .....</b>	<b>4</b>
	3.1 Éléments de diagnostic .....	5
	3.2 Solutions proposées.....	6
	3.3 Variantes retenues et principaux impacts .....	12
<b>4</b>	<b>ETUDE DE L'AVANT-PROJET DE RÉALISATION D'UN PARKING SOUTERRAIN SOUS LES QUAIS.....</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>ANNEXE: MEMBRES DU GROUPE D'ACCOMPAGNEMENT .....</b>	<b>16</b>

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

## 1 PRÉAMBULE

Le 7 mai 2008, le Conseil communal a octroyé à la Municipalité un crédit de CHF 60'000.00 pour l'élaboration d'une politique de stationnement public, claire et globale afin de répondre de façon cohérente à l'un des objectifs majeurs du plan directeur communal : garantir une accessibilité multimodale performante de la ville et de ses centralités, tout en diminuant les nuisances du trafic motorisé.

L'étude a mis en évidence que la réalisation d'un parking sous les quais répondrait de façon adéquate à l'objectif susmentionné. Le crédit demandé dans le cadre du présent préavis vise à permettre l'étude de l'avant-projet nécessaire à la réalisation de cet équipement.

## 2 RAPPEL DES OBJECTIFS ET ENJEUX DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

La problématique du stationnement public est un levier essentiel de la politique des déplacements, et, en cela, indispensable pour atteindre l'objectif du plan directeur communal concernant la mobilité. Elle se doit de considérer l'ensemble des demandes de stationnement (motif "travail", motif "achats, visites, loisirs", besoins des résidents).

Les objectifs majeurs de la politique de stationnement public de la Ville de Morges sont :

- inciter les pendulaires à utiliser les transports publics;
- favoriser le stationnement des habitants près de leur domicile;
- favoriser l'accès aux commerces et aux services;
- redistribuer/requalifier l'espace public.

Plus précisément, l'étude sur la politique de stationnement devait répondre aux questions suivantes :

- Quelle est l'offre actuelle en places de stationnement public et comment se répartit-elle géographiquement ? Quelle sera l'évolution de l'offre sur domaine public à court/moyen termes, compte tenu notamment des objectifs de requalification de l'espace public (reports) ?
- Quels sont les besoins actuels en stationnement public pour les habitants, les actifs, les clients ? Quels seront les besoins futurs eu égard au développement démographique et économique attendu ?
- Où ces possibilités de stationnement doivent-elles approximativement se situer sur le territoire communal en fonction des différentes utilisations possibles – habitants, actifs-pendulaires, visiteurs du centre-ville, public des manifestations – et des synergies à développer entre ces différents types d'utilisation ? Quels doivent-être leurs dimensionnements ?
- Une fois les localisations approximatives et le dimensionnement définis, quels sites spécifiques se prêtent le mieux à une réalisation dans chaque secteur ?
- Quelles priorités (en fonction des urgences/besoins à différents horizons temporels, des opportunités qui se présentent) ?
- Quelle réglementation du stationnement s'avère la plus adéquate en fonction des différents usages escomptés (durée, tarification) ?

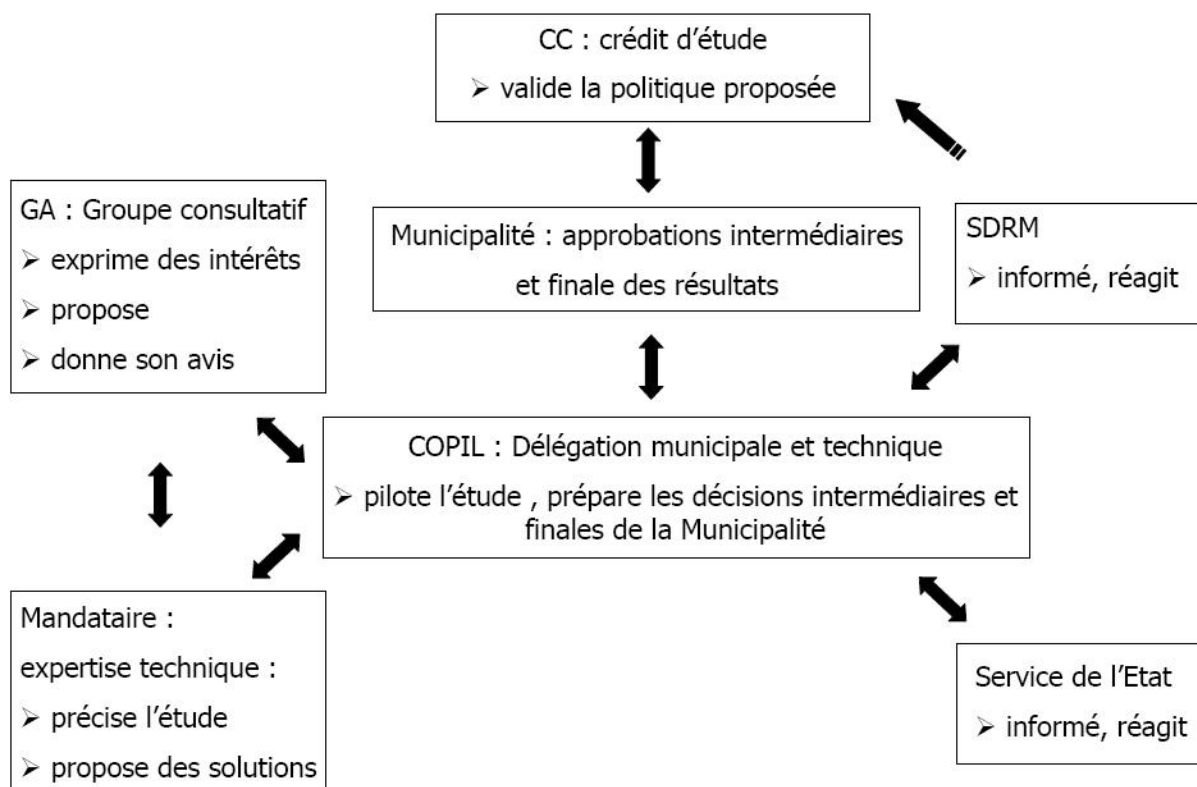
En Ville de Morges, le principal enjeu de la politique de stationnement à mettre en œuvre consiste à concilier deux préoccupations divergentes :

- les exigences du Canton qui, s'appuyant notamment sur le plan de mesures Opair Lausanne-Morges auquel la Ville est soumise, demande une diminution des places de stationnement;
- les usagers, en particulier les commerçants, qui, préoccupés par la baisse de l'attractivité des commerces du centre-ville, estiment au contraire que la disponibilité en stationnement à proximité immédiate est indispensable à la bonne marche de leurs affaires.

