

Rapport de consultation publique Plan directeur communal des mobilités

Morges, le 1er décembre 2021

Contact
urbanisme@morges.ch

Table des matières

1	PRÉAMBULE	3
2	ANALYSE ET TRAITEMENT DES OBSERVATIONS	3
	2.1 Observations générales sur les contributions reçues	3
	2.1.1 Contributions des personnes morales.....	4
	2.1.2 Contributions des personnes physiques	4
	2.2 Les observations.....	5
	2.2.1 Personnes morales	6
	2.2.2 Personnes physiques	30
3	CONCLUSIONS ET SUITES DE LA DÉMARCHE	56

1 PRÉAMBULE

Le Plan directeur communal des mobilités (PDCom mob) est un chapitre du Plan directeur communal entré en vigueur en 2012. Il en constitue un volet qui a été entièrement revu entre 2017 et 2021. Ainsi, conformément à l'article 17 alinéa 5 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), le PDCom mob a été soumis à la consultation publique pendant trente jours au minimum. Sur demande de plusieurs partis politiques, cette période a été prolongée à cent huit jours. La consultation s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021. La population pouvait consulter le dossier composé de trois documents : le PDCom mob, le rapport explicatif et le rapport de réponses aux questions et remarques du Canton. Il était également disponible en ligne sur morges.ch, morgesavenir.ch et morgesdialogue.ch. Des exemplaires du dossier étaient aussi consultables en version imprimée à l'Hôtel de ville, ainsi qu'au bâtiment communal de Riond-Bosson. La population était invitée à faire ses remarques et observations à l'aide de formulaires papiers qui accompagnaient les exemplaires imprimés ou, en ligne, à l'adresse mail du Service Urbanisme, constructions et espaces publics et via le forum de morgesdialogue.ch ou tout simplement par courrier postal.

Une fois adopté par le Conseil communal et approuvé par le Conseil d'Etat, le PDCom mob a force obligatoire pour les autorités. Il constitue un plan d'intention qui sert de référence et d'instrument de travail pour la Municipalité qui doit mettre en œuvre les objectifs, principes et mesures du document.

2 ANALYSE ET TRAITEMENT DES OBSERVATIONS

2.1 Observations générales sur les contributions reçues

Les associations, sociétés et autres partis politiques (ci-après personnes morales) semblent s'interroger essentiellement sur le futur de la mobilité du territoire communal. Plusieurs remarques sont en faveur des modes doux alors que d'autres concernent davantage les transports individuels motorisés. Les personnes physiques portent principalement leurs interrogations sur des propositions à l'échelle du quartier.

Quel·les que soient les observateur·trices, les principales remarques se concentrent sur les sujets suivants :

- Le stationnement est abordé de façon récurrente. L'accessibilité du centre-ville historique, peu importe le mode de déplacement, est au premier plan. C'est également le cas dans le document, que ce soit pour la mobilité douce, les transports publics ou la voiture.
- L'urgence de la réalisation d'un parking est mentionnée plusieurs fois en faisant référence au parking sous les quais, selon plusieurs observateur·trices, malgré le fait que cette réalisation, à cet endroit, ne soit plus tant d'actualité que cela. Ce nouveau parking est vu comme une bonne solution pour certain·es, et pour d'autres l'emplacement est peu pertinent même s'il n'est pas spécifié dans le document. Beaucoup s'accordent sur la nécessité de mieux remplir les parkings existants. Dans le document, la mesure B.2 met en évidence le besoin de supprimer le trafic de transit sur les quais et créer un nouveau parking dont l'emplacement n'est pas défini. La localisation indicative du parking au niveau des quais sur la carte des mesures sectorielles fait réagir alors qu'il s'agit de la mesure et non de la localisation du parking remplaçant les places de parc en surface (cf figure 20 du document).
- Le contournement autoroutier fait l'objet de nombreuses inquiétudes. Beaucoup s'accordent sur son irréalisme de nos jours, ou doutent de son utilité. Globalement, la coupure autoroutière de Morges est vue comme un fardeau. Il est demandé que les connexions Nord-Sud soient renforcées, ce qui est indiqué dans le document, au niveau conceptuel et opérationnel.

- La mesure NE.3 n'est pas comprise par plusieurs personnes. L'inquiétude est grande sur une future connexion entre les chemins de Chaudabronnaz et Blanches-Vignes via des parcelles privées alors que cette mesure vise principalement à sécuriser les déplacements des piéton-nes sur ces deux chemins.

