

<p>N° 8/2.21 ADOPTION DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU SECTEUR MORGES GARE-SUD COMPRENANT LES SECTEURS DE LA RUE DU SABLON, DE LA RUE CENTRALE ET DES ARRÊTS DE BUS DE LA RUE DE LA GARE DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 3'830'000.00 TTC POUR LA RÉALISATION DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE CES ESPACES PUBLICS ET DES INFRASTRUCTURES, PARTICIPATIONS DE TIERS ET SUBVENTIONS NON DÉDUITES</p>	
<p>Questions de la commission - reçues les 15 et 16 mars 2021</p>	<p>Réponses</p>
<p>1. Va-t-on recevoir les études de toutes les possibilités de circulation, selon le plan directeur localisé sud-est, selon demande de la commission ?</p>	<p>Les études complémentaires mobilité présentées à la commission le 18 février 2021 sont détaillées dans le rapport technique ESPACES PUBLICS MORGES GARE-SUD - Analyses de mobilité & réponse aux demandes de la commission du Conseil Communal de Novembre 2020 du bureau B-Plan. Celui-ci a été transmis à la commission le 22 février 2021.</p>
<p>2. Îlot sud : entrée du parking via la rue du Sablon, la sortie idem ? Comment fera-t-on pour circuler, vu la largeur de cette route ? Sortie sur la rue de la gare nord et sud ou une seule direction ?</p>	<p>L'accès au parking situé sous le bâtiment Ilot sud, rue du Sablon, permettra l'entrée et la sortie des véhicules. Le gabarit routier est suffisant pour une circulation à double sens, moyennant le réaménagement objet du présent préavis. La sortie sur la rue de la Gare s'effectue vers le nord.</p>
<p>3. Combien de participants y a-t-il eu lors des journées d'information</p>	<p>Plusieurs journées ou séances d'information ont été organisées, avec une participation variable :</p> <p>Démarches participatives : les journées étant ouvertes à toutes et tous il est difficile d'évaluer avec exactitude le nombre de participants. Toutefois nous avons quelques indicateurs par exemple pour l'évènement « Place à la discussion » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 151 commentaires ont été retranscrits sur la carte participative • 310 cartes postales récoltées lors de l'évènement <p>« Laissez-vous prendre au jeu » : le nombre de personnes touchées a été évalué à plus de 200 par les organisateurs de l'évènement.</p>

	<p>Les bilans détaillés des évènements sont accessibles en ligne sur les sites www.morgesavenir.ch et www.morgesdialogue.ch</p> <p>Séances d'information publique : plusieurs séances d'information publique ont également été organisées en lien avec le projet Morges Gare-Sud. Le nombre de participants est très variable, selon la nature de l'évènement (café chantier, séances d'informations...), d'une dizaine de participants (riverains lors des cafés chantiers) à beaucoup plus (présentation publique Mars 2016, séances d'information chantiers août 2019 et février 2020, etc.).</p>
<p>4. Carrefour de JJ.Cart et Yersin, sous le pont, option N-S ou S-N ? la commission qui avait travaillé sur ce préavis avait demandé de pouvoir étudier le sens après la fin des travaux. La stratégie d'accessibilité, suivi des mesures 2012, indique à la page 89, numéro de mesure 6.1.1 :</p> <p>Réaménagement du passage sous-voies du Dr Yersin pour la mise en double sens de la route et la sécurisation du passage des piétons et vélos</p> <p>Etat avancement 2020 : cette mesure est en cours de réalisation et n'est donc pas conservée dans le cadre du Pdcoum ??????????</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le PI Yersin ne fait pas partie du plan mis à l'enquête. • L'élargissement du PI, permettant une éventuelle mises à double sens de circulation, n'est pas envisageable à court terme. Les deux options de circulation ont donc été étudiées (maintien de la sortie vers JJ Cart, ou inversion pour entrer depuis JJ. Cart). <ul style="list-style-type: none"> ○ Le premier critère a été d'étudier l'accessibilité du périmètre « Yersin – Sablon – St-Louis », intégrant le P+R de 300 places et dont les usagers ciblés proviennent essentiellement du Nord, moins bien desservi en transports publics que le littoral. Est également intégrée à la problématique l'accès au Parking Centre-Ville, qui est facilité depuis le nord via Yersin pâquis charpentier. ○ Le deuxième critère a été la sécurité du trafic et des piétons au croisement Cart-Yersin-Peyrolaz, et coincé entre deux murs de soutènement limitant la visibilité. ○ Ces analyses ont conclu qu'il était plus pertinent d'offrir une entrée au quartier depuis le nord plutôt que de maintenir la sortie préexistante et dangereuse. Afin d'améliorer la capacité de sortie depuis le sud, un giratoire est en cours d'aménagement au croisement Yersin-Pâquis. Ce dernier permet des sorties sécurisées dans toutes les directions.

