

PPA Les Fonderies



Rapport selon l'article 47 OAT

Pour traiter: Magali Zuercher
urbaplan lausanne

11042-47-OAT 120830.docx-04.09.12-MZ-nm

lausanne

av. de montchoisi 21
1006 lausanne
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99
lausanne@urbaplan.ch

fribourg

rue pierre-aeby 17
cp 87 - 1702 fribourg
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88
fribourg@urbaplan.ch

genève

rue abraham-gevray 6
cp 1722 - 1211 genève 1
t 022 716 33 66 f 022 716 33 60
geneve@urbaplan.ch

neuchâtel

rue du seyon 10
cp 3211 - 2001 neuchâtel
t 032 729 89 89 f 032 729 89 80
neuchatel@urbaplan.ch

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	5
1.1	Historique	5
1.2	Objectif du PPA « Les Fonderies »	6
1.3	Recevabilité du projet	6
1.4	Procédure	6
1.5	Démarches liées	7
2.	CONTEXTE	9
2.1	Situation	9
2.2	Périmètre	10
2.3	Occupation	11
2.4	Accessibilité	12
2.5	Projet 3 ^{ème} et 4 ^{ème} voie CFF	12
3.	PRESENTATION DU PROJET	15
3.1	Affectation	15
3.2	Options d'aménagement	16
3.3	Capacité d'accueil	16
3.4	Besoins en stationnement	17
3.5	Aspects fonciers	17
3.6	Réaménagement de la RC1a	18
4.	JUSTIFICATION	21
4.1	Le besoin	21
4.1.1	Logements	21
4.1.2	Activités	21
4.1.3	Conclusion	22
4.2	Nécessité de légaliser	23
4.3	Equipement du terrain	23
5.	CONFORMITE	25
5.1	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)	25
5.2	Plan directeur cantonal	25
5.3	Projet d'agglomération Lausanne-Morges	25
5.4	Schéma directeur de la région morgienne	27
5.5	Plan directeur communal	28
6.	ENVIRONNEMENT	31
6.1	Bruit	31
6.2	Périmètres protégés	32
6.3	Rayonnements non ionisants	32
6.4	Protection contre les accidents majeurs	33
6.5	Eaux	36
6.6	Patrimoine	36
6.7	Sites pollués	37
6.8	Dangers naturels	37
6.9	Itinéraires piétons	38
7.	CONCLUSION	41

ANNEXES

43

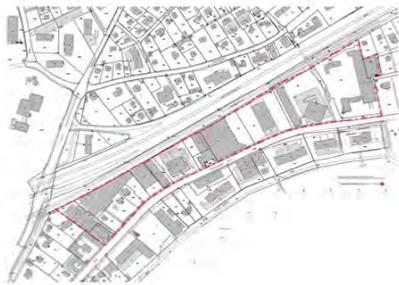
- Annexe 1 - Courriers des CFF de 2007 à 2009
- Annexe 2 - Courrier de Région Morges de septembre 2008
- Annexe 3 - Projets de conventions
- Annexe 4 - Courrier du SDT du 21 décembre 2009
- Annexe 5 - Courrier des CFF du 27 septembre 2010
- Annexe 6 - Chantier du SDRM
- Annexe 7 - Relevé des arbres sur les parcelles 457, 458, 2904 et 2905, avril 2012

1. INTRODUCTION

1.1 Historique

En 2006, la Ville de Morges a entrepris une réflexion sur le devenir d'un secteur stratégique de son territoire : la zone industrielle Sud-Est. Une procédure de planification a été lancée étant donné les profondes modifications qu'est en train de vivre le site. En effet, depuis plusieurs années, l'usage qui s'établit sur le site ne correspond plus à l'affectation en vigueur, se détournant peu à peu de la vocation industrielle de celui-ci. D'autre part, les planifications régionales (le projet d'agglomération Lausanne-Morges – PALM - et le schéma directeur de la région morgienne - SDRM) ont mis en évidence le secteur en tant que site stratégique pour le développement de l'agglomération. Et enfin, une mise à l'enquête pour un commerce de quartier Aldi a conduit à mener des réflexions autour de la vocation du site.

Périmètre du PPA « Sud-Est Morgien »



Le plan partiel d'affectation « Sud-Est Morgien » (PPA SEM) a été établi entre 2006 et 2008. Il portait sur le périmètre de la zone industrielle Sud-Est (56'130 m²) délimité :

- > Au Nord par l'autoroute A1 et la ligne CFF Genève-Lausanne.
- > Au Sud par la RC1a (appelée Rue de Lausanne sur ce tronçon).
- > A l'Est par le PPA « En Saint-Jean ».
- > A l'Ouest par la zone artisanale.

Ce secteur a également fait l'objet d'un rapport d'impact sur l'environnement.

Il est mené en parallèle au projet de réaménagement de la RC1a, qui longe le périmètre au sud. Il a pour but de permettre la création d'une ligne de transports publics performante et structurante en site propre et des aménagements de mobilité douce. Pour cela, des emprises sur les parcelles privées bordant la voie sont nécessaires.

Le PPA SEM a suivi les procédures réglementaires jusqu'à la mise à l'enquête. Les CFF et Région Morges ont été consultés¹. Le préavis en vue de l'adoption du PPA par le Conseil communal, déposé le 23 juin 2010, a été retiré par la Municipalité en novembre 2010 en raison des difficultés de coordination (notamment la définition des emprises foncières) entre le PPA et le projet de réaménagement de la RC1a. Il sera repris et adapté dès que le projet pour la RC1a aura avancé.

¹ Voir annexes 1 et 2

1.2 Objectif du PPA « Les Fonderies »

D'entente avec le Service du développement territorial (SDT), il a été décidé d'élaborer le PPA « Les Fonderies » comprenant uniquement le secteur 2 du PPA SEM. En effet, ce secteur peut être développé à court terme, les propriétaires ayant la volonté de valoriser leurs parcelles rapidement. De plus, ces derniers fournissent les garanties nécessaires concernant les emprises pour le réaménagement de la RC1a².

Le PPA « Les Fonderies » (ci-après le PPA) se base sur les propositions formulées dans le PPA SEM et prend en compte les remarques du SDT formulées lors de l'enquête publique³.

Secteur 2 du PPA SEM en bleu foncé



1.3 Recevabilité du projet

Conformément aux directives cantonales, la démonstration de la recevabilité du projet doit être faite. Elle porte sur 3 points auxquels le dossier répond :

- > Le PPA a été établi par le bureau URBAPLAN, dans le cadre d'un mandat attribué par la Municipalité.
- > La composition du dossier est conforme aux dispositions des articles 12 et 13 RLATC.
- > Le PPA ne nécessite pas de rapport d'impact.

1.4 Procédure

Selon la démarche décrite par la LATC, le dossier suit la procédure suivante :

- > Le dossier de PPA a été approuvé par la Municipalité de Morges.
- > Il a été soumis pour examen préalable (art 56 LATC) au Service du développement territorial (SDT) de juin 2011 à février 2012.
- > Le dossier a été adapté aux remarques et demandes des services cantonaux, puis transmis au SDT pour examen préalable complémentaire.
- > Le PPA est soumis à l'enquête publique (art. 57 LATC) pendant 30 jours. Les éventuelles oppositions ou observations seront traitées par la Municipalité de Morges et feront l'objet d'une proposition de réponse (préavis de la Municipalité).
- > Le PPA est ensuite soumis à l'adoption du Conseil communal (art. 58 LATC). Il sera accompagné des propositions de réponses de la Municipalité, sur lesquelles se déterminera le Conseil.

² Voir annexe 3 pour les conventions

³ Voir annexe 4

- > Le PPA, adopté par le Conseil communal est ensuite transmis au SDT pour approbation préalable par le Chef du Département.
- > Après le délai de recours (30 jours) et de référendum (20 jours), le PPA sera finalement mis en vigueur par la Cheffe du Département.

1.5 Démarches liées

En parallèle à la procédure de PPA, il est procédé à la radiation de la limite des constructions du 27.08.1952 longeant la RC1a pour les parcelles comprises dans le périmètre du PPA. En effet, le PPA prévoit des aires de constructions pour l'implantation des bâtiments et il n'est dès lors plus nécessaire de conserver cette limite des constructions.

2. CONTEXTE

2.1 Situation

Le secteur se situe à l'est du centre-ville de la commune de Morges et bénéficie de nombreux atouts:

- > **Proximité des équipements** : En premier lieu, il faut citer sa localisation en continuité directe du centre-ville et de ses activités. Le site est également bien localisé en ce qui concerne les équipements publics avec notamment le complexe scolaire et la salle de spectacles de Beausobre au nord, et pour les loisirs et la détente, le parc du Vertou au sud-est, qui offre un espace vert à proximité.
- > **Orientation sur le Lac** : Le site, relativement plat, s'appuie au nord sur le talus de la ligne CFF, qui constitue une coupure dans le territoire franchissable qu'en peu d'endroits. Il s'ouvre au sud, sur le lac. Le contact avec les rives du lac est un atout important pour le site, par les percées visuelles qui le rattachent à cette entité ou encore par les parcours qu'offrent les rives.
- > **Visibilité** : Un autre atout important est la visibilité du site que ce soit depuis la ligne CFF ou la route cantonale. En effet, ce critère peut se révéler intéressant pour les activités et entreprises qui viendraient s'établir sur le site, leur permettant de s'exposer et de proposer une vitrine. Cet aspect est aussi à prendre en compte dans la requalification de la RC1a en qualité de porte d'entrée de la ville de Morges.
- > **Desserte par les transports individuels et collectifs** : Cadré par les voies de communication, le site bénéficie d'une excellente accessibilité en voiture (demi-jonction autoroutière de Morges Est, RC1a) et d'une bonne accessibilité en bus, renforcée à court terme, dès décembre 2012.

Figure 1 : Localisation du site à l'échelle de la commune

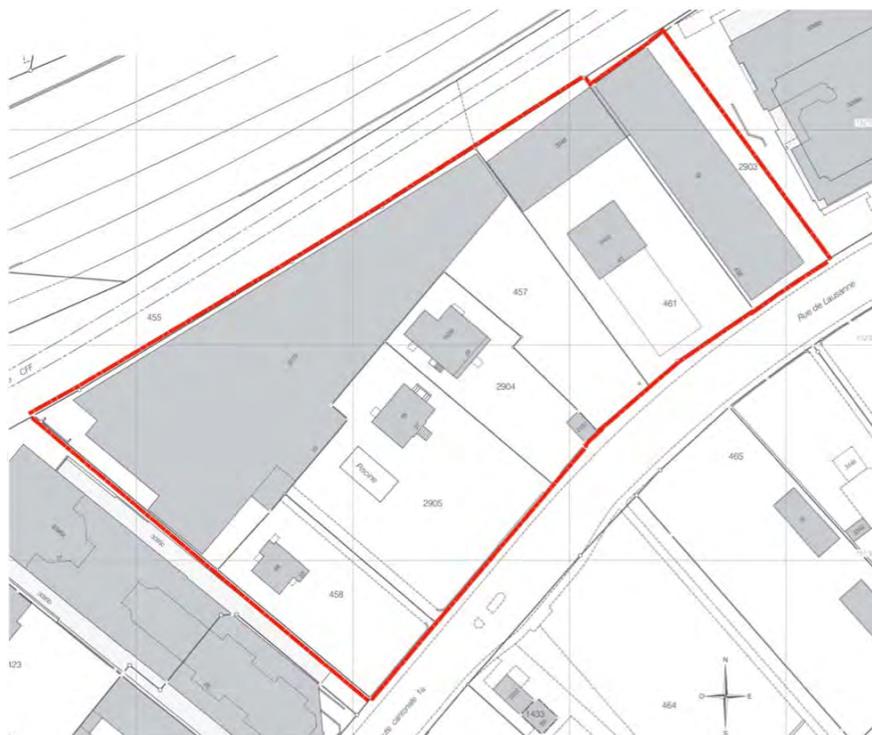


2.2 Périmètre

Le PPA porte sur le secteur délimité :

- > Au Nord par l'autoroute A1 et la ligne CFF Genève-Lausanne.
- > Au Sud par la RC1a (appelée Rue de Lausanne sur ce tronçon).
- > A l'Est par un garage
- > A l'Ouest par le bâtiment de l'OPTI (Organisme pour le perfectionnement scolaire, la transition et l'insertion), surnommé le « bateau bleu ».

Figure 2 : Périmètre du PPA



D'une surface de 12'199m², il comprend 6 parcelles.