2.1.1 Contributions des personnes morales

Numéros	Identité	Formats et dates
N° 1	Association de sauvegarde de la baie de Morges (représentée par C. Hugonnet et A. Walther)	Courrier - 15.07.2021
N°2	la PPE résidence du Parc (COPROGES) (représentée par C. Vittoz)	Mail - 27.08.2021
N°3	le Parti Libéral Radical (PLR) (représenté par R. Bouvier et J-H. Busslinger)	Mail - 30.08.2021
N°4	Coordination de l'Économie et du Commerce de Morges (COOR) (représentée par C. Hussain Khan présidente)	Mail - 30.08.2021
N°5	le groupe des Vert-e-s de Morges (représenté par S. Faÿ et Y. Christinet)	Mail - 23.09.2021
N°6	le Parti socialiste de Morges (représenté par C. Elsig et F. Eggenberger, co-président-es)	Mail - 23.09.2021
N°7	les élu-es vert'libéraux du Conseil communal de Morges (représenté par P. Martin)	Mail - 27.09.2021
N°8	ATE Vaud - Association transports & environnement (représenté par R. Pilloud)	Mail - 30.09.2021

2.1.2 Contributions des personnes physiques

Numéros	Prénoms et noms	Formats et dates
N°9	Marc Savioz	Mail - 15.06.2021
N°10	Eric Fingerhut	Forum - 20.06.2021
N°11	Ian Cappin	Forum - 21.06.2021
N°12	Sylvie Trudu	Formulaire - 07.07.2021
N°13	Daria Chiriotti	Formulaire - 07.07.2021
N°14	Jean-fredéric Mayor	Formulaire - 08.07.2021
N°15	Patrice et Patricia Lambelet (Gross & associés avocats)	Courrier - 14.07.2021
N°16 – N°17	N°16 Adriana Castellanos et N°17 Christian Hugonnet (concerné par observation de N°1 Le comité de l'ASBM)	Courriers similaires - 15.07.2021
N°18	Nicole et Richard Bouvier	Mail - 03.08.2021
N°19	David Hernan et Angela Vanessa Camos	Mail - 05.08.2021
N°20	Silvia Indermaur	Mails - 14.08.2021
N°21	Marianne Boehler	Courrier - 18.08.2021
N°22	Estelle et William Cornelius	Courrier - 18.08.2021
N°23	Anne-Marie Vionnet et Alain Paccaud	Courrier - 18.08.2021
N°24	Anne-Marie Vionnet	Forum - 19.08.2021
N°25	Thierry et Catherine Lannaz	Mail - 24.08.2021
N°26	Pierre-Yves Brandt pour Nicolas et Bertrand Willi	Courrier - 27.08.2021
N°27	Viviane Raymond Fenter et Frederick Fenter	Courrier - 27.08.2021
N°28	Daniela Rochat	Forum - 30.08.2021
N°29	Brigitte Coendoz	Mail - 01.09.2021
N°30	Isabelle Krähenbühl Colombara	Formulaire - 05.09.2021
N°31	Isabelle Colombara	Forum - 05.09.2021

N°32	Florence et Jean-Pascal Verdon	Mail - 14.09.2021
N°33	Anne Corminboeuf	Mail - 27.09.2021
N°34	Yves Hönes	Mail - 28.09.2021
N°35	Marc-Etienne Favre pour Jacques Nussbaumer et Anaïs, Andreas, Axel, Nile Nussbaumer	Courrier - 30.09.2021

2.2 Les observations

Les observations reçues sont résumées à l'essentiel pour en faciliter la lecture. Celles qui nécessitent une réponse sont reprises ci-après. Les observations plus générales et remerciements ne figurent pas directement dans ce document mais sont disponibles dans l'annexe. Néanmoins, l'essence même des commentaires des personnes est conservée afin d'en percevoir la satisfaction ou non vis-à-vis du PDCom mob.