	<ul style="list-style-type: none"> • Un nouveau passage inférieur, parallèle au PI actuel et donnant accès aux quais, sera réalisé par les CFF dans les prochaines années. La Ville de Morges étudie son prolongement en direction du Nord pour assainir définitivement la traversée de l'avenue JJ. Cart. Conformément aux directives des CFF, les cycles n'y seront pas autorisés. Une fois ce nouveau PI réalisé, la possibilité de mise à double sens du PI Yersin pourrait être réexaminé. L'intérêt n'est toutefois pas avéré.
<p>5. page 63, 8.8 : permettre la remontée des bus sur le bas de la rue de la Gare : ceci afin de permettre d'éviter d'utiliser la rue des Vignerons. Comment tourner à gauche depuis la place Dufour pour les bus ? Ce qui voudrait dire que la fin de la rue de la Gare deviendrait à double sens, et comment faire avec la double voie y arrivant ?</p>	<p>Le réaménagement du bas de la rue de la Gare et de la place Dufour ne font pas partie du présent préavis. Ces projets sont actuellement à l'étude et seront présentés aux commissions ad hoc en temps voulu.</p>
<p>6. il est prévu un trottoir extrêmement large devant l'îlot sud, possibilité de faire un décrochement pour élargir l'arrêt des bus et ne pas entraver la circulation...Volonté de ralentir la circulation ??</p>	<p>L'élargissement du trottoir devant l'îlot Sud est conforme aux dispositions du Plan Partiel d'Affectation. Il est cohérent avec le flux piéton important en lien avec la Gare (selon comptages Swisstrafic 2018, environ 6'000 piétons côté Nord et 5'000 piétons côté Sud de la rue de la Gare), et la présence des arrêts de bus. Les bordures des arrêts de bus sont, à peu de chose près, au même endroit qu'aujourd'hui. L'aménagement proposé n'entrave pas la circulation. Il n'y a pas lieu d'élargir la chaussée. L'élargissement du trottoir est lié au retrait du bâtiment îlot sud par rapport à l'ancien bâtiment.</p>
<p>7. Les MBC sont-ils sûrs qu'à l'horizon 2030, concernant les projets des arrêts de bus sur la</p>	<p>Oui. La zone d'arrêt a été dimensionnée conformément à la demande des MBC, soit une zone d'arrêt de 40m permettant d'accueillir deux bus articulés en même</p>

<p>rue de la Gare, ils auront encore besoin de ces aménagements, Si oui: ont-ils eu accès, EUX, au plan de mobilité ?</p>	<p>temps. Le réseau 2030 a été planifié par Région Morges et les MBC et a été validé tout aussi bien par les communes de Région Morges que des TPM, ceci conformément aux statuts.</p> <p>L'ensemble des études de mobilité est coordonné avec les MBC, qui sont bien entendu partie-prenante des projets d'aménagement concernant les transports, auxquelles ils sont associés dès les études préliminaires.</p>
<p>8. Parking visiteur sur la rue du Sablon envisagé ? Appartements protégés, mobilité réduite...</p>	<p>L'ensemble des places de stationnement liées aux constructions se situent en sous-sol, y compris les places visiteurs, conformément au règlement du PPA. Cf. point 23 pour le détail de la capacité du parking.</p> <p>A titre d'information, une place dépose dédiée aux logements protégés est envisagée sur la rue du Sablon. cf. Point 18.</p>
<p>9. Le rapport mentionne que les essences locales seront préférées. Or, dans un espace fortement urbanisé comme le quartier de la gare, quelle que soit la couleur des revêtements, la hausse des températures sera forte. Les espèces locales choisies sont-elles toutes adaptées à des climats plus chauds, notamment du sud des Alpes?</p>	<p>Le choix des arbres s'est porté sur des espèces pouvant supporter des températures élevées et supportant les rigueurs d'une plantation en ville. Toutes ces espèces se retrouvent facilement sur le pourtour méditerranéen de manière naturelle.</p>
<p>10. Pour les nouvelles plantations, des études récentes, notamment menées par l'IGN en France, soulignent l'importance de favoriser, au sein d'une même espèce, les lignées provenant de zones situées plus au sud, afin de planter des individus génétiquement plus adaptés aux climats chauds, qui peuvent à leur tour se mêler</p>	<p>Non, ce critère d'évaluation n'a pas été pris en compte pour ce projet. Cependant la ville soutient actuellement un partenariat avec les villes de suisse romande, les pépinières romandes et Jardin suisse pour établir un cahier des charges commun pour l'évaluation de la provenance des arbres plantés en ville. La provenance génétique des sujets fera partie des éléments évalués.</p>

