

**N°47/11.12**

**ADOPTION DU PLAN PARTIEL D'AFFECTATION MORGES GARE-SUD , DES SERVITUDES DE PASSAGE PUBLIC LIEES AU PPA MORGES GARE-SUD ET DE LA MODIFICATION DU TRACE DE LA RUE CENTRALE ET DU PARVIS DE LA GARE LIEE AU PPA MORGES GARE-SUD**

---

**Aménagement du territoire et développement durable**

**Préavis présenté au Conseil communal en séance du 7 novembre 2012.**

**Première séance de commission : mercredi 14 novembre 2012, 18h30, à la salle des Pas perdus, 1<sup>er</sup> étage de l'Hôtel de Ville.**

## TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>PREAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>RAPPEL DES ENJEUX ET OBJECTIFS POUR LE QUARTIER.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>PROCEDURE ET DEMARCHE .....</b>	<b>5</b>
	4.1 Propositions de réponses aux observations et oppositions.....	5
	4.2 Suite des démarches .....	8
<b>5</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>8</b>

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

## 1 PREAMBULE

Le développement du périmètre Morges Gare-Sud est la dernière pièce du puzzle des plans de quartier du centre-ville. En discussion depuis plus de 10 ans, l'avenir de ce nouveau quartier représente un intérêt stratégique majeur pour la Ville et ses habitants.

En premier lieu, ce nouveau quartier assure la densification indispensable et la préservation de la qualité du territoire morgien tout en apportant une réponse au besoin aigu en logements que la Ville connaît, à l'instar de l'ensemble de l'Arc lémanique.

Ensuite ce quartier sera l'interface qui permettra d'articuler le Nord du territoire avec le centre-ville grâce aux différents franchissements qui sont prévus sous les infrastructures ferroviaires.

Enfin, ce projet permettra d'accroître la qualité de vie, non seulement des résidents du futur quartier, mais de l'ensemble des habitants de Morges grâce aux espaces publics de qualité qui seront créés et aux équipements publics prévus.

Ce PPA aujourd'hui soumis à l'approbation du Conseil communal est l'aboutissement de longues études et négociation, tant avec les propriétaires concernés qu'avec les autorités cantonales.

Le Plan directeur localisé Morges Gare-Sud, entré en vigueur en 2010, a permis de définir l'ensemble des objectifs et principes d'aménagement du quartier, tant en ce qui concerne les parcelles privées que l'espace public alentours (place de la Gare, rue de la Gare, rue du Sablon, rue Centrale, etc.).

Suite aux amendements apportés par le Conseil communal au projet de PDL, une étude-test a été menée en concertation avec l'ensemble des associations et partis politiques morgiens. Elle a notamment permis de dégager un consensus quant aux gabarits admissibles dans le périmètre et d'adopter le Plan directeur localisé modifié en conséquence.

Dès lors, en 2010, l'étude du PPA a pu être engagée.

## 2 INTRODUCTION

Le dossier du Plan d'affectation (PPA) Morges Gare-Sud, aujourd'hui soumis au Conseil communal pour adoption, contient les documents suivants:

- le rapport 47 OAT ;
- le règlement du PPA ;
- le rapport d'impact sur l'environnement et ses 3 annexes ;
- le plan du PPA à l'échelle 1 : 1000 ;

Afin d'assurer la faisabilité du projet, d'autres démarches ont dû être menées de façon coordonnée, et les dossiers y relatifs sont également soumis au Conseil communal pour adoption conjointe:

- Modification du tracé de la rue Centrale et du parvis de la gare liée au PPA Morges Gare-Sud ;
- Servitudes de passage public liées au PPA Morges Gare-Sud ;
- Règlement ad hoc selon art. 4 b,c,d,e de la loi sur les impôts communaux.