2.2.1 Personnes morales

N° 1	<u>Association de sauvegarde de la baie de Morges</u>	Courrier 15.07.2021
Observation (a)	<p>[...]. La Voie verte n'a pas lieu d'être réalisée sur le quai Igor Stravinski au vu de sa vocation piétonnière. Cette vocation devrait au contraire être renforcée, le trafic cycliste toléré mais sérieusement encadré ne laissant la place qu'aux cyclistes promeneurs le restant (cyclistes pendulaires, sportifs, vélos électriques) empruntant la piste cyclable sur la route cantonale. [...]. Le quai Igor Stravinski est un lieu de détente piéton, une vitrine pour Morges et ne devrait pas se transformer en nouvel axe de circulation – ce à quoi ce projet vise clairement.</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>L'objectif de la Voie verte est d'offrir un itinéraire hors du trafic, sûr, sécurisé et confortable pour les utilisateur-trices des modes doux (p.51/144). Cette piste est destinée principalement aux utilisateur-trices ne souhaitant pas circuler avec le trafic motorisé. De plus, les aménagements possibles seront étudiés en détail et seront adaptés en fonction de la largeur à disposition, du trafic journalier et des autres contraintes. Il est donc possible qu'une séparation physique entre les piéton·nes et les cyclistes soit mise en place sur une partie du tracé si les conditions l'exigent. En complément de la Voie verte, des aménagements seront réalisés sur la Route cantonale 1 (RC 1) afin de permettre aux cyclistes de circuler le plus aisément possible le long de cette route. Cela permettra d'offrir un itinéraire fonctionnel pour le transit au travers de la ville.</p> <p>Dans le cas du Quai Igor-Strawinsky, suite aux comptages réalisés pour l'étude de la Voie Verte, il apparaît que les piéton·nes sont bien plus nombreux-ses que les cyclistes sur le quai. Les réflexions vont intégrer ce paramètre et proposer des aménagements en conséquence. Le but n'est pas de créer une autoroute pour vélo au détriment des piéton·nes, mais de rendre les déplacements sûrs et sécurisés pour toutes et tous. La signalisation et le marquage seront réfléchis afin de signifier clairement les règles de la circulation et les comportements à adopter. (voir Rapport de la commission consultative, chapitre "réseau de mobilité douce" en annexe du PDCOM des mobilités).</p>	

N°2	<u>PPE résidence du Parc (COPROGES)</u>	Mail 27.08.2021
Observation (a)	<p>[...]. Nous sommes étonnés de constater que dans la figure 6 « Plan des voies futur », du rapport (page 23), une nouvelle possibilité de tourner à gauche depuis l'Avenue Paderewski en direction du chemin du Bochet est visible, ceci n'étant possible qu'au moyen d'un nouveau carrefour à feux. Notre copropriété forte de 20 logements, n'est pas favorable à cette solution, car elle va générer des nuisances supplémentaires pour tous les habitants du quartier Bochet/Uttins. [...].</p> <p>Pour rappel, nous avons déjà fait opposition à une modification du croisement Bochet / Paderewski permettant une entrée sur le parc des Sports. L'étude bruit déposée lors de l'enquête publique avait montré que les valeurs légales n'étaient pas respectées et que des mesures d'assainissement étaient nécessaires.</p> <p>Nous constatons ainsi que la commune persiste à envisager un aménagement qui semble contraire à la loi et dès lors nous nous y opposons.</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>Le Plan directeur communal des mobilités propose une vision du territoire pour les prochaines décennies. Ce futur carrefour à feux n'est pas encore à l'étude, il ne fait pas l'objet d'une étude préliminaire permettant, par exemple, de fixer les mouvements autorisés au carrefour. Ainsi, le plan des voies futur proposé dans le volet conceptuel est une « vision prospective sous réserves des études associées » (figure 6, p27/144). Il n'y a pas de mesure dans le volet opérationnel reprenant ce concept de nouveau carrefour à feux.</p> <p>Lors des futures études sur ce secteur, les nuisances pour le quartier, en particulier les nuisances sonores, seront prises en comptes.</p>	

