

729D - Chemin de Tolochenaz
« Aménagements et infrastructures souterraines »

Enquête publique

Notice technique

Maître de l'ouvrage :

Ville de Morges

Auteur du projet :

Afry Suisse SA

.....

Version du 03.12.2024



TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	4
1.1	PRÉAMBULE.....	4
1.2	SITUATION DU PROJET	5
1.3	DESCRIPTION DU CONTEXTE	5
1.3.1	<i>Contexte mobilité</i>	6
1.3.2	<i>Stratégie de mobilité</i>	7
1.3.3	<i>Contexte paysager</i>	8
1.4	PROJETS CONNEXES	8
1.5	OBJECTIFS DU PROJET	8
2	DESCRIPTION DU PROJET.....	9
2.1	DESCRIPTION GÉNÉRALE.....	9
2.2	MOBILITÉS DOUCES.....	9
2.3	GÉOMÉTRIE DE L'AIRE DE CIRCULATION.....	9
2.4	DEVERS DE CHAUSSÉE.....	10
2.5	SIGNALISATION.....	10
2.6	COLLECTE ET TRAITEMENT DES EAUX DE CHAUSSÉE	11
2.7	CONDUITES SOUTERRAINES DE DISTRIBUTION.....	11
2.8	AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS.....	11
2.9	EMPRISES.....	12
2.10	DÉFRICHEMENT ET ABATTAGES.....	12
2.11	BRUIT ROUTIER.....	13

1 INTRODUCTION

1.1 Préambule

Le secteur globalement étudié porte sur la requalification, l'aménagement et l'assainissement des réseaux de trois axes routiers situés autour du PPA « Prairie-Eglantine » constitué de l'Avenue Henri-Monod, des Chemin de Tolochenaz et de Prellionnaz.

Le profil et la configuration de chacune de ces voies ont été étudiés de manière coordonnée depuis 2018. Suite à un premier examen préalable effectué par le Canton en 2019, les investigations ont continué de manière séparée pour chaque axe routier afin de s'adapter aux besoins d'études complémentaires.

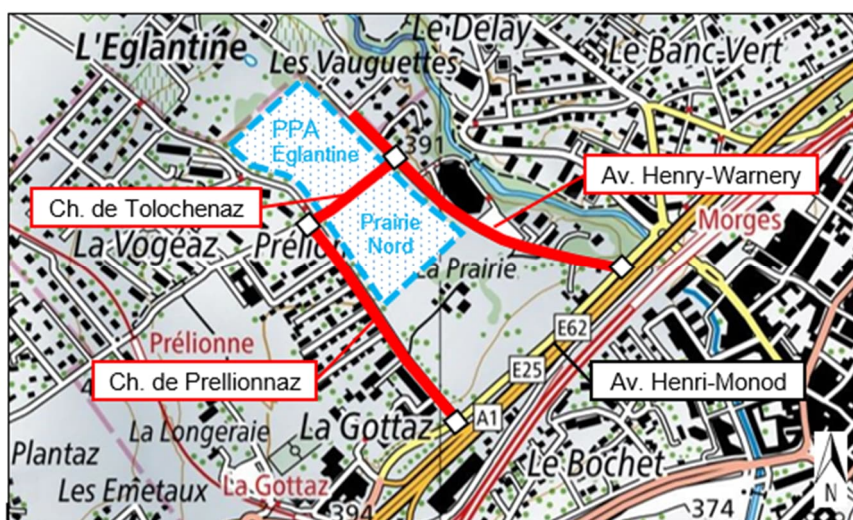


Fig. 1 - Périmètre des dessertes routières étudiées dans le projet initial

Dans ce contexte, l'avenue Henry-Warnery a fait l'objet d'une première étude soumise à enquête publique en 2021. Toutefois, le Conseil Communal ayant renvoyé en Municipalité le préavis de demande d'un crédit de réalisation fin 2021, le projet n'a pas pu être concrétisé. Aussi, les études ont été reprises de manière globale avec le chemin de Tolochenaz et Prellionnaz. Elles intègrent également les projets connexes en cours dont le projet d'assainissement énergétique et transformation partielle de la Patinoire.

