

Rapport N° 20/12.24

PRÉAVIS N° 20.5/24

Demande : 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 »

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. PREAMBULE

La commission de neuf membres, chargée de l'étude de l'objet cité en titre s'est réunie le 13.05.2024, le 13.6.2024, le 24.06.2024, le 26.08.2024 et le 23.09.2024. La commission était composée de Madame Aude JARDIN et de Messieurs Jean-Hugues BUSSLINGER, Michael FRANCESCATO, Maurice JATON, Matthias BLUME (président-rapporteur), Frédéric EGGENBERGER, Argjend HASANI, Jordi VILLAVARDE et Alexandre GANNA. Alexandre GANNA a été remplacé par Jonathan SCHOPFER pour toutes les séances et Michael FRANCESCATO a été remplacé par Logan ROMANENS pour la séance du 26.08.2024.

Le 24.06.2024 la Municipalité accompagnée du mandataire M. Fisher a répondu aux questions de la commission.

La commission tient à remercier Mesdames la Municipale Laure Jaton, Lisa-Lou Bruyas, urbaniste-aménagiste adjointe et Messieurs Cédric Albert, Chef de Service Urbanisme, constructions et espace public, Loïc Beirnaert, Chef de Projet, M. Fisher ainsi que les collaborateurs de l'administration communale pour leurs explications et réponses aux nombreuses questions de la commission.

2. OBJET DU PRÉAVIS

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

Le plan d'affectation « 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 à proximité de l'autoroute.
- 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.

Il est composé 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.

Les réponses données aux nombreuses questions de la commission sont listées en annexe à ce rapport.

Les réponses de la Municipalité mettent notamment en évidence les points suivants :

- Les études détaillées sur la gare routière et la requalification de l'avenue Marcelin ne sont pas encore finalisées et ne peuvent être communiquées dans leur intégralité à ce stade. La Municipalité est réticente à partager les études détaillées, invoquant des raisons de confidentialité et le caractère provisoire de ces documents. Elle a pu fournir cependant quelques plans préliminaires à la commission.
- Des projets sont en cours pour améliorer les connexions entre la gare et les quartiers nord, notamment la construction d'un passage inférieur supplémentaire.
- La densité prévue pour la zone est conforme au minimum requis par la planification cantonale. Une densité plus importante serait aussi conforme et permise.
- La construction de la percée de Saint-Roch a été abandonnée en raison de son faible apport en termes de gestion du trafic.
- La construction de la gare routière nécessite un changement d'affectation du terrain et ne peut se faire sur la base de l'affectation actuelle.
- Concernant les LUP la Municipalité ne prévoit rien de plus dans le présent plan d'affectation.
- Les constructions existantes bénéficient de la situation acquise et peuvent être adaptées dans certaines limites.

3. GARE ROUTIERE

La commission regrette de n'avoir pas pu obtenir plus d'information sur l'étude de faisabilité de la gare routière. Une majorité de la commission souhaite cependant éviter que la gare routière ne soit abandonnée, si le préavis était refusé.

En effet, l'enjeu à ce stade est de pouvoir avancer la transformation de la gare routière. Il faut compter encore 4 ans de procédure à ce sujet. Le début des travaux pour la transformation de la gare est actuellement envisagé pour 2028. Si le présent préavis venait à être refusé, les négociations avec les CFF pour la servitude du passage sous-voie qui relie le Sud et le Nord ont des fortes chances de devoir recommencer avec les difficultés et les risques que celle-ci représente.

La question de l'inclusion de la zone de la Gare-Nord dans la PACOM, celle de l'emplacement même de la gare routière ainsi que celle de l'interdiction d'y créer des logements ont également été discutées. Certains commissaires ont émis des doutes concernant la praticabilité future de la gare du côté Nord. La commission s'interroge sur la vision urbanistique du sud de la gare qui n'est pas encore connue. Certains commissaires se sont inquiétés de l'avenir de la partie sud de la gare après le déplacement de la gare routière. Ils craignent que cette zone ne devienne peu attractive et sans vie urbaine. La commission invite la Municipalité à présenter une vision claire de l'aménagement futur du sud de la gare, afin de stimuler la vie urbaine sur la place de la gare.

4. DENSIFICATION

Certains membres de la commission ont exprimé plusieurs réserves concernant le niveau de densification proposé dans le plan d'affectation. Ils estiment que la densification prévue pour la zone de la gare est insuffisante par rapport aux objectifs globaux de densification de la ville. Et qu'elle manque de cohérence par rapport au projet PACOM. Il est estimé aussi que le plan d'affectation proposé aurait comme effet que les bâtiments existants ne seront pas transformés pendant toute sa durée de validité ; autrement dit qu'aucune densification aurait lieu par rapport au potentiel du plan d'affectation en vigueur.

