

Adoption du Plan d'affectation « Morges Gare-Nord » et de la servitude de passage public à pied et pour cycles de la Ville de Morges, liée au Plan d'affectation « Morges Gare-Nord »

N° DE PRÉAVIS : 20/5.24



DIRECTION : Municipalité en corps

PRÉAVIS PRÉSENTÉ AU CONSEIL COMMUNAL EN SÉANCE DU : mercredi 1^{er} mai 2024

PREMIÈRE SÉANCE DE COMMISSION : Lundi 13 mai 2024, à 18 h30, salle Henri Perregaux.

DEMANDE DE DÉTERMINATION DE LA COMMISSION DES FINANCES : non

ANNEXES :

1. plan
 2. règlement
 3. tableau miroir
 4. plan de servitude
-

TABLE DES MATIÈRES

1	OBJET DU PRÉAVIS.....	3
2	HISTORIQUE ET PROCÉDURE	4
3	ASPECTS TECHNIQUES	4
3.1	Objets	4
3.2	Affectations actuelles	5
3.3	Droits à bâtir (PGA 1990).....	5
3.3.1	<i>Zone périphérique</i>	5
3.3.2	<i>Zone d'intérêt public et d'équipements collectifs</i>	5
4	LE PROJET	6
4.1	Affectations.....	6
4.2	Zone d'habitation de moyenne densité – un ensemble bâti dans des jardins.....	8
4.2.1	<i>Le bâti (articles 7 à 12, 18 à 21)</i>	8
4.2.2	<i>Les aménagements extérieurs</i>	9
4.3	Zone de verdure (article 23)	9
4.4	Zone centrale (articles 16 à 22)	9
4.5	Cheminement interne (article 33)	10
4.6	Arborisation (article 38).....	10
4.7	Mobilité et stationnement (articles 34, 35, 36, 37)	10
5	CONFORMITE DU PROJET	10
5.1	Protection contre le bruit (art. 25).....	11
5.2	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (art. 26)	11
5.3	Protection des eaux (art. 28)	11
5.4	Site Pollué (art. 27)	11
6	ASPECTS FONCIERS.....	11
6.1	Aspects fonciers.....	11
6.2	Servitude publique (art.33).....	12
6.3	Taxe relative au financement de l'équipement communautaire.....	12
7	GARE ROUTIÈRE	12
8	PROCÉDURE.....	13
8.1	Mise à l'enquête publique	13
8.2	Oppositions.....	13
8.2.1	<i>Opposition N°1</i>	13
8.2.2	<i>Opposition N°2</i>	14
8.2.3	<i>Opposition N°3</i>	16
9	CONCLUSION	16

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1 OBJET DU PRÉAVIS

Le présent préavis a pour but l'adoption du plan d'affectation « Morges Gare-Nord » et de la servitude de passage public de mobilité douce liée, ainsi que la levée des oppositions y relatives.

Le périmètre du plan d'affectation (PA) « Morges Gare-Nord » est délimité au nord par les Avenues de Marcelin et Jean-Jacques-Cart et au sud par l'autoroute, attenante aux voies ferrées.



Localisation du Plan d'affectation

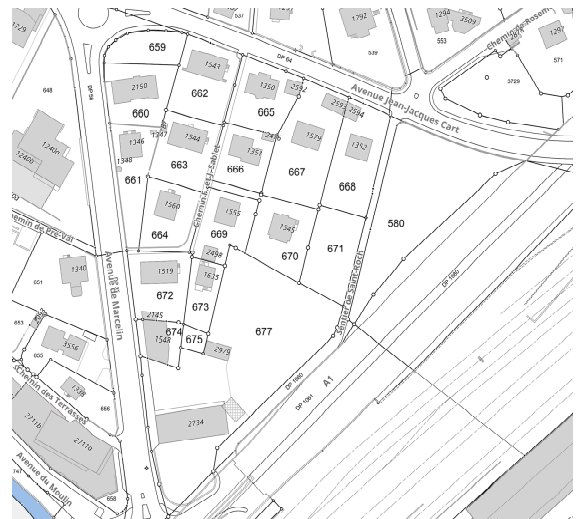


Vue aérienne du périmètre du PA

Le quartier, urbanisé entre 1930 et 1960, est essentiellement occupé par des maisons locatives, petites à moyenne, avec une forte présence de jardins arborisés.



Triangle Est Marcelin



Base cadastrale triangle est Marcelin

Plusieurs parcelles privées communales se trouvent dans le périmètre du PA : la parcelle N°580, exploitée aujourd'hui comme jardin partagé, la parcelle N°677 occupée par la caserne du SIS Morget, la parcelle attenante N°674 acquise par la ville en février 2023 et la parcelle N°659 au nord du périmètre.

En 2016, la Municipalité a décidé d'entreprendre une planification de détail pour ce triangle, accompagnée d'une démarche participative avec les propriétaires et les habitant-e-s du périmètre, afin de définir des règles plus fines que les dispositions de la planification communale générale.

2 HISTORIQUE ET PROCÉDURE

En février 2016, le Conseil communal de Morges a accordé un crédit à la Municipalité (N°2/2.16) pour l'élaboration d'une planification d'affectation dans le secteur Gare-Nord.

Durant la phase de diagnostic, un premier atelier participatif a été organisé avec les propriétaires et habitant-es du quartier, afin de connaître leur point de vue sur leur cadre de vie, les qualités du quartier, les éléments à préserver, les gênes et les lacunes. En juin 2017, a lieu un second atelier, centré sur la présentation de différentes orientations de développement du quartier, réalisées d'après les conclusions du premier atelier. Entre 2017 et 2021, plusieurs propriétaires ont été rencontré-es individuellement, en particulier pour des propositions d'adaptations parcellaires en coordination avec le projet d'affectation.

Pour répondre à l'obligation de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, une coordination avec les procédures d'espace public a été effectuée, en particulier avec les projets en lien avec la gare de Morges (place de la gare, réaménagement de la rue de la gare, giratoire du Moulin, Avenue de Marcelin).

En février 2019, avant l'envoi du dossier complet à l'examen préalable, une séance d'information a été organisée pour les propriétaires et habitant-es du quartier afin de leur présenter le projet.

Le dossier complet pour examen préalable a été transmis au canton en juillet 2019. Le rapport cantonal a été rendu en janvier 2020. Celui-ci comporte un certain nombre de remarques concernant la future gare routière pour les bus régionaux MBC sur la parcelle communale N° 677, nécessitant des études complémentaires financées par l'ensemble des partenaires (Canton, MBC et Ville de Morges).

Diverses coordinations ont lieu entre 2020 et 2022 entre les services cantonaux, la Ville de Morges (urbanisme et mobilité), les MBC et les mandataires pour la préparation du dossier final. La DGMR a validé définitivement le dossier en mars 2022.

Le dossier du plan d'affectation ainsi que la servitude de passage public à pied et pour cycles ont été validés par la Municipalité en mai 2022 pour mise à l'enquête publique. Celle-ci a eu lieu du 22 juin au 21 juillet 2022.

3 ASPECTS TECHNIQUES

Développer des sous-chapitres traitant des différents aspects du projet proposé qui pourrait présenter la situation actuelle et décrire les modifications et/ou évolutions envisagées d'un point de vue technique, administratif et/ou organisationnel.

3.1 Objets

Le PA « Morges Gare-Nord » a pour but de permettre :

- l'évolution du périmètre en préservant l'identité du quartier ;

- le maintien du caractère vert de la parcelle communale N°580 ;
- l'implantation de la gare routière sise actuellement sur la place de la gare ;
- l'évolution de la parcelle N°677 avec l'accueil d'équipements publics et d'activités économiques.

3.2 Affectations actuelles

Le plan général d'affectation de 1990 (PGA), aujourd'hui en vigueur, affecte le périmètre à la zone périphérique ; les parcelles communales N° 677 et 580 à la zone de constructions d'intérêt public et d'équipements collectifs.



Extrait du PGA

3.3 Droits à bâtir (PGA 1990)

3.3.1 Zone périphérique

La zone périphérique du PGA 1990 ne permet pas de garantir la préservation d'ensemble du quartier. De plus, certaines parcelles sont rendues inconstructibles en raison de la distance aux limites fixées par le PGA 1990 (voir schéma ci-dessous).

Illustration à titre indicatif : potentiel de développement PGA - zone périphérique

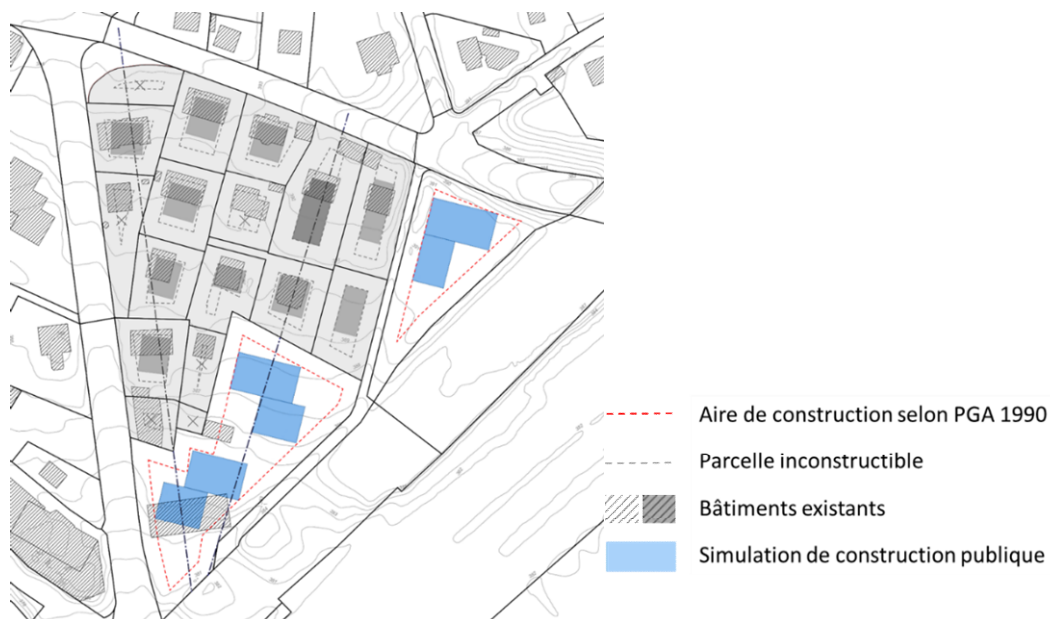


3.3.2 Zone d'intérêt public et d'équipements collectifs

- Aire de construction selon PGA 1990
- - X - - Parcelle inconstructible
- ▨ Bâtiments existants
- Simulation de construction privée

Le PGA 1990 colloque les parcelles actuellement occupées par la caserne du SIS Morget, ainsi que celle dévolue aux jardins collectifs en zone constructible. Sur ces deux parcelles, l'application du PGA 1990 permettrait de largement les développer (5'900 m² SPd, tandis qu'aujourd'hui, env. 1'100m² SPd sont construits).