Le chemin de Prellionnaz a fait l'objet d'un avant-projet ainsi que d'une étude de stationnement. Compte tenu des interactions fortes avec le projet de complexe scolaire et sportif sur la parcelle Prairie-Nord, cet axe, initialement inscrit au financement du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) 2016, a été reporté au PALM 2025.

Concernant le giratoire situé au carrefour des avenues Henri-Monod et Henry-Warnery, il a été réalisé et réceptionné début 2022.

Le projet d'aménagement du chemin de Tolochenaz, quant à lui, a été soumis à l'examen préalable en 2021 par le Canton. Des modifications de projet nécessaires ont menées à des adaptations qui tiennent également compte de la réalisation des aménagements de l'écoquartier Eglantine inauguré en juin 2022. Suite à ces adaptations, le projet a été préavisé favorablement par la DGMR en 2024.

La présente notice technique est établie afin de présenter le projet modifié d'aménagement du chemin de Tolochenaz et d'en faciliter sa compréhension.

1.2 Situation du projet

Le projet considère le chemin de Tolochenaz compris entre le chemin de Prellionnaz et l'avenue Henry-Warnery. D'une longueur de 180 mètres, ce tronçon routier présente un tracé rectiligne et est situé au nord-ouest du centre-ville. Son prolongement en direction de la commune de Tolochenaz rejoint le réseau principal avec la route de Lully (RC 69-B-P). À son extrémité opposée, il se raccorde directement à l'avenue Henry-Warnery (RC 67-C-S) qui constitue l'une des entrées de la ville.



Fig. 2 – Situation du Chemin de Tolochenaz

1.3 Description du contexte

Avec une largeur moyenne de 6.00 m, la chaussée du tronçon étudié comprend deux voies de circulation de sens opposé. En sortie de ville, les cyclistes y bénéficient d'une bande cyclable. Un trottoir de 1.80 m de large complète ces équipements en longeant de façon continue le bord sud-est du chemin de Tolochenaz. À l'arrière de ce dernier, un muret surmonté d'une clôture en treillis métallique sert de délimitation avec le domaine de la Prairie.

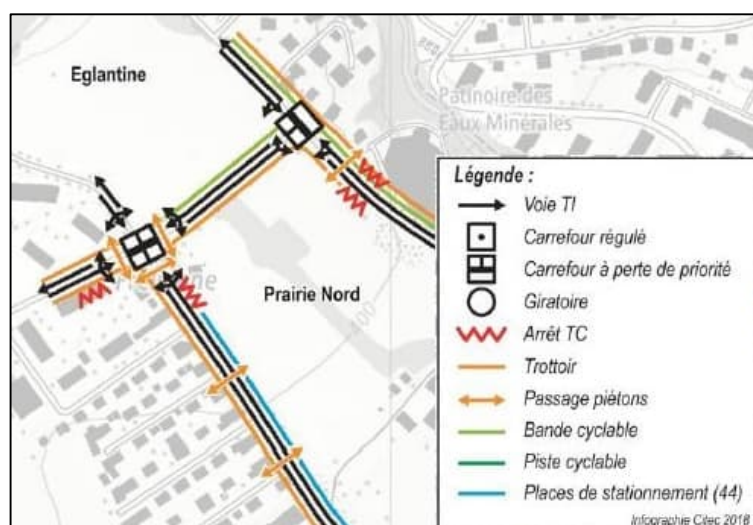


Fig. 3 - Plan des voies de circulation actuelles

Les piétons disposent de trois passages sécurisés pour traverser la chaussée, à l’ouest au carrefour avec le chemin de Prellionnaz, au centre à l’interface entre le parc Prairie-Nord et le quartier Églantine, et à l’Est au carrefour avec l’avenue Henry-Warnery.