Certains commissaires trouvent notamment un manque d'équilibre du côté gauche (IUS de 1) et droit (IUS de 0.8) de la route de Marcelin. De plus, une densification plus importante de ce secteur pourrait permettre de revoir à la baisse d'autres secteurs, afin de profiter d'un tout cohérent et harmonieux à l'échelle de la Ville.

Le mandataire et auteur du plan (M. Fisher) partage la vision des commissaires concernant le manque de densification dans une zone aussi proche du centre. Cependant, le foncier y étant très morcelé, une densification plus forte y serait difficile à réaliser. De plus, une enquête réalisée auprès des propriétaires a révélé que peu d'entre eux avaient l'intention de construire en hauteur, alors même que le potentiel du droit à bâtir de 0,8 prévu dans ce plan d'affectation permet la construction jusqu'à 3,6 étages. Finalement, M. Fisher voit dans le projet proposé une cohérence d'esprit, de qualité et d'identité ainsi qu'une cohérence avec sa faisabilité foncière. Il souligne également que le secteur a une valeur patrimoniale. Cette vision est partagée par une minorité de la commission.

Certains membres de la commission partagent au contraire l'avis que par confort on ne change rien et qu'on rate une occasion de densifier intelligemment. Densifier intelligemment entend dans ce cas-ci, permettre une densification plus forte qui rend de projets de transformation du secteur financièrement viable et ceci tout en préservant des espaces verts en préservant le même indice d'occupation du sol qu'aujourd'hui.

Une majorité de la commission constate et regrette l'inégalité de traitement de la démarche consultative localisée par rapport aux propriétaires et habitants des autres quartiers de la Ville. Cette même majorité considère également que la densification de ce secteur de la Ville, central et attenant aux transports publics, représente l'intérêt public prépondérant face à l'intérêt privé des actuels propriétaires.

Un commissaire rappelle qu'il s'agit ici d'un projet de densification douce qui permet une évolution du quartier tout en préservant son identité. Un autre commissaire rappelle également que si nous acceptons ce projet, le quartier sera figé pour 30 ans.

5. LUP

Plusieurs commissaires souhaitent aligner les exigences de LUP du plan Gare-Nord sur celles du PACOM, en imposant via ce plan d'affectation un quota minimum de LUP dans le quartier. Dans ce but, la Municipalité a transmis la partie du règlement du projet du PACOM y relative à la commission. Compte tenu de la localisation stratégique de la zone Gare Nord, à proximité immédiate du centre-ville et des transports en commun, certains commissaires estiment que le projet sous-estime le potentiel de développement de ce secteur. Celui-ci pourrait en effet limiter l'accès au logement pour les ménages à revenus modestes.

6. PROCEDURE

Étant donné qu'une large majorité de la commission souhaite poursuivre le projet de la gare routière dans le secteur Gare-Nord, la commission a évalué les options suivantes pour adapter la densification et les quotas de LUP dans le périmètre du plan d'affectation « Morges Gare-Nord »:

- **Amendement du préavis** en matière de densité et de quota de LUP ;
- Inclusion de la zone Gare Nord dans la **PACOM** ;
- **Amendement du PGA actuellement en vigueur** pour permettre la réalisation du projet de la gare routière sous le régime du PGA.
- **Réduire le périmètre du PA Morges Gare-Nord** et ne garder que la parcelle communale de la gare routière

La Municipalité a expliqué que des modifications en matière de densité par voie d'amendement dépasseraient les compétences de la commission et seraient également incompatibles avec la procédure légalement exigée pour l'adoption d'un plan d'affectation. L'introduction de quota de LUP est en revanche envisageable mais pourrait nécessiter un complément de mise à l'enquête.

Par ailleurs, inclure la zone « Morges Gare-Nord » dans le projet de PACOM actuellement en révision retarderait la procédure de plusieurs années et impacterait le développement de tous les secteurs de la ville.

Enfin, réduire le périmètre du PA Morges Gare-Nord nécessiterait de refaire l'essentiel de la procédure d'adoption d'un plan d'affectation Morges Gare-Nord, car une telle modification dépasserait largement le cadre d'une nouvelle mise à l'enquête et d'une nouvelle autorisation par le canton.