Illustration à titre indicatif : potentiel de développement PGA - zone d'intérêt public



4 LE PROJET

La nouvelle planification est composée de trois périmètres distincts :

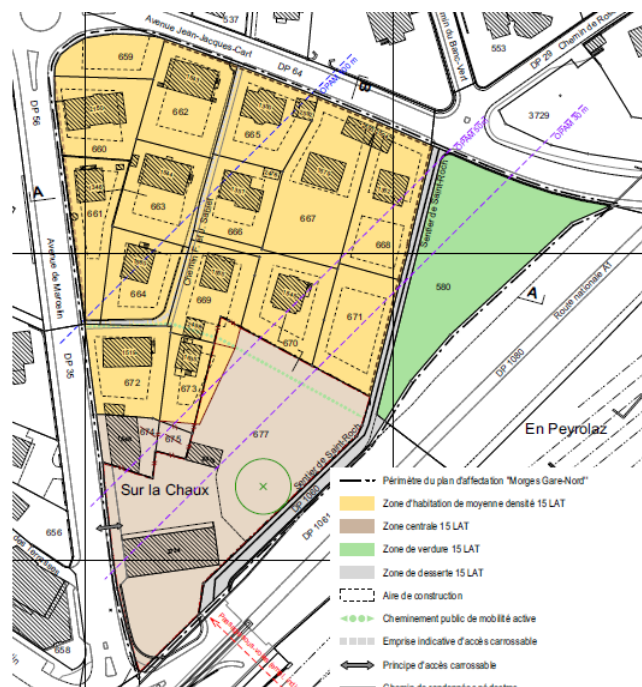
- un ensemble bâti dans des jardins dignes d'intérêt au nord ;
- un espace vert à l'angle est ;
- un espace public à l'angle sud.

4.1 Affectations

Le projet de plan d'affectation prévoit 4 zones d'affectation distinctes :

1. *Zone d'habitation de moyenne densité (zone jaune)*
 - a. IUS : 0.8 ;
 - b. destination : habitations et activités économiquement gênantes ;
 - c. arborisation : minimum 40% de la surface totale de la parcelle en pleine terre, aménagée en espace vert.
2. *Zone centrale (zone beige)*
 - a. IUS : 0.9 ;

- b. destination : activités économiques moyennement gênantes, constructions et équipements (para-)publics, gare routière.
3. *Zone de verdure (zone verte- parcelle N°580)*
- a. destination : verdure, arborisation, parc public ;
- b. cheminements de mobilité active, places de jeux, de détente et jardins potagers autorisés.
- c. petites constructions d'utilité publique liées à la destination de la zone, autorisées sous certaines conditions.
4. *Zone de desserte (zone grise) : circulation des piéton-ne-s et des véhicules non motorisés.*



Extrait du PA « Morges Gare-Nord »

Synthèse des évolutions des zones d'affectation par rapport à la planification en vigueur

	PA MORGES GARE-NORD		PGA 90	
	Affectation	IUS	Affectation	IUS
<i>Zone d'habitation de moyenne densité</i>	Habitation moyenne densité + activités moyennement gênantes. Affectations autres que de l'habitation prioritairement localisées dans les rez-de-chaussée.	0.80	<i>Zone périphérique</i> : habitat individuel ou groupé. Commerce et artisanat admis, tant qu'ils ne gênent pas le voisinage.	Équivalent environ 0.6 (parcelle inférieure à 1'200 m ²) Équivalent environ 0.8 (parcelle supérieure à 1'800 m ²)
<i>Zone de verdure</i>	Aménagement d'un parc public. Cheminements de mobilité douce, places de jeux, de détente et jardins potagers autorisés.	Inconstructible	<i>Zone de constructions d'intérêt public et d'équipements collectifs</i> : construction de bâtiments d'utilité publique, d'équipements collectifs.	0.90
<i>Zone centrale</i>	Activités économiques moyennement gênantes, équipements (para-)publics autorisés. Peut accueillir une gare routière. Le logement y est interdit. Surfaces commerciales de plus de 100m ² de surface de vente exclues.	0.90	<i>Zone de constructions d'intérêt public et d'équipements collectifs</i>	0.90

4.2 Zone d'habitation de moyenne densité – un ensemble bâti dans des jardins

Les dispositions réglementaires de la zone d'habitation de moyenne densité ont pour vocation de préserver l'ensemble bâti au sein de jardins privés et les spécificités de l'ensemble.

4.2.1 Le bâti (articles 7 à 12, 18 à 21)

La nouvelle planification garantit la cohérence du développement du périmètre avec l'existant et la préservation des formes bâties compactes caractéristiques du site. Dans cet objectif, plusieurs mesures sont prises :

- maintien d'une organisation ponctuée et séquencée du bâti ;
- aires de constructions définies par parcelle ;
- longueur maximale des bâtiments : 16 m ;
- nombre minimal et maximal de niveaux (2 et 3 + combles ou attiques) ;
- indice d'utilisation du sol (IUS) : 0.8 ;
- toitures autorisées correspondant aux gabarits des toitures existantes ;
- hauteur des extensions limitée à la hauteur de la construction principale existante, etc.

4.2.2 Les aménagements extérieurs

Les aménagements extérieurs privés ont une incidence sur l'espace public adjacent et la qualité de vie. Le projet du PA « Morges Gare-Nord » prend en compte la réflexion qualitative menée sur l'entier du territoire communal en matière d'espace non bâti.

4.2.2.1 Espaces verts (article 13)

Le projet du PA « Morges Gare-Nord » accorde une grande importance à la préservation et à la qualité des espaces verts privés. Le règlement prévoit un minimum de 40 % d'espaces verts par parcelle, en pleine terre, afin de garantir une proportion d'espaces non bâtis de qualité, caractéristiques du périmètre. Des plantations obligatoires d'arbres de haut-jet sont prévues. Des petites surfaces semi-perméables sont possibles pour des cheminements, le jeu ou la détente.

4.2.2.2 Traitement des limites dans le domaine public (article 12)

Certaines rues de Morges ont une signification historique et bénéficient d'aménagements en bordure du domaine public spécifiques qui leur confèrent une ambiance particulière. Les Avenues de Marcelin et Jean-Jacques-Cart correspondent à des tracés historiques d'importance régionale, identifiés par l'inventaire des voies de communication historiques suisses. Leurs aménagements sont caractérisés par des murs marquant la limite entre parcelles privées et domaine public ainsi que, dans certains cas, par une abondante végétation surmontant les murs.

Le projet du PA « Morges Gare-Nord » demande un marquage spécifique des limites entre propriétés privées et domaine public à certains endroits indiqués sur le plan. Ces dispositifs doivent assurer une perméabilité visuelle dans le but de valoriser l'ambiance du quartier sur l'espace public et d'offrir des échappées visuelles sur l'écrin de verdure que constitue le quartier.

4.3 Zone de verdure (article 23)

Le PGA 1990 colloque la parcelle communale N°580 en zone constructible (voir pt 3.3.2). L'objectif du projet du PA « Morges Gare-Nord » est de la rendre inconstructible et d'usage public afin de maintenir sa vocation actuelle d'espace de verdure ouvert.

Cette poche historiquement verte, d'abord cimetière puis dévolue à l'accueil de la petite enfance avant d'être aménagée avec des jardins partagés, est également intéressante en tant que maillon du réseau vert existant le long de l'autoroute. Celui-ci est constitué, d'ouest en est, du parc du domaine de la Prairie, du cordon boisé du vallon de la Morges puis des jardins résidentiels à l'est et enfin du parc de Beausobre.

La zone prévue impose verdure et arborisation, des cheminements de mobilité active, places de jeu, de détente et jardins potagers y sont autorisés. Seules des petites constructions d'utilité publique liées à la destination de la zone sont autorisées pour autant que la surface bâtie au sol ne dépasse pas 100 m².

4.4 Zone centrale (articles 16 à 22)

Le projet du PA « Morges Gare-Nord » affecte la future parcelle N°677 à la zone centrale destinée à des activités économiques moyennement gênantes, y compris une gare routière. Les constructions et équipements publics et parapublics sont autorisés. Le logement y est interdit

et les surfaces commerciales de plus de 100 m² de surface de vente sont exclues. L'indice d'utilisation du sol maximum est fixé à 0.9, comme la réglementation en vigueur.

L'aménagement de cette zone est en lien direct avec le périmètre global de la gare de Morges. En effet, l'aménagement de gare routière pour les bus régionaux dans cette zone permettra de libérer la place sud de la gare pour la rendre à la population comme le prévoit le plan partiel d'affectation « Morges Gare-Sud ».

La gare routière, comme son accès par l'Avenue de Marcelin, a fait l'objet d'une étude de faisabilité co-dirigée et co-financée entre la Ville de Morges, la DGMR et les MBC.