<p>avec les spécimens locaux pour améliorer leur résistance. Cet aspect a-t-il été pris en compte dans le choix des prestataires ?</p>	
<p>11. Quel est l'impact carbone au m² du revêtement bitumineux clair prévu pour la zone piétonne ? Quelle est la durée de vie attendue de ce revêtement ? Quel est le coût attendu (y compris charges) sur cette durée de vie ? Mêmes questions que ci-dessus, pour le pavage en grès.</p>	<p>De par sa couleur claire, le facteur de l'albédo de ce revêtement est fort. C'est à dire, qu'il n'absorbe que peu d'énergie (de lumière). Il contribue de facto à réduire les îlots de chaleur.</p> <p>L'impact Carbone d'une tonne de revêtement bitumineux varie selon la température de fabrication et selon le pourcentage d'éléments recyclé à l'intérieur. Dans le cas présent, c'est le même principe si le revêtement est beige que si il est foncé. Nous estimons que l'impact sera d'environ 900 gCO₂e/m²</p> <p>Pour le pavage, le trajet en camion des pavés est souvent très long donc le bilan varie fortement mais l'on peut estimer que l'on est légèrement supérieur de l'ordre d'environ 900 à 1100 gCO₂e/m².</p> <p>Les leviers sur lesquels nous avons une marge de manœuvre, notamment pour les revêtements bitumineux sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ L'utilisation de matériaux recyclés ○ La température de production <p>Ces deux éléments sont pris en considération déjà depuis plusieurs années lors de l'établissement des soumissions pour la réalisation des travaux.</p> <p>Pour les travaux de réalisation, lors de l'appel d'offres nous avons demandé que les entreprises soient au bénéfice d'une certification ISO 14001 ou similaire. Ceci est le cas pour toutes les entreprises nous ayant rendu une offre.</p> <p>Pour ce qui est du coût, il sera d'environ Frs 190'000.- TTC, soit environ 60.- /m² pour la mise en place du revêtement beige. Il ne nécessite pas de frais durant sa durée de vie, hormis le balayage.</p>

	<p>Pour le pavage, le coût sera d'environ Frs 175'000.- TTC soit environ 215.- /m². Très peu de coûts sont à prévoir ensuite car ils sont posés sur une base béton.</p> <p>La durée de vie attendue est similaire à celle d'un revêtement classique de couleur foncée. Le revêtement clair étant utilisé dans une zone piétonne, peu sollicitée par des charges lourdes, la durée de vie n'en sera que prolongée. Une durée de vie traditionnelle d'un revêtement bitumineux de couche de roulement est de 15 ans environ donc ici nous pouvons prévoir une durée de vie d'environ 20 à 25 ans pour une zone piétonne.</p> <p>Quant à la durée de vie de la pierre naturelle en elle-même, elle est éternelle. La seule problématique quant à la durée de vie est la méthode de pose ainsi que, comme pour les revêtements bitumineux, les charges de trafic et l'exposition aux conditions climatiques.</p>
<p>12. Quelle place est-il prévu d'accorder aux cyclistes dans la zone piétonne? Les cyclistes pourront-ils circuler librement et dans toutes les directions? Est-ce qu'une différence de traitement est prévue pour les vélos à assistance électrique (25km/h vs 45km/h)?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La circulation en zone piétonne est régie par l'Art. 22c OSR. : <ul style="list-style-type: none"> ○ Zone piétonne 1 Les « Zones piétonnes » (2.59.3) sont réservées aux piétons et aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Lorsqu'une plaque complémentaire autorise exceptionnellement un trafic restreint de véhicules, ceux-ci peuvent circuler tout au plus à l'allure du pas; les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules bénéficient de la priorité. • La réglementation finale de la zone piétonne prévue dans le projet n'est pas arrêtée à ce stade et devra faire l'objet d'une publication (procédure de signalisation séparée), réglant les types de véhicules autorisés et les horaires de livraison • A ce stade, l'accès des vélos à la zone piétonne est prévu partout, dans toutes les directions. • La réglementation imposant de circuler « au pas », il n'est pas nécessaire de différencier les types de vélos autorisés.