Fig. 4 - Profil actuel du ch. de Tolochenaz

1.3.1 Contexte mobilité

La vitesse maximale autorisée sur le chemin de Tolochenaz est actuellement fixée à 50 km/h. Par ailleurs, une restriction est en vigueur avec une interdiction de circuler pour les poids lourds, à l’exception des services publics et des livreurs.

Une campagne de comptage réalisée en début d’année 2024 a permis de mesurer les charges actuelles de trafic journalier moyen (TJM). Elles ont été complétées par des données issues de la campagne de comptages de Lausanne Région réalisée en 2021.

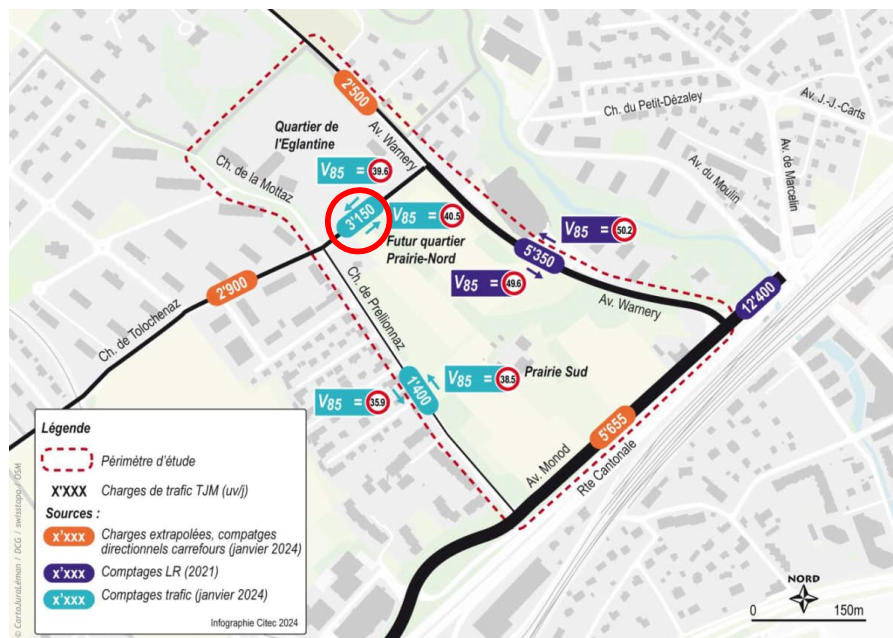


Fig. 5 - Plan de charges de trafic journalier moyen actuel [v./jour]

À l’horizon 2030, les charges futures du trafic journalier moyen estimées s’élèvent à 3'325 véhicules/jour sur le tronçon concerné du chemin de Tolochenaz. Cette estimation prend en considération non seulement l’ensemble des développements identifiés dans le secteur de l’Ouest Morgien (Prairie Nord, La Longeraie, Emetaux, ...), mais également les mesures d’accompagnement relatives aux principes d’accessibilité du réseau routier (réaménagement de la rue de la Gare, priorisation de « l’axe nord », ...).

S’agissant du transport public, le chemin de Tolochenaz est actuellement emprunté par la ligne de bus MBC n°726 reliant Morges à Lavigny avec une cadence de 30 minutes en heures de pointe, respectivement 60 minutes en heures creuses. Les arrêts desservis se trouvent en dehors du périmètre examiné. Il s’agit d’une part, de la halte située vis-à-vis de la patinoire des Eaux-Minérales et d’autre part, de l’arrêt « Églantine ».

1.3.2 Stratégie de mobilité

La simulation précédente est cohérente avec les objectifs du plan directeur des mobilités qui vise la stabilisation du trafic motorisé.

En effet, le plan directeur des mobilités prévoit que la section concernée du chemin de Tolochenaz, même si elle constitue un réseau de distribution routier, soit un axe où le trafic de transit automobile n’est pas souhaité mais plutôt un axe de mobilité douce structurant.