Parcelle N°	Propriétaires au 31.03.2011	Surface parcelle
458	MARTIN Chantal (-Neeser)	1'068 m ²
2905	NEESER Stella, NEESER Jacques André, MARTIN Chantal	2'015 m ²
2904	NEESER Stella, NEESER Jacques André, MARTIN Chantal	973 m ²
457	SA Fonderie André NEESER, Morges	4'790 m ²
461	SA Fonderie André NEESER, Morges	2'001 m ²
2903	SA Fonderie André NEESER, Morges	1'352 m ²

2.3 Occupation

Le site est actuellement colloqué en zone industrielle. Cependant, l'affectation industrielle ne correspond plus à l'utilisation actuelle de ce secteur. Il accueille une grande variété d'affectations, lui conférant un caractère mixte:

- > Fonderie Neeser (17 emplois actuellement).
- > Villas individuelles (5 habitants).
- > Station-service et Shop Coop (2 emplois).
- > Antiquités –brocante.

Il est donc prévu de modifier l'affectation actuelle en une zone mixte d'habitation de forte densité et d'activités tertiaires plus conforme à l'évolution des activités économiques et tenant compte des besoins en logement.

2.4 Accessibilité

Au niveau des transports individuels motorisés (TIM), le site est bien desservi puisque d'une part, il se situe à proximité de la demi-jonction autoroutière de Morges-Est et d'autre part, il est bordé par la RC1a sur toute sa longueur. Plusieurs accès privés débouchant sur la RC1a sont à relever, ce qui a pour conséquence de multiplier les embranchements et entraver la fluidité du trafic.

Concernant les transports publics (TP), le site est desservi par la ligne de bus TPM 701. Il emprunte la RC1a et a un arrêt à la Blancherie le long de la RC1a, reliant Morges à l'EPFL et permettant ainsi de rejoindre le centre de Lausanne par le métro (ligne M1). La fréquence est de 20 minutes en journée et 10 minutes aux heures de pointe.

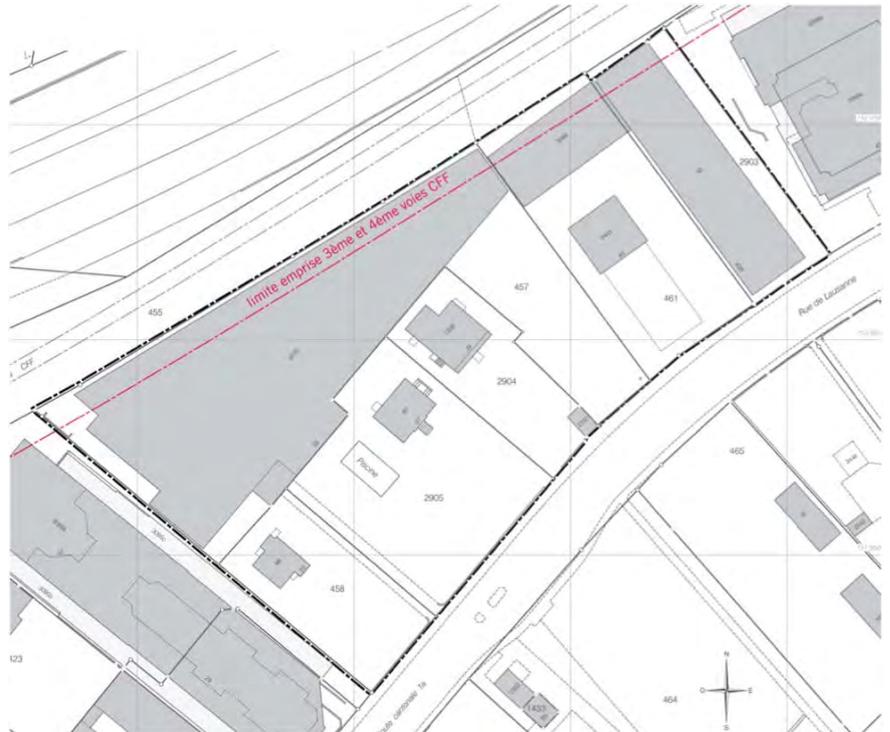
La RC1a offre une bande cyclable et un trottoir sur toute la longueur du PPA. Seul un axe nord-sud à l'ouest du PPA permet de relier la RC1a aux voies CFF et à la gare.

2.5 Projet 3^{ème} et 4^{ème} voie CFF

Le PPA doit tenir compte du projet CFF de 3^e et de 4^e voies entre Genève et Lausanne. L'emprise nécessaire est prévue au sud de la voie actuelle et empiète de manière importante sur le périmètre du PPA. Ainsi, une bande inconstructible de 14m à compter de l'axe de la voie actuelle côté lac est réservée pour le tracé des futures 3^e et 4^e voies⁴.

⁴ Annexe 3 : Courrier des CFF du 10.05.2007 et du 12 août 2011.

Figure 3 : Emprise projet 3^e et 4^e voies CFF



Les CFF admettent la construction d'un mur de soutènement le long de la 4^e voie, en lieu de place du talus existant. Des mesures de compensation liées à la suppression du talus devront être étudiées dans le cadre du projet CFF.

Une coordination a été mise en place entre les CFF, l'OFROU et la commune de Morges afin de coordonner les études des 3^e et 4^e voies CFF et les projets morgiens.

3. PRESENTATION DU PROJET

3.1 Affectation

La réflexion sur les affectations possibles dans le secteur a déjà été menée dans le cadre du PPA SEM. Elle a été reprise ici pour le présent PPA.

- > Etant donnée la situation du périmètre en prolongement direct du centre-ville et la faible proportion de terrains dévolus aux activités à Morges, il est proposé d'introduire une part importante d'activités. Celles-ci seraient de type tertiaires essentiellement, administratives ou de service (crèche, ...). De plus, les lieux d'accueil de la petite enfance, tels que crèches, ne sont pas comptabilisés dans la SPd afin d'encourager la réalisation de ce type d'affectation.
- > Se basant sur la situation actuelle du marché et le faible taux de logements vacants sur le bassin lémanique, il semble tout à fait intéressant de pouvoir proposer du logement dans ce site à proximité immédiate des rives du lac et son environnement, ainsi que des services de la ville. L'introduction d'un degré de sensibilité au bruit de III permet l'implantation de logements tout comme celle d'activités moyennement gênantes. Toutefois ces logements devront adopter une typologie adaptée aux contraintes du site découlant des exigences de l'OPB, l'ORNI, l'OPAM, ...
- > Une part des logements (environ 1'000m²) sera réservée pour des logements de type conventionnés, à loyer modérés.
- > Se référant aux recommandations du PALM pour les sites stratégiques, le périmètre doit accueillir une mixité d'affectations.

Les parcelles sont affectées aux habitations collectives et aux activités tertiaires et hôtelières moyennement gênantes au sens de la LPE compatibles avec le logement, à l'exclusion des commerces et autres installations à forte fréquentation (définie par la surface de vente). Cette affectation confère au secteur une mixité juxtaposée (mixité sur l'ensemble du secteur), et non une mixité superposée (mixité au sein d'un même bâtiment).

Les affectations devront se répartir dans le PPA comme suit :

- > Habitations collectives : 50% à 70% de la SPd autorisée.
- > Activités compatibles : 30% à 50% de la SPd autorisée.
- > Équipement public de quartier.

3.2 Options d'aménagement

Les options retenues pour l'implantation des constructions en réponse au contexte et ses conditions sont les suivantes :

- > Création d'un front bâti de 2 niveaux le long de la Rue de Lausanne, pouvant accueillir des commerces et services, faisant référence aux constructions déjà en place de part et d'autre de la chaussée dans ce secteur.
- > Implantation de bâtiments écrans le long des voies CFF, permettant de se protéger des nuisances de la ligne de chemin de fer ainsi que de celles de l'autoroute. Les contraintes ORNI à cette distance de la ligne transport électrique 132kV incitent à affecter une partie de la construction pour des lieux à utilisation non sensibles, jusqu'à 27m de la ligne.
- > Poursuite des implantations transversales au cœur du site, implantation initiée par certains bâtiments existants par rapport à la RC1a, avec des bâtiments de 5 niveaux au maximum.
- > Implantation d'un bâtiment haut (25m.) marquant l'entrée Est de la ville de Morges.
- > Introduction de cours surélevées entre les bâtiments, permettant un dégagement plus important sur le lac et l'introduction de parkings peu en profondeur étant donné la proximité du lac.

3.3 Capacité d'accueil

Le PPA doit répondre à l'objectif du PALM, soit une densité de 200 habitants-emplois à l'hectare dans les sites stratégiques (voir chapitre 5.3).

L'indice d'utilisation du sol (IUS) pour l'ensemble du PPA est de 1.75. Il est calculé sur la surface parcellaire inscrite au registre foncier au moment de l'entrée en vigueur du PPA.

Tableau 1: Surface parcellaire comptant dans le calcul du IUS

No parcelle	Surface de parcelle	Surface de plancher déterminante
458	1'068	1'869
2905	2'015	3'526
2904	973	1'703
457	4'790	8'383
461	2'001	3'502
2903	1'352	2'366
Total	12'199	21'348

Une bande des parcelles situées au nord du PPA devront être cédées aux CFF pour la réalisation de la 3^e et de la 4^e voies. De plus, une emprise va être cédée à la commune pour le réaménagement de la RC1a. Afin de ne pas léser les propriétaires concernant leurs droits à bâtir, ceux-ci sont reportés sur le solde des parcelles concernées du PPA.

Avec un IUS de 1.75, le PPA totalise 21'346m² de surface de plancher déterminantes. En tenant compte d'une surface d'environ 50m² par habitants-emplois, le site pourrait accueillir près de 430 habitants-emplois, ce qui représente une densité d'environ 350 habitants-emplois/hectare.

Les droits à bâtir peuvent être répartis de manière indéterminée dans les aires de construction, sous réserve du respect des dispositions relatives à chacune des zones.

Afin d'éviter le « bétonnage » de tout le secteur, un minimum de 80% de la surface non bâtie doit être végétalisée. Afin de laisser plus de flexibilité au projet, il a été décidé de comptabiliser les toitures végétalisées dans cette surface végétalisée.

3.4 Besoins en stationnement

Le nombre de places de stationnement est soumis aux normes VSS en vigueur. Le bas de la fourchette des normes VSS devra être utilisé, conformément à la mesure AT-5 du plan des mesures OPair.

Les places seront regroupées et réalisées dans des garages souterrains ou semi-enterrés. Les toitures des parkings semi-enterrés pourront être végétalisées.

3.5 Aspects fonciers

La faisabilité du projet est assurée car une promesse d'achat-vente a été signée entre Implenla Development SA et la famille Neeser le 13 mai 2009 pour les parcelles 457, 458, 2904 et 2905. Implenla Development SA prévoit d'organiser un concours pour le développement de l'ensemble du site. De ce fait, la valorisation et l'occupation de la partie ouest du secteur sont assurées.

Les parcelles 461 et 2903 se développeront dans un deuxième temps, à la fin des baux en cours (dans une vingtaine d'années).

3.6 Réaménagement de la RC1a

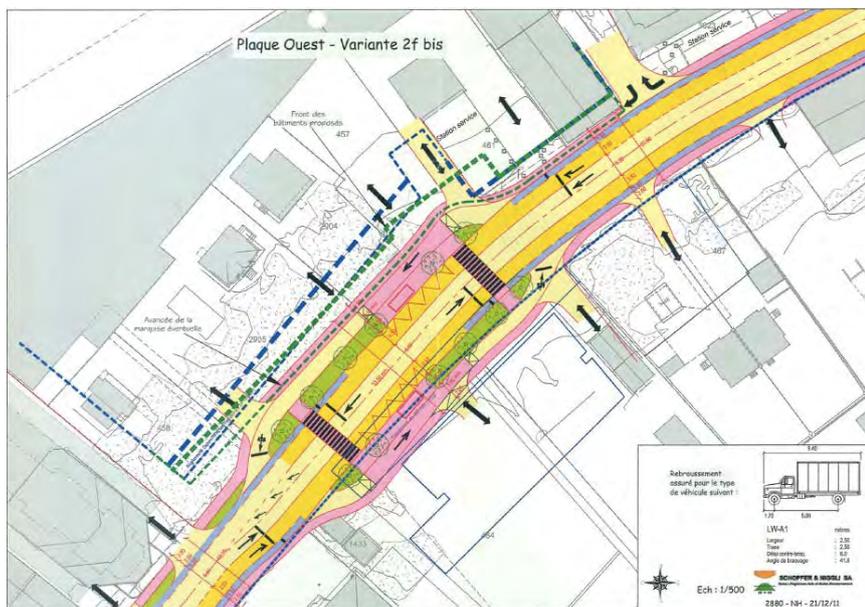
Le réaménagement de la RC1a est inscrit dans le schéma directeur de la région morgienne (SDRM). L'objectif est de garantir une continuité d'organisation sur son tracé et de permettre la mise en service d'une ligne de transports publics performante et structurante sur cette voie. Les parcours de mobilité douce sont également améliorés.