Les études relatives au PPA Morges Gare-Sud, effectuées sous l'égide d'un Comité de pilotage représentant la Municipalité, les CFF, le Fonds SIMA et le Canton, ont été confiées au Bureau NOU SA à Pully, précédemment en charge de l'étude du Plan directeur localisé (PDL) Morges Gare-Sud, en vigueur depuis juillet 2010.

Le PPA Morges Gare-Sud représente la traduction réglementaire (un plan et un règlement opposable aux tiers) du PDL Morges Gare-Sud et des conclusions de l'étude-test menée sur le périmètre, tous deux précédemment adoptés par le Conseil communal.

### 3 RAPPEL DES ENJEUX ET OBJECTIFS POUR LE QUARTIER

Les enjeux liés au développement de ce quartier central de Morges sont conséquents, puisqu'il s'agit de conjuguer densification et développement durable permettant de créer à terme près de 400 logements (800 à 1'000 habitants) et 600 emplois. Les premiers occupants pourraient prendre leurs quartiers en 2017. La réalisation de l'ensemble du nouveau quartier impliquera des investissements de l'ordre de 300 millions de francs au total, dont 30 millions pour la Ville (équipement scolaire et parascolaire, espace polyvalent de quartier, appartements protégés, poste de police, infrastructures techniques, etc.). Dans ce cadre, des conventions signées entre la Ville et les propriétaires fonciers définissent les investissements respectifs. Ces conventions seront présentées à la commission ad hoc en charge de l'analyse du dossier.

D'un point de vue urbanistique, le secteur de la Gare représente le nœud central de l'équation morgienne. La Ville, les propriétaires fonciers et le Canton se sont mis d'accord sur les objectifs-clés :

- *Intégrer ce secteur*, qui pour l'instant ressemble davantage à une friche, au centre-ville, notamment en supprimant le remblai ferroviaire actuel.
- *Densifier dans l'optique du développement durable* en facilitant la desserte en transports publics et assurant la mixité des affectations et des types de logement. Conjointement aux logements, des activités telles que des commerces, des bureaux, des activités médicales et un hôtel pourraient voir le jour.

Conformément à l'amendement du Conseil communal, la gare routière sera relocalisée aux abords immédiats du périmètre. Dans un premier temps, et jusqu'à ce qu'une solution soit adoptée, notamment concernant la délocalisation de la Caserne des pompiers, elle restera sur la place de la Gare.

- *Réaliser les équipements nécessaires*, et qui animent le nouveau quartier. La Ville de Morges a obtenu des propriétaires fonciers 5'000 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher lui permettant de garantir un programme d'utilité publique : une vingtaine d'appartements protégés, un lieu d'accueil parascolaire, une crèche et une école primaire, un espace polyvalent et un poste de police.
- *Réorganiser les circulations* dans ce périmètre, en cohérence avec le plan directeur des circulations actuellement à l'étude, ainsi que les emplacements des parkings privés et publics et de leurs accès, et rechercher des synergies d'occupation. Le P+Rail prévu dans le secteur Sablon-Rail sera de 310 places environ. 400 places de parc vélos sont également prévues.
- *Augmenter et réaménager les espaces publics*. Ainsi, ce nouveau quartier offrira 5'000 m<sup>2</sup> supplémentaires au domaine public dont 3'000 m<sup>2</sup> de surfaces arborisées et végétalisées. La place de la Gare sera agrandie et la rue Centrale réalignée (démolition du bâtiment UCAR) et un Mail (rue arborisée) pour les piétons sera créé. Ces différents projets feront l'objet de plans d'aménagement distincts soumis à l'enquête publique puis au Conseil communal.

- *Renforcer les franchissements Nord-Sud* par la création de passages sous-voies pour les piétons.
- *Echelonner la réalisation et planifier les investissements nécessaires dans le temps.* Dans l'ordre des réalisations, sur les terrains des CFF, la priorité est donnée au secteur Sablon-Rail puis à celui de Sablon-Centre quasi simultanément. Le secteur Sablon-Gare sera réalisé ultérieurement, dans le cadre d'une réflexion élargie menée par les CFF, laquelle intègre l'ensemble des gares entre Lausanne et Genève à l'horizon 2030. Quant à l'Ilot-Sud, géré par le Fonds d'investissements SIMA, il sera entièrement reconstruit, son état de vétusté n'autorisant aucune autre alternative. Informés depuis 2008, les locataires bénéficieront d'une priorité pour leur relogement dans le cadre du parc immobilier dont dispose le propriétaire.