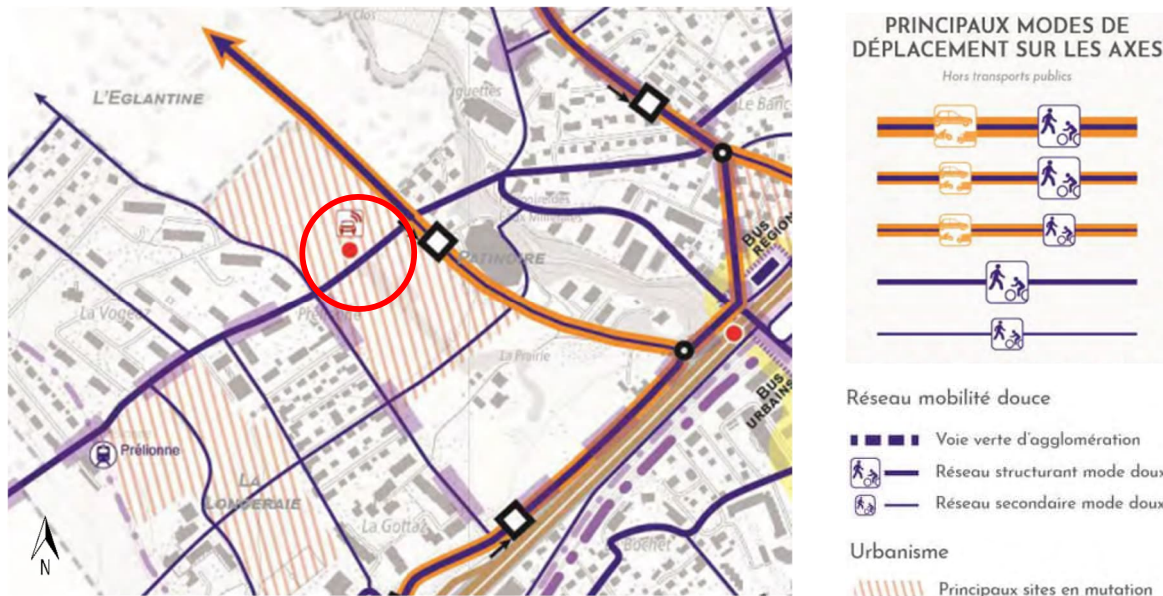


Fig. 6 - Stratégie d’accessibilité multimodale (extrait du plan directeur des mobilités)

Situé à l’interface de Prairie-Nord et Églantine, la continuité de l’aménagement entre ces deux quartiers est primordiale. La mise en zone de rencontre répond à cet objectif car elle permet une modération de trafic ainsi que la sécurisation des traversées piétonnes entre les quartiers et de favoriser une perméabilité des modes doux en lien avec la gare. La mise en place de cet aménagement vise à réduire les vitesses ainsi qu’à limiter le trafic de transit.

1.3.3 Contexte paysager

Les axes routiers à réaménager bordent et traversent un secteur à forte valeur paysagère associé au domaine de la Prairie, anciennement plus grand parc privé de la Commune. Les valeurs patrimoniales et paysagères du secteur requièrent par conséquent une attention particulière afin de limiter l'impact des aménagements routiers et de maintenir au mieux la substance du site.

De plus, en 2023, la Commune de Morges s'est dotée d'une stratégie d'arborisation et de végétalisation.

Dans cette logique, le projet routier cherche à limiter les interventions sur l'arborisation, à valoriser ces espaces et densifier la végétalisation et l'arborisation partout où cela est possible.

Ainsi, les zones de végétalisation et d'arborisation ont été renforcées.

1.4 Projets connexes

Parmi les projets connexes, le PPA Prairie-Nord/Églantine vise la création d'espaces collectifs de quartier sur la parcelle dite « Prairie-Nord », qui comprennent la création d'un nouveau complexe scolaire avec une piscine couverte et l'aménagement d'un parc public à l'horizon 2030.

Par ailleurs, le projet d'assainissement énergétique et transformation partielle de la Patinoire en complexe sportif quatre saisons intègre l'adaptation des aménagements extérieurs qui jouxte l'avenue Henry-Warney.