### 3 PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT PUBLIC

L'étude a été attribuée au Bureau Citec, retenu au terme d'une procédure d'appel d'offres sur invitation. Elle a été pilotée par un Comité de pilotage (COFIL) composé des représentants des 4 dicastères du PDC (plan directeur des circulations), à savoir les Directions ATD2, IE, JSSEP, SP3. Un Groupe d'accompagnement (GA) ad hoc a activement participé aux différentes phases de l'étude. Il était constitué de huit Conseillers communaux, des représentants d'associations concernées (ASM, ATE, TCS, association des commerçants), un membre de l'Office du tourisme, la cheffe de projet de Région Morges et des représentants des services cantonaux (la liste des membres du Groupe d'accompagnement est annexée).

#### Organisation du projet



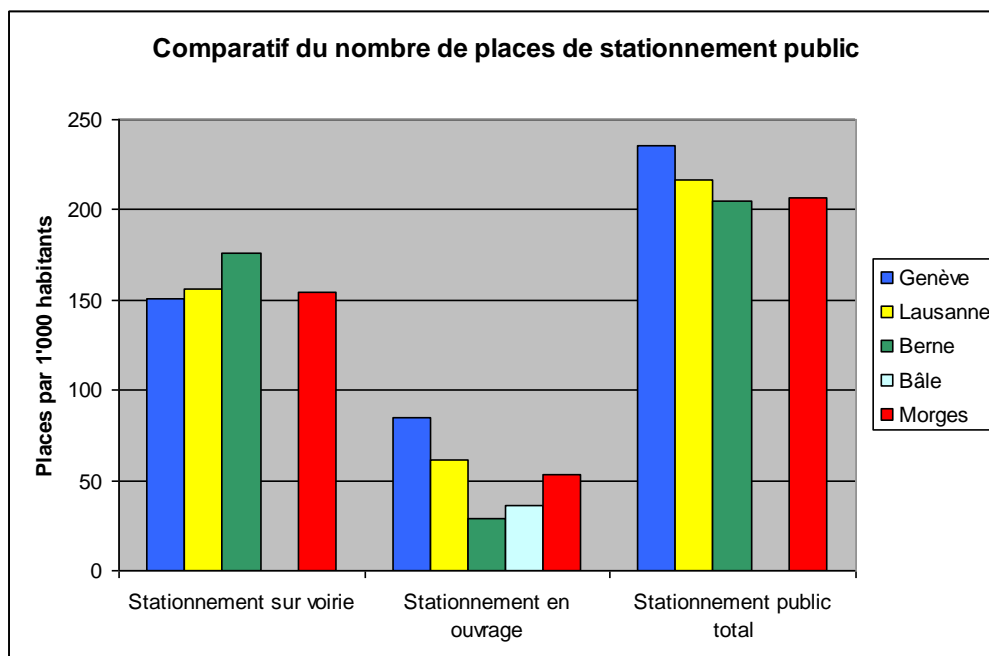
Le Groupe d'accompagnement est particulièrement intervenu dans les phases suivantes :

- Discussion et validation du diagnostic
- Discussion des scénarios
- Pondération des critères d'évaluation des variantes
- Rencontres bilatérales entre les différents groupes d'acteurs et les mandataires
- Discussion et validation des résultats de l'analyse multicritère des variantes

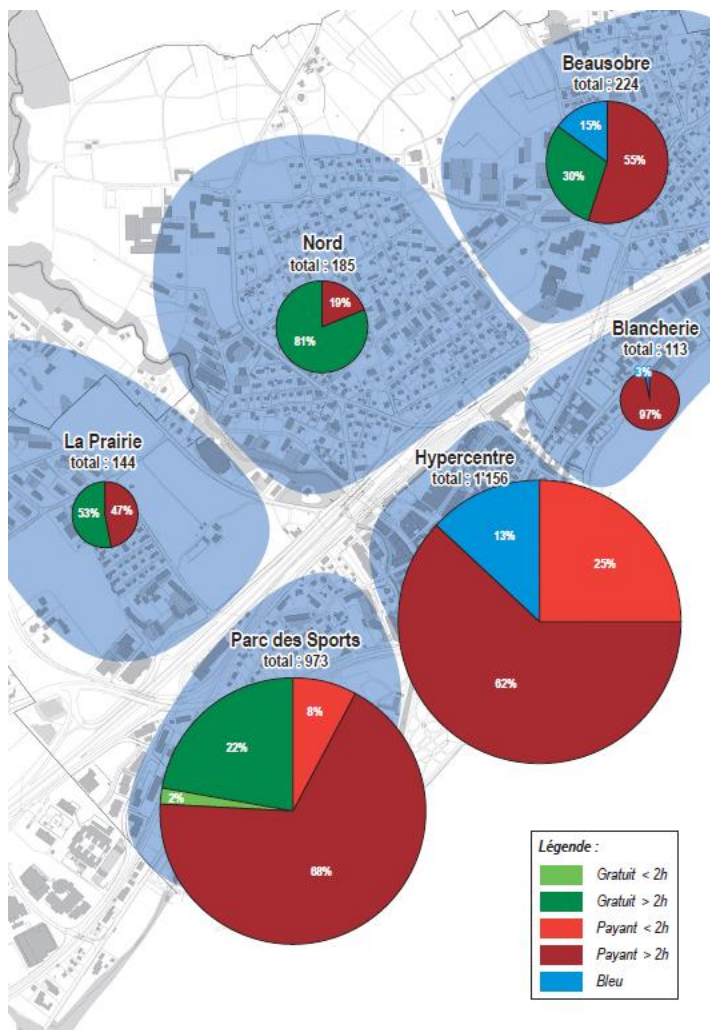
Cette démarche participative a permis de faire partager le cheminement dans l'étude et d'arriver à un accord sur les variantes retenues. Le Groupe d'accompagnement a exprimé sa satisfaction et ses remerciements quant au processus mis en place.