#### 4 PROCEDURE ET DEMARCHE

Pour l'élaboration du PPA et des dossiers connexes, la Municipalité, les propriétaires fonciers et l'Etat de Vaud ont poursuivi le processus de concertation constructive entamé lors du Plan directeur localisé Morges Gare-Sud.

L'entrée en vigueur du PDL en juillet 2010 a permis l'étude du Plan partiel d'affectation (PPA). Le préavis cantonal favorable a été donné à fin avril 2012.

Le plan partiel d'affectation et les dossiers connexes ont ensuite été soumis à l'enquête publique entre le 9 juin et le 12 août 2012, précédée par une conférence de presse le 6 juin.

Les dossiers relatifs aux servitudes de passage public et à la modification du tracé de la rue Centrale ont fait l'objet d'une opposition. Le dossier du PPA Morges Gare-Sud a suscité 4 observations et 5 oppositions.

##### 4.1 Propositions de réponses aux observations et oppositions

###### Observation 1

- *Art 9 règlement : pourquoi ne pas généraliser la végétalisation des toitures ?* Il faut également tenir compte des surfaces nécessaires aux différentes superstructures.
- *Art 16 règlement : prendre là où cela est nécessaire des mesures pour diminuer les résonances du bruit.* Chaque demande de permis de construire devra être accompagnée par une étude acoustique démontrant le respect des exigences légales.
- *Pourquoi ne pas mettre les eaux claires en surface là où c'est possible ?* Cela sera étudié dans le cadre du projet d'aménagement de l'espace public.
- *Quand sera réalisé le passage intérieur de la gare ?* Ce projet, planifié dans le cadre du PALM, sera réalisé en 2016-2020.
- *Les espaces verts en pleine terre prévus à la rue du Sablon ne sont pas indiqués sur le plan.* Voir art. 12 al. 2. A ce stade du projet, les espaces verts en pleine terre ne sont pas encore connus, leur localisation et leur surface dépendent des bâtiments qui seront réalisés.

**Observation 2**

- *Vu la proximité du chemin de fer, ces remblais doivent être évacués en priorité par le rail.* Cette possibilité sera étudiée dans la phase de planification des travaux.

**Observation 3**

- *La problématique des bus n'est pas résolue.* Contrairement au PDL, le PPA ne traite que des parcelles privées et non du domaine public, raison pour laquelle la problématique des bus n'est pas présente. Elle fera l'objet d'un projet ultérieur soumis à la loi sur les routes. Ce projet sera étudié en coordination avec le PDCirc actuellement à l'étude, une fois que ce dernier sera achevé. A moyen terme, la gare routière reste sur la place de la Gare.
- *La mobilité douce n'est pas traitée.* Idem réponse ci-dessus.
- *Les servitudes de passage sont étranges, inutiles ou trop étroites.* Seul le principe de la servitude est indiqué sur le plan. L'assiette définitive ne pourra être fixée uniquement lors de l'élaboration des projets d'aménagement et/ou de construction.
- *Les gabarits des constructions sont trop élevés. Ils défigureront la ville car visibles de très loin, tant depuis le nord que depuis le sud.* Ces gabarits sont scrupuleusement ceux sur lesquels les différents partenaires de l'étude-test se sont accordés (y compris les représentants du Conseil communal). Le Conseil communal a validé ces gabarits à l'issue de l'étude-test. Rappelons par ailleurs qu'il s'agit bien de gabarits dans lesquels des constructions prendront place et non d'immeubles. Le règlement ne permet pas de « remplir » ces gabarits. Les simulations effectuées démontrent qu'à l'échelle du grand paysage, l'impact sur la ligne d'horizon est faible.
- *Il n'y a aucune raison pour que ce PPA ignore la place de la Gare.* Faisant partie du domaine public, la place de la Gare fera l'objet d'un plan d'aménagement selon la loi sur les routes.