N°3	Parti Libéral Radical (PLR)	Mail 30.08.2021
Observation (a)	[...]. Avant toute autre remarque, nous attirons votre attention sur le fait que, contrairement aux exigences de l'article 28 al. 2 LATC, la consultation publique sur le plan directeur des mobilités semble n'avoir pas été affichée au pilier public, ce qui interpelle la validité formelle de la procédure.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Le document a été mis au pilier public pendant 30 jours, du 1 ^{er} au 30 septembre lors de la prolongation de la consultation.	
Observation (b)	[...]. Malgré le fait que la publication du PDM ait longtemps été l'arlésienne de la politique morgienne, le document publié ressemble, malheureusement, au résultat d'un bon nombre de partis pris ou d'idées préconçues, plutôt que celui d'une étude objective de faisabilité en vue de trouver les solutions les plus adéquates pour le trafic morgien.	
Commentaire de la Municipalité (b)	Le Plan directeur communal des mobilités a pour vocation de donner une vision générale et n'est donc pas une étude de faisabilité. Les différentes mesures proposées devront faire l'objet d'analyses de faisabilité dans un second temps. En outre, il convient de rappeler que le PDCom mob doit respecter les planifications supérieures ainsi que le cadre légal, parfois très restrictifs. En effet, le but premier d'un Plan directeur communal est d'appliquer les planifications directrices supérieures au territoire communal, ce qui est une obligation légale. Ce document n'a pas pour but d'intégrer des partis pris ou d'idées préconçues. Au contraire, il se base sur différentes analyses objectives du territoire, via un diagnostic et des données chiffrées, afin de proposer une vision pragmatique pour les prochaines décennies.	
Observation (c)	[...]. Le plan des mobilités semble en outre oblitérer par la volonté non pas de mettre en place la meilleure politique de mobilités, mais de s'attaquer avant tout au trafic individuel motorisé. Cette approche ne semble pas un gage d'impartialité.	
Commentaire de la Municipalité (c)	Plusieurs thématiques sont traitées dans le document dont celle relative aux transports individuels motorisés. La table des matières du document permet d'identifier toutes ces thématiques abordées qui se rattachent aux thématiques apparaissant dans les planifications directrices supérieures. Pour rappel, le transport individuel motorisé englobe l'autosolisme, le covoiturage ainsi que les deux-roues motorisés.	
Observation (d)	[...]. Le Conseil communal lors de la présentation du plan directeur communal, s'était opposé à la rupture des équilibres entre Nord et Sud de la commune, sur le plan des charges de trafic. En l'absence d'éléments nouveaux, il convient que ces équilibres ne soient pas modifiés. Dès lors, un report significatif du trafic au Nord de l'autoroute n'est pas à l'ordre du jour.	
Commentaire de la Municipalité (d)	Le contexte a évolué depuis le refus du document par le Conseil communal il y a maintenant 9 ans. Le trafic journalier actuel est connu et les évolutions projetées à l'horizon 203X (>2035) se basent sur une étude objective des flux, reports de trafic et capacités des réseaux existants. Il n'y a pas de rupture des équilibres souhaitée entre le nord et le sud car les évolutions projetées restent limitées. La répartition projetée du trafic est d'environ moitié/moitié entre le Nord et le Sud de la ville. Ceci représente une diminution de trafic d'environ 25% au Sud de la ville et une augmentation variable au Nord suivant les tronçons routiers. Par exemple, sur l'avenue Monod, une augmentation du trafic de +10% est attendue, ce qui sera supportable par le réseau routier actuel. La figure n°9 intitulée « Évolution projetée du trafic journalier » présente ces résultats (p.32/144 PDCom). Pour davantage de précision cf. commentaire de la Municipalité (b).	
Observation (e)	[...]. Pour nous, la multimodalité signifie que nous sommes tous des utilisateurs de plusieurs moyens de transport, qui répondent à des besoins différents. Tantôt à pied ou à vélo pour de courts déplacements sans charge particulière, tantôt en transport public	