4.5 Cheminement interne (article 33)

Un cheminement public pour la mobilité douce est prévu en amont de la parcelle N°677, par le biais d'une servitude de passage public, qui permettra de relier le chemin de St-Roch avec l'Avenue de Marcelin. Son aménagement et son dimensionnement offriront une utilisation confortable pour la déambulation des piéton·nes et des cycles.

4.6 Arborisation (article 38)

Comme l'ensemble des nouvelles planifications envisagées sur le territoire morgien, le projet du PA « Morges Gare-Nord » met l'accent sur une arborisation de qualité. Au minimum un arbre feuillu d'essence majeure doit être planté pour chaque tranche de 500 m² de surface de parcelle. De plus, pour toutes les 4 places de stationnement en surface, la plantation d'un arbre d'essence majeure supplémentaire peut être exigée.

On entend par arbre d'essence majeure toute espèce ou variété à moyen et grand développement pouvant atteindre 10 m de hauteur et plus, et dont la surface foliaire à l'âge adulte offre environ 80 m² de surface de canopée. L'entretien de ces arbres doit permettre à l'arbre d'atteindre sa taille idéale et d'exprimer tous ses bénéfices écosystémiques.

Le choix des essences se porte de préférence sur des essences favorables à la biodiversité, indigènes ou allogènes, selon la liste d'essences recommandées par la Ville de Morges. Les essences comprises dans la liste noire du Centre national de données et d'informations sur la flore de Suisse (Info Flora) sont interdites. Le choix définitif doit être validé par le service compétent.

Le règlement relatif à la protection des arbres ainsi que la stratégie d'arborisation de la Ville de Morges s'appliquent pour le surplus. Les arbres protégés par le règlement communal sont à conserver. L'arbre protégé indiqué sur le plan sur la parcelle N°677 devra être maintenu dans toute la mesure du possible, y compris en cas d'implantation de la gare routière.

4.7 Mobilité et stationnement (articles 34, 35, 36, 37)

Le besoin en place de stationnement pour les voitures et deux roues motorisés est défini en annexe du règlement du PA. Le nombre maximal de places de stationnement pour les voitures pouvant être autorisé s'élève à 98.

Le besoin en places de stationnement pour les vélos est calculé conformément à la norme VSS.

5 CONFORMITE DU PROJET

Le PA est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire, au Plan directeur Cantonal (PDCn) et aux planifications régionales (PALM 2016) et communale (Plan directeur Communal).

Il répond également à plusieurs mesures du plan des mesures OPair 2018.

5.1 Protection contre le bruit (art. 25)

Afin de respecter les valeurs limites d'exposition de l'ordonnance contre le bruit (OPB), des mesures constructives d'auto-protection au bruit devront être prises lors de la construction de nouveaux bâtiments le long des Avenues de Marcelin et J.-J.-Cart. Ces mesures devront être précisées dans le cadre des projets de construction.

5.2 Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (art. 26)

Le règlement du Plan d'affectation « Morges Gare-Nord » impose des mesures permettant de réduire les risques découlant des accidents majeurs (OPAM). Les affectations de la parcelle N° 580 en zone de verdure et de la parcelle N° 677 en zone centrale, contribuent à limiter les risques. Un dossier technique de présentation des mesures de protection devra accompagner les demandes de permis de construire.

5.3 Protection des eaux (art. 28)

Les matériaux drainants doivent être privilégiés pour la couverture du sol. L'évacuation des eaux météoriques des parcelles doit être conforme au PGEE communal. Un coefficient de rétention à respecter est défini par la Municipalité conformément au PGEE.

La rétention se fait prioritairement à ciel ouvert sous la forme d'éléments favorables à la biodiversité tels qu'étangs, noues ou autres surfaces naturelles.

5.4 Site Pollué (art. 27)

Selon le Cadastre cantonal des sites pollués, un site est recensé dans le périmètre, sur la parcelle N°677. Il s'agit de l'ancienne usine à gaz. L'intégralité de la parcelle N° 580 et l'extrémité Est de la parcelle N°677 ont, par ailleurs, été remblayés dans le cadre des travaux de construction de l'autoroute dans les années 1960. Il n'y a, par contre, pas ici de raison de suspecter une pollution importante du sous-sol, seules quelques traces de briques ayant été mises en évidence dans deux forages réalisés en 2009 dans ces remblais. Une investigation technique devra être réalisée ultérieurement, afin d'orienter cas échéant la position et la profondeur des bâtiments.

6 ASPECTS FONCIERS

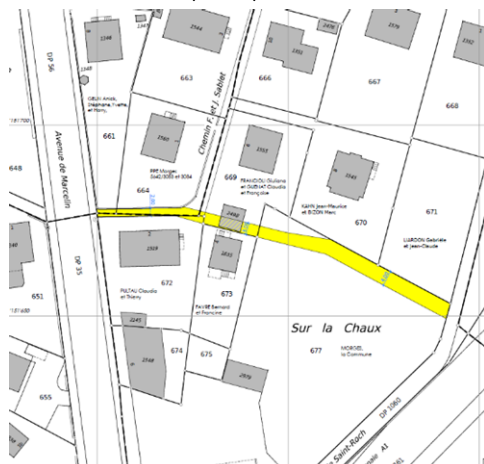
6.1 Aspects fonciers

Le projet d'affectation est compatible avec la structure foncière actuelle et future. Il tient également compte des servitudes, permettant à chaque propriétaire d'utiliser ses droits à bâtir de manière indépendante.

En coordination avec la présente procédure d'affectation, plusieurs propriétaires ont été rencontré·e·s pour traiter des modifications foncières nécessaires à un développement plus efficace du site, en particulier pour la zone centrale. Des conventions ont été signées concernant les modifications parcellaires qui seront mises en œuvre au moment de l'entrée en vigueur du plan d'affectation.

6.2 Servitude publique (art.33)

Une servitude de passage public à pied et pour cycles est prévue pour relier l'Avenue de Marcelin et le sentier de Saint-Roch. Elle a été mise à l'enquête publique parallèlement au PA et doit être adoptée par le Conseil communal.



Extrait du plan d'enquête pour la création d'une servitude de passage public à pied et pour cycles

6.3 Taxe relative au financement de l'équipement communautaire

Le préavis de projet de plan d'affectation « Morges Gare-Nord » n'est pas complété d'un règlement spécifique sur la taxe relative aux équipements communautaires, contrairement aux dernières planifications communales (PPA « Les Fonderies » et « Prairie-Nord Églantine » adoptés par le Conseil communal en 2013 et 2017). En effet, la Municipalité a décidé d'élaborer une réglementation générale s'appliquant à l'ensemble de son territoire. Un préavis y relatif a été déposé au Conseil communal le 27 mars 2024 ([préavis N° 18/3.24](#)).

7 GARE ROUTIÈRE

La faisabilité de la gare routière sur la future parcelle N°677 a fait l'objet d'une étude préliminaire, co-financée par le canton et les MBC qui valide son aménagement pour les bus du transport régional sur la zone centrale telle que prévue dans le PA.

Les remaniements parcellaires liés à cette parcelle, ainsi que la libération de cet espace sont déterminants pour le réaménagement de l'interface de transport. Le déplacement de la caserne du SIS Morget en particulier est un jalon essentiel du réaménagement du quartier de la Gare, nord et sud, y compris pour la place de gare sud elle-même et les infrastructures ferroviaires.

La libération de la parcelle N°677 est une condition impérative au déplacement de la Gare routière du Sud au Nord de la gare. Elle est également déterminante pour la réalisation du passage inférieur traversant qui reliera la place de la Gare sud aux quartiers situés au Nord des voies, et le réaménagement de l'axe routier qui la borde.

Le projet de relocalisation de la caserne du SIS Morget est actuellement en cours de développement et suivi par la Ville de Morges et l'Association intercommunale.

8 PROCÉDURE

8.1 Mise à l'enquête publique

Le dossier du PA soumis au Conseil communal pour adoption contient les documents suivants :

- le plan à l'échelle 1 : 1000 ;
- le règlement du PA ;

Il est complété par :

- le rapport 47 OAT ;
- une évaluation environnementale ;
- un rapport d'investigation historique ;
- une étude mobilité.

Parallèlement, la servitude de passage public à pied et pour cycles est également soumise au Conseil communal pour adoption. L'inscription de cette servitude au registre foncier sera effectuée dès l'approbation du PA par le Département compétent.

La mise à l'enquête publique s'est déroulée du 22 juin au 21 juillet 2022. Le PA a suscité 4 oppositions. Suite à la rencontre avec les opposants, une opposition a été retirée, les trois autres sont maintenues. Il appartient au Conseil communal de lever les oppositions sur propositions de la Municipalité.

8.2 Oppositions

8.2.1 Opposition N°1

Argument 1 : « *Interdiction d'un accès direct à l'Avenue Marcelin et/ou J.-J.-Cart pour le deuxième bâtiment sur la parcelle N° 668, ainsi que pour la parcelle N°671* ».

Réponse : Le projet de Plan d'affectation n'interdit pas les accès carrossables directs au réseau routier cantonal. Cette exigence, déjà en vigueur actuellement, découle directement de la loi cantonale sur les routes, rappelée par la DGMR dans l'examen préalable : « *Conformément aux articles 5 et 32 de la Loi sur les routes, les accès latéraux sur la RC1 - qui fait partie du réseau routier principal, doivent être minimisés au profit d'accès sur le réseau de desserte communal. La DGMR-P demande donc de veiller à réduire le nombre d'accès sur l'Av. de Marcelin et l'Av. J.-J.-Cart en cohérence avec le rôle que doit jouer la RC1 dans le réseau routier, selon le PALM et le Plan directeur communal des mobilités* ». Cette situation est la même pour toutes les parcelles le long de l'Av. J.-J.-Cart. À noter que les accès pompiers d'ores et déjà sont garantis par le sentier de Saint-Roch.