**Observation 4**

- *Inquiétude quant à l'impact sur le paysage depuis le village de Chigny.* Les simulations effectuées démontrent qu'à l'échelle du grand paysage l'impact de ces gabarits sur la ligne d'horizon est faible. Il s'agit de gabarits dans lesquels des constructions prendront place et non d'immeubles. Le règlement ne permet pas de « remplir » ces gabarits.

**Opposition 1**

- *Préjudice financier personnel lié à la démolition de l'îlot-Sud.* Cette personne est depuis plusieurs années informée, par le propriétaire, de l'avenir de son établissement.
- *L'aspect de la circulation est éludé.* Ceci est inexact (cf. étude d'impact, rapport 47 OAT et art. relatifs au stationnement dans le règlement du PPA).
- *L'autorisation du PPA doit être conditionné aux décisions suivantes : remplacement des halles CFF, emplacement de la caserne des pompiers, la nature de la place de la Gare, la nature de la rue Centrale.* Non, hormis la rue Centrale dont le projet est mis à l'enquête simultanément, selon la loi sur les routes, les décisions mentionnées ne sont pas liées au présent PPA.
- *La gare routière doit être traitée dans le PPA.* Non, puisqu'elle n'est pas envisagée sur les parcelles privées du périmètre du PPA et se trouve de ce fait hors du périmètre concerné. Elle fera l'objet d'un projet ultérieur soumis à la loi sur les routes. Ce projet sera étudié en coordination avec le PDCirc actuellement à l'étude, une fois que ce dernier sera achevé. A moyen terme, la gare routière reste sur la place de la Gare.

**Opposition 2**

- *Les gabarits trop élevés ont un impact négatif sur le paysage et leur hauteur doit être réduite.* Les simulations effectuées démontrent qu'à l'échelle du grand paysage l'impact de ces gabarits sur la ligne d'horizon est faible. Il s'agit de gabarits dans lesquels des constructions prendront place et non d'immeubles. Le règlement ne permet pas de « remplir » ces gabarits. La Section Monuments et Sites du Canton, extrêmement vigilante sur ces aspects, a formulé un préavis positif.

**Opposition 3**

- *Le règlement du PPA doit contenir une disposition précisant que les bâtiments en hauteur doivent garantir les principaux dégagements visuels sur le paysage du lac et des Alpes comme il est précisé dans l'annexe 6 du rapport 47 OAT.* Les percées visuelles sont garanties de fait, puisque le règlement ne permet pas de « remplir » l'entier des gabarits. Les simulations effectuées démontrent qu'à l'échelle du grand paysage l'impact de ces gabarits sur la ligne d'horizon est faible. Ces gabarits ont été définis dans le cadre de l'étude-test validée par le Conseil communal. Si des règles constructives strictes plus précises ne peuvent être édictées à ce stade du projet, rappelons que les développements du secteur feront l'objet de mises en concurrence et que la Municipalité sera associée, d'une part, à l'élaboration des cahiers des charges et, d'autre part, en tant que membre des collègues d'experts appelés à évaluer les projets.