### 3.1 *Éléments de diagnostic*

- Le territoire communal compte près de 2'800 places publiques, ce qui constitue une offre généreuse, tout à fait comparable aux offres de stationnement d'autres villes suisses.



Leur grande majorité se situe dans l’hypercentre et au Parc des Sports.



- Cette relative importance de l’offre publique permet d’envisager une intervention influente de la Ville sur la gestion de ces places.
- Toutefois près d’un quart de cette offre publique se situe dans des parkings en ouvrage gérés par des privés. Toute intervention sur ces places nécessite donc la participation des sociétés privées propriétaires. L’optimisation du potentiel de ces places en ouvrage est un atout pour une récupération de places en surface.
- Environ 2/3 des automobilistes proviennent de l’Est, d’où la nécessité de réaliser des équipements à ce pôle de la ville pour capter les visiteurs en amont. Actuellement, l’accès à l’offre en stationnement au centre ville se fait principalement par l’Ouest.

### 3.2 Solutions proposées

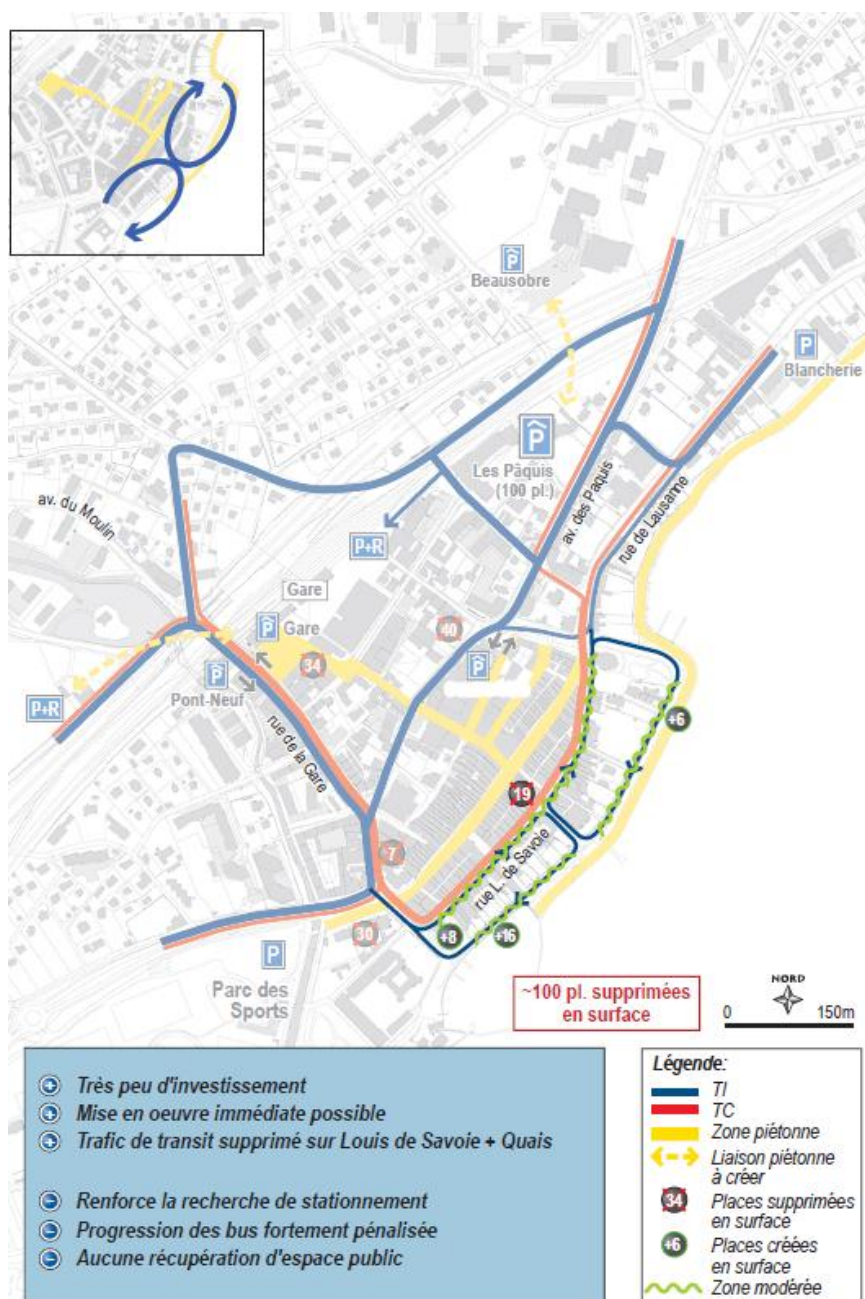
On l’a vu, le Canton souhaite que l’offre en stationnement public de la Ville de Morges diminue. Toutefois, afin de ne pas diluer le débat et de concilier au mieux les demandes divergentes du Canton et des usagers de la ville, l’étude réalisée par le Bureau Citec considère le statu quo au niveau du nombre de places de stationnement dans l’hypercentre. Les scénarios étudiés se distinguent donc essentiellement au niveau de la localisation de ces places.