<p>13. Comment la Municipalité entend gérer le manque de places de stationnement vélo à proximité immédiate de la Gare dans l'attente de la réalisation d'une vélostation?</p>	<p>De nombreuses places de stationnement vélo seront réalisés dans les prochains mois en lien avec les projets de constructions. Ils correspondent aux besoins liés aux nouveaux quartiers et leur nombre résulte de l'application des normes VSS. (Environ 260 prévus sur la promenade de Castellane et dans les espaces extérieurs du Quartier des Halles)</p> <p>En outre plusieurs épis à vélo sont prévus dans les espaces publics objets du présent préavis, notamment rue Centrale et rue du Sablon qui représentent environ 90 places supplémentaires à l'issue de cette étape. Ces dispositifs seront complétés au fur et à mesure du réaménagement des espaces publics du secteur.</p> <p>La vélostation correspond à une partie des besoins de la gare et sera réalisé en coordination avec la mise en conformité et rénovation du bâtiment, de même que les espaces publics de la place qui accueilleront des places complémentaires, notamment au nord du périmètre et à l'est, en lien avec les nouveaux accès. Pour le surplus, les études sont en cours, et ne sont pas l'objet du présent préavis.</p>
<p>14. Le projet présenté n'incluant pas de vélostation, cette dernière est-elle toujours d'actualité ? Pour quel horizon ? Son co-financement via le fonds d'agglomération est-il garanti?</p>	<p>La vélostation est toujours d'actualité mais n'est pas l'objet du présent préavis. Il s'agit d'une mesure inscrite au Plan d'Agglomération Lausanne Morges, et sujette à co-financement. Sa réalisation est coordonnée avec le projet de rénovation et remise aux normes de la Gare de Morges (entre 2025 et 2030).</p>
<p>15. Malgré un gabarit généreux à disposition, la rue Centrale ne semble pas comporter de banc, pourquoi?</p>	<p>La rue Centrale est un axe de liaison Nord-Sud dominant. L'espace de cette rue est composé d'arbres, de mâts d'éclairage, d'épingle pour les vélos. La perméabilité transversale est-ouest est privilégiée à ce stade. L'ajout de bancs pourrait être ré-examiné dans le cadre du projet de détail.</p>
<p>16. Mon sentiment (de M. De Benoit) est que l'on passe d'une extrême à l'autre. On veut (art. 3.1) « proposer une plateforme multimodale</p>	<p>Comme souligné par le commissaire, l'objectif est de proposer une plateforme multimodale performante et, par conséquent, de proposer un aménagement en</p>