**Opposition 4**

- *Les avis de mise à l'enquête n'étaient pas affichés au pilier public pour une part de la période d'enquête.* Effectivement, raison pour laquelle l'enquête publique a été prolongée jusqu'au 12 août 2012.
- *L'impact visuel des volumes constructibles n'est pas exposé de manière suffisante.* Il n'est pas possible d'être plus précis, puisque seuls les gabarits d'implantation sont définis et non les constructions.
- *Conditionner l'adoption du PPA à la solution préalable pour la relocalisation des habitants et des commerçants de l'îlot-sud.* Cette préoccupation, bien que légitime, ne peut faire l'objet de dispositions dans le PPA, soumis à une procédure de droit public. Il n'en demeure pas moins que la Municipalité est consciente de la situation.
- *L'accès au P+Rail devrait se faire depuis la trémie existant à la rue de la Gare.* L'étude trafic/accessibilité a montré que cette trémie peut être utilisée pour l'accès aux parkings souterrains, mais pas pour l'accès au P+Rail.
- *La fermeture de la rue du Sablon ne doit pas se faire par un report du trafic sur d'autres axes sans mesures adéquates.* L'étude trafic/accessibilité a prévu des mesures dans ce sens. L'étude en cours du plan directeur des circulations se penche également sur cette problématique.

**Opposition 5**

- *Seule opposition émanant d'une association, elle invoque une absence de coordination des procédures, conteste les résultats du rapport d'impact sur l'environnement, regrette l'absence d'indication sur le stationnement public pour les vélos et conteste le nombre de places de stationnement privé et public prévues qui est jugé trop élevé. Suite à divers contacts entre propriétaires, la municipalité et ladite association, cette dernière retire son opposition pour autant que l'art 14 al 2 du règlement soit modifié comme suit :*

« Compte tenu du plan OPair 2005, les valeurs déterminantes pour l'offre en cas 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 m<sup>2</sup> par appartement. Le nombre total de places de stationnement (toutes catégories confondues) ne dépassera pas l'175 places ».

La Municipalité est d'accord de modifier l'art. 14 al. 2 du règlement selon la demande de l'ATE excepté l'indication du maximum de 30% du besoin brut de places de stationnement.

En effet, se limiter à un taux de réduction de 30% ET à un plafond du nombre total de places de stationnement ne défend pas les intérêts du projet. La mention d'un plafonnement du stationnement indique clairement la volonté municipale et des propriétaires de limiter autant que possible le nombre de places de parc. Le fait d'appliquer, en sus du plafonnement, un taux de réduction arbitrairement fixé à 30% réduirait la marge de manœuvre nécessaire aux CFF et au Fonds SIMA, dans la mesure où certaines activités méritent probablement une limitation plus forte alors que d'autres nécessiteront peut-être une limitation moins drastique.

Par ailleurs, la Municipalité rappelle que, P+Rail compris, le nombre de places de stationnement privé et public est plafonné à l'175 places. Concernant les coefficients de réduction, le profil d'accessibilité de la gare de Morges a fait l'objet d'une étude détaillée et les coefficients de réduction retenus ont fait l'objet d'une longue négociation entre le Canton, la Commune et les propriétaires afin de trouver un équilibre optimal entre les effets induits par la génération de trafic, les gênes provoquées par des reports de stationnement sur le domaine public ou des parkings voisins liées à une carence de places de parc dans le nouveau quartier ainsi que l'attractivité immobilière de nouveaux logements, bureaux et commerces.

#### **4.2 Suite des démarches**

L'esprit de concertation qui a prévalu jusqu'à aujourd'hui est appelé à perdurer. Les acteurs vont s'occuper désormais à construire leurs parcelles respectives selon des procédures et des calendriers distincts. Toutefois, une plate-forme de coordination regroupant la Ville et les propriétaires est déjà mise en place pour assurer la continuité et la coordination des études et des réalisations. La Ville en assume le pilotage. De plus, elle fera partie des collèges d'experts appelés à évaluer les projets remis lors des procédures de mise en concurrence assumées par les propriétaires.