Le réaménagement est actuellement au stade de l'avant-projet. Pour la séquence 3 : Morges est, l'avant projet identifie :

- > Des mesures paysagères
 - Mise en place d'un alignement d'arbres structurant côté nord de la RC1a.
 - Renforcement du cordon boisé du Parc du Vertou.
 - Mise en œuvre d'une bande de végétation de séparation des pistes mobilité douce et des voies réservées aux TP, sectoriellement sur les deux côtés de la RC1a, ou sur le côté nord uniquement.
- > Des mesures d'aménagement du territoire :
 - Proposition de traitement spécifique des points particuliers : giratoire double, plaque d'accès aux PPA.
 - Traitement et marquage des traversées mobilité douce.
 - Mise en valeur des tracés de circulation mobilité douce et transports publics.

L'avant-projet détaille la Plaque Ouest 2f bis qui traite du secteur des Fonderies. Cette variante a été validée par le Groupe décisionnel du chantier 2 de Région Morges et par la Municipalité le 16 janvier 2012.

Figure 4 : Projet de réaménagement de la RC1a



L'aire de dévestiture permet de réaliser les aménagements prévus. Les emprises nécessaires sont garanties par le biais de convention entre la commune et les propriétaires notifiant la cession au domaine public des surfaces nécessaires au réaménagement de la RC1a. Elles seront signées avant la mise en vigueur du présent PPA.

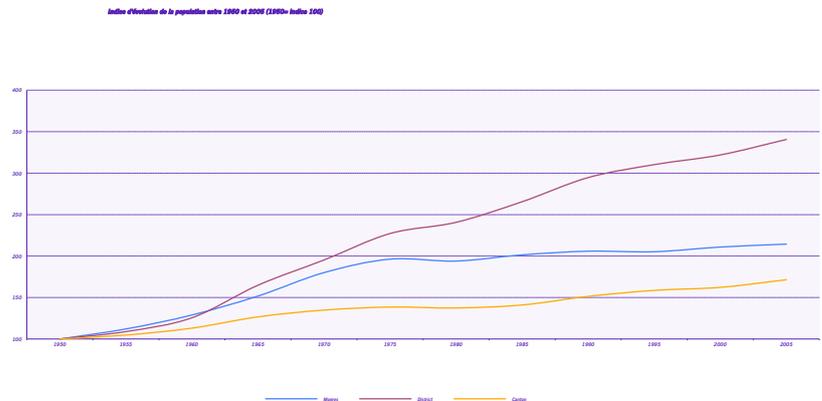
4. JUSTIFICATION

4.1 Le besoin

4.1.1 Logements

La croissance de la population morgienne est limitée si on la compare à celle de son district ou encore celle du canton, et ceci à partir des années 1970. Le manque de logements disponibles peut en être une raison.

Figure 5 : Indice d'évolution de la population entre 1950 (= indice 100) et 2005 (Source : SCRIS/PDCom)



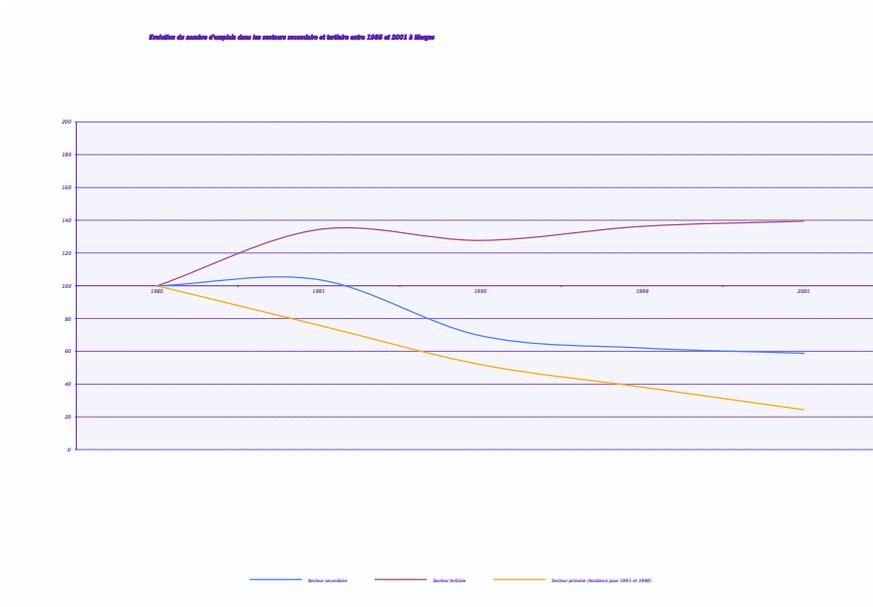
En effet, comme c'est le cas dans la plupart des centres d'agglomération suisses, le taux de vacance est très faible à Morges. Sur les 15 dernières années, sa moyenne est de 0.6% alors que pour atteindre un marché équilibré ce taux devrait s'élever à 2% environ.

La Ville de Morges a donc besoin de logements afin d'assurer son développement en tant que centre cantonal ainsi que pour contrebalancer l'effet du desserrement de la population. Ce phénomène de desserrement est lié au fait que la surface moyenne par habitant ne cesse d'augmenter en même temps que le nombre de personnes par ménage diminue. Selon le recensement fédéral de la population de 2000 (RFP), on trouve 2.1 personnes/ménage et 38.8 m²/habitant à Morges. Ainsi, si de nouveaux logements ne sont pas réalisés, la population totale diminuera.

4.1.2 Activités

Au niveau des emplois, une tertiarisation des activités s'observe à Morges, particulièrement entre les années 1985 et 1991. La commune prend ainsi de plus en plus les traits d'un centre urbain avec une croissance importante des activités tertiaires en même temps qu'une baisse notable des activités secondaires et primaires.

Figure 6 : Evolution du nombre d'emplois dans les secteurs secondaire et tertiaire entre 1950 et 2001 à Morges (Source : OFS/PDCom)



Parmi les branches d'activité porteuses à Morges, peuvent être citées :

- > l'hôtellerie-restauration,
- > les transports et les services auxiliaires,
- > les activités informatiques,
- > les autres services aux entreprises et l'administration publique (enseignement, autres services collectifs et personnels).

4.1.3 Conclusion

Le territoire de Morges possède un important potentiel de zones à bâtir pouvant accueillir du logement, en particulier dans l'ouest de la commune. De plus, ce secteur ouest se prête tout particulièrement bien à l'implantation de logement, en raison de sa situation et environnement.

Toutefois étant donné la demande en logements dans l'arc lémanique et la volonté de proposer un quartier mixte, une part de logement sera intégrée dans le périmètre du PPA dans une fourchette comprise entre 50 et 70%. Cependant, vu le peu d'attractivité du site au premier abord pour le logement, il s'agira de typologies de logements particulières répondant aux contraintes environnementales.

La vitalité des activités tertiaires est une caractéristique d'un centre d'agglomération. A l'échelle de la commune, il n'existe que très peu de territoires dédiés exclusivement aux activités tertiaires ou secondaires, et ceux-ci sont pour la plupart déjà bien bâtis. Etant donné ce besoin, il est proposé de réserver une part de 30% et 50% du PPA pour la réalisation d'activités.

La mixité des fonctions et des types de logements est ainsi assurée.

4.2 Nécessité de légaliser

En premier lieu, cette planification permet de régulariser une situation actuelle qui n'est plus conforme au RPGA en vigueur daté de 1990 afin d'intégrer les évolutions qui ont pris place sur ce site.

D'autre part, cette étude fait suite aux différentes planifications de rang supérieur (PALM, SDRM) qui identifient ce site comme site stratégique pour le développement de l'agglomération.

4.3 Equipement du terrain

Le périmètre du PPA « Les Fonderies » concerne un site déjà largement bâti et équipé en continuité du centre-ville.

La Ville de Morges établit actuellement son plan général d'évacuation des eaux (PGEE). Il en sera tenu compte lors de la réalisation du PPA.

5. CONFORMITE

5.1 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)

Le projet de PPA respecte les buts et les principes régissant l'aménagement fixés par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire selon les 4 thèmes majeurs (articles 1 et 3 LAT) :

- > Protection du milieu naturel.
- > Création et maintien du milieu bâti harmonieusement aménagé.
- > Développement de la vie sociale et décentralisation.
- > Maintien des sources d'approvisionnement.

5.2 Plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal (PDCn) a été mis en vigueur le 1^{er} août 2008. Le volet opérationnel reprend les principaux énoncés des planifications régionales. La fiche R01 fait référence au projet d'agglomération Lausanne-Morges. Celui-ci est présenté ci-dessous.

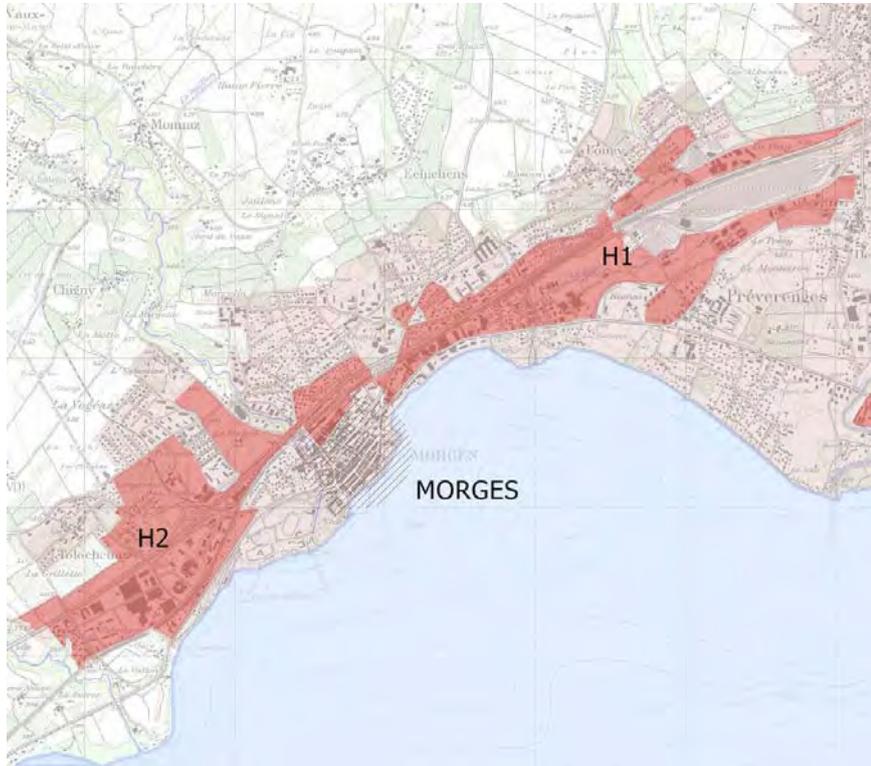
5.3 Projet d'agglomération Lausanne-Morges

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) édicte les principaux objectifs de développement vers lesquels l'agglomération doit tendre.

Le développement de l'urbanisation doit se localiser dans le périmètre compact de l'agglomération et dans le réseau de centre (centres cantonaux, régionaux et locaux). De plus, le PALM définit des sites stratégiques, appelés à jouer un rôle moteur dans le développement de l'agglomération vers l'intérieur. Dans ces sites, une urbanisation alliant densité et qualité doit être favorisée et un minimum de 200 habitants-emplois/ha doit être atteint.

Le secteur des Fonderies se situe dans le périmètre compact et dans le périmètre du site stratégique de Morges-Lonay-Préverenges, longeant les voies de communication. Selon la densité attribuée aux sites stratégiques, le PPA doit atteindre environ 430 habitants-emplois pour le périmètre du PPA (voir chapitre 3.3).

Figure 7 : Territoire et sites pour l'urbanisation (source : PALM)



La fiche de synthèse pour ce site stratégique définit les objectifs suivants.