Argument 2 : « *D'un point de vue juridique et historique, il existerait un droit à un accès direct aux dites parcelles depuis la route cantonale, aussi bien à pied qu'en voiture* ».

Réponse : Le propriétaire fait sans doute référence à une servitude de passage datant de 1958, entre deux parcelles privées, qui oblige les propriétaires de la parcelle N°668 à laisser un passage aux propriétaires de la parcelle N°671. Aucun autre document officiel n'a été retrouvé portant sur un possible engagement de la Ville de Morges pour la création d'un accès carrossable à la parcelle N°671 le long du chemin piétonnier de Saint-Roch.

Du point de vue du droit public, l'accès à la parcelle N°671 est suffisant. En effet, s'agissant de l'accessibilité au réseau routier, ni le droit fédéral ni le droit cantonal n'exigent qu'une route carrossable mène directement jusqu'au terrain ou au bâtiment projeté pour que celui-ci soit considéré comme équipé. Il suffit qu'il existe une route à proximité, à partir de laquelle il est possible d'accéder à la construction pour les pompiers et autres urgences et par un chemin piéton.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité propose au Conseil communal de lever l'opposition 1.

8.2.2 Opposition N°2

Argument 1 : « Réduction de la dotation en place de stationnement pour les villas individuelles et les habitations à 2 logements ; réduction des normes en matière de stationnement de 50 % pour l'habitat collectif à 0,6 place de stationnement par appartement ou par 100 m² SBP au maximum ».

Réponse : Les règles de dimensionnement pour le stationnement au sein du périmètre du PA respectent entièrement le cadre légal (cf. annexe du règlement mis à l'enquête).

Argument 2 : « Le nombre de places de stationnement pour voiture ne doit pas augmenter en cas de non réalisation de la gare routière pour les activités prévues sur la parcelle 677 ».

Réponse : Le règlement du PA n'impose pas d'augmentation de places de parc en cas de non réalisation de la gare routière.

Argument 3 : « Les règles pour le stationnement pour cycles suivantes devraient être rajoutées :

- accès de plain-pied pour 30% des places au minimum à proximité directe de l'entrée des bâtiments ;
- infrastructures sécurisées pour stationner leur vélo ;
- couverture d'une partie des places ;
- locaux sécurisés intérieurs réalisés en priorité pour les habitant-es et personnes travaillant sur site ;
- places et infrastructures pour des vélos cargos ;
- 100% des places doivent être dessinées sur les plans d'enquête avec illustration du type d'infrastructures et description du support ;
- 100% des places de stationnement pour vélos réalisé en première étape ».

Réponse : En matière de stationnement vélos, le projet de règlement est entièrement conforme au droit supérieur. En outre, il comprend certaines dispositions plus ambitieuses que celles demandées par l'opposant.

Argument 4 « Non-respect de la mesure A25 du Plan directeur cantonal concernant les plans de mobilité et nécessité de prévoir des plans de mobilité pour les entreprises ».

Réponse : Seule la parcelle N 677 est dévolue à de l'activité et pourrait être concernée par un plan de mobilité. Afin de respecter le Plan directeur cantonal, la Municipalité propose de créer un nouvel article 36 concernant le plan de mobilité de site pour la parcelle communale 677.

Argument 5 « L'article 35 est en contradiction avec l'article 34 qui prévoit un dimensionnement inférieur sous conditions. Une suppression de cet article est demandée ».

Réponse : Du point de vue systématique, l'article 35 est complémentaire à l'article 34. L'article 34 fixe les besoins en places de stationnement. Il prévoit des cas particuliers pour un dimensionnement inférieur en cas de projets favorisant la mobilité durable comme l'autopartage, des projets sans voiture ou cas de préservation du paysage, etc.

L'article 35, quant à lui, traite des situations où la configuration de la parcelle ne permet pas l'aménagement du nombre de places déterminé par l'article 34. Dans ce cas, une contribution compensatoire est perçue. Ce principe de contribution compensatoire est déjà en vigueur dans le règlement du PGA de 1990 (art. 86) et il est reconduit dans le projet de PACom.

L'alinéa 4 de l'article 34 qui prévoit la possibilité pour la Municipalité d'interdire la création de places de stationnement tout en fixant une taxe compensatoire n'est pas cohérent dans le dispositif mentionné ci-dessus. Dès lors, la Municipalité propose de supprimer l'alinéa 4 de l'article 34.

Argument 6 : « *La variante d'accessibilité retenue (ndlr : voir étude de mobilité, annexe du rapport 47 OAT) évoque une interdiction de tourner à gauche depuis l'Av. J.-J.-Cart alors que la situation actuelle au giratoire est particulièrement mauvaise* ».

Réponse : Le PA ne détermine pas le régime de circulation de l'Avenue J.-J. Cart, ni sa signalisation. L'option de sécuriser un tourner à gauche depuis J.-J.-Cart pour les usagers et usagères de la route pourrait effectivement être étudiée, en particulier pour les cycles.

Argument 7 : « *Absence de principes d'aménagement routiers pour traverser le futur PA et préconisation d'une mise en zone de rencontre* ».

Réponse : Le Chemin F. et J. Sablet est un chemin privé. Dans le cadre du projet de PA, une servitude de passage public pour la mobilité douce est créée sur ce chemin tronçon sud, bordée par les parcelles N^{os} 661, 664, 669 et 672. La servitude a été mise à l'enquête publique simultanément au projet de Plan d'affectation.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité recommande au Conseil communal de lever l'opposition 2.

Pour gagner en lisibilité, la Municipalité, dans sa séance du 27 novembre 2023, a décidé d'apporter des modifications suivantes concernant les articles sur le stationnement :

- Scission de l'article 34 « Stationnement » en deux articles : article 34 « Stationnement véhicules motorisés » avec suppression de son alinéa 4 et nouvel article 37 « Stationnement véhicules non motorisés ».
- Suppression de l'annexe 2 « Dimensionnement du stationnement deux-roues motorisés et vélos » et intégration de l'ensemble des prescriptions dans un nouvel article 37 « Stationnement véhicules non motorisés ».

En outre, comme indiqué ci-dessus, la Municipalité a décidé d'ajouter un nouvel article 36 concernant le plan de mobilité de site pour la parcelle communale N° 677. Les articles suivants du règlement sont décalés.

Au vu du caractère minime de ces modifications, sans impact sur les droits des tiers, ces modifications, qui figurent dans l'annexe N° 3 « tableau miroir », n'entraînent pas la nécessité d'une nouvelle enquête publique.

Ces modifications sont incluses dans le règlement en annexe du préavis.

8.2.3 Opposition N°3

Argument 1 : « *Le quartier, très bien situé, à proximité immédiate de la gare et du centre, devrait être plus dense que la construction de villas* ».

Réponse : Le PA fixe des IUS de 0.9 pour la zone centrale et de 0.8 pour la zone d'habitation de moyenne densité. Ces densités ne sont pas celles prévues pour des « villas », soit des zones de faible densité, habituellement fixées à 0.625 (minimal selon le PDCant).

Argument 2 : « *Dimensionnement du stationnement pour voiture : non-respect des normes VSS. Réductions demandées : villas individuelles et les habitations à 2 logements ; l'habitat collectif à 0,6 place de stationnement par appartement ou par 100 m² SBP au maximum* ».

Réponse : cf. réponse opposition 2.

Argument 3 : « *Le stationnement vélo est sous-dimensionné. Les normes VSS devront être respectées en n'oubliant pas les infrastructures en faveur des vélo cargos. Le règlement doit imposer que 100 % des places destinées aux vélos soient réalisées dès la première étape des travaux* ».

Réponse : cf. réponse opposition 2.

Argument 4 : « *Remplacer le principe contribution compensatoire (art. 35) par des avantages accordés aux constructeurs qui ne prévoiraient pas de places de stationnement ou uniquement des places destinées à l'autopartage. Article 35 en contradiction avec l'article 34 qui prévoit un dimensionnement inférieur sous conditions. Une suppression de cet article est demandée* ».

Réponse : cf. réponse opposition 2.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité recommande au Conseil communal de lever l'opposition 3.

9 CONCLUSION

Le PA « Morges Gare-Nord » prévoit une densification de qualité et la possibilité d'aménager la gare routière au Nord de la gare CFF, éléments bâtis compensés par une augmentation de la qualité des espaces extérieurs. Les m² qui seront construits s'accompagneront d'une augmentation de la végétalisation, notamment par le biais des mesures suivantes :

- passage en zone de verdure de la parcelle communale N°580 ;
- indice d'espaces verts imposant qu'au minimum 40% de la surface totale d'une parcelle reste en pleine terre et soit aménagée en espace vert.

Le PA prévoit également d'aménager une liaison de mobilité douce publique depuis le chemin de Saint-Roch jusqu'à l'Avenue de Marcelin, afin d'améliorer la perméabilité du site.

L'entrée en vigueur du PA permettra en outre de :

- rendre constructibles plusieurs petites parcelles aujourd'hui inconstructibles ;
- assurer une cohésion entre les quartiers situés au nord de l'autoroute et la place de la Gare, tout en prêtant un soin particulier à leur relation avec l'Avenue de Marcelin ;
- établir une relation de continuité entre le nord et le sud de la place de la Gare et, ainsi, renforcer l'attractivité du centre-ville à l'égard des habitant·es du nord de la ville ;
- répondre aux besoins régionaux des Transports du réseau des MBC et de rendre le bus plus attractif aux yeux des usagères et usagers.

Cette planification a rencontré l'aval de la très grande majorité des habitant·e·s et propriétaires du site, satisfait·e·s de la densité fixée, des échanges fonciers prévus et des aménagements extérieurs proposés.

Suite à l'enquête publique, la Municipalité propose plusieurs modifications mineures du règlement du PA concernant le stationnement des véhicules motorisés et des cycles afin de gagner en lisibilité.