## **5 CONCLUSION**

Vu ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, 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'adopter, sous réserve de la ratification par le Département de l'intérieur, le Plan partiel d'affectation Morges Gare-Sud, selon le projet soumis à l'enquête publique du 9 juin au 12 août 2012;
2. d'adopter les servitudes de passage public liées au Plan partiel d'affectation Morges Gare-Sud, selon le projet soumis à l'enquête publique du 9 juin au 12 août 2012;



- d'adopter, sous réserve de la ratification par le Département des infrastructures, la modification du tracé de la rue Centrale et du parvis de la gare liée au Plan partiel d'affectation Morges Gare-Sud, selon le projet soumis à l'enquête publique du 9 juin au 12 août 2012;
3. d'adopter, sous réserve de la ratification par le Département de l'intérieur concerné, le règlement ad hoc selon art. 4 b) c) d) e) de la loi sur les impôts communaux ;
  4. d'adopter les propositions de réponses de la Municipalité aux observations et oppositions formulées lors de l'enquête publique;
  5. d'accorder d'ores et déjà à la Municipalité les pouvoirs nécessaires pour répondre aux actions qui pourraient être intentées à la Commune et de l'autoriser à plaider devant toutes instances, à recourir, à exproprier et à transiger.

**Adopté par la Municipalité dans sa séance du 29 octobre 2012.**

le syndic

le secrétaire

Vincent Jaques

Giancarlo Stella

**RÈGLEMENT**

concernant

la taxe relative au financement de l'équipement communautaire en lien avec les parcelles comprises dans le périmètre du plan partiel d'affectation « Morges Gare-Sud », sur le territoire de la Commune de Morges

Le Conseil communal

Vu :

Les articles 4b à 4e de la loi du 5 décembre 1956 sur les impôts communaux ;  
L'article 70 de la loi du 4 juillet 2000 sur les impôts directs cantonaux ;

Objet

**ARTICLE PREMIER**

Le présent règlement a pour objet la fixation du montant de la taxe relative au financement de l'équipement communautaire selon estimation de la municipalité basée sur des données techniques et financières, taxe prévue aux articles 4b à 4e de la loi du 5 décembre 1956 sur les impôts communaux (LICom).

Assujettis et convention

**ARTICLE 2**

Sous réserve des exonérations prévues à l'article 4d LICom, la taxe est due par le ou les propriétaires au moment de l'entrée en force du plan partiel d'affectation « Morges Gare-Sud ».

Par voie conventionnelle, la commune peut différer la perception de la taxe ou accorder un plan de paiement avec ou sans intérêts de retard.

Montant de la taxe

**ARTICLE 3**

La taxe est destinée à couvrir le 50% de l'équipement communautaire. Celui-ci comprend notamment :

- école et salles spéciales (polyvalente, gymnastique, logopédie, bibliothèque de quartier, etc.) ;
- lieux d'accueil de jour des enfants pré et parascolaires ;
- maison de quartier,
- équipement des places de jeux et de détente ;
- place publique ;

- place de quartier ;
- équipement sportif de quartier ;
- transports publics (extension de lignes locales, aménagement des arrêts, interventions sur le domaine public).

Le montant de la taxe est fixé à CHF 150.- par mètre carré de surface de plancher supplémentaire octroyé par le plan partiel d'affectation « Morges Gare-Sud ».

Elle est répartie entre les propriétaires au prorata des surfaces de plancher supplémentaires qu'ils ont obtenues.

Décision  
et voie de  
droit

#### **ARTICLE 4**

Les décisions rendues en application du présent règlement incombent à la municipalité. Elles sont susceptibles de recours auprès de la Commission communale de recours en matière d'impôt. L'acte de recours écrit et motivé doit être adressé à la municipalité dans les trente jours dès la notification du bordereau. Cette autorité transmet le dossier à la Commission communale de recours en matière d'impôt.

Le prononcé de la Commission communale de recours en matière d'impôt peut faire l'objet d'un recours auprès de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal dans les trente jours dès sa notification, conformément aux articles 92 et suivants de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative.

Entrée en  
vigueur

#### **ARTICLE 5**

Le présent règlement entre en vigueur dès son approbation par le département en charge des relations avec les communes.

Ainsi adopté par le Conseil communal, le

La Présidente :

La Secrétaire :

Approuvé par le département en charge des relations avec les communes, le

La Cheffe du département :