En effet, les processus de changements de comportements liés à la mobilité sont relativement lents. Aussi, pour être acceptée, une politique en la matière doit se mettre en place progressivement. Ainsi, un nombre égal de places mais judicieusement localisées sur le territoire permet de tendre vers les objectifs poursuivis. Les mesures fines de gestion de ces places (durée, tarification), en cours d'étude, amélioreront encore la situation.

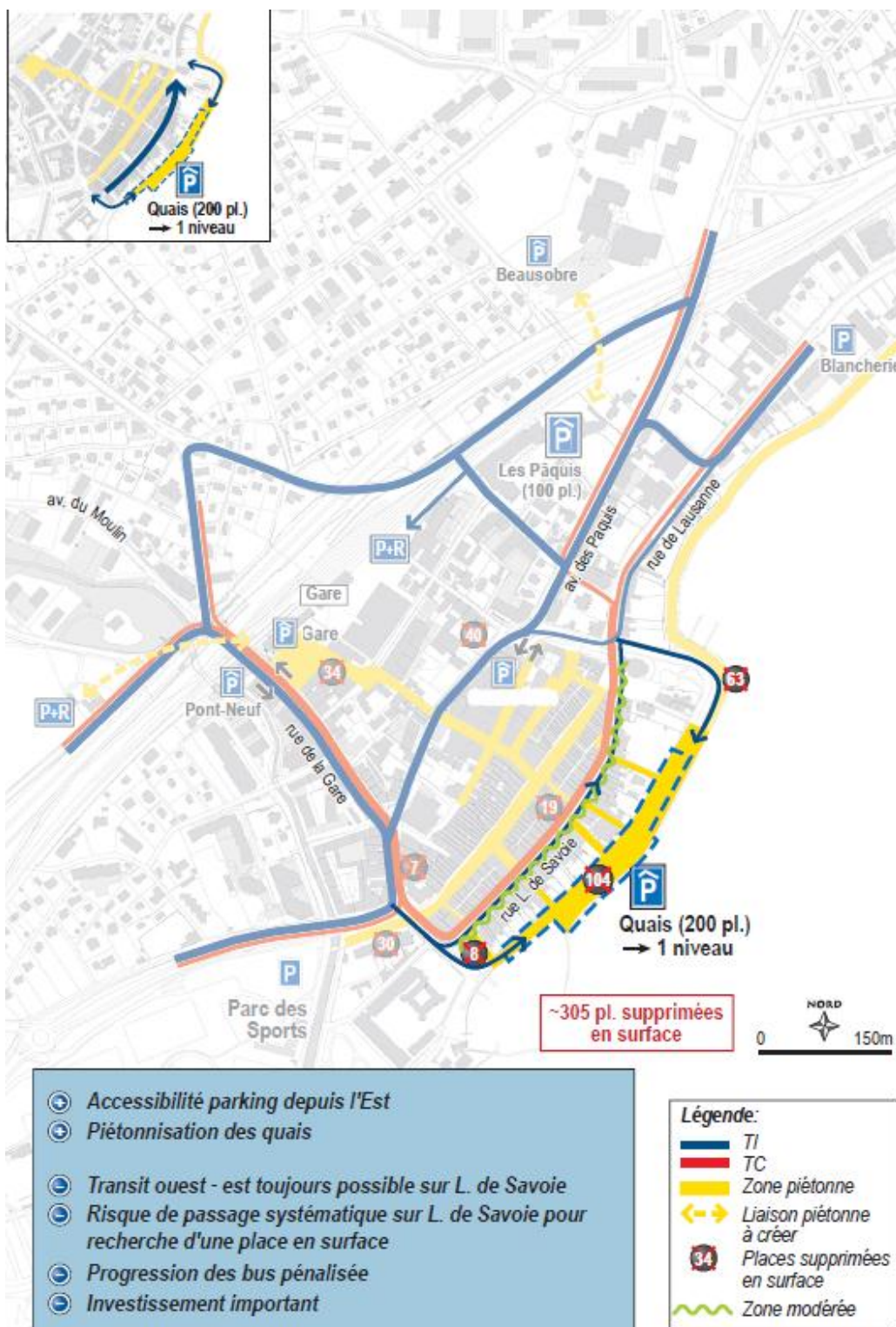
Tenant compte des besoins des différents usagers, des objectifs d'aménagement et de mobilité de la Ville, de la Région et du Canton, les variantes proposées et analysées par le Bureau Citec font essentiellement varier la localisation et le type d'offre en stationnement public (à nombre égal de places). Elles ont été établies suite au diagnostic posé et à l'élaboration de 3 scénarios contrastés soumis au Groupe d'accompagnement.

A partir de là, quatre variantes et deux sous-variantes ont été analysées

- **Variante 1 – système en boucle** : fonctionnement de la rue Louis-de-Savoie et des quais en deux boucles à vitesse modérée pour la recherche de stationnement. La traversée de l'hypercentre (transit) n'est possible que par la rue des Charpentiers.