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'adopter le projet de Plan d'affectation Morges Gare Nord tel que présenté dans le présent préavis ;
2. de lever les oppositions et d'adopter les propositions de réponses de la Municipalité aux oppositions, telles que formulées dans le présent préavis ;
3. d'adopter la servitude de passage public à pied et pour cycles ;
4. 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 18 mars 2024.

au nom de la Municipalité
la syndique le secrétaire

Mélanie Wyss Giancarlo Stella

VILLE DE MORGES
 PLAN D'AFFECTATION "MORGES GARE-NORD"
PLAN

LEGENDE

-  Périmètre du plan d'affectation "Morges Gare-Nord"
-  Zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT
-  Zone centrale 15 LAT
-  Zone de verdure 15 LAT
-  Zone de desserte 15 LAT
-  Aire de construction
-  Cheminement public de mobilité active
-  Emprise indicative d'accès carrossable
-  Principe d'accès carrossable
-  Chemin de randonnées pédestres
-  Marquage de la limite de propriété - Av. Cart et Ch. de St-Roch
-  Marquage de la limite de propriété - Av. de Marcelin
-  Limite du périmètre de consultation OPAM (autoroute)
-  Limite OPAM 30m et 50m (autoroute)
-  Limite parcellaire supprimée / nouvelle
-  Arbre protégé à maintenir
-  Site pollué, nécessite une investigation (selon cadastre des sites pollués)

LISTE DES PARCELLES DU PLAN D'AFFECTATION (état au 28.03.2022)

N° parcelle	Nom du propriétaire	Surface de la parcelle selon RF en m2
659	Morges la Commune	425
660	Emaresi Pierre-Jean	719
662	Verburg Michael	823
665	Bumann Patrick	751
661	Hoirie Gelin	687
	Gelin Anick, Harry, Stéphane, Yvette	
663	Bumann Patrick	756
666	Oechsner Florence	587
667	Morgenthaler Nelly	1224
668	Liardon Gabrièle et Jean-Claude	920
664	Favre Marie-Louise et Hodel Catherine	689
669	Hoirie Francioli-Gebhard-Guenat	617
	Francioli Giuliana, Gebhard Françoise, Guenat Claudia	
670	Meyer Daniel	818
671	Liardon Gabrièle et Jean-Claude	766
580	Morges la Commune	2198
672	Hoirie Pasche	748
	Pasche Gérard, Jean-Marc, Maurice	
673	Favre Bernard et Francine	380
674	Locher Claire	319
675	Favre Bernard et Francine	95
677	Morges la Commune	4347

N° parcelle	Nom du propriétaire	Projet du nouvel état en m2
669	Hoirie Francioli-Gebhard-Guenat	674
	Francioli Giuliana, Gebhard Françoise, Guenat Claudia	
673	Favre Bernard et Francine	475
674	Locher Claire	radiée
675	Favre Bernard et Francine	radiée
677	Morges la Commune	4'609



ÉCHELLE 1:1'000 SUR A3



21 février 2024
 FISCHER MONTAVON + ASSOCIES ARCHITECTES URBANISTES SA YVERDON-LES-BAINS

BASE CADASTRALE FOURNIE LE 28.03.2022 PAR BBHN INGENIEURS GEOMETRES SA ET CERTIFIEE CONFORME SELON ART. 12 RLATC, LE _____ MORGES.

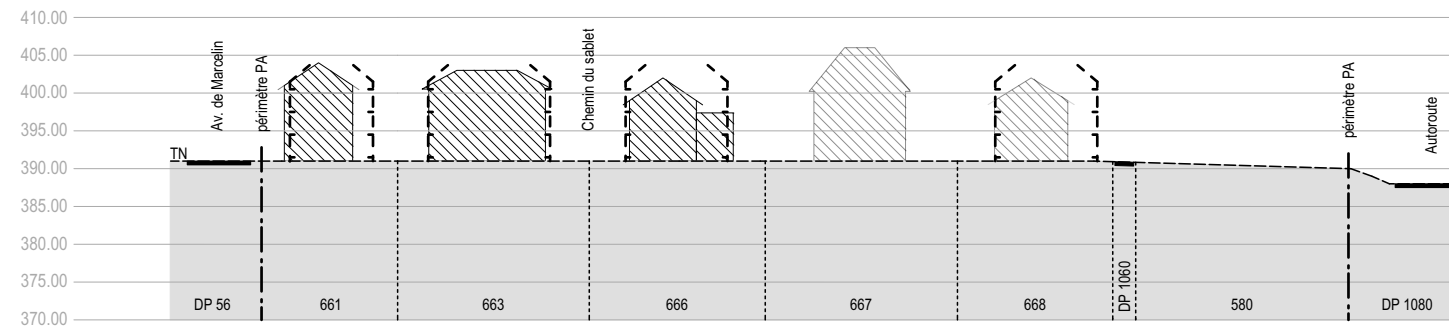
le géomètre breveté : _____

COUPES

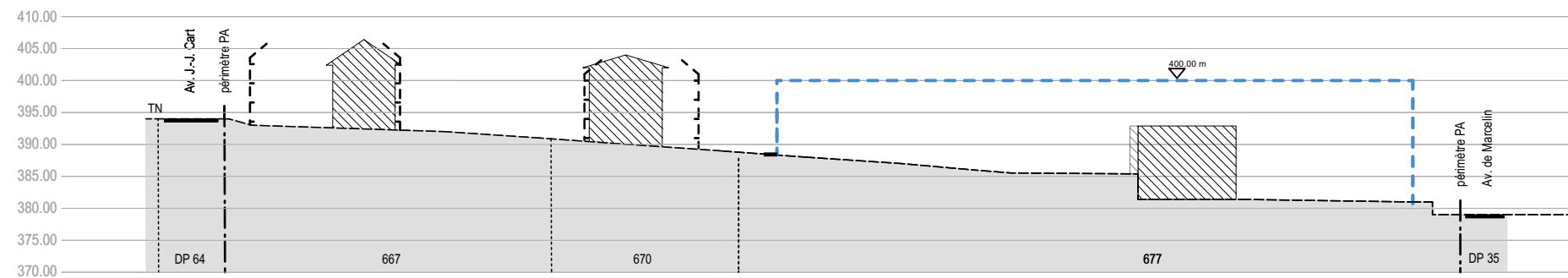
LEGENDE

- périmètre du plan d'affectation
- - - - aire de construction / extension
- gabarit maximal de la zone centrale
- ▽ alt. max. m
- ▨ bâtiment existant (indicatif)

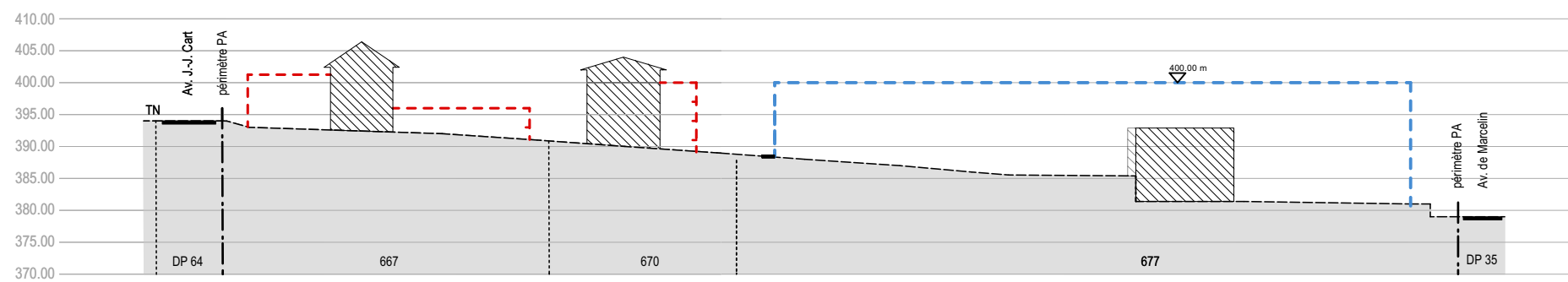
Coupe AA



Coupe BB (démolition - reconstruction)



Coupe BB (extension)



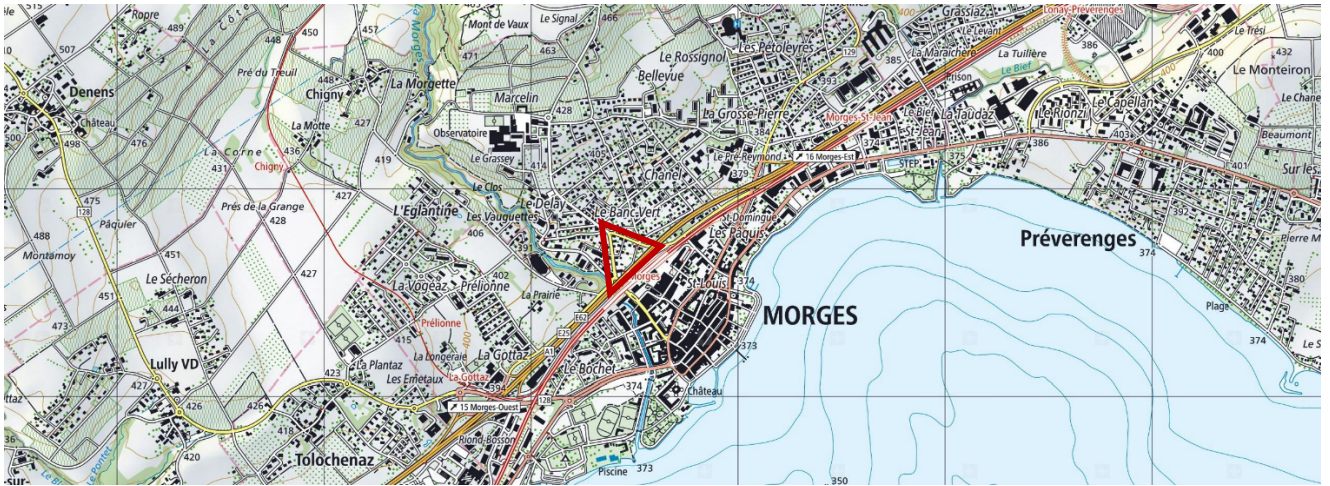
50m

ÉCHELLE 1:1'000 SUR A3

VILLE DE MORGES

PLAN D'AFFECTATION

"MORGES GARE-NORD"