Enfin, le projet de nouveau franchissement de la Morges inscrit au prochain PALM (Projet d'Agglomération Lausanne-Morges), prévoit d'améliorer la progression des mobilités douces dans ce secteur.

Dans ce cadre, les études ont suivi l'objectif de favoriser les interactions sociales des axes routiers qui sont donc structurellement liés aux projets environnants.

1.5 Objectifs du projet

Parmi les objectifs du projet de réaménagement des infrastructures routières en lien avec les quartiers Prairie-Nord et Églantine, les éléments suivants ont été spécifiquement développés pour le chemin de Tolothenaz :

- La requalification des aménagements routiers sous un angle multimodal ;
- La limitation du trafic de transit ;
- Le renforcement des aménagements en faveur des modes doux, la création de nouvelles perméabilités nord-sud ainsi que la sécurisation des traversées piétonnes ;
- Le maintien d'une ligne de bus régionale ;
- L'intégration des aménagements routiers en cohérence avec le tissu urbain contigu ;
- Limiter les interventions sur l'arborisation, valoriser ces espaces et densifier la végétalisation et l'arborisation partout où cela est possible ;
- Renouveler les infrastructures souterraines (assainissement, électricité, gaz,...) afin de les adapter au développement à venir.

2 DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Description générale

Situé à l'interface de Prairie-Nord et Églantine, la continuité de l'aménagement entre ces deux quartiers est primordiale pour le chemin de Tolochenaz. Ainsi, pour assurer le confort et la sécurité des modes doux, conformément à la vocation de ce réseau, le projet consiste à qualifier cet axe en zone de rencontre.

La mise en zone de rencontre vise à réduire la vitesse et limite le trafic de transit. Elle permet surtout d'atteindre l'objectif de sécurisation des traversées piétonnes entre les quartiers et de favoriser une perméabilité des modes doux en lien avec la gare.

En conséquence, la chaussée disposera d'une emprise réduite (5.30m) permettant des croisements voiture-bus à 20kmlh en section droite, mais compte également deux inflexions destinées à imposer une réduction de vitesse.

2.2 Mobilités douces

En tant que zone de rencontre, tous les modes ont la possibilité de circuler sur l'espace à disposition, sans séparation des flux. Des espaces latéraux bordent Prairie-Nord, s'apparentant à des trottoirs, tandis que le reste de l'emprise comprend des espaces plantés ou de stationnement vélos.

Les tests de giration effectués ont permis de valider l'effet de rupture de vitesse lié aux dévoiements de l'axe.

De manière générale, les cycles profiteront également de ces nouveaux aménagements même si aucune infrastructure ne leur sera spécialement dédiée. En effet, en imposant une vitesse réduite aux conducteurs de véhicules et en privilégiant la mixité des déplacements, la sécurité des vélos s'en trouvera améliorée, notamment par un meilleur respect mutuel entre tous les usagers de la route.

2.3 Géométrie de l'aire de circulation

L'aire de circulation des véhicules sera délimitée de chaque côté par une bordure basse conforme à la perception pour les PMR. La largeur des bordures et la différenciation de matérialité permettront de distinguer les espaces latéraux et servira de guidage optique pour le trafic motorisé.

La largeur de 5,30m ainsi que les 2 décrochements horizontaux permettent d'atteindre l'objectif de la zone de rencontre.

L'envergure de l'aire de circulation permettra le croisement aisé des véhicules légers entre eux ainsi que celui plus rare d'un véhicule léger avec un poids lourd. Toutefois, dans le cas où deux poids lourds seraient amenés à se croiser, un empiètement du gabarit d'espace libre sur les espaces latéraux sera nécessaire. Toutefois, cette occurrence étant très exceptionnelle, la gêne susceptible d'être engendrée n'est pas significative. D'autre part, le recours à une bordure basse permettra, lors de pareilles circonstances, le franchissement de cette dernière.

Les usagers devront donc adapter leur vitesse et leur attention pour s'accorder sur celui au bénéfice de la priorité.