<p><i>performante</i> » : j'adhère à cela mais dans les faits, j'ai juste l'impression que c'est performant pour les piétons, les bus et les vélos, ce qui est bien mais il ne faudrait pas évincer le trafic traditionnel motorisé, privé !</p> <p>Je ne suis pas un défenseur acharné de la voiture mais cela reste et restera encore de nombreuses années une réalité à intégrer. D'autant plus que les véhicules deviennent de plus en plus propres, peu bruyants et plus sûrs. Ne pas en tenir compte ou sous estimer la réalité risque d'amener encore plus de problèmes. En l'occurrence:</p> <p>Je m'interroge sur la rue de la gare - carrefour du Moulin, <i>en zone de rencontre - zone d'arrêts de bus - 20 km/h - feux au carrefour du Moulin</i>: mon sentiment personnel et que l'on va créer des bouchons monstres ! Je laisse les ingénieurs du trafic et spécialistes me convaincre mais... C'est probablement surfait et trop tard mais si tous doivent cohabiter, il aurait fallu peut-être dissocier en mettant les voitures en tunnel ou les piétons en passage inférieur ou sortir les bus (en les laissant sur la place de la gare), non ? J'imagine bien que tout cela a déjà été réfléchi mais qui sait !</p>	<p>adéquation avec l'utilisation actuelle et future du périmètre, dont en particulier l'accès à la gare.</p> <p>Aujourd'hui, environ 20'000 voyageurs montent ou descendent des trains chaque jour. Ces voyageurs arrivent ou partent de la gare :</p> <ul style="list-style-type: none">• à environ 55% à pied (selon comptages Swisstrafic 2018, environ 6'000 piétons côté Nord et 5'000 piétons côté Sud de la rue de la Gare)• à 35-40% en bus (selon comptages MBC 2019, 7'500 montées-descentes par jour rien qu'à l'arrêt Morges, gare, desservie que par les lignes urbaines)• à environ 2% en vélo (comptages b-plan 2017 et 2020 pour les CFF)• à environ 2% en motorcycle (comptages b-plan 2020 pour les CFF)• le solde, soit environ 5% des usagers, empruntent un autre mode (taxis, dépose, inconnu) <p>Ainsi, 90 à 95% des accès à la gare sont effectués en modes doux ou en transport public. L'aménagement de l'interface est conçu en conséquence, sans toutefois réduire l'accès par les autres modes motorisés.</p> <p><i>« feux au carrefour du Moulin: mon sentiment personnel et que l'on va créer des bouchons monstres ! »</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Le carrefour du Moulin n'est pas l'objet du présent préavis, et ne fait pas partie du plan mis à l'enquête. Son développement est en cours.• Le giratoire actuel ne permet pas un écoulement fluide du trafic, notamment à l'heure de pointe du soir, en particulier sur la rue de la Gare. Ce giratoire n'est pas adapté pour écouler le trafic actuel, car le nombre de traversées de piétons en très important et diminue la capacité routière du carrefour. La topographie n'est pas non plus favorable.• Les trois options envisageables de gestion du carrefour ont été analysées, et même simulées du point de vue de leur interaction avec le nouveau giratoire de Warnery. Le carrefour à feux est non seulement la seule option envisageable, mais également le mode d'exploitation le plus efficace pour
---	--

	<p>écouler le trafic tout en sécurisant les traversées piétonnes et assurant une bonne fluidité des bus.</p> <p><i>« mais si tous doivent cohabiter, il aurait fallut peut-être dissocier en mettant les voitures en tunnel ou les piétons en passage inférieur ou sortir les bus »</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceci n'est pas nécessaire. La solution proposée est plus simple et moins impactante. De plus, suite aux analyses, la topographie, le sous-sol et l'espace à disposition ne permettent pas de telles mesures.
<p>17. - Et puis, comme déjà évoqué, il y a la question des <i>dépose-minute</i>: la dessus je ne suis pas convaincu que l'on peut envoyer les gens à l'intérieur du parking Gare-Sud, qui est déjà pas évident à trouver pour un non initié. L'argument de dire qu'aujourd'hui il n'y a que 3 places peu utilisées sur Sablons n'est pas correct car ces places sont provisoires (déplacement dû au chantier) et « introuvables » pour un étranger. Chacun se rappelle le côté pratique, bien que chaotique, de pouvoir accéder en voiture jusque devant la gare! De mon point de vue, une solution devrait être trouvée pour qu'une dépose rapide puisse se faire sur la place de la gare ou a proximité immédiate, évidente. (Voir à intégrer avec le futur projet de nouvelle gare?) Sans cela, les gens déposeront sur les places de bus etc !</p>	<p><i>« Je ne suis pas convaincu que l'on peut envoyer les gens à l'intérieur du parking Gare-Sud »</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La dépose-minute n'est pas reportée dans le parking. Il est simplement mis en évidence que cette offre est à la disposition des usagers en lien avec la gare, dont les personnes attendant un voyageur descendant du train. • Une offre de dépose-minute en surface sera maintenue. La proposition qui sera faite doit tenir compte des autres usagers, comme les taxis. Un affinage est en cours pour optimiser les propositions. • A noter que, conformément à la loi sur la circulation routière, il est et restera possible de laisser monter et descendre des voyageurs sur la rue de la Gare au droit de la place de la Gare. • La dépose-minute en fonction sous l'autoroute est maintenu jusqu'au déplacement de la caserne. Une nouvelle dépose-minute sera créée rue Docteur Yersin en lien avec le nouvel accès
<p>18. Autre point. Rue des Sablons - Rue Centrale: Ne faudrait-il pas laisser la possibilité aux handicapés et aux livraisons l'accès notamment au Centre médical des Charpentiers, à l'armée du salut etc ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une place de stationnement handicapé est prévue à proximité immédiate du centre médical, rue Centrale. Elle sera accessible pour les personnes munies d'un macaron handicapé. • Rue du Sablon : une place de dépose réservée aux locataires des logements protégés + ambulances etc. est également envisagée.