APPROUVE PAR LA MUNICIPALITE
le

SOU MIS A L'ENQUETE PUBLIQUE
du

au

La Syndique :

Le Secrétaire :

L'attestent

La Syndique :

Le Secrétaire :

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL COMMUNAL
dans sa séance du

APPROUVE PAR
LE DEPARTEMENT COMPETENT

Le Président :

La Secrétaire :

Lausanne, le

La Cheffe du Département :

ENTREE EN VIGUEUR LE

DISPOSITIONS GENERALES

Objectifs	art. 1	<p>Le plan d'affectation (PA) "Morges Gare-Nord" a pour buts de :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Permettre l'évolution du périmètre en préservant l'identité de la poche bâtie au nord ;▪ Préserver le caractère vert du triangle est, faisant partie du réseau vert longeant l'autoroute en lien avec le cordon boisé de la Morges ;▪ Permettre l'évolution de la parcelle 677 avec l'accueil d'équipements publics et d'activités économiques qualifiant les espaces publics attenants.
Périmètre et zones d'affectation	art. 2	<p>Le plan d'affectation "Morges Gare-Nord" régit le secteur délimité par le périmètre du plan.</p> <p>Il définit quatre zones au sens de l'article 15 LAT :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Zone d'habitation de moyenne densité ;▪ Zone centrale ;▪ Zone de verdure ;▪ Zone de desserte.
Degré de sensibilité au bruit	art. 3	<p>Le degré de sensibilité III, tel que défini par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), est attribué à tout le périmètre du plan d'affectation.</p>
Contenu	art. 4	<p>Le plan d'affectation comprend :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Le Plan au 1 : 1'000 qui fixe les aires de construction, les accès carrossables et les parcours des différents usagers ;▪ Trois coupes de principe au 1 : 1'000 ;▪ Le Règlement qui spécifie les affectations et les mesures de construction ou d'aménagement.

ZONE D'HABITATION DE MOYENNE DENSITE

Destination	art. 5	<p>La zone d'habitation de moyenne densité est destinée à l'habitation de moyenne densité et aux activités moyennement gênantes.</p> <p>Les affectations autres que l'habitation sont en priorité localisées dans les rez-de-chaussée.</p>
Utilisation du sol	art. 6	<p>L'indice d'utilisation du sol (IUS), qui est le rapport entre la surface de plancher déterminante et la surface constructible de la parcelle, ne peut pas dépasser 0.8.</p> <p>La surface de plancher déterminante (SPd) est calculée selon la définition de la norme SIA 421.</p> <p>En cas de cession de surfaces au domaine public pour cause d'intérêt public, les droits à bâtir des surfaces cédées restent acquis à la parcelle privée et font l'objet d'une inscription au registre foncier.</p>
Implantation des constructions et distances aux limites	art. 7	<p>Toutes les nouvelles constructions habitables doivent être implantées dans les aires de construction définies par le plan à l'exception des extensions de 2 niveaux maximum des constructions existantes. Dans ce cas, la distance entre les bâtiments et la limite de propriété voisine est fixée à 3 m au minimum.</p>
Nombre de niveaux et hauteur	art. 8	<p>Le nombre minimal de niveaux est de 2, plus combles ou attiques, sauf pour les dépendances et les corps secondaires de construction.</p> <p>Le nombre maximal de niveaux est limité à 3 plus combles ou attiques.</p>

La hauteur maximale hors tout est fixée à 15m.

La hauteur maximale des extensions des constructions existantes ne peut pas dépasser la hauteur à la corniche de la construction principale existante.

Compte comme niveau tout étage visible hors terre dont la hauteur dépasse 1.50m. Cette hauteur se mesure entre le niveau du terrain naturel ou aménagé en déblai en pied de façade et le niveau brut de la dalle supérieure.

Volumétrie et expression des constructions

art. 9

Toute nouvelle construction, agrandissement ou transformation de bâtiment, d'annexe et d'aménagement extérieur, doit s'harmoniser avec le site, les constructions et les aménagements environnants.

Les bâtiments de plus de 2 niveaux sous la corniche ne peuvent pas dépasser une longueur de 16 m.

Tous les étages doivent être ajourés sur toutes les façades, hormis pour des corps secondaires de bâtiment.

Toitures

art. 10

Les toitures des nouvelles constructions sont plates, à deux ou quatre pans aux conditions suivantes :

- Pour les toits à deux ou quatre pans, leur pente est comprise entre 20 et 45 degrés et les toitures sont recouvertes de tuiles en terre cuite ;
- Les installations solaires sont intégrées dans le pan de toiture. Si cela améliore leur intégration, une couverture de toiture en ferblanterie est autorisée pour le pan concerné ;
- Pour les toits plats, la réalisation d'attiques est obligatoire dans le gabarit des toitures et leur surface ne peut excéder le 60% de la surface de l'étage inférieur. Les attiques ne sont autorisés que sur un seul niveau et ils sont obligatoirement recouverts de végétation au minimum extensive ;
- Les superstructures techniquement indispensables et réduites au minimum nécessaire (cheminées, ventilations, garde-corps, ascenseurs, cages d'escaliers, etc.) ne peuvent pas dépasser de la face supérieure de la dalle de toiture de plus de 3 m pour les cages d'escaliers/d'ascenseurs et de 1.5 m pour les autres éléments.

Pour les extensions des constructions existantes, les toits plats sont autorisés, s'ils sont recouverts de végétation extensive ou de terrasses accessibles.

Percement de toiture

art. 11

Les lucarnes, châssis rampants et verrières sont autorisés sous réserve des restrictions suivantes, pour les bâtiments existants et pour les corps principaux des nouvelles constructions, aux conditions suivantes :

- Ils doivent être disposés sur un seul rang ;
- Ils sont séparés les uns des autres de 1 m au minimum ;
- La largeur additionnée des percements en toiture n'excède pas le 2/5^{ème} de la longueur de la façade.

Les balcons baignoires et terrasses encastrées sont interdits.

Marquage de la limite de propriété

art. 12

Selon les indications "Marquage de la limite de propriété - Avenue J.-J. Cart et Chemin de Saint-Roch" sur le plan (traitillé brun), les limites entre propriétés privées et domaine public sont traitées par un dispositif de séparation sous forme de mur de soutènement, de murets, haies indigènes ou des dispositifs paysagers naturels.

Selon les indications "Marquage de la limite de propriété – Avenue de Marcelin" sur le plan (traitillé beige), au droit des aires de circulation automobiles, des dispositifs de séparation sous forme de murs, haies indigènes ou des dispositifs paysagers naturels seront implantés.

A l'exception de murs de soutènement et de situations existantes au moment de l'entrée en vigueur du présent plan d'affectation, les dispositifs de séparation d'une

hauteur supérieure à 1.20 m assureront une perméabilité visuelle (tels que barrières métalliques, haies vives clairessemées, etc.).

Les interruptions des dispositifs de séparation pourront se faire pour l'accès piéton/vélos depuis la voie adjacente (au maximum 2 m), l'accès automobile (au maximum 4.4 m) et le stationnement existant au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Indice d'espaces verts	art. 13	<p>Au minimum 40% de la surface totale de la parcelle doit rester en pleine terre et être aménagée en espace vert.</p> <p>Cet espace peut comprendre des petites surfaces en dur semi-perméables pour des cheminements, le jeu ou la détente, à l'exclusion de places de stationnement pour véhicules motorisés.</p>
Emprise indicative d'accès carrossable	art. 14	<p>Une emprise indicative d'accès carrossable hors domaines publics sur le Chemin F. et J. Sablet est fixée par le plan. Celle-ci doit être garantie pour les véhicules motorisés et pour la mobilité douce. La largeur maximale de sa chaussée ne dépassera pas 4.50 m.</p>
Disponibilité des terrains	art. 15	<p>Un délai de construction de 12 ans est imposé pour les parcelles non bâties au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement. Durant ce délai, au moins 80% des droits à bâtir maximaux autorisés doit être réalisé. En cas d'inexécution, des mesures fiscales selon article 52 al. 4 LATC sont appliquées.</p>

ZONE CENTRALE

Destination	art. 16	<p>La zone centrale est destinée aux activités économiques moyennement gênantes. Les constructions et équipements publics et parapublics sont autorisés. Elle peut notamment accueillir une gare routière.</p> <p>Les surfaces commerciales de plus de 100m² de surface de vente sont exclues.</p> <p>Le logement y est interdit.</p>
Utilisation du sol	art. 17	<p>L'indice d'utilisation du sol (IUS), qui est le rapport entre la surface de plancher déterminante et la surface constructible de la parcelle, ne peut pas dépasser 0.9.</p>
Distances aux limites	art. 18	<p>La distance entre les bâtiments et la limite de propriété privée voisine est fixée à 6 m au minimum.</p>
Altitude maximale	art. 19	<p>L'altitude maximale de 400 m doit être respectée pour toutes les constructions.</p> <p>L'altitude est calculée au bord de l'acrotère ou de la partie supérieure du garde-corps ou d'un élément analogue, s'ils sont opaques.</p> <p>Les ouvrages techniques en toiture peuvent localement dépasser l'altitude maximale dans la mesure où ils sont limités au strict nécessaire et où leur localisation et leur traitement en réduit le plus possible l'impact visuel et volumétrique.</p>
Toiture	art. 20	<p>Les toitures sont plates. Elles sont recouvertes de végétation extensive ou de terrasses accessibles. L'installation de capteurs solaires peut être combinée avec ces aménagements.</p>
Aspect architectural et aménagements	art. 21	<p>Les constructions et aménagements doivent former un tout harmonieux et cohérent. Ils contribuent à la qualité des espaces publics attenants.</p>
Principe d'accès carrossable	art. 22	<p>Un principe d'accès carrossable est fixé par le plan.</p>