Côté Sud, un trottoir d'une largeur d'environ 2,20m sera aménagé. Sa surface lisse en revêtement bitumeux perméable facilitera le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite.

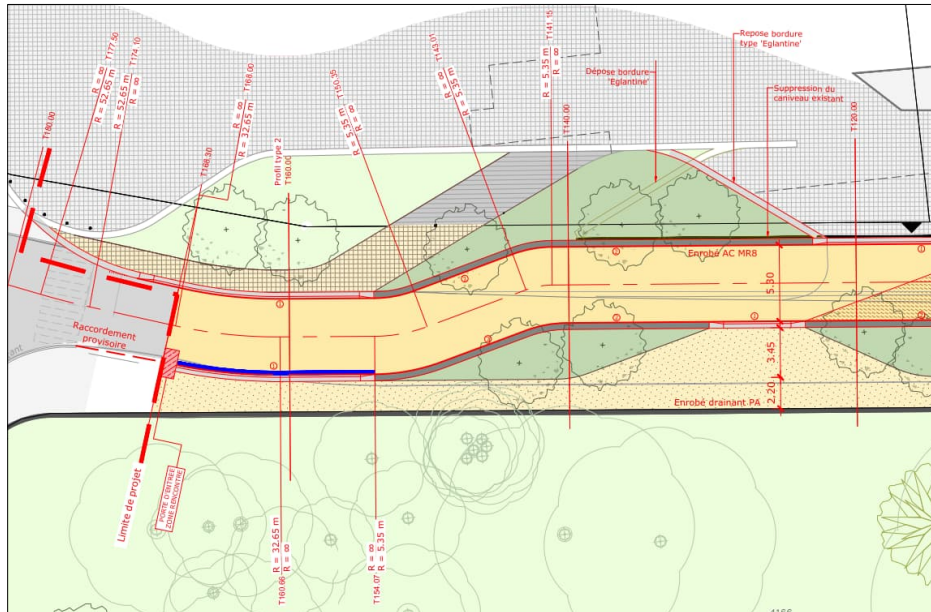


Fig. 7 - « Porte d'entrée » et décrochement horizontal situés à l'extrémité Ouest du projet

À chaque extrémité du projet, un aménagement spécifique fera office de « porte d'entrée » pour distinguer clairement la zone de rencontre avec le réseau routier adjacent.

2.4 Devers de chaussée

Le bord Nord de la chaussée est défini par les aménagements du projet Églantine déjà réalisé. L'évacuation des eaux de la chaussée est garantie avec le respect du dévers transversal d'une valeur minimum de 3%.

Lorsque l'infiltration des eaux de chaussée dans les surfaces vertes n'est pas possible, la récolte des eaux est assurée via les caniveaux à grilles prévus lorsque la pente longitudinale est inférieure à 1%.

2.5 Signalisation

La signalisation verticale pour la gestion du trafic sera adaptée à la nouvelle configuration du projet. L'approbation et la légalisation de cette signalisation fait l'objet d'une procédure séparée.

De surcroît, l'instauration d'une zone de rencontre à l'aide du signal OSR approprié nécessitera au préalable une expertise locale de la sous-commission de limitation des vitesses (SCLV) et, en cas d'acceptation de cette mesure par la commission consultative de circulation (CCC), une publication dans la Feuille des avis officiels.

2.6 Collecte et traitement des eaux de chaussée

La chaussée étant modifiée, le réseau de récolte des eaux s'y déversant sera intégralement reconstruit et adapté à cette nouvelle configuration. Le chemin de Tolochenaz ne requiert pas la mise en œuvre d'un système de traitement des eaux météoriques s'écoulant sur la route.

2.7 Conduites souterraines de distribution

En marge des travaux routiers, les services industriels procéderont également au remplacement ou à l'extension de certaines de leurs infrastructures souterraines. De nouvelles conduites d'approvisionnement en eau potable et en gaz seront notamment aménagées de même que plusieurs batteries de tubes pour les réseaux électriques et de fibres optiques.