- > Valoriser les potentialités foncières le long des grandes infrastructures de transport.
- > Consolider l'aménagement de l'entrée de ville Est de Morges.

De plus, il propose notamment les principes d'aménagement et d'accessibilité suivants pour le périmètre du Sud-Est morgien :

Urbanisme

- > Conditionner l'urbanisation de part et d'autre de l'autoroute et des voies ferrées par la réalisation de mesures constructives (bâtiments écrans) qui ne prétendent pas, à terme, la transformation de l'autoroute en boulevard urbain,
- > Implanter des logements et des activités compatibles dans le secteur de « Morges Sud-Est – Rue de Lausanne »,
- > En-dehors du site stratégique, implanter des activités tertiaires de prestige et des logements collectifs le long de la RC1a.

Densité

- > Densité humaine de référence : 200/ha dans le site stratégique en 2020,
- > Nombre d'habitants-emplois à l'horizon 2040 : 7'600 pour l'ensemble du périmètre H1 et, pour le secteur Morges Est (horizon 2009-2030), 1'300 habitants et emplois.

Mobilité douce

- > Réaménager la voirie (notamment la RC1a) et créer de nouveaux itinéraires pour consolider le réseau de mobilité douce (Mesure 4c du PALM) :
 - mettre en place des pistes cyclables sur chaussée et des nouveaux franchissements (voies CFF et A1)
 - créer des liaisons piétonnes et des connexions avec le réseau existant,
- > Raccorder le réseau de mobilité douce aux arrêts du RER [halte St-Jean] et aux équipements (Mesure 4^e du PALM et Mesure MO-19 de l'Opair 2006).

Transports publics

- > Améliorer l'accessibilité du secteur à l'échelle cantonale en développant le RER vaudois (desserte de toutes les haltes ferroviaires situées entre Renens et Allaman avec une cadence minimale de 30 minutes) (Mesure 19a,b,c du PALM et Mesure MO-17 de l'Opair 2006),
- > Améliorer le niveau d'offre et la qualité de service des transports publics urbains à court, moyen et long terme (augmentation des fréquences en période de pointe et cadence minimale de 30 minutes sur l'ensemble des lignes et sur l'entier de la période de service, notamment en direction des Hautes Ecoles, de la gare CFF de Morges et de l'Ouest lausannois) (Mesures 12, 16 et 17),
- > Pour cela, favoriser les bus par la gestion de carrefours équipés de signalisation lumineuse, aménagement de couloirs réservés sur la RC1a et au centre-ville de Morges, modification du plan de circulation de Morges, etc... (Mesure 12a, 16a, 17a).

Transports individuels motorisés

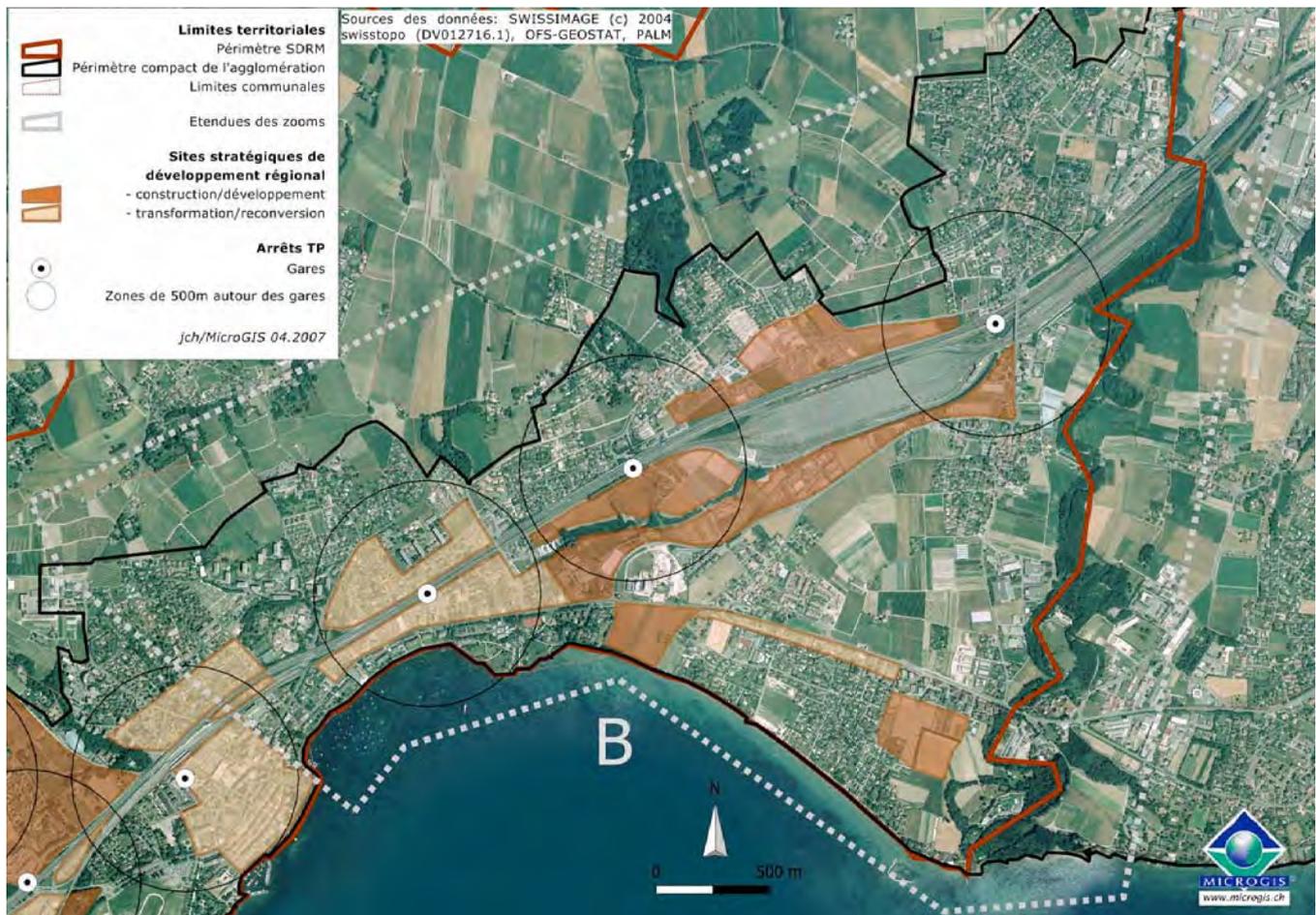
- > Réorganiser et maîtriser le stationnement public et privé (Mesure MO-7 de l'Opair 2006).

5.4 Schéma directeur de la région morgienne

Le schéma directeur de la région morgienne (SDRM) oriente le développement de la population et des activités dans le périmètre compact défini dans le PALM. La densité des sites stratégiques tend vers une moyenne de 200 habitants-emplois à l'hectare. Ils font l'objet de projets plus approfondis dans le cadre des chantiers géographiques définis dans le SDRM.

A l'échelle de la région, le PPA est compris dans le chantier B : Est⁵. Il reprend les objectifs énoncés dans le PALM pour le site stratégique Morges-Lonay-Préverenges.

Figure 8 : Chantier B : Est (source : SDRM)



5.5 Plan directeur communal

Le plan directeur communal (PDCom) est en cours d'approbation. Il a été adopté par le Conseil communal. Ce document définit des mesures par secteur. Le PPA est compris dans le secteur sud-est, pour lequel l'objectif est de « créer un nouveau quartier de logements et d'emplois à l'entrée Est de la ville par le renouvellement urbain entre la rue de Lausanne et les voies CFF, et aménager des espaces publics et collectifs de qualité à la Blancherie et à Saint-Jean ».

⁵ Voir annexe 4. Chantier B du SDRM

La mesure 6.2 1 touche le PPA.

« Renouveau des affectations dans la bande entre les voies ferrées et la rue de Lausanne selon le principe d'une "mixité juxtaposée" (îlots de logements ou d'activités) et intégration d'un cheminement piétonnier continu traversant les îlots d'Est en Ouest de l'avenue des Pâquis.

Principes illustratifs :

- > Développement par îlot au fur et à mesure de la libération des terrains selon une conception d'ensemble (PPA Sud-Est en cours, PPA St-Jean),*
- > Concentration des logements à l'Est et à l'Ouest du périmètre,*
- > Intégration du projet de magasin d'alimentation Aldi,*
- > Projet d'aménagement de l'espace public intégrant des mesures favorisant la mobilité douce et un concept paysager,*
- > Prolongement du cheminement cyclable derrière l'école professionnelle et raccordement à la rue de Lausanne,*
- > Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce à l'intérieur du quartier de St-Jean et en liaison avec Lonay,*
- > Projet de 3^e voie CFF ».*

6. ENVIRONNEMENT

6.1 Bruit

Bruit routier

Un degré de sensibilité au bruit de III est attribué au secteur, pour lequel les valeurs limites d'immission sont égales à 65 dBA de jour et 55 dBA de nuit.

Le cadastre du bruit routier montre que ces valeurs sont dépassées sur la majeure partie du périmètre.

Cadastre bruit routier, niveau d'évaluation (Lr) de jour :

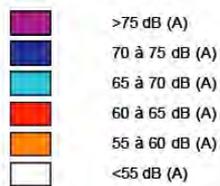


Figure 9 : Cadastre du bruit routier diurne (source : Géoplanet)



Il est à noter que, conformément à l'article 17 OPB, l'assainissement des routes nationales (A1) doit être réalisé d'ici 2015 et celui des routes cantonales (RC1a) d'ici 2018. La A1 a été assainie dans les années 1980, une réactualisation devrait toutefois être prévue dans la mesure où les conditions ont sensiblement changé depuis 20 ans (trafic, urbanisation, bases légales, ...). Concernant le réseau routier local (cantonal en traversée de localité et communal), la Ville de Morges a engagé une étude d'assainissement.

Bruit ferroviaire

Les valeurs d'émission données par les CFF (année de référence 2015) se montent, pour le tronçon qui nous concerne, à 78.7dBA de jour et 71.7dBA de nuit. La situation nocturne est donc déterminante. A 20m de l'axe des voies et sans effet d'obstacle, les niveaux d'évaluation sonore sont égaux à 65 dBA de jour et 58 dBA de nuit. La VLI DS III⁶ est respectée de jour mais dépassée de nuit (respectée à 40m). L'effet des futures 3^e et 4^e voies Lausanne-Genève sur ces chiffres devra encore être évalué.

Mesures

Le PPA prévoit plusieurs mesures pour protéger les bâtiments contre le bruit routier et ferroviaire :

- > L'implantation d'un bâtiment-écran le long des voies CFF.
- > L'implantation de bâtiments destinés aux activités sur la rue de Lausanne, assurant une protection pour les bâtiments de logements en retrait.
- > Des mesures constructives pour les bâtiments ponctuels hauts, si les bâtiments écrans ou les bâtiments bas n'ont pas été réalisés.
- > L'obligation de réaliser une étude acoustique avec chaque demande de permis de construire.

6.2 Périmètres protégés

Le site, déjà densément construit depuis de nombreuses années, n'accueille que très peu d'éléments verts. Le site n'est inclus dans aucun périmètre protégé. Seule la présence du talus CFF en limite nord du périmètre du PPA, actuellement très « sauvage », est à relever.

A noter que les quelques arbres existants sur le site sont protégés par la réglementation communale. Ceux-ci figurent à titre indicatif sur le plan selon un relevé établi en avril 2012 (voir annexe 7). Un levé à réaliser par un géomètre est exigé lors des demandes de permis de construire ainsi qu'un plan et une description des plantations de remplacement prévues en cas d'abattage d'arbres protégés.

6.3 Rayonnements non ionisants

La ligne électrique à haute tension CFF de 132 kV Bussigny – Gland – Genève, à l'amont des voies, longe le périmètre du PPA à une distance d'environ 15m de la limite nord.

⁶ Pour les nouvelles zones à bâtir (habitation, mixte, résidentielle), et en particulier pour la première rangée de bâtiments le long des voies, les CFF demandent qu'un DS III soit attribué, conformément à l'art. 43 OPB (Courrier du 10.05.2007).

Selon l'art. 38 et annexe 8 OLEI, la distance minimale entre un bâtiment et une ligne aérienne dépend entre autres des hauteurs respectives des deux objets. L'OLEI mentionne encore qu'« une distance de 20m suffit dans tous les cas ».