7. CONCLUSIONS

Le plan d'affectation « Morges Gare-Nord » se trouve au cœur d'un enjeu crucial pour l'avenir de la ville : concilier développement urbain, mobilité et qualité de vie. Il a suscité un débat animé au sein de la commission, révélant des visions à la fois divergentes et communes quant à l'avenir de ce quartier. Alors que la Ville ambitionne de densifier son territoire, les membres de la commission ont exprimé des réserves quant aux propositions formulées pour ce secteur stratégique. Si certains membres plaident en faveur d'une densification plus importante à proximité immédiate du centre-ville et des transports en commun, d'autres s'inquiètent des conséquences d'une croissance trop rapide sur la qualité de vie et des surfaces vertes. Les commissaires pondèrent différemment les objectifs et les intérêts entre les habitants du quartier, les utilisateurs de la gare et de la place de la gare, les propriétaires des immeubles du secteur, la population morgienne et les intérêts globaux comme l'objectif général de densification du territoire. Une majorité de la commission constate et regrette l'inégalité de traitement de la démarche consultative localisée par rapport aux propriétaires et habitants des autres quartiers de la Ville. Cette même majorité considère également que la densification de ce secteur de la Ville, central et attenant aux transports publics, représente l'intérêt public prépondérant face à l'intérêt privé des actuels propriétaires.

De plus, si une large majorité de la commission s'est exprimé en faveur du projet de la gare routière au nord, elle a cependant le sentiment de ne pas avoir de marge de manœuvre et qu'elle est soumise à des fortes contraintes qui l'empêchent d'émettre des propositions d'amélioration sans mettre en péril le projet de la gare routière.

En conclusion, si un consensus fort s'est dégagé sur l'importance de préserver les espaces verts existants, la question de la densification par le biais de nouveaux logements a été source de nombreuses discussions au sein de la commission.

La majorité des commissaires a clairement exprimé le souhait d'augmenter les possibilités de densification de ce périmètre, tout en développant un quartier résidentiel dynamique et en préservant les surfaces vertes. Les partisans de cette option soulignent le potentiel de ce secteur à accueillir de nouveaux habitants et à renforcer l'attractivité de Morges. Le risque de voir la zone d'habitation figée sans possibilité de développement pendant une durée bien supérieure à la durée de validité du plan à l'étude est un argument fort contre ce plan pour la majorité.

La minorité, quant à elle, émet des réserves quant à une densification trop importante, craignant qu'elle ne compromette la qualité de vie actuelle et l'équilibre du quartier et qu'un remaniement de l'objet proposé remette le projet de la gare routière à plus tard. Par ailleurs, la minorité estime qu'il est nécessaire d'introduire des quotas de LUP, afin de développer l'offre de logements à loyers abordables.

Au final, quatre commissaires ont voté contre le préavis, deux l'ont soutenu avec une proposition d'amendement, et trois se sont abstenus.

De son côté, la minorité de la commission en faveur du préavis propose d'ajouter un quota de LUP au règlement en l'amendant comme suit :

Art 6 (nouveau) Logements d'utilité publique

1. Sont considérés comme logements d'utilité publique (LUP) les logements qualifiés comme tel dans la loi cantonale sur la préservation et la promotion du parc locatif (LPPPL).
2. Conformément à l'article 28 al. 1 lit. b LPPPL, des quotas de LUP de 20% de la surface de plancher déterminante (SPd) sont fixés dans la zone d'habitation de moyenne densité, à partir d'un nombre de 6 nouveaux logements.
3. Ces quotas s'appliquent pour les nouvelles constructions. Les rénovations sont exclues.
4. Les LUP font l'objet d'une mention au sens de l'article 962 Code civil suisse (CCS) inscrite au Registre foncier.

L'article 6 existant et les articles suivants sont à renuméroter articles 7 et ainsi de suite.

Suivront maintenant les deux variantes de conclusions, celle de la minorité et celle de la majorité :

La **minorité de la commission** composée de Mme Aude JARDIN et de M. Frédéric EGGENBERGER en faveur du préavis, vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES

- vu le préavis de la Municipalité ;
- après avoir pris connaissance du rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet ;
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

Décide :

1. d'adopter le projet de Plan d'affectation Morges Gare Nord présenté dans le préavis 20/5.23 tel qu'amendé ci-dessus (art. 6 nouveau)
2. de lever les oppositions et d'adopter les propositions de réponses de la Municipalité aux oppositions, telles que formulées dans le préavis no 20/5/24 ;
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.

Par contre, **la majorité de la commission** composée de Messieurs Jean-Hugues BUSSLINGER, Matthias BLUME, Jordi VILLAVERDE et Jonathan SCHOPFER opposée au préavis vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter la conclusion suivante :

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. de renvoyer le projet de Plan d'affectation Morges Gare-Nord tel que présenté dans le préavis 20/5.23 à la Municipalité.

Au nom de la commission
le président-rapporteur

Matthias BLUME

Présenté lors de la séance du Conseil communal du 4 décembre 2024