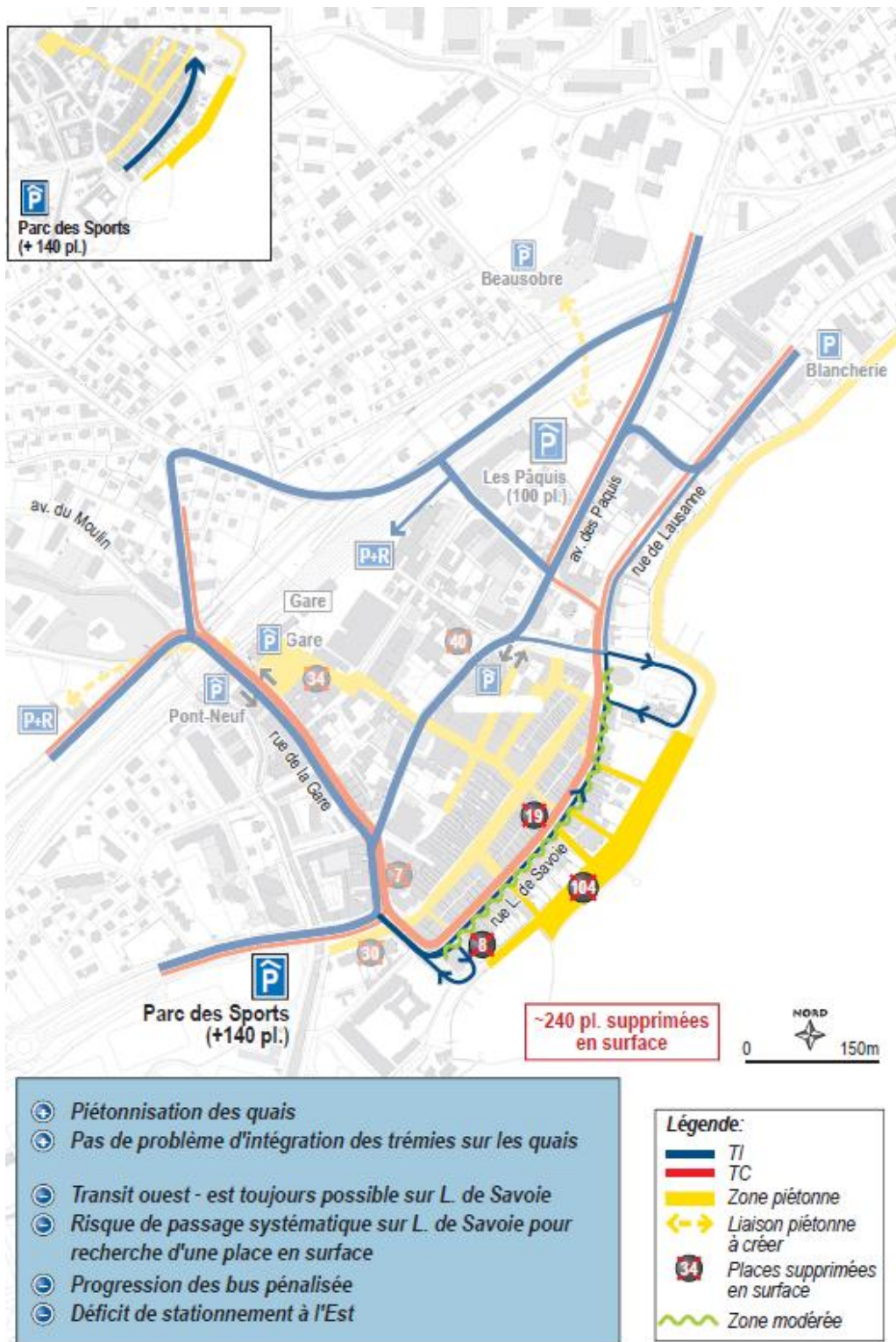


- **Variante 2 – Dépose-minute Savoie parking quais** : piétonisation des quais et création d'un parking souterrain d'environ 200 places sous les quais. Maintien de quelques places et traversée possible de la rue Louis-de-Savoie par la circulation individuelle.