En principe, les zones légalisées à la construction avant l'entrée en vigueur de l'ORNI (1^{er} février 2000) ne sont pas soumises à celle-ci. Dans le cas présent, le secteur était déjà colloqué en zone industrielle au moment de l'entrée en vigueur de l'ordonnance, et accueillait donc déjà des lieux à utilisation sensible puisque des personnes pouvaient potentiellement y travailler 8 heures par jour. Cependant, suivant le principe de précaution, le PPA prend en compte les contraintes ORNI. Aucune surface constructible ne se situe dans une distance de 27m. à la ligne HT.

Le PPA se trouve à proximité de la station de base de téléphonie mobile VD490-2 de l'opérateur Sunrise. L'opérateur s'est engagé à modifier son installation au stade des demandes de permis de construire, de façon à respecter les exigences de l'ORNI.

6.4 Protection contre les accidents majeurs

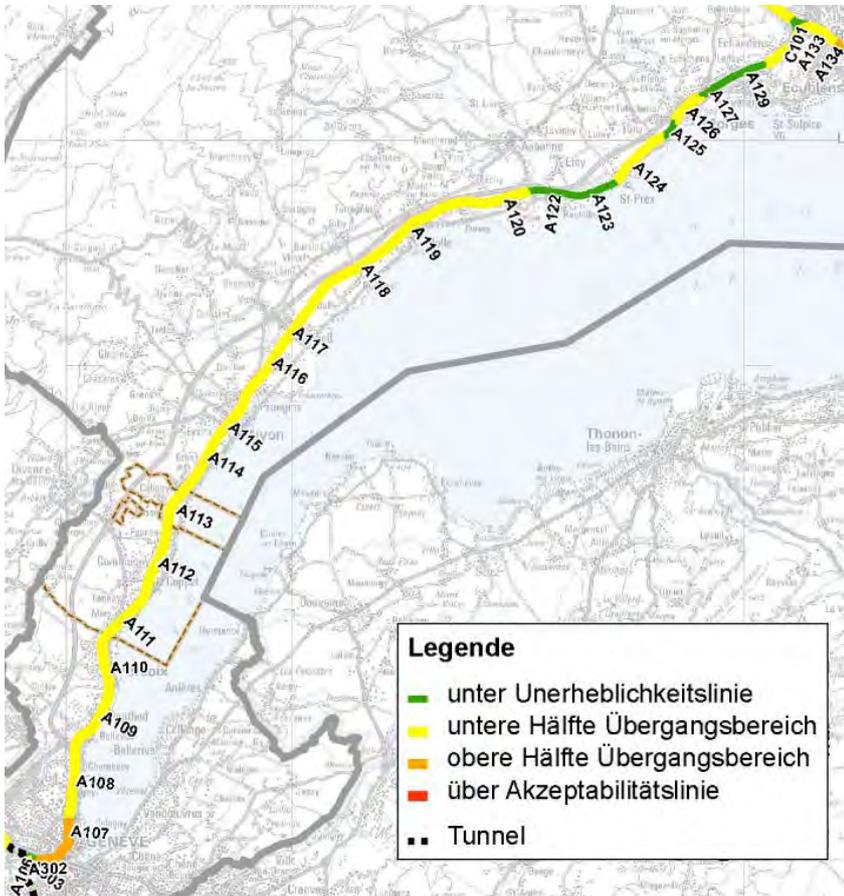
Les bases légales sont la LPE et plus particulièrement l'Ordonnance sur la protection contre les risques majeurs (OPAM).

Si le projet, en tant que tel, n'est pas soumis à l'OPAM, par contre, trois objets proches du périmètre d'étude sont assujettis à l'OPAM : le domaine ferroviaire des CFF, l'autoroute A1 et la route principale RC1a.

Il s'agit de définir et de formaliser, en coordination avec le SEVEN, les CFF et le Service des routes, les mesures organisationnelles et constructives à intégrer au PPA.

Le rapport succinct de la ligne CFF date de 1993, un screening (estimation des risques sur l'ensemble du réseau) été réalisé en 2001 et 2006 (actualisé tous les 5 ans).

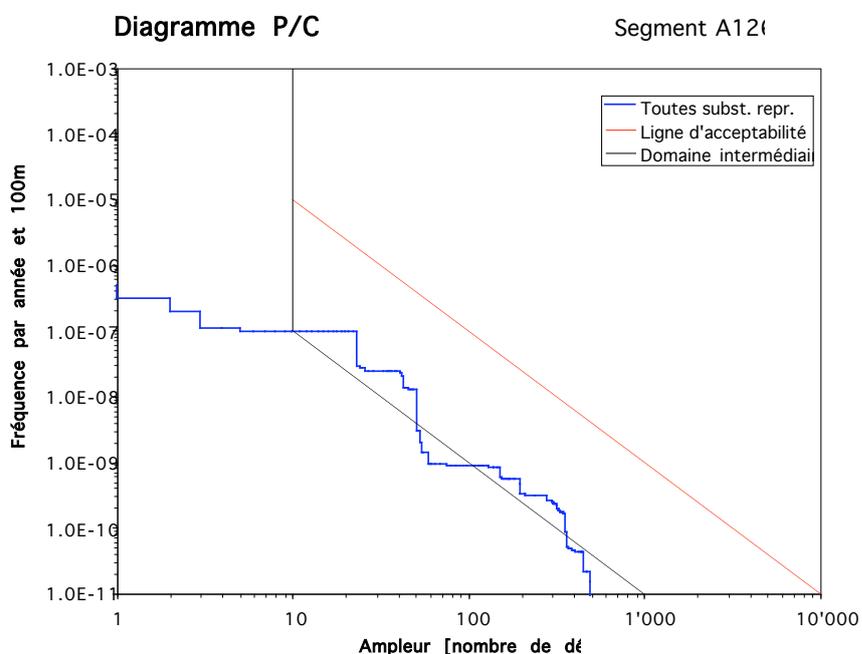
Figure 10 : Screening 2006 CFF



Par rapport à la ligne CFF, le risque actuel, pour le tronçon concerné (voir figure ci-après), est situé en deçà du domaine « intermédiaire ». En fonction de l'augmentation de la densité de personnes dans le voisinage, le risque pourrait rentrer dans le domaine « intermédiaire ».

Le projet a donc pour conséquence d'augmenter le risque actuel déjà considéré comme élevé (voir courrier des CFF du 10.05.2007).

Figure 11 : Diagramme probabilité-conséquence pour les risques liés à la population 2006 (segment A126)



De manière générale et au sens de la législation, il n'est pas judicieux de densifier la population dans une zone proche des voies et du trafic de marchandises, potentiellement dangereuses. La pesée d'intérêts ayant confirmé la volonté d'urbaniser cette portion du territoire communal, il est nécessaire de prévoir des mesures d'aménagement en vue de limiter les conséquences d'un éventuel accident.

Aussi dans le cadre du PPA, il a été tenu compte de manière approfondie de l'OPAM. Le règlement comprend un article sur la protection contre les accidents majeurs poursuivant ainsi les réflexions au stade des projets de constructions.

6.5 Eaux

Le secteur du PPA se situe dans le secteur AU de protection des eaux.

Figure 12 : Secteur de protection des eaux (source : Géoplanet)

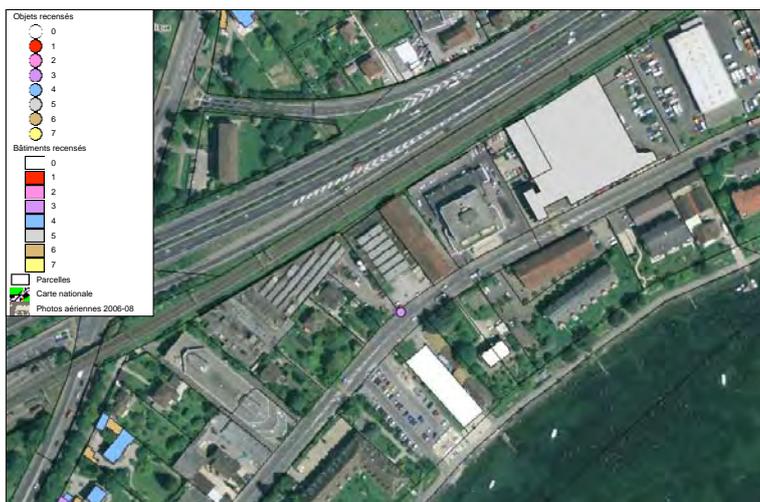


Il n'y a aucun impact pour le PPA.

6.6 Patrimoine

Aucun bâtiment du PPA n'est inscrit au recensement architectural. Ils peuvent donc être démolis sans autres prescriptions.

Figure 13 : Recensement architectural (source : Géoplanet)



Le PPA devra tenir compte de la borne kilométrique (11 km Lausanne/Genève 48 km) identifiée dans le recensement avec une note de 3.

6.7 Sites pollués

Les parcelles 457 458 et 461 sont identifiées au cadastre des sites pollués. Ces sites ne nécessitent ni surveillance ni assainissement.

Figure 14 : Sites pollués (source : Géoplanet)

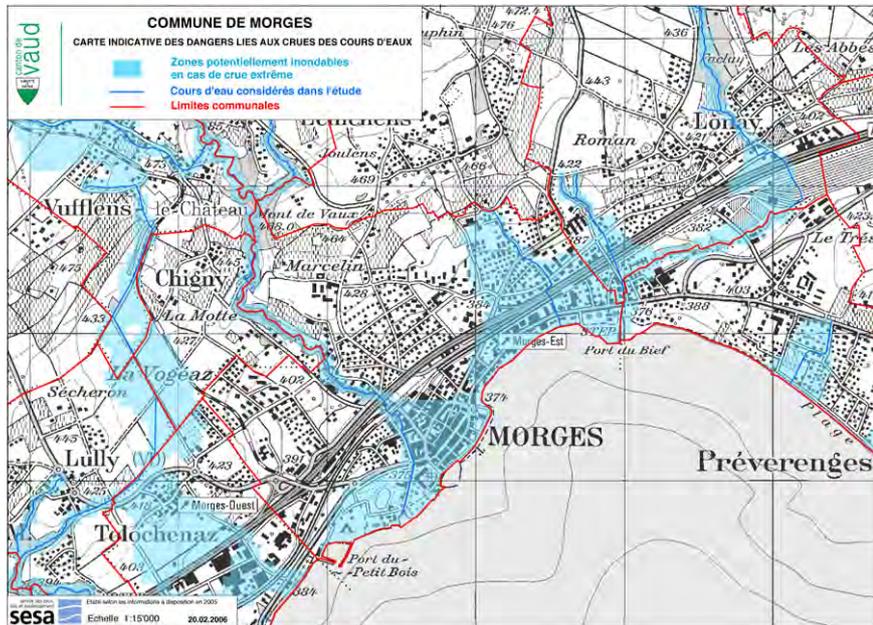


Le règlement précise qu'un diagnostic de pollution devra être réalisé par un bureau spécialisé, préalablement à tous les travaux, afin de planifier le tri des différents matériaux en fonction de leur degré de pollution.

6.8 Dangers naturels

Le PPA se trouve dans le périmètre de la carte indicative des dangers eaux. Cette carte signale un potentiel d'inondation sans évaluer le niveau local du danger en termes de fréquence, de vitesse et de hauteur d'eau.

Figure 15 : Carte indicative des dangers liés aux crues des cours d’eaux – Commune de Morges (SESA)



La carte des dangers (délimitation détaillée des dangers faibles à forts) n’est pas encore établie dans ce secteur.

6.9 Itinéraires piétons

L’inventaire des chemins de randonnée pédestre identifie un itinéraire le long des rives.

Le réaménagement de la RC1a améliorera les liaisons de mobilité douce (piétons et cyclistes). De plus, le PPA prévoit un cheminement nord-sud le long des parcelles 457 et 458 (servitude publique au bénéfice de la commune) pour par la suite rejoindre la gare.

Figure 16 : Chemins de randonnée pédestre



7. CONCLUSION

Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, l'article 47 de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT) demande de démontrer, d'une part la conformité aux buts et principes de l'aménagement du territoire et, d'autre part, la prise en compte des observations émanant de la population.

Le projet est conforme aux planifications communale, cantonale et régionale.

Le dossier a été présenté aux propriétaires qui ont pu faire leurs remarques. Il a été ensuite transmis à la Municipalité pour approbation.

Le PPA et le règlement qui l'accompagne sont soumis à examen préalable par la Municipalité au Département compétent.