Comme le prévoit la planification énergétique de la Ville, la mise en place de nouvelles conduites pour l'approvisionnement des installations de chauffage à distance est aussi planifiée.

Le remplacement des infrastructures de distribution de l'eau fera l'objet d'une demande d'approbation adressée à l'issue de l'enquête publique à l'Office de la consommation.

Compte tenu de la vétusté des installations de l'éclairage public (câblages, mâts, luminaires), il sera procédé au renouvellement de ces dernières et à leur adaptation à la nouvelle configuration de la voirie. Le recours à de nouveaux luminaires permettra des économies d'énergie. Avec la possibilité d'abaisser la luminosité durant les heures creuses de la nuit, la pollution lumineuse en sera également réduite.

2.8 Aménagements paysagers

L'aménagement de cette portion de rue s'inscrit dans le prolongement du nouveau quartier d'Églantine, grâce à une déclinaison du concept paysager développé sur ce site et à la géométrie projetée de la chaussée.

Les voies de circulation sont délimitées par des bandes en granit dont la largeur est similaire aux bandes béton du quartier d'Églantine pour une cohérence de l'aménagement.

L'arborisation du chemin de Tolochenaz est largement renforcée grâce la plantation de 22 nouveaux sujets. Regroupés au sein des massifs végétalisés sises de part et d'autre de la chaussée, les arbres sont disposés de manière irrégulière, seul ou en bouquet, tout en respectant les perméabilités physiques et visuelles entre les différents secteurs.

Les essences d'arbres retenues seront compatibles à leur localisation, garantissant la visibilité nécessaire aux usagers et donc d'une hauteur de couronne supérieure à 3 mètres.

Il s'agira d'arbre a grand développement du type Tilleul, Platane, Érable champêtre ou Pin sylvestre.



Fig. 8 - Aménagement paysager du projet

Un revêtement différencié (type Bauxit de couleur claire) sera installé dans la partie centrale qui constitue la principale liaison entre la place publique d'Églantine et l'allée cavalière de Prairie-Nord.

Grâce au profil routier, les eaux météoriques sont envoyées dans les fosses d'arbres. L'aménagement de fosse terre pierre généreuse sous les ilots arborisés du sud de Tolochenaz permettra le développement de cette strates arborés.

Le revêtement perméable du trottoir sud a également pour but de favoriser l'infiltration des eaux.

2.9 Emprises

Le projet nécessite une adaptation de la parcelle voisine au Nord, n°2486. En effet, afin de se raccorder aux nouvelles emprises du chemin de Tolochenaz, les cinq places motos situées au Sud-Ouest de la parcelle seront déplacées pour venir créer une zone plus large de végétation et d'arborisation.

Cette parcelle n°2486 fait l'objet d'une servitude au bénéfice de la Commune de Morges qui a financé la place publique et assume l'entretien, l'exploitation et les rénovations.

Comme le prévoit le registre foncier et compte tenu que l'usage de la servitude n'est pas modifié par les adaptations, la Ville de Morges a informé l'administrateur de la parcelle.

Par ailleurs, certaines emprises provisoires seront également nécessaires au droit des raccords aux éléments existants, tels que les accès aux propriétés riveraines. Il s'agit ici uniquement d'adaptations de niveau avec des remises en état des revêtements ou de reprofilages des terrains avoisinants.

Parcelles	Propriétaires	Surface totale	Surface emprise définitive	Surface emprise provisoire
2486	« PPE Églantine »	28'894 m ²	121 m ²	92 m ²
4166	Commune de Morges	46'070 m ²	-	1'003 m ²

Tab. 1 - Liste des emprises

2.10 Défrichage et abattages

Les travaux de réaménagement du chemin de Tolochenaz requièrent aucun abattage.

2.11 Bruit routier

L'instauration d'une zone de rencontre, en limitant la vitesse à 20 km/h, permettra de réduire les nuisances sonores dues au bruit routier. Aucune mesure supplémentaire n'est prévue dans le cadre du projet de réaménagement du chemin de Tolochenaz.

Ville de Morges
Services techniques
Janvier 2025