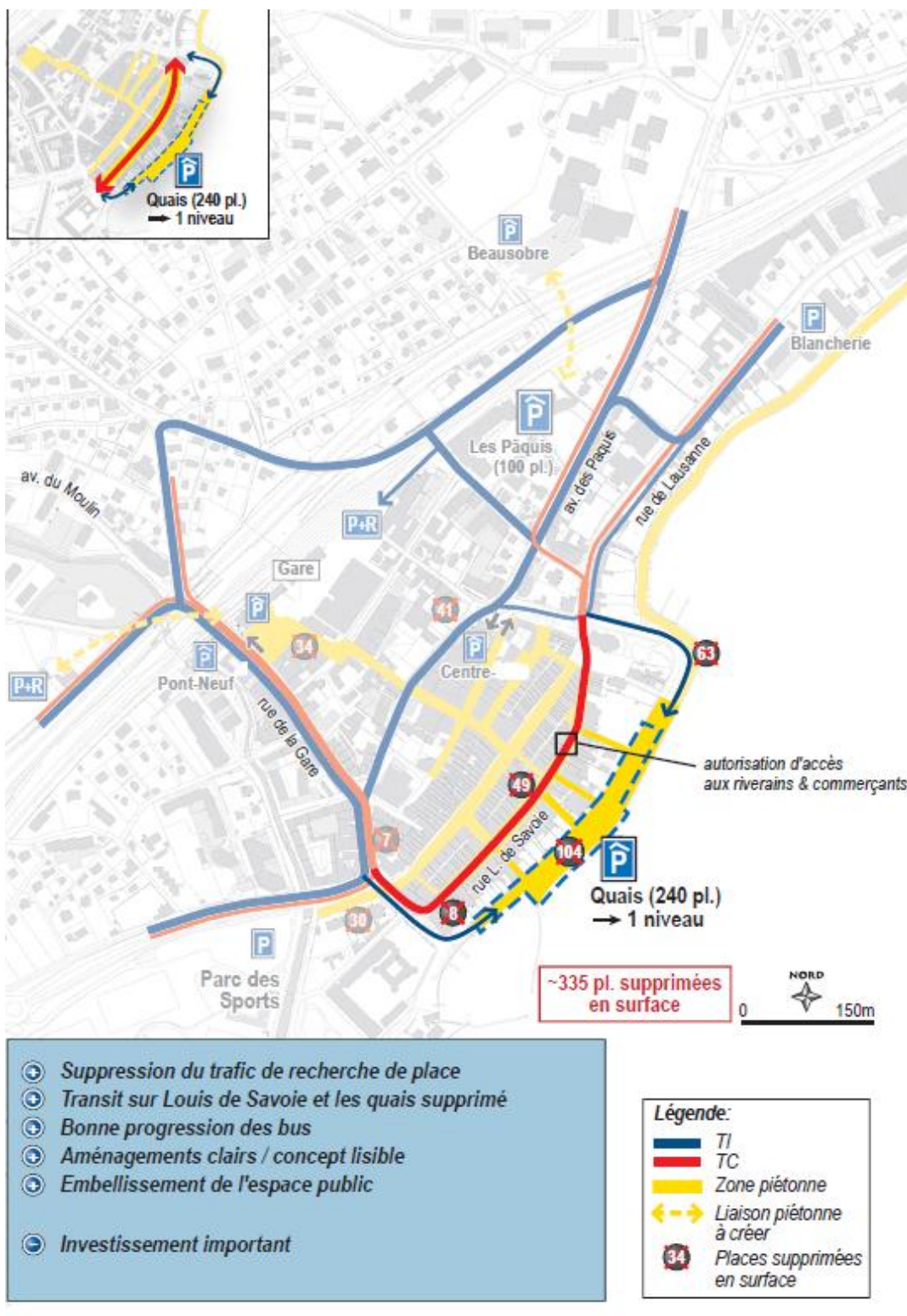




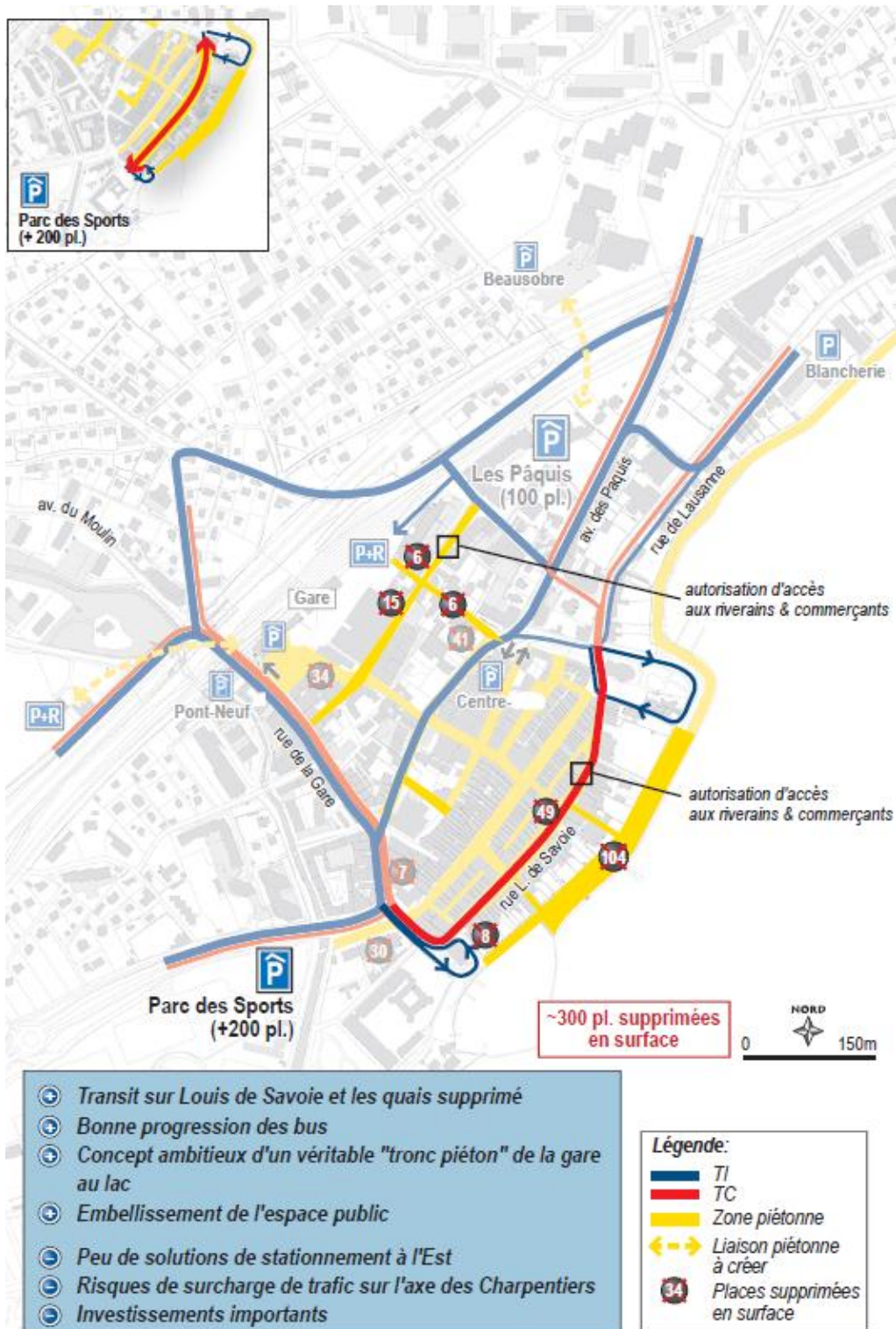
- **Variante 2b – Dépose-minute Savoie Parc des Sports** : Cette variante se distingue de la précédente en construisant un parking de 140 places sous le Parc des Sports au lieu du parking sous les quais.



- **Variante 3 – Grand Parking sous les quais** : piétonisation des quais et création d'un parking de 240 places sous les quais. Accès à la rue Louis-de-Savoie limité aux bus et aux ayants droits (riverains et commerçants).



- **Variante 4 – Tronc commun piéton gare – quais** : cette variante est semblable à la 3, mais elle prévoit un parking sous le Parc des Sports au lieu des quais et élargit les rues piétonnes jusqu'aux voies CFF (hormis la rue des Charpentiers).