ZONE DE VERDURE

Destination	art. 23	<p>Cette zone est destinée à l'aménagement d'un parc public.</p> <p>Seules les petites constructions d'utilité publique liées à la destination de la zone y sont autorisées. Leur surface bâtie totale ne dépassera pas 100m². Leur hauteur est limitée à 4 m.</p> <p>La zone doit être largement arborisée et aménagée avec de la verdure. Des cheminements de mobilité douce, des places de jeu, de détente et des jardins potagers y sont autorisés.</p>
--------------------	----------------	--

ZONE DE DESSERTE

Destination	art. 24	<p>Cette zone est destinée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés.</p> <p>Elle fait partie des domaines publics communaux et est régie par la loi sur les routes (LRou).</p>
--------------------	----------------	---

DISPOSITIONS APPLICABLES A TOUT LE PERIMETRE

Mesures de protection contre le bruit	art. 25	<p>Des mesures constructives, d'implantation des constructions, de conception architecturale, de typologie des logements et d'aménagement doivent être mises en œuvre afin de conduire au respect des valeurs limites d'immissions fixées par l'OPB.</p> <p>Lors de toute demande de permis de construire portant sur des locaux sensibles au bruit au sens de l'OPB, le demandeur fournira la preuve que les immissions de bruit respectent les valeurs fixées par l'OPB.</p>
Accidents majeurs	art. 26	<p>Pour tout projet de construction, transformation, densification ou changement d'usage localisé dans le périmètre de consultation du risque OPAM (bande de 100 mètres à l'axe du premier sens de circulation de l'autoroute), une étude de risque peut être exigée et des restrictions de densification peuvent en découler. Des mesures de protection doivent être recherchées et appliquées. L'appel à un bureau spécialisé peut s'avérer nécessaire.</p> <p>Dans la bande de 50 mètres de l'autoroute :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Les constructions destinées à des personnes difficiles à évacuer (EMS, école, crèche, clinique, etc.) sont proscrites ;▪ Les vitrages seront réduits autant que possible sur les façades exposées aux risques liés à l'autoroute et les voies CFF ;▪ Les voies de fuite donnant sur une façade exposée aux risques seront évitées ou alors elles auront une protection accrue à la chaleur et à la surpression, par exemple noyau en béton armé sans ouverture sur l'extérieur pour la cage d'escaliers en façade ;▪ Les entrées principales et sorties de secours des bâtiments seront positionnées sur des faces non-exposées aux risques ;▪ Des mesures constructives sur les façades exposées devront être implémentées conformément à l'état de la technique. <p>Un rapport présentant les mesures de protection accompagnera la demande de permis de construire.</p>

Pollution	art. 27	<p>Avant que tous travaux de construction et/ou de déconstruction puissent débuter, les parcelles 580 et 677 doivent être soumises à une investigation préalable selon OSites afin de déterminer si celles-ci sont contaminées et le cas échéant nécessitent un assainissement (article 7 OSites). Le cahier des charges des investigations techniques ainsi que tous les rapports doivent être soumis au DTE/DGE/DIREV pour approbation.</p>
Gestion des eaux de surface	art. 28	<p>Les matériaux drainants doivent être privilégiés pour la couverture du sol.</p> <p>L'évacuation des eaux météoriques des parcelles doit être conforme au PGEE communal. Un coefficient de rétention à respecter est défini par la Municipalité conformément au PGEE.</p> <p>La rétention se fait prioritairement à ciel ouvert sous la forme d'éléments favorables à la biodiversité tels qu'étangs, noues ou autres surfaces naturelles.</p>
Bâtiments non conformes	art. 29	<p>Les bâtiments existants non conformes aux dispositions du plan d'affectation peuvent être entretenus et transformés selon l'article 80 LATC.</p> <p>Les bâtiments existants situés en dehors des aires de construction peuvent être agrandis selon les dispositions des articles 6 à 8 du présent règlement.</p>
Distances entre bâtiments	art. 30	<p>Dans tous les cas, y compris à l'intérieur d'une aire, les distances entre les constructions ou parties de constructions respecteront les prescriptions de la police du feu.</p>
Limite des constructions	art. 31	<p>Le plan définit des aires de constructions par rapport au domaine public routier. A défaut, les constructions s'implantent à minimum 3 m de la limite du domaine public routier.</p>
Dépendance de peu d'importance	art. 32	<p>La Municipalité est compétente pour autoriser la construction, hors des secteurs prévus pour les constructions, de dépendances peu importantes non habitables au sens de l'article 39 RLATC n'ayant qu'un rez-de-chaussée, d'une hauteur maximale totale de 3 m à la corniche. Leur surface n'excède pas 40 m².</p> <p>Leur implantation, leur traitement architectural et leur couverture seront choisis en harmonie avec l'ensemble du quartier et avec le voisinage.</p>
Cheminement public de mobilité active	art. 33	<p>Un cheminement public pour cycles et piétons est à réaliser selon le tracé figurant à titre indicatif sur le plan dans le but d'assurer les connexions correspondantes (Chemin de Saint-Roch et l'Avenue de Marcelin).</p> <p>Son aménagement et son dimensionnement doivent permettre une utilisation confortable par ces différents modes selon les normes en vigueur.</p> <p>Sur la parcelle 669, il fera partie du dossier de permis de construire, soit de la démolition/implantation d'une nouvelle construction, soit de l'extension de la construction existante. Il sera réalisé au plus tard avant la délivrance du permis d'habiter.</p>
Stationnement véhicules motorisés	art. 34	<p>Les besoins en places de stationnement pour les voitures et deux-roues motorisés sont définis en annexe du présent règlement.</p> <p>Le nombre maximal de places de stationnement pour les voitures pouvant être autorisé s'élève à 98.</p> <p>Cas particuliers :</p> <p>Un dimensionnement inférieur du stationnement peut être retenu si :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La démonstration est faite que le projet favorise une mobilité durable (par exemple autopartage, mutualisation de places, projets "sans voiture", etc.) et sous réserve de l'établissement de conventions entre le ou les propriétaires concernés et la Commune ; ▪ L'environnement patrimonial, paysager et naturel s'en trouve davantage préservé.

Aucune nouvelle place de stationnement avec accès direct à l'Avenue de Marcelin et à l'Avenue J.-J. Cart n'est autorisée. En cas de regroupement parcellaire, la Commune peut demander la suppression de tels accès directs existants.

Dans la zone d'habitation de moyenne densité, toute nouvelle place de stationnement réalisée en surface après l'entrée en vigueur du présent règlement sera perméable.

L'attribution des places de stationnement fait l'objet d'une inscription au registre foncier au sens de l'article 962 du code civil suisse.

Contribution compensatoire

art. 35 Si le terrain nécessaire à l'aménagement des places de stationnement conformément à l'article précédent fait défaut, ou si des raisons techniques, de circulation, de protection du patrimoine ou d'autres motifs d'intérêt public en empêchent leur réalisation, la Municipalité peut dispenser le propriétaire de l'aménagement des places de parc moyennant le paiement d'une contribution compensatoire, destinée au fonds d'aménagement des places de stationnement publiques. Les montants de la contribution compensatoire sont réglés par le règlement communal "Emoluments administratifs en matière de constructions".

Si besoin, la Municipalité pourra exiger une adaptation du projet visant à réduire les surfaces habitables ou à modifier la destination des locaux dans le but de ne pas aggraver le déficit en place de stationnement.

Plan de mobilité de site

art. 36 Lors de toute demande de permis de construire sur la parcelle 677, les entreprises ainsi que les services et équipements (para-)publics dont le nombre d'équivalents plein temps localisés sur le territoire de Morges est supérieur ou égal à 25 sont tenus :

- De soumettre à la Commune un concept de gestion du stationnement présentant des mesures visant à mutualiser leurs places de stationnement de manière à en diminuer leur nombre et dans la mesure où la génération du trafic totale n'augmente pas ;
- D'encourager leur personnel à :
 - adopter des modes de déplacement durables ou pratiquer le covoiturage pour se rendre à leur lieu de travail ;
 - utiliser les transports publics ou l'autopartage pour les déplacements professionnels.

Si le nombre d'équivalents plein temps localisés sur le territoire de Morges est supérieur ou égal à 50, un plan de mobilité doit être établi sur base d'un cahier des charges préalablement validé par la Commune.

Stationnement véhicules non motorisés

art. 37 Le besoin en places de stationnement pour les vélos est calculé conformément à la norme VSS.

Au minimum 50% des places vélos se situent à proximité directe des entrées principales des constructions. Les places en extérieur doivent disposer de systèmes permettant d'y attacher les vélos stationnés et sont si possible couvertes.

2/3 des places sont aménagées au moment de la construction. L'aménagement du tiers restant peut être réalisé ultérieurement s'il fait l'objet d'une mention de restriction du droit à bâtir inscrite au registre foncier lors de la délivrance du permis de construire.

Dans un second temps, en cas de manque avéré de places de stationnement, la Municipalité se réserve le droit d'imposer la construction du tiers restant.

Arborisation

art. 38 Au minimum un arbre feuillu d'essence majeure doit être planté pour chaque tranche de 500 m² de surface de parcelle au plus tard avant la délivrance du permis d'habiter de la parcelle concernée.

De plus, pour toutes les 4 places de stationnement en surface, la plantation d'un arbre d'essence majeure supplémentaire pourra être exigée.

On entend par arbre d'essence majeure toute espèce ou variété à moyen et grand développement pouvant atteindre 10 m de hauteur et plus, et dont la surface foliaire à l'âge adulte offre environ 80 m² de surface de canopée. L'entretien de ces arbres doit permettre à l'arbre d'atteindre sa taille idéale et d'exprimer tous ses bénéfices écosystémiques.