	<ul style="list-style-type: none"> • En outre les zones piétonnes sont accessibles en tous temps par les véhicules de secours, ambulances, etc. • Livraisons : les livraisons sont possibles, en revanche les horaires peuvent être restreint sur décision de la PRM.
<p>19. Présentation mobilité (p 21 -22) : Concernant la traversée de la rue de la Gare pour atteindre les arrêts de bus côté Pont-Neuf, il n'est pas indiqué pourquoi une solution avec des feux n'est pas retenue. Il est pourtant indiqué que cela est la meilleure solution pour les piétons au carrefour du Moulin, mais rien pour la rue de la Gare. Merci de développer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le régime de zone de rencontre implique que les piétons peuvent traverser partout et ont la priorité. Il n'y a dès lors pas de possibilité d'équiper la rue de la Gare de feux de circulation. • Par le choix de la zone de rencontre, la « diffusion » du flux piétonnier a été préféré à sa « canalisation » en des points précis (situation actuelle). Ceci permet de réduire les conflits avec les véhicules, ce qui n'est pas possible au carrefour du Moulin.
<p>20. Rue de la Gare : Pourquoi une zone de rencontre 20 km/h est-elle préférée à une zone 30 km/h ? Dans l'étude, les deux solutions semblent donner le même résultat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'étude conclut que la zone 30 n'est pas adaptée, en particulier du fait qu'elle implique que les piétons y perdent la priorité sur le trafic routier. De plus, une zone 30 n'apporte que peu, voire aucune plus-value de réaménagement vis-à-vis de la situation actuelle. • Une zone de rencontre (20 km/h) ne présente pas ces inconvénients. • Le projet de zone 20 n'est pas l'objet du présent préavis, mais permet aux commissaires de disposer de la vision d'ensemble.
<p>21. Cette zone à 20 km/h sera-t-elle validée par l'acceptation de ce préavis ? Ou cela se fait par le plan de mobilité ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Non, Le projet de zone 20 au bas de la rue de la Gare ne sera pas validé par l'acceptation de ce préavis. Il suivra le processus de validation prévu par la loi, en l'occurrence LATC et Loi sur les routes. Le projet de zone 20 n'est pas l'objet du présent préavis, mais permet aux commissaires de disposer de la vision d'ensemble. • Non, l'acceptation du projet de zone 20 ne passe pas par le plan de mobilité.

<p>22. Pourquoi pacifier à l'extrême la rue de la Gare, alors que nous avons créé un axe piétonnier (rue Centrale) qui permet d'accéder au centre-ville sans obstacle ?</p>	<p>Les mesures proposées sur la rue de la Gare découlent d'une analyse multicritère détaillée dans le rapport technique ESPACES PUBLICS MORGES GARE-SUD - Analyses de mobilité & réponse aux demandes de la commission du Conseil Communal de Novembre 2020 du bureau B-Plan. La pacification de l'axe est un objectif d'aménagement donné aux mandataires (cahier des charges), provenant du PDL :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Appliquer un statut légal adéquat en tenant compte des fonctionnalités, de la sécurité des usagers : zone 30, zone de rencontre, etc. » • « Assurer le rôle de rue urbaine intégrée au centre-ville par un projet cohérent sur tout l'axe qui assure l'articulation des fonctionnalités actuelles et futures entre le nord et le sud de la gare (station vélos, arrêts bus, etc.), Tout en restant un axe d'accès important reliant le nord au centre-ville. »
<p>23. Dépose minute et taxi: Cela semble très compliqué et peu claire. Lorsqu'on dépose une personne à la gare, cela ne prend pas de temps, par contre, qu'en est-il des véhicules venant chercher des voyageurs et qui doivent souvent attendre quelques minutes ? Est-ce possible dans le parking ? Est-ce payant ? Combien de places prévues au total ? Que se passe-t-il s'il n'y a plus de places libres, peut-on quand même entrer dans le parking ?</p>	<p>Les discussions sur ces points sont actuellement en cours, et ne sont pas l'objet du présent préavis.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La dépose minute en fonction sous l'autoroute est maintenu jusqu'au déplacement de la caserne. • Une nouvelle dépose minute sera créé rue Yersin en lien avec le nouvel accès • Le parking souterrain a la capacité d'accueillir de la dépose minute. • Voir également point n°17 • Pour information concernant la capacité du Parking souterrain à terme : <ul style="list-style-type: none"> ○ Parking Ilot Sud: 277 places de parc dont 50 places publiques « ville de Morges » en compensation des places de surface supprimées ○ Parking Quartier des Halles : 719 places ○ Sur ce total de 996 places, environ 293 forment le P+R, 250 places supplémentaires sont d'usages public (places publiques et visiteurs des logements, bureaux et commerces).
<p>24. Combien de places taxi seront à dispositions ? Comment celles-ci seront attribuées aux</p>	<p>Les concessions de places taxi sont données par PRM en fonction du règlement sur le service des taxis dans la Ville de Morges</p>