Une variante 4b – tronc commun piéton et tunnel Charpentiers, basée sur la variante 4, a également été envisagée. Elle propose de déniveler la rue des Charpentiers afin d'offrir un espace piétons continu du lac aux voies CFF.

Cette dernière variante a été éliminée d'emblée. La sortie du parking des Charpentiers et la géométrie de l'axe (gabarit) la rendent infaisable sans détruire plusieurs bâtiments ou prolonger la trémie jusque sur l'avenue Paderewski.

Ainsi, quatre variantes et une sous-variante ont été soumises à l'évaluation multicritères.

Sept critères ont été appliqués à ces variantes de façon à pouvoir les comparer entre elles :

Domaines	Critères	Système d'évaluation
		-- - 0 + ++
« <b>Economie</b> »	<b>Exploitation des transports en commun</b>	<i>Progression des bus au centre-ville</i>
	<b>Coûts de réalisation</b>	<i>Coûts de construction des parkings et des divers aménagements urbains</i>
« <b>Environnement</b> »	<b>Nuisances générées par le trafic</b>	<i>Diminution des km parcourus et de la pollution (respect des normes OPAir et OPB sur l'hypercentre)</i>
	<b>Encouragement au transfert modal</b>	<i>Captage des véhicules le plus en amont du centre et incitation à l'utilisation des transports en commun et des mobilités douces</i>
« <b>Société</b> »	<b>Proximité du stationnement par rapport aux commerces</b>	<i>Distance moyenne entre stationnement et commerces</i>
	<b>Accessibilité et proximité pour les riverains</b>	<i>Accessibilité et proximité des places de stationnement pour les habitants du centre</i>
	<b>Embellissement de l'espace public</b>	<i>Potentiels de récupération et de requalification de l'espace public</i>

### 3.3 Variantes retenues et principaux impacts

Chaque groupe d'acteurs constituant le Groupe d'accompagnement (huit Conseillers communaux, des représentants des associations de l'ASM, de l'ATE, du TCS, et des commerçants, un membre de l'Office du tourisme, la cheffe de projet de Région Morges et des représentants des services cantonaux) a ensuite travaillé individuellement en consultant largement sa base ou ses membres pour dégager des hypothèses communes. Une délégation de chaque entité a ensuite rencontré en bilatéral le Bureau Citec pour effectuer une pondération des critères, mettant l'accent sur ceux qu'ils considéraient comme essentiels. Ces propositions de pondération, (1 = important, 2 = moyennement important, 3 = très important) reflétant bien les différentes sensibilités des groupes d'accompagnement, ont été récoltées et introduites anonymement dans la grille d'analyse multicritères (dans la figure ci-dessous, chaque lettre représente un groupe d'acteurs).

Il est intéressant de noter que quelle que soit la pondération des critères utilisée c'est la variante "3 - Grand Parking sous les quais" qui ressort nettement en tête suivie de la variante "4 – Tronc commun piéton gare - quais" :

		variante 1	variante 2	variante 2b	variante 3	variante 4
<b>TOTAL NON PONDÉRÉ</b>		<b>-6</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>
		variante 1	variante 2	variante 2b	variante 3	variante 4
<b>PONDÉRATIONS</b>	<b>COFIL</b>	<b>-18</b>	<b>-4</b>	<b>-8</b>	<b>13</b>	<b>9</b>
	a)	<b>-16</b>	<b>1</b>	<b>-9</b>	<b>13</b>	<b>3</b>
	b)	<b>-20</b>	<b>-7</b>	<b>-7</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
	c)	<b>-20</b>	<b>-3</b>	<b>-6</b>	<b>14</b>	<b>11</b>
	d)	<b>-18</b>	<b>-3</b>	<b>-8</b>	<b>13</b>	<b>8</b>
	e)	<b>-16</b>	<b>4</b>	<b>-9</b>	<b>15</b>	<b>2</b>
	f)	<b>-12</b>	<b>0</b>	<b>-6</b>	<b>8</b>	<b>2</b>
<b>Moyenne</b>		<b>-17</b>	<b>-2</b>	<b>-8</b>	<b>13</b>	<b>7</b>

Concernant les impacts il faut noter que ces deux variantes (tout comme celles qui ont été écartées) impliquent :

- La mise à double sens de la rue des Charpentiers et la partie Sud de la rue de la Gare. Une étude de faisabilité réalisée sous l'égide de la délégation municipale du plan directeur des circulations (PDC) montre que cela est possible sous certaines conditions.
- Le passage des bus dans les deux sens sur la rue Louis-de-Savoie. Le transit supprimé de la rue Louis-de-Savoie n'est possible qu'avec un "axe Nord" qui fonctionne. Le verrouillage technique de l'accès à rue Louis-de-Savoie pour les non ayants droit ne doit pas être minimisé et doit être soigneusement pensé.
- Le trafic lourd de transit ne devrait pas passer par la rue des Charpentiers (déviation poids-lourds).
- La réalisation de 100 places de stationnement aux Pâquis est nécessaire pour conserver le nombre global de places de stationnement et pour capter une partie des automobilistes en provenance de l'Est avant qu'ils n'entrent au centre-ville.

En termes d'impacts spécifiques à chacune des variantes, les points suivants sont à considérer.

### **Variante 3 - Grand Parking sous les quais**

- Répond à la demande de stationnement à l'Est, proche du centre, mais l'insertion des trémies dans le site est à vérifier soigneusement. A ce propos, il faut probablement compter avec une résistance de la Section monuments et sites et la solution proposée devra être convaincante.
- Gain très important pour le réaménagement de l'espace public.
- Le plan directeur communal propose un concept de stationnement public en périphérie immédiate du centre-ville. Or un parking sous les quais amène les véhicules au centre. Selon Citec, ce point est à relativiser car il est largement compensé par la diminution du nombre de kilomètres parcourus au centre-ville pour la recherche de places.
- La réalisation du parking empêchera l'accès d'une partie des quais pendant le temps des travaux (environ deux ans) avec des conséquences pour les Morgiens ainsi que pour l'attractivité commerciale et touristique du centre.
- Compte tenu de la localisation, les solutions techniques nécessaires en font probablement un ouvrage légèrement plus coûteux qu'au Parc des Sports.
- Un partenaire privé a montré son intérêt, allant ainsi dans le sens souhaité par la Municipalité d'établir un partenariat public privé (PPP).