Ils sont adaptés selon les remarques des services cantonaux consultés et ensuite soumis à l'enquête publique pendant 30 jours. La population peut faire des remarques, voire des oppositions. Elles sont traitées par la Municipalité et font l'objet de propositions de réponses.

Le dossier est ensuite soumis à l'adoption du Conseil communal. Il est accompagné des propositions de réponse sur lesquelles se détermine le Conseil.

Le dossier une fois adopté par le Conseil communal est envoyé au Département compétent pour approbation préalable par le Chef du Département. Les recours au Tribunal administratif sont possibles. Les articles 31 ss LJPA sont applicables

Annexe 1 - Courriers des CFF de 2007 à 2009

Annexe 2 – Courrier de Région Morges de septembre 2008

Annexe 3 – Projets de conventions

Annexe 4 – Courrier du SDT du 21 décembre 2009

Annexe 5 – Courrier des CFF du 27 septembre 2010

Annexe 6 – Chantier du SDRM

Annexe 7 – Relevé des arbres sur les parcelles 457, 458, 2904 et 2905, avril 2012

Courriers des CFF de 2007 à 2009

Droits fonciers – CP 345 – 1001 Lausanne

urbaplan	date	11.007
	n° enreg.	no 7 013
dest. NFA	affaire	0859

Urbaplan
A l'att. de Mme Maude Fantoli
Av. de Montchoisi 21
1006 Lausanne

Lausanne, le 10 mai 2007 / VL / GT

Morges – Parcelles diverses
Demande de renseignements en relation avec le développement d'un PPA

Madame,

Nous nous référons à votre courrier du 12 février 2007 relatif à l'affaire susmentionnée.

Conformément à l'article 18m, alinéa 1, de la Loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF), tout projet de construction:

- qui affecte des immeubles appartenant à l'entreprise ferroviaire ou leur est contigu
- ou qui risque de compromettre la sécurité de l'exploitation

ne peut être autorisé par l'autorité cantonale ou communale compétente qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire concernée.

L'examen des documents soumis à notre attention nous suggère les remarques suivantes qui devront être prises en considération lors de l'établissement du PPA cité en titre :

- Une bande inconstructible de 15 m à compter de l'axe de la voie côté lac est réservée pour le tracé de la future 3^e voie.
- Pour le développement de ce PPA, il conviendra de tenir compte avant tout des directives de l'ordonnance sur les lignes électriques (OLEI).
- La ligne électrique à haute tension CFF 132 kV Bussigny – Gland – Genève longe le secteur concerné sur la limite Nord, à l'amont des voies. Elle se situe donc à une distance de 13 à 14 m du périmètre du PPA.

Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Droits fonciers – Bureau de Lausanne
Av. de la Gare 43, CP 345, 1001 Lausanne
Téléphone +41 (0) 51 224 2416 · Téléfax +41 (0) 51 224 2622
gianina.teodorescu@sbb.ch www.cff.ch



A l'attention de Mme Montanari
021 619 30 39

CFF Acquisitions et Ventes – CP 345 – 1001 Lausanne

Ville de Morges
Aménagement du Territoire et Développement durable
A l'att. de Mme Lilli Monteventi Weber
Case Postale 272
1110 Morges 1

Lausanne, le 31 juillet 2008 / IP

1110 Morges 1
1110 Morges 1
1110 Morges 1
CFF Vn IP

**Morges – Parcelles diverses
Plan Partiel d'Affectation (PPA) Sud-est morgien**

Madame,

Nous nous référons à votre courrier du 26 juin 2008 concernant l'affaire susmentionnée.

Conformément à l'article 18m, de la Loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF), tout projet de construction:

- qui affecte des immeubles appartenant à l'entreprise ferroviaire ou leur est contigu
 - ou qui risque de compromettre la sécurité de l'exploitation
- ne peut être autorisé par l'autorité cantonale ou communale compétente qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire concernée.

L'examen des documents soumis à notre attention nous suggère les remarques suivantes qui devront être prises en considération, en complément de notre courrier du 10 mai 2007, lors de l'établissement du PPA cité en titre :

- Pour le développement de ce PPA, il convient de tenir compte avant tout des directives de l'OLEI (Ordonnance sur les lignes électriques). En principe, les zones actuellement légalisées à la construction ne sont pas soumises à l'ORNI (Ordonnance sur le rayonnement non ionisant).
- La ligne électrique à haute tension CFF 132 kV Bussigny – Gland – Genève longe le secteur concerné sur la limite Nord, à l'amont des voies. Elle se situe donc à une distance de 13 à 14 m du périmètre du PPA. Elle est en service et sous tension.
- Selon l'OLEI, art. 38 et annexe 8, la distance minimale entre un bâtiment et une ligne aérienne dépend entre autres des hauteurs respectives des deux objets. L'OLEI mentionne encore qu'« une distance de 20 m entre les bâtiments et le conducteur de la ligne le plus proche suffit dans tous les cas » (art. 38, al. 3).

Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Acquisitions et Ventes – Région Ouest
Av. de la Gare 43, CP 345, 1001 Lausanne
Téléphone +41 (0) 51 224 2400 · Téléfax +41 (0) 51 224 2622
isabelle.paloui@sbb.ch www.cff.ch

- Il faut contrôler, si la ligne à haute tension 132 kV Bussigny-Gland-Genève est indiquée précisément dans le plan partiel d'affectation N° 0690-PPA500-180508 de Mai 2008 parce qu'il y a des différences par rapport à nos plans. Il faut aussi indiquer les mâts de cette ligne à haute tension. Dans ce plan, une distance de 24.00 mètres à la ligne haute tension est mentionnée. Or si l'on mesure sur le plan, cette distance n'est que de 20 mètres. Il faut éclaircir cette situation. Monsieur Arnaud Wiesmann de notre service énergie à Zollikofen (Tél. 051 220 23 13) se tient à disposition pour tout renseignement complémentaire.
- Pour l'ORNI, la page 66 du rapport de conformité de juin 2008 indique « que le secteur était déjà colloqué en zone industrielle au moment de l'entrée en vigueur de l'ordonnance, et accueillait donc déjà des lieux à utilisation sensible puisque des personnes pouvaient potentiellement y travailler 8 heures par jour. Cependant, suivant le principe de précaution, il s'agira de prendre en compte des contraintes ORNI dans le cadre du PPA ».

Pour que lesdites contraintes soient respectées, la zone devant être considérée comme inappropriée pour la construction de LUS (Lieux à Utilisation Sensible) représente un corridor de 27 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne aérienne. Cette valeur a été calculée par notre service énergie à Zollikofen.

- Les bâtiments projetés dans la zone du PPA devront cependant faire l'objet d'une consultation auprès de nos services.
- Aucun arbre susceptible de pousser à moins de cinq mètres du conducteur le plus bas ne devra être planté sous la ligne de transport.

Nous restons à disposition pour tout renseignement supplémentaire que vous jugeriez utile et vous prions d'agréer, Madame, nos salutations distinguées.



Marius Camélique
Collaborateur Acquisitions



Isabelle Patout
Assistante Acquisitions

Copies : I-EN-N-A
I-AM-N-LS
I-AM-LS
I-PM-LS-LK
I-FW-SI-LS



↳ E. Montanet / M. Fantoli

CFF, Acquisitions et Ventes, CP 345, CH 1001 Lausanne

Ville de Morges
Aménagement du Territoire et Développement durable
A l'att. de Madame L. Monteverti Weber
Case postale 272
1110 Morges 1

E. Montanet & M. Fantoli

PPA- SUD-EST MORGIEN

021.619.90.99

C. Caulet-MORGES

Lausanne, le 23 juin 2009

Morges – Plan partiel d'affectation "Sud-Est Morgien"

Madame,

Nous nous référons à votre courrier du 25 mai dernier concernant l'affaire susmentionnée.

Conformément à l'article 18m de la Loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF), tout projet de construction :

- qui affecte des immeubles appartenant à l'entreprise ferroviaire ou leur est contigu
- ou qui risque de compromettre la sécurité de l'exploitation

ne peut être autorisé par l'autorité cantonale ou communale compétente qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire concernée.

L'examen des documents soumis à notre attention nous suggère la remarque suivante qui devra être prise en considération lors de l'établissement du dossier final :

- Page 22, coupe de principe : la ligne de transport CFF 132 kV manque. Nous vous prions instamment de la représenter par son axe afin de pouvoir donner la distance de référence des 27,0m à l'axe de la ligne, respectivement de 24,0m au conducteur le plus extérieur.

D'autre part, les points 1, 2, 5 et 6 de notre prise de position du 08 juillet 2008 gardent toute leur validité.

Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Acquisitions et Ventes, Région Ouest
Av. de la Gare 43, CP 345, 1001 Lausanne
Téléphone 0512/24.24.61, Fax 0512/24.28.22



Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire que vous pourriez désirer et vous prions d'agréer, Madame, l'assurance de notre considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "V. Lieb".

Valérie Lieb
Collaboratrice Acquisitions

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Camélique".

Marius Camélique
Collaborateur Acquisitions

Copie : I-EN-N-A
I-PM-LS-LK

24 JUN 2009
et pièces jointes
Dan
↳ dossier SEM



CFF, Acquisitions et Ventes, CP 345, CH 1001 Lausanne

Ville de Morges
Aménagement du Territoire et Développement durable
A l'att. de Madame L. Monteverti Weber
Case postale 272
1110 Morges 1

Lausanne, le 23 juin 2009

Morges – Plan partiel d'affectation "Sud-Est Morgien"

Madame,

Nous nous référons à votre courrier du 11 juin dernier concernant l'affaire susmentionnée.

Par la présente, nous portons à votre connaissance n'avoir aucune remarque à formuler quant au projet de convention (du 03 juin 09) portant sur une servitude de passage à pied grevant les parcelles no 457, 458, 424, 425 et 1191.

D'autre part, nous vous informons que nous ne serons pas présents lors de la séance du jeudi 02 juillet 2009 mais vous saurions gré de bien vouloir nous envoyer une copie du procès-verbal en temps voulu.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire que vous pourriez désirer et vous prions d'agréer, Madame, l'assurance de notre considération distinguée.

Valérie Lieb
Collaboratrice Acquisitions

Marius Camélique
Collaborateur Acquisitions

Copie : I-PM-LS-LK

Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Acquisitions et Ventes, Région Ouest
Av. de la Gare 43, CP 345, 1001 Lausanne
Téléphone 0512/24.24.61, Fax 0512/24.26.22



CFF Acquisitions et Ventes – CP 345 – 1001 Lausanne

Ville de Morges
Aménagement du territoire & développement durable
Case postale 272
1110 Morges 1

Lausanne, le 5 août 2009 / GT



Fax 021 619 90 99

M. Fantoli / URBAPLAN

> Caroline Coulet 663

Morges

PPA SUD-EST MORGIEU

Morges – PPA Sud-Est morgien, dossier pour examen complémentaire

Madame, Monsieur,

Nous nous référons à l'affaire susmentionnée.

Après examen des documents soumis à notre attention, à savoir le Règlement du PPA Sud-Est morgien (dossier pour examen complémentaire) daté de juin 2009 et le plan 1:500 du PPA et plan d'affectation fixant les limites des constructions (examen complémentaire) daté de juin 2009, nous formulons les remarques suivantes que vous voudrez bien prendre en considération dans le cadre de la procédure d'approbation du projet cité en titre :

- Les modifications apportées au plan répondent à notre attente quant à la mention de l'axe de notre ligne 132 kV.
- Notre ligne à haute tension 132 kV Bussigny-Gland-Genève longe le secteur concerné sur sa limite Nord, à l'amont des voies, à une distance de 13 à 14 m du périmètre du PPA. Elle est en service et sous tension.
- Selon l'OLEI, art. 38 et annexe 8, la distance minimale entre un bâtiment et une ligne aérienne dépend entre autres des hauteurs respectives des deux objets. L'OLEI mentionne encore qu' « une distance de 20 m entre les bâtiments et le conducteur de la ligne le plus proche suffit dans tous les cas » (art. 38, al. 3).
- Les bâtiments projetés dans le périmètre du présent PPA devront faire l'objet d'un examen par les CFF. Ils nous seront soumis, le moment venu, pour approbation, conformément à l'art. 18m LCdF.
- Aucun arbre susceptible de pousser à moins de 5 m du conducteur le plus bas ne doit être planté sous la ligne de transport.

Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Acquisitions et Ventes – Région Ouest
Av. de la Gare 43, CP 345, 1001 Lausanne
Téléphone +41 (0) 512 24 2416 · Téléfax +41 (0) 512 24 2622
gianina.teodorescu@sbb.ch www.cff.ch

- Le règlement accompagnant le PPA traite de la majorité des nuisances générées par le chemin de fer. Cependant, nous recommandons d'ajouter un article mentionnant les vibrations et les sons solidiens, afin de sensibiliser les futurs promoteurs à ce problème.

Nous vous remercions de nous tenir informés de l'évolution de ce projet et restons à disposition pour tout renseignement supplémentaire que vous jugeriez utile.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Valérie Lieb
Collaboratrice Acquisitions



Glarina Teodorescu
Assistante Acquisitions

Copies : info.sdt@vd.ch

I-PM-LS-LK
I-EN-N-A

Courrier de Région Morges de septembre 2008

SDRM

Schéma Directeur de la Région Morgienne

R 10 SEP 2008

Transmis à ALO

<input type="checkbox"/>	photocopie remise à
<input type="checkbox"/>	pour proposition à la mpté
<input type="checkbox"/>	en informer la mpté
<input checked="" type="checkbox"/>	comme objet de votre ressort
<input type="checkbox"/>	pour être discuté avec le syndic
<input type="checkbox"/>	pour rapport et pour le budget

Municipalité de la Ville de Morges
Place de l'Hôtel de Ville
Case Postale 272
1110 Morges 1

COPIE

Renens, le 11 septembre 2008

Plan partiel d'affectation « Morges Sud-Est »

Madame, Monsieur,
Madame La Syndique,
Madame, Messieurs les Municipaux,

Le PPA Morges Sud-Est a été présenté au groupe technique du Schéma Directeur de la Région Morgienne (SDRM) en date du 21 août 2008. Il remercie Mme Monteventi pour sa présentation.

Situé à l'entrée est de Morges, le secteur se trouve dans un site identifié comme stratégique dans le PALM/SDRM. Afin d'assurer une coordination optimale, le PPA « La Baie », situé au sud de la RC1, a été élaboré en étroite coordination avec celui présenté lors de cette séance. Le dépôt de ce PPA est planifié pour octobre 2008 devant le Canton. L'objectif général de densifier ce secteur et de requalifier cette entrée de ville ne pourra cependant se concrétiser qu'à long terme en raison des implantations existantes et de leur durée de vie variables. Le GT relève les qualités du PPA présenté et formule les remarques suivantes :

- L'objectif d'atteindre 255 habitants/emplois à terme est conforme à la densité demandée en relation avec ce site stratégique.
- Il est primordial que le PPA prenne en compte les réflexions en cours sur l'aménagement de la RC1, chantier 2 du SDRM, afin de garantir un gabarit suffisant de la voirie et permettre la mise en place de mesures pour favoriser la mobilité douce et les transports publics.
- Diverses variantes d'accès au PPA ont été analysées. Le GT souhaite qu'il soit tenu compte des résultats du chantier 2 du SDRM lors du choix définitif des accès principaux.
- Le GT partage l'objectif affiché dans le PPA de limiter les places de stationnement dans ce secteur, et d'appliquer des normes favorisant les économies d'énergie; ces mesures contribueront à limiter l'effet du projet sur l'environnement.
- Les exigences concernant les cheminements piéton doivent être insérées dans le plan et le règlement. De plus, elles peuvent être également mentionnées dans le rapport 47 OAT.

Projets de conventions

C O N V E N T I O N

(servitude de passage public à pied et pour vélos grevant les parcelles n^{os} 457 et 458)

entre

Commune de Morges, représentée par sa Municipalité, au nom de laquelle agissent son Syndic et son Secrétaire municipal, Hôtel-de-Ville, 1110 Morges,

d'une part,

et

1.- Chantal MARTIN-NEESER, Grand-Rue 76, 1166 Perroy,

2.- Fonderie André Neeser SA, rue de Lausanne 35, 1110 Morges,

d'autre part.

* * * * *

P R E A M B U L E

A.- Dès l'automne 2010, la Municipalité de Morges élabore un projet de PPA « Les Fonderies », regroupant les parcelles n^{os} 458, 2905, 2904, 457, 461 et 2903, dont les buts sont de :

- gérer l'urbanisation à l'intérieur du périmètre, les accès et le stationnement ;
- favoriser la densification ;
- garantir une mixité d'affectation activités-logements ;
- assurer l'insertion du nouveau quartier vis-à-vis de son environnement construit ;
- réserver une emprise pour la troisième voie CFF ;
- se protéger contre les nuisances (bruit, ORNI, OPAM, ...).

B.- Le projet de PPA prévoit notamment la création d'une liaison piétonne pénétrant dans le périmètre du PPA depuis la RC1a en direction des voies CFF, à travers les parcelles n^{os} 458 et 457. Ce cheminement devrait se poursuivre le long de la voie CFF à travers les parcelles n^{os} 425 et 424, puis par la parcelle communale n° 411 pour aboutir au domaine public (av. des Pâquis).

C.- Selon l'article 34 du règlement relatif au PPA « Les Fonderies », cette liaison piétonne doit faire l'objet de servitudes de passage public à pied et à vélos en faveur de la Commune, dont le principe doit faire l'objet d'une convention à signer avant l'adoption du PPA « Les Fonderies » par le Conseil communal de Morges.

D.- Les parcelles concernées par la présente convention sont les suivantes :

- parcelle n° 458 : propriété de Mme Chantal Martin-Neeser ;
- parcelle no 457 : propriété de Fonderie André Neeser SA.

Compte tenu de ce qui précède, les parties conviennent de ce qui suit :

I.-

Les propriétaires des parcelles n^{os} 457 et 458 s'engagent irrévocablement à accepter la constitution gratuite en faveur de la Commune de Morges, à première demande de celle-ci, d'une servitude de passage public à pied et pour vélos depuis la RC1a en direction de la voie de chemins de fer CFF, selon le tracé figurant en jaune sur le plan annexé.

Ainsi, les propriétaires des parcelles n^{os} 457 et 458 s'engagent à ne pas faire opposition au cours de l'enquête publique qui aura pour objet le passage public précité. Cette enquête aura lieu simultanément à celle du PPA « Les Fonderies ».

Cette servitude devra être aménagée par les propriétaires et à leurs frais, d'entente avec la Commune.

Le passage fera l'objet d'un éclairage adéquat, aménagé et financé par les propriétaires.

La Commune se chargera ensuite, à ses frais, de l'entretien de la servitude.

Les frais administratifs de constitution de la servitude seront pris en charge par la Commune de Morges (frais de géomètre, frais d'enquête, émoluments du Registre foncier, etc.).

II.-

Chaque propriétaire s'engage à faire reprendre les obligations découlant de la présente convention par tout acquéreur éventuel de tout ou partie de leur(s) parcelle(s) ou en cas de constitution de droits réels restreints.

III.-

En cas de litige, le for exclusif est à Morges.

* * * * *

Ainsi fait en trois exemplaires originaux, à Morges, le ...

AU NOM DE LA MUNICIPALITE :

Le Syndic :

Le Secrétaire :

V. Jaques

G. Stella

Chantal Martin-Neeser

Fonderie André Neeser SA

Annexe : un plan illustratif du 25 juillet 2012

C O N V E N T I O N

(cessions au domaine public liées au réaménagement de la RC 1a)

entre

Commune de Morges, représentée par sa Municipalité, au nom de laquelle agissent son Syndic et son Secrétaire municipal, Hôtel-de-Ville, 1110 Morges,

d'une part,

et

1.- Chantal MARTIN-NEESER, Grand-Rue 76, 1166 Perroy,

2.- Jacques NEESER, rue de Lausanne 37, 1110 Morges,

3.- Fonderie André Neeser SA, rue de Lausanne 35, 1110 Morges,

d'autre part.

* * * * *

PREAMBULE

A.- Depuis l'automne 2010, la Municipalité de Morges élabore, en concertation avec les propriétaires concernés, un projet de PPA « Les Fonderies », dont les buts principaux sont de :

- gérer l'urbanisation à l'intérieur du périmètre, notamment les accès et le stationnement ;
- favoriser la densification ;
- garantir une mixité d'affectation activités-logements ;
- assurer l'insertion du nouveau quartier vis-à-vis de son environnement construit ;
- réserver une emprise pour la troisième voie CFF ;
- se protéger contre les nuisances (bruit, ORNI, OPAM, ...).

Le périmètre du PPA « Les Fonderies » comprend les parcelles n^{os} 458, 2905, 2904, 457, 461 et 2903, concernées par la présente convention. Les propriétaires de ces parcelles sont les suivants :

- parcelle n° 458 : Mme Chantal Martin-Neeser ;
- parcelles n^{os} 2905 et 2904 : Mme Chantal Martin-Neeser et M. Jacques Neeser ;
- parcelles n^{os} 457, 461 et 2903 : Fonderie André Neeser SA.

B.- L'article 35 du règlement relatif au PPA « Les Fonderies » prévoit la cession au domaine public des emprises nécessaires au réaménagement de la RC1a, y compris le réaménagement de la liaison piétonne le long de cette route.

* * * * *

Les parties conviennent dès lors de ce qui suit.

I.-

Les propriétaires des parcelles nos 458, 2904, 2905, 457, 461 et 2903 s'engagent irrévocablement à céder gratuitement à la Commune de Morges les surfaces nécessaires au réaménagement de la RC1a, correspondant à la surface teintée en vert sur le plan annexé.

Les propriétaires des parcelles nos 458, 2904, 2905, 457, 461 et 2903 s'engagent d'ores-et-déjà à prêter leur concours à toutes les démarches administratives et juridiques tendant au transfert au domaine public des surfaces nécessaires et à ne pas y faire opposition.

Dans un premier temps, la surface teintée en vert sera cédée au domaine privé de la Commune de Morges. Une promesse de cession devra être instrumentée avant l'adoption du PPA « Les Fonderies » par le Conseil communal. L'exécution de cette promesse de cession sera subordonnée à l'entrée en vigueur du PPA « Les Fonderies ».

Il est rappelé que selon l'article 7 alinéa 2 du règlement relatif au PPA « Les Fonderies », en cas de cession au domaine ferroviaire ou au domaine communal, les droits à bâtir liés aux surfaces cédées sont reportés dans les aires de constructions.

II.-

Les constructions se trouvant sur les surfaces cédées peuvent être maintenues et entretenues. Elles ne peuvent en aucun cas être agrandies ou reconstruites. Les propriétaires des parcelles n^{os} 458, 2904, 2905, 457, 461 et 2903 ont la jouissance des surfaces cédées jusqu'au début des travaux de réalisation de la RC1a.

La Commune de Morges pourra rétrocéder d'éventuelles surfaces qui se révéleraient ultérieurement comme n'étant pas indispensables au réaménagement de la RC 1a, lorsque l'emprise définitive de celle-ci sera connue.

III.-

La Commune de Morges prendra à sa charge tous les frais administratifs (frais d'études, honoraires de notaire, inscription au Registre foncier, etc.) liés au transfert des surfaces au domaine communal.

IV.-

Chaque propriétaire s'engage à faire reprendre les obligations découlant de la présente convention à tout acquéreur éventuel de tout ou partie de leur(s) parcelle(s) ou en cas de constitution de droits réels restreints.

V.-

En cas de litige, le for exclusif est à Morges.

Ainsi fait en quatre exemplaires originaux à Morges, le ...

AU NOM DE LA MUNICIPALITE :

Le Syndic :

Le Secrétaire :

V. Jaques

G. Stella

Stella Neeser-Dutruit

Fonderie André Neeser SA

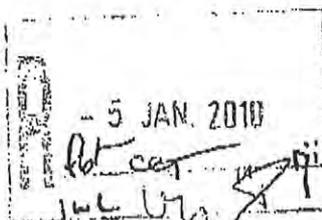
Jacques-André Neeser

Courrier du SDT du 21 décembre 2009



Service
du développement
territorial

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne



R	- 4 JAN. 2010	REP
Transmis à P.D.		
<input type="checkbox"/>	projet de loi	
<input type="checkbox"/>	projet de décret	
<input type="checkbox"/>	projet de règlement	
<input checked="" type="checkbox"/>	autres objets de vote	
<input type="checkbox"/>	pour être discuté avec le syndic	
<input type="checkbox"/>	pour rapport et retour au greffe	

Municipalité de la
Commune de Morges
Place de l'Hôtel-de-Ville
1110 Morges

Personne de contact : Martine Payot Diouf
MPD/ak 103210

Tél. 021 / 316 74 49

E-Mail : martine.payot-diouf@vd.ch

Lausanne, le 21 décembre 2009

Plan partiel d'affectation (PPA) Sud-Est Morgien

Madame la Syndique, Madame et Messieurs,

Nous accusons réception de votre lettre du 7 décembre 2009, à laquelle est joint le dossier mis à l'enquête publique le 21 novembre 2009.