<p>différentes compagnies de taxi ? Ces compagnies de taxi ont-elles été consultées pour ce projet ?</p>	<p>Le périmètre concerné par le présent préavis ne comporte pas de places taxi.</p>
<p>25. Il est fait référence à un événement participatif concernant les aménagements du quartier de la gare. Je désire obtenir plus de détails des résultats de cet événement, comme par exemple le nombre de participants, le nombre de morgiens, les remarques ou questions posées... Existe-t-il un rapport ?</p>	<p>Les bilans détaillés des événements sont accessibles en ligne sur les sites www.morgesavenir.ch et www.morgesdialogue.ch</p>
<p>26. Une des raisons de pacifier la rue du Sablon était l'entrée de l'école. Est-ce juste que le but n'est pas complètement atteint car l'accès au parking privé du Square Centrale se fait justement par cette partie de route, et à double sens ?</p>	<p>Il serait très problématique de supprimer les accès aux parkings existants des riverains à la faveur du réaménagement des espaces publics. Néanmoins, la suppression du trafic de transit permet d'atteindre les objectifs des planifications supérieures, car il réduit considérablement le trafic sur la rue du Sablon, et favorise une meilleure compréhension de la hiérarchie des axes routiers.</p>
<p>27. Les coûts d'entretiens des aménagements en gravier et copeaux de la rue des Sablons sont-ils plus élevés que d'autres solutions ? Est-ce judicieux ? A-t-on une expérience de cela ailleurs en ville ?</p>	<p>Pour les coûts d'entretien des aménagements en gravier, ils sont moins onéreux à l'origine que du revêtement bitumineux mais demandent un peu d'entretien au fur et à mesure des années. Ce sont des matériaux qui sont perméables et permettent donc à l'eau de s'infiltrer. Ces surfaces ont aussi pour but de lutter contre les îlots de chaleur. Sur la durée de vie d'un revêtement bitumineux, le coût sera similaire.</p> <p>Pour les copeaux, envisagés au droit des places de jeux, ils sont principalement utilisés comme protection contre les chutes et demande peu d'investissement pour être complétés ponctuellement.</p> <p>Concernant les expériences, des zones tests sont en cours pour définir la meilleure formule de revêtement gravelés en collaboration avec les services de voirie.</p>
<p>28. Comme discuté lors de la première séance, une solution de luminaire avec capteur est-elle envisageable ? Une analyse est-elle en cours ?</p>	<p>Cette rue sera très fréquentée, il n'y a pas lieu d'équiper ces luminaires de détection. Mais ceux-ci seront équipés du Citytouch pour une gestion à distance de</p>

	<p>l'abaissement. Un connecteur Zhaga sera installé sous le luminaire pour l'équiper d'un détecteur si celui-ci s'avérait utile.</p> <p>Le choix définitif des luminaires sera cohérent avec les objectifs du plan lumière. https://www.morges.ch/media/document/0/30_10_13_plan_lumiere_complet.pdf</p>
<p>29. La partie mobilité de ce préavis semble faire partie du plan directeur communal, volet mobilité. Lors de la présentation il apparaît que seul une société (B-plan) ait travaillé sur ce projet d'importance, hormis le carrefour du Moulin. Est-ce juste de penser qu'une seule personne est à l'origine de l'étude ? Et selon l'information donnée en séance, il s'agit de la même personne qui travail sur la mobilité de l'agglomération Lausanne – Morges ? Cette question a pour but de comprendre la procédure suivie pour arriver aux propositions présentées.</p>	<p>Le bureau B-plan a été mandaté par la ville de Morges comme expert mobilité au sein du groupement lauréat de l'appel d'offres marché public pour les études de réaménagement des espaces publics Morges gare-sud.</p> <p>Dans le cadre du préavis 39/11.17 : « Demande d'un crédit de chf. 1'100'000.00 ttc pour les études des projets de réaménagement des espaces publics et d'infrastructures souterraines du secteur Morges gare-sud, leurs mises à l'enquête et les appels d'offres à entreprise », le conseil communal a décidé que le mandat d'expert relatif au volet mobilité devait consister en une étude objective présentant et analysant l'intégralité des mesures possibles, conformément au plan directeur localisé et d'octroyer à la Municipalité le montant complémentaire nécessaire à ces études jusqu'à concurrence de CHF 150'000.00 TTC ; voir pv-cc-20-juin-2018</p> <p>C'est ces études que le bureau B-Plan a présenté en séance. Le rapport technique complet a été transmis le 22 février 2021 aux commissaires.</p> <p>Par ailleurs, le bureau B-plan collabore ou a collaboré également avec Région-Morges. Il s'agit d'un mandat sans relation avec le contrat qui lie le bureau à la Commune pour le réaménagement des espaces publics du quartier Morges Gare - Sud.</p>
<p>30. Il est indiqué dans le préavis que la Commission consultative Urbanisme et Mobilité a émis des recommandations. Quelles sont-elles ?</p>	<p>Le projet de réaménagement des espaces publics Morges Gare sud a été présenté à la Commission consultative urbanisme et Mobilité le 27 mai 2019. La</p>