**Variante 4 - Tronc commun piéton gare – quais**

- Synergie possible de la réalisation du parking avec une opération immobilière au Parc des Sports. A noter toutefois que le Canton conteste à ce jour la réalisation de bâtiments au Parc des Sports.
- Encouragerait au transfert modal (le parcage étant plus "éloigné" du centre, d'un point de vue psychologique du moins, d'aucuns pourraient être incités à emprunter les transports publics pour venir en ville (à relativiser).
- Peu de solutions de stationnement à l'Est, alors que la majorité de la clientèle en provient.
- Risque de surcharge de trafic sur l'axe des Charpentiers.
- Investissements importants sans partenaire privé intéressé à ce jour.

Chacune des variantes comporte des impacts négatifs et positifs.

Au vu des résultats de l'analyse multicritères et des avantages présentés par la variante 3 – Parking sous les quais, en termes de réaménagement de l'espace public, de réponse aux besoins de stationnement à l'Est (ainsi qu'une limitation des charges de trafic sur la rue des Charpentiers) et les possibilités concrètes de partenariat privé, **la Municipalité se rallie aux conclusions de l'étude réalisée par le Bureau Citéc qui recommande la réalisation de la variante 3.**

Concernant cette variante, le Bureau Citéc suggère que, dans un premier temps, il ne soit réalisé qu'une seule partie des places et la trémie d'accès côté Est du parking. Ceci permettrait d'encourager le transfert modal et l'utilisation des parkings périphériques.

#### **4 ETUDE DE L'AVANT-PROJET DE RÉALISATION D'UN PARKING SOUTERRAIN SOUS LES QUAIS**

L'objectif de cet avant-projet est d'analyser les conditions de faisabilité et les contraintes qui y sont liées afin de réaliser un parking souterrain sous les quais du Mont-Blanc et Jean-Louis Lochmann. Les accès font partie intégrante de cette étude qui permettra en finalité de définir les coûts de construction à +/- 15 % pour un parking de 250 places environ sur un seul sous-sol.

Afin de disposer des coûts les plus exhaustifs possible, les trémies d'accès Est et Ouest seront étudiées ainsi que la réservation de surfaces pour une extension future éventuelle, la décision d'une réalisation par étapes pouvant ainsi intervenir ultérieurement.

Sur la base des études préliminaires réalisées par un groupement d'ingénieur et d'architecte, il a été possible de déterminer les coûts des différents CFC (code des frais de construction) des travaux à exécuter. Celles-ci permettent d'obtenir un montant prévisionnel global des coûts de l'ouvrage pour fixer la somme à investir pour l'étape de l'avant-projet.

Le coût hors taxes pour les trémies d'accès s'élèverait à CHF 3 mio en considérant qu'elles partiraient des deux extrémités des quais tandis que celui pour le parking à CHF 14,5 mio, aménagements extérieurs non compris.

En s'appuyant sur les études préliminaires déjà effectuées, les honoraires d'architectes et d'ingénieurs pour l'établissement de l'avant-projet se montent à CHF 150'000.00.

Le mandat sera confié à une équipe pluridisciplinaire de spécialistes composée d'un géotechnicien, d'un ingénieur en circulation, d'un architecte, la direction générale du projet étant assumée par un ingénieur civil.

La valeur du mandat d'étude étant de CHF 150'000.00, l'attribution du mandat pourra être faite sur invitation ou de gré à gré, dans le respect de la LVMP (Loi vaudoise sur les marchés publics).

L'étude pourra être réalisée en 9 mois à partir de l'attribution du mandat.

## 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 150'000.00 pour l'étude de l'avant-projet de construction d'un parking souterrain sous les quais;
2. de dire que ce montant sera amorti, en règle générale, en 3 ans, à raison de CHF 50'000.00 par année, à porter en compte dès le budget 2011;
3. de dire qu'il est répondu à la motion du Groupe radical "Pour la réalisation d'un parking souterrain au Parc des Sports".

**Adopté par la Municipalité dans sa séance du 26 octobre 2009.**

la syndique

le secrétaire

N. Gorrite

G. Stella

**6 ANNEXE: MEMBRES DU GROUPE D'ACCOMPAGNEMENT**

Association pour la sauvegarde de Morges (ASM)	Aristide Garnier
Association Transports et Environnement (ATE)	Daniel Friedli Président ATE Vaud
Commerçants	Jean-Luc Planchamp Béatrice Fornerod Coordination des associations des commerçants de Morges
Entente morgienne	Roger Christinat Conseiller communal
Office du tourisme	Ermanno Castelli Directeur
Parti Liberal	Jean-Marc Pasche Conseiller communal
Parti Radical	Dominique-Anne Kirchhofer Conseillère communale
Région Morges	Emmanuelle Masserey Schéma directeur de la région morgienne
Service Mobilité	Pasquale Novellino
Service de l'environnement et de l'énergie	Sylvain Rodriguez
Socialistes, Verts et Indépendants	Helder De Pinho Conseiller communal
Socialistes, Verts et Indépendants	Béatrice Delapraz Conseillère communale
Socialistes, Verts et Indépendants	Jean-Bernard Thüler Conseiller communal
Socialistes, Verts et Indépendants	Philippe Beck Conseiller communal
Touring Club Suisse, Section Vaud	Michael Bernhard
Union démocratique du Centre	Rémy Delalande Conseiller communal