	<p>lorsque la desserte le permet commodément, tantôt enfin en transport individuel motorisé lorsque l'activité le commande (transports lourds, personnes âgées ou à mobilité réduite). Pour tenir compte de cette pluralité de besoins, les infrastructures doivent être adaptées et dimensionnées en conséquence, sans exclure l'un ou l'autre mode de déplacement ou en privilégier l'un ou l'autre.</p> <p>La comodalité signifie que, au gré de nos déplacements et sur un même trajet, nous utiliserons tantôt la mobilité douce, tantôt d'autres moyens de transport. Les conséquences en matière d'infrastructures et de planifications ne sont pas différentes.</p>
Commentaire de la Municipalité (e)	<p>La Ville de Morges s'efforce, en partenariat avec ses partenaires (MBC, Publibike, Mobility, Carvelo2go, etc.) d'offrir une offre large de transports aux Morgien-nes. Le Plan directeur communal des mobilités traite l'ensemble des modes de déplacements du territoire communal, c'est-à-dire principalement la mobilité piétonne, la mobilité cyclable, les transports publics et les transports individuels motorisés.</p>
Observation (f)	<p>[...]. Nous attachons une importance particulière au maintien de l'accessibilité du centre-ville, qui doit garantir aux personnes venant soit des quartiers périphériques, soit de l'extérieur de Morges, d'avoir un accès au centre-ville ou à sa proximité immédiate. Cela concerne les visiteurs des habitants, les chalands des commerces ou les clients des établissements publics. Cet accès aisé permet aux commerces de vivre et facilite l'animation du centre. Il concerne tout autant les commerces de toute sorte que les établissements publics et permet au centre-ville d'être un espace animé durant la journée et en début de soirée. [...]. Cela passe en second lieu par une politique de stationnement adaptée.</p> <p>S'agissant du stationnement, il convient de maintenir au centre-ville un accès de courte durée en surface et de longue durée en sous-terrain. Dans le même ordre d'idées, les zones de stationnement à longue durée doivent se situer suffisamment proches des zones commerçantes pour ne pas inciter les clients à aller ailleurs. Une distance de 200 mètres des zones commerçantes est admissible.</p>
Commentaire de la Municipalité (f)	<p>L'accessibilité du centre-ville est une priorité (figure 7, p.28/144). Elle est garantie par le concept des trois parkings d'entrées de ville correspondant aux trois pénétrantes : est (futur parking à environ 7 minutes à pied du centre-ville), ouest (Parc des Sports à 7 minutes à pied du centre-ville) et nord (gare à 6 minutes du centre-ville). De plus, la facilitation de l'accès aux commerces est un objectif majeur des visions relatives aux mobilités piétonnes et cyclables (figures 16 et 17, p. 54-55/144). La politique de stationnement est en cours de mise à jour, et cela permettra d'adapter la durée de stationnement. Le Plan directeur communal des mobilités donne des grandes orientations pour la gestion du stationnement.</p>
Observation (g)	<p>[...]. En matière de stationnement, et pour permettre au centre de se montrer dynamique, le parking sous les quais doit être réalisé aussi vite que possible. Selon les informations dont nous disposons, le projet est prêt. Cela permettra de limiter les places de parc en surface à des places de très courte durée (15 minutes), destinées aux achats ou à la desserte des habitants. Le parking du Parc des sports pourra être réalisé dans une seconde phase.</p>
Commentaire de la Municipalité (g)	<p>Le principe d'un parking en entrée Est de ville est une des priorités de la planification (mesure B.2 abordée page 68/144). Cette mesure est déjà en cours d'étude. Toutefois, sa localisation éventuelle sous les quais pourrait se heurter à des écueils techniques, patrimoniaux et de conformité à la législation supérieure.</p>
Observation (h)	<p>[...]. Sur le plan de l'accès au centre, deux propositions nous heurtent. Tout d'abord la volonté de ne conserver qu'un réel axe (est-ouest) au sud de l'autoroute, puisque la Rue Louis de Savoie serait prioritairement réservée aux seuls transports publics. Cette vision limite fortement le maintien d'une desserte sécurisée et aisée à l'entier du sud de la ville.</p>
Commentaire de la Municipalité (h)	<p>Le trafic circulant sur la rue Louis-de-Savoie ne devrait pas être supprimé. La hiérarchie du réseau routier, fixée par le PALM sur demande du Canton dans son examen préalable, vise à ne pas utiliser cette route communale pour du transit automobile qui ne donne aucun</p>

	bénéfice à Morges. La desserte des riverain·nes sera maintenue, comme l'accès aux commerces.
Observation (i)	[...]. Toujours s'agissant de l'accès au centre, la volonté de mettre l'avenue de la Gare à 20 km/h et d'en faire une zone de rencontre, presque exclusivement dévolue aux transports publics et à la mobilité douce, heurte le bon sens. Il s'agit de l'un des quelques axes qui permet une accessibilité convenable au centre-ville. Vouloir extraire (presque) tout trafic individuel de cette chaussée conduira, à n'en pas douter, à une perte d'attractivité du centre-ville et de ses commerces. Il y a fort à prévoir que des résistances importantes combattront cette proposition. En guise de proposition constructive, il serait cependant possible d'entrer en matière sur une limitation de cette pénétrante à 30 km/h, pour autant que la nécessité en soit démontrée autrement que par des pétitions de principe.
Commentaire de la Municipalité (i)	Dans le Plan directeur communal des mobilités, la mesure G.1 (p. 62/144) précise bien qu'une modération du trafic est envisagée de type zone de rencontre sans coupure des circulations et sans formaliser le choix. Toutefois, le fait de proposer une zone de rencontre sur la rue de la gare permet justement de conserver une accessibilité du centre-ville aux véhicules. L