	<p>séance portait plus précisément sur l'état d'avancement des composantes du projet depuis la séance précédente consacrée au dossier, le 21 septembre 2017.</p> <p>Lors de cette séance La commission a notamment demandé des informations portant sur les points suivants : passage inférieur est, planning de démolition du bâtiment Gare, planning prévisionnel de fermeture de la rue du Sablon, coordination avec CFF concernant les passages inférieurs, planning général Morges-Gare Sud, offre en stationnement 2 roues et accès 2 roues aux passages inférieurs, localisation du kiss and ride, dépose minute et taxis.</p> <p>Sur l'analyse des déplacements et avancement des études mobilités présentés lors de la même séance, la commission a notamment demandé des informations portant sur les points suivants : risque d'inciter les personnes à recourir à la voiture comme moyen de déplacement, horaires d'ouverture des commerces, carrefour du Moulin, périmètre des micro-simulations.</p>
<p>31. Au point 3.5.2, il est écrit : « <i>Les aménagements relatifs à la circulation prévus dans ce préavis sont une vision d'avenir pour les prochaines années. Même si les comportements de mobilité relèvent du caractère et de la responsabilité de chacun, les choix effectués dans ce projet correspondent au plus grand nombre, dans une perspective de durabilité et d'attractivité à long terme.</i> » Qu'entend-t-on par le plus grand nombre ? De qui parle-t-on ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les choix correspondent au plus grand nombre : Ils répondent aux besoins du plus grand nombre possible des usagers qui utilisent les transports publics, individuels, et de mobilité douce. • Il s'agit également des choix effectués de façon collégiale par la Municipalité. • Voir également point 32.
<p>32. Attractivité à long terme, de quelle attractivité parle-t-on ? Commerciale, si oui, a-t-on discuté de cela avec les commerçants ? Touristique ?</p>	<p>Attractivité à long terme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Par cette phrase la Municipalité évoque sa volonté de développer des aménagements de qualité qui donnent aux usagers un sentiment de bien-

<p>Merci de développer ou de nous expliquer le sens de cette phrase.</p>	<p>être, de sécurité et favorisent une qualité de vie élevée, notamment grâce à un réseau multimodal performant, et à la présence et l'accessibilité de nombreux services.</p> <p>Consultations commerçants, touristiques... :</p> <ul style="list-style-type: none">• Au vu des enjeux du projet la Municipalité a privilégié pour le projet Morges Gare-sud une démarche participative impliquant l'ensemble de la population. Les consultations étaient donc ouvertes, mais non restreinte, à la participation des acteurs cités. <p>Pour aller plus loin sur la question de l'attractivité telle que perçue par la population à Morges:</p> <ul style="list-style-type: none">• Les commissaires sont invités à consulter sur le site Morges Dialogue le bilan des démarches participatives https://mgs.morgesdialogue.ch/, qui se penchent notamment sur les attentes du plus grand nombre en terme de qualité d'ambiance, d'usage etc. pour les espaces publics du quartier de la gare.• A plus large échelle les analyses effectuées à l'issue des marches exploratoires https://marches-exploratoires.morgesdialogue.ch/ fournissent également de précieuses informations sur les attentes de la population en regard notamment des enjeux de sécurité et d'accessibilité.
--	---