Le choix des essences se porte de préférence sur des essences favorables à la biodiversité, indigènes ou allogènes, selon la liste d'essences recommandées par la Ville. Les essences comprises dans la liste noire du Centre national de données et d'informations sur la flore de Suisse (Info Flora) sont interdites. Le choix définitif doit être validé par le service compétent.

Le règlement relatif à la protection des arbres ainsi que la stratégie d'arborisation de la Ville de Morges s'appliquent pour le surplus. Les arbres protégés par le règlement communal sont à conserver.

En cas de construction de la gare routière, l'arbre protégé indiqué sur le plan doit être maintenu dans toute la mesure du possible.

Plantations **art. 39** Seules peuvent être plantées des essences indigènes en station et des essences fruitières rustiques locales, à l'exclusion de toute essence exotique.

Chemin de randonnées pédestres **art. 40** Conformément aux articles 3 et 7 LCPR, les chemins inscrits à l'inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre doivent être préservés. Tout déplacement est à définir en collaboration avec la Division management des transports de la DGMR.

DISPOSITIONS FINALES

Dérogations **art. 41** La Municipalité peut accorder des dérogations de minime importance au présent règlement dans le cadre fixé par les articles 85 et 85a de la LATC.

Prescriptions complémentaires **art. 42** Pour toutes les dispositions non prévues par le présent règlement, les dispositions fédérales, cantonales, le plan d'affectation communal, ainsi que les règlements et plans communaux sont applicables.

Entrée en vigueur **art. 43** Le Département compétent approuve le plan d'affectation "Morges Gare-Nord" adopté par le conseil.

Son approbation abroge dans son périmètre les dispositions des plans et règlements communaux qui lui sont contraires notamment :

- Le Plan général d'affectation et son règlement du 2 mars 1990 (PGA).

ANNEXE

Dimensionnement du stationnement voitures et deux-roues motorisés

AFFECTATIONS	Bénéficiaires de l'offre en places de stationnement	SECTEUR A (localisation A)	
		Minimum	Maximum
Habitations collectives (plus de 2 logements par bâtiment) Besoins exprimés en nombre de places par logement.	Résidents	0.5	0.75
	Visiteurs	0.05	0.075
Habitations individuelles Besoins exprimés en nombre de places	Résidents et visiteurs	1	2
Habitations de 2 logements Besoins exprimés en nombre de places	Résidents et visiteurs	1	3
Services à nombreuse clientèle Besoins exprimés en nombre de places par 100 m ² SPd.	Personnel	0.4	
	Visiteurs, clients	0.2	
Autres services Besoins exprimés en nombre de places par 100 m ² SPd.	Personnel	0.4	
	Visiteurs, clients	0.1	
Commerces à nombreuse clientèle Besoins exprimés en nombre de places par 100 m ² SV.	Personnel	0.4	
	Visiteurs, clients	1.6	
Autres commerces Besoins exprimés en nombre de places par 100 m ² SV.	Personnel	0.3	
	Visiteurs, clients	0.7	
Industrie et artisanat Besoins exprimés en nombre de places par 100 m ² SPd.	Personnel	0.2	
	Visiteurs, clients	0.04	
Entrepôts et dépôts Besoins exprimés en nombre de places par 100 m ² SPd.	Personnel	0.02	
	Visiteurs, clients	0.002	
Autres activités	Personnel	20% du besoin selon la norme en vigueur de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports	
	Visiteurs, clients		

Le nombre de places de stationnement pour les deux-roues motorisés est fixé à 10% du besoin en places de stationnement pour voitures. Au minimum 50% des places sont accessibles aux visiteurs.

Articles mis à l'enquête publique	Articles modifiés
<p data-bbox="248 216 808 247"><u>Article 34 : stationnement</u></p> <p data-bbox="248 279 808 401">Al 1 : Les besoins en places de stationnement pour les voitures, deux-roues motorisés et vélos sont définis par les tableaux de calcul disponibles aux annexes 1 et 2 du présent règlement.</p> <p data-bbox="248 432 808 491">Al 2 : Le nombre maximal de places de stationnement pour les voitures pouvant être autorisé s'élève à 98.</p> <p data-bbox="248 522 808 674">Al 3 : Aucune nouvelle place de stationnement avec accès direct à l'Avenue de Marcelin et à l'Avenue J.-J. Cart n'est autorisée. En cas de regroupement parcellaire, la Commune peut demander la suppression de tels accès directs existants.</p> <p data-bbox="248 705 808 888">Al 4 : Dans tout le périmètre du Plan d'affectation "Morges Gare-Nord", la Municipalité peut interdire, selon les circonstances, la création de places de stationnement pour voitures, pour les activités et la clientèle. Dans ce cas, le propriétaire sera astreint à verser une contribution compensatoire.</p> <p data-bbox="248 1003 808 1125">Al 5 : Dans la zone d'habitation de moyenne densité, toute nouvelle place de stationnement réalisée en surface après l'entrée en vigueur du présent règlement sera perméable.</p> <p data-bbox="248 1157 808 1528">Al 6 : Cas particuliers : Un dimensionnement inférieur du stationnement peut être retenu si : <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="305 1255 808 1465">• La démonstration est faite que le projet favorise une mobilité durable (par exemple autopartage, mutualisation de places, projets "sans voiture", etc.) et sous réserve de l'établissement de conventions entre le ou les propriétaires concernés et la Commune ; <li data-bbox="305 1472 808 1528">• L'environnement patrimonial, paysager et naturel s'en trouve davantage préservé. </p> <p data-bbox="248 1560 808 1650">Al 7 : L'attribution des places de stationnement fait l'objet d'une inscription au registre foncier au sens de l'article 962 du code civil suisse.</p>	<p data-bbox="815 216 1369 247">Article 34 : stationnement véhicules motorisés</p> <p data-bbox="815 279 1369 369">Al 1 : Les besoins en places de stationnement pour les voitures et deux-roues motorisés sont définis en annexe du présent règlement.</p> <p data-bbox="815 432 1369 457">Al 2 : sans changement</p> <p data-bbox="815 522 1369 548">Al 3 (ancien Al 6)</p> <p data-bbox="815 705 1369 730">Al 4 : supprimé</p> <p data-bbox="815 915 1369 940">Al 4 nouveau (ancien Al 3) : sans changement</p> <p data-bbox="815 1003 1369 1029">Al 5 : sans changement</p> <p data-bbox="815 1560 1369 1585">Al 6 (ancien Al 7) : sans changement</p>

	<p><u>Article 36 nouveau : Plan de mobilité de site</u></p> <p>Lors de toute demande de permis de construire sur la parcelle 677, les entreprises ainsi que les services et équipements (para-)publics dont le nombre d'équivalents plein temps localisés sur le territoire de Morges est supérieur ou égal à 25 sont tenus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De soumettre à la Commune un concept de gestion du stationnement présentant des mesures visant à mutualiser leurs places de stationnement de manière à en diminuer leur nombre et dans la mesure où la génération du trafic totale n'augmente pas ; • D'encourager leur personnel à : <ul style="list-style-type: none"> - adopter des modes de déplacement durables ou pratiquer le covoiturage pour se rendre à leur lieu de travail ; - utiliser les transports publics ou l'autopartage pour les déplacements professionnels. <p>Si le nombre d'équivalents plein temps localisés sur le territoire de Morges est supérieur ou égal à 50, un plan de mobilité doit être établi sur base d'un cahier des charges préalablement validé par la Commune.</p>
	<p><u>Article 37 nouveau : Stationnement véhicules non motorisés</u></p> <p>Le besoin en places de stationnement pour les vélos est calculé conformément à la norme VSS.</p> <p>Au minimum 50% des places vélos se situent à proximité directe des entrées principales des constructions. Les places en extérieur doivent disposer de systèmes permettant d'y attacher les vélos stationnés et sont si possible couvertes.</p> <p>2/3 des places sont aménagées au moment de la construction. L'aménagement du tiers restant peut être réalisé ultérieurement s'il fait l'objet d'une mention de restriction du droit à bâtir inscrite au registre foncier lors de la délivrance du permis de construire.</p> <p>Dans un second temps, en cas de manque avéré de places de stationnement, la Municipalité se réserve le droit d'imposer la construction du tiers restant.</p>
Annexe 1 : dimensionnement du stationnement voiture	Annexe : dimensionnement du stationnement voitures et deux roues motorisées
Annexe 2 : dimensionnement du stationnement deux-roues motorisées et vélos	Supprimé

Commune de Morges



Sur la Chaux

Plan: 1
Echelle: 1:500
Mensuration: semi-numérique numérisé

Parcelles: 669, 673, 675 et 677
Coord. moyenne: 2°52'450 / 1°15'1670

Plan dressé pour enquête:

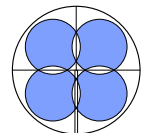
Création d'une servitude de passage public à pieds et pour cycles

La réalisation du projet n'implique pas une mise à jour du plan RF

La Municipalité de Belmont-sur-Lausanne	
La Syndique:	La Secrétaire:
VERSION FINALE	
Epalinges, le 2 juin 2022	Le géomètre breveté
DOSSIER TECHNIQUE 315'958.002 - JMR	

GEODONNEES © ETAT DE VAUD

m:\morges\lg\315958 - ppa gare-nord\002 - modifications parcellaire\03_traitement\20220331_bbhn_mutation et enquête.dwg



BBHN SA
Ingénieurs EPF-HES
Géomètres brevetés

GÉOMATIQUE • GÉNIE CIVIL • AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

MORGES Avenue de Lonay 17b • 1110 Morges • T. 021 811 40 40
EPALINGES Rte de la Croix-Blanche 42 • CP 47 • 1066 Epalinges • T. 021 623 13 13

membre
sia



GEODONNEES DU 30.03.2022 © ETAT DE VAUD
Pour les cotes de détail, voir le plan de l'architecte