En réponse, nous devons signaler que lors de la rencontre entre Mmes Monteventi Weber, Montanet et Payot Diouf, il y a eu un accord sur les problèmes qui subsistaient concernant le dossier, mais pas sur la façon de les résoudre. Mme Payot Diouf n'a pas donné son accord pour mettre à l'enquête publique un dossier sans l'avoir vu au préalable, alors que les documents nécessitaient encore des modifications complexes.

Nous constatons que les problèmes signalés par mail le 17 novembre 2009 ont été pris en compte dans la mesure du possible. Parmi les remarques de l'examen préalable du 28 septembre 2009, les points suivants ne sont pas réglés :

Règles sur les parcelles récemment bâties

L'art. 16 permet que les bâtiments existants soient maintenus sans devenir non réglementaires. Les règles ne sont cependant pas conçues pour faciliter des constructions supplémentaires amenant la densification souhaitée, ni pour amener la réalisation des écrans phoniques utiles à tout le secteur.

Règles sur les secteurs de construction

La question du caractère arbitraire de l'art. 15 sur la cohérence architecturale n'est que très partiellement réglée par la référence aux objectifs généraux de l'art. 2.

Le règlement ne contient toujours pas de mesure claire pour régler l'organisation interne des secteurs. Celle-ci est essentiellement régie par les normes de protection contre l'incendie, et les résultats des études acoustiques à réaliser au cas par cas. Il est donc très difficile de prévoir ce qui peut réellement être construit. Nous estimons que la mesure de l'utilisation du sol et les conditions de construction ne sont pas réglées de manière conforme aux art. 43 et 47 LATC.

Supprimer l'exigence de réaliser en première étape les bâtiments le long de la voie CFF nécessite de résoudre les problèmes acoustiques au cas par cas. A ce sujet, votre lettre mentionne que le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) a donné son accord au règlement tel que prévu. Nous vous prions de nous transmettre copie de votre correspondance avec le SEVEN à ce sujet.



Nous constatons d'autre part que l'abandon des exigences concernant les constructions le long des voies CFF diminue la probabilité que le PPA soit occupé intégralement.

De manière plus générale, l'absence de règles de constructions précises, et adaptées aux différentes situations des parcelles, ne permet pas de garantir la densité visée dans les planifications régionale et cantonale.

Coordination avec le chantier Requalification de la RC1, de la Région Morcles

Le plan ne représente pas la piste cyclable envisagée, et ne reflète pas l'état du projet du Chantier 2. D'autre part nous ne savons pas si les conventions ont été signées et si les propriétaires ont été mis au courant des emprises envisagées sur leurs parcelles.

En conclusion, si des oppositions nécessitent une détermination du Département, nous ne pourrions pas soutenir le projet sur les aspects ci-dessus, et nous réitérons les réserves quant aux possibilités de faire approuver le PPA en l'état.

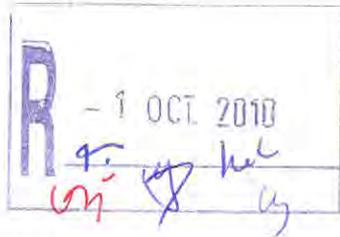
Nous restons en attente des fichiers informatiques annoncés, ainsi que de votre correspondance avec le SEVEN.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Syndique, Madame et Messieurs, nos salutations distinguées.

Philippe Gmür
chef du Service du développement
territorial

Michel Martinet
responsable de la Division
aménagement communal

Courrier des CFF du 27 septembre 2010



R	30 SEP. 2010	<i>FC</i>
Transmis à <i>AT/DZ</i>		
<input checked="" type="checkbox"/>	photocopie remise à	<i>FC</i>
<input type="checkbox"/>	pour proposition à la mpé	
<input checked="" type="checkbox"/>	en informant la mpé	
<input type="checkbox"/>	comme objet de votre ressort	
<input type="checkbox"/>	pour être discuté avec le syndic	
<input type="checkbox"/>	pour rapport et retour au greffe	

I-FN-NEW-RWT CP 345 · 1001 Lausanne

Municipalité de Morges
 Pl. de l'Hôtel-de-Ville 1
 Case postale 272
1110 Morges 1

Lausanne, le 27 septembre 2010

Renens - Morges - Allaman : 3ème voie CFF

Madame la syndique,
 Madame, Messieurs les municipaux,

Nous avons bien reçu votre lettre faisant suite à la présentation des esquisses de plans concernant le développement ferroviaire entre Denges et Morges.

Dans l'intervalle nous avons optimisé nos études et cherché le contact avec l'OFROU. En date du 31.08.10 une séance de coordination a eu lieu. Les visions de développement ferroviaire et routier ont été exposées. Nous avons constaté que l'OFROU a pour mandat initial l'élargissement des autoroutes, mais qu'un éventuel contournement de Morges n'est pas exclu. De plus une étude sur un transfert modal route/rail doit être effectuée. La coordination entre l'OFROU et les autorités régionales a été mise en place.

Si les plans d'emprise CFF sont en cours d'approbation par nos services compétents, les études de l'OFROU sont dans un stade plus préliminaire. Dès le premier semestre 2011 les niveaux d'études devraient se rapprocher, et permettre de vérifier s'il existe des synergies entre nos deux projets, respectivement réaliser des corrections de visions.

Nous nous permettrons de vous contacter à ce moment là pour vous faire part du résultat des études.

Nous restons à votre entière disposition et vous prions d'agréer, Madame la syndique, Madame, Messieurs nos salutations distinguées.



Bernard Knupfer
 Key Account Manager
 Développement du réseau Romandie



Jean-Marc Rastorfer
 Chef de projets
 Développement du réseau Romandie

Copie : Office fédéral des routes OFROU / Division Réseaux routiers / M. Daniel Kilcher

*Lettre ds dossier
 SETT.*

Chantier du SDRM

Chantier B: Est

(cf. fiche «Site H» PALM)

Objectifs:

- assurer la cohérence des principes d'urbanisation, de paysage et de transports avec les principes localisés dans les cartes du projet de territoire du SDRM, et veiller aux connexions entre les secteurs stratégiques, ainsi qu'avec le centre de Morges (et en particulier la gare et les accès TP)
- valoriser les potentialités foncières le long des grandes infrastructures de transports (cf. fiche «Site H» PALM)
- consolider l'aménagement de l'entrée de ville Est de Morges

Principes d'aménagement:

- valoriser l'entrée de ville depuis Lausanne en tant que quartier urbain
- articuler de manière cohérente la densité des développements urbains prévus et les TP le long de la route suisse
- adapter la densité et la mixité requises par le PALM à la spécificité des secteurs de développement régionaux
- repérer les terrains favorables à des activités économiques de prestige
- valoriser les terrains de haute qualité au bord du lac (pour des activités économiques ou du logement)
- préserver (par les affectations et/ou la forme urbaine) les secteurs de développement des nuisances proches (rail et autoroute)
- viser le respect des exigences en matière de protection de l'environnement sur la base d'une échéance d'assainissement définie
- préserver et aménager le Parc urbain de la Venoge
- préserver la vocation agricole et paysagère de la colline du Monteiron
- intégrer les réflexions du boulevard urbain morigen en tenant compte de l'horizon 2030).
- développer la cohérence des secteurs stratégiques communaux concernés (entre eux et avec leur voisinage à l'échelle du chantier):
 - *Entrée de ville depuis Lausanne*
 - *Préverenges au sud de la route suisse*
 - *Denges et Préverenges au nord de la route suisse*
 - *Denges - Préverenges - Lonay au sud de l'autoroute*
 - *Denges - Lonay au nord de l'autoroute*

Accessibilité:

- réaménager la voirie et créer des nouveaux itinéraires pour consolider le réseau de mobilité douce (notamment en aménageant des pistes cyclables et des liaisons piétonnes)
- raccorder le réseau de mobilité douce aux arrêts du RER et aux équipements
- améliorer l'accessibilité du secteur à l'échelle cantonale, en développant le RER Vaudois (desserte des gares situées entre Renens et Allaman avec une cadence minimale de 30 minutes)
- améliorer le niveau de l'offre et la qualité de service des TP urbains à court, moyen et long terme. Augmentation des fréquences en période de pointe et cadence minimale de 30 minutes sur l'ensemble des lignes et sur l'entier de la période de service, notamment en direction des Hautes Ecoles, de la gare de Morges et de l'Ouest lausannois

- favoriser les bus par l'aménagement des couloirs réservés pour les bus sur la RC1 et au Centre-ville de Morges, (modifier le plan de circulation de Morges), la gestion de carrefours équipés de signalisation lumineuse,
- à long terme, améliorer l'accessibilité routière (desserte, fonctionnement, sécurité) et limiter l'effet de coupure et les nuisances de l'autoroute en réalisant un nouveau tracé autoroutier et en transformant le barreau autoroutier actuel en boulevard urbain
- réorganiser et maîtriser le stationnement public et privé

Programme de travail: réunir les acteurs concernés, décider d'un programme de travail et lancer les études nécessaires

Délai: action court terme (début en 2007)

Acteurs compétents: canton / région / communes concernées





Relevé des arbres sur les parcelles 457, 458, 2904 et 2905, avril 2012

Fonderie Neeser

○ Arbres abattus ○ Arbres présents

Aucun arbre remarquable n'est relevé sur le site. Le sureau (pris dans une haie) et le tilleul sont les deux seuls sujets intéressants identifiés.

La majeure partie des arbres recensés se situent sur le front d'implantation obligatoire des futurs bâtiments ou sur le périmètre du projet de requalification de la RC1.



N°	Nom	Remarques	Historique	Phyto.	Paysagère	Biologique	Dendro.	Sociale
1	Abies concolor (sapin bleu)	12m colonnaire	○	+	○	○	+	+
2	Acer pseudoplatanus (Erable sycomore)	Haie libre le long du hangar	○	+	○	++	○	+
3	Carpinus betulus (Charme commun)	Haie libre le long du hangar	○	+	○	++	○	+
4	Crataegus monogyna (Aubépine monogyne)	Pousse en concurrence avec l'if, étouffé par du lierre	○	+	+	++	○	○
5	Castanea sativa (Chataignier)	6m, branches mortes	○	-	○	+	+	○
6	Corylus avellana (Noistier)	Buisson, 5m	○	+	○	○	○	○
7	Cydonia oblonga (Cognassier)	Petit diam. Penché comme d'habitude!	○	○	○	+	+	○
8	Fraxinus excelsior (Frêne commun)	Dans la haie, parti à 6m. Petit diam	○	○	○	+	○	○
9	Juglans regia (Noyer commun)	Couvert de mousse, branches cassées	○	--	○	+	○	○
10	Magnolia grandiflora (Magnolia à grds fleurs)	Etouffé par des lauriers, if, buis	○	++	+	○	++	○
11	Magnolia soulangeana (Magnolia de Soulange)	1 jeune et l'autre bcp de lierre	○	○	+	○	++	○
12	Picea abies (Épicéa commun)	10m	○	++	+	+	○	○
13	Prunus (cerisier)	En fin de vie ou étouffé par du lierre	○	--	+	++	+	○
14	Pinus nigra (Pin noir)	Arbre penché, concurrence avec le saule	○	++	+	+	+	+
15	Prunus cerasifera (Prunier-cerise)	Pas de forme, dans la haie	○	+	+	○	+	○
16	Pyrus communis (Poirier)	Etouffé par du lierre et autres arbustes	○	-	○	○	+	○
17	Salix babylonica (saule pleureur)	10m	○	-	++	+	+	+
18	Sambucus nigra (Sureau noir)	10m port étalé	○	++	+	+	○	+
19	Thuja occidentalis (Thuja)	8m	○	+	○	○	○	○
20	Tamarix tetrandra (Tamarix)	3m	○	○	+	○	+	+
21	Taxus baccata (If commun)	Vieux sujets	○	++	+	+	+	○
22	Acer negundo (Érable négondo)	Vieille arbre sans forme	○	-	+	○	+	+
23	Pinus strobus (Pin de Weymouth)	Plat sur la face nord	○	+	+	○	+	+
24	Tilia cordata (tilleul petites feuilles)	12m	○	++	+	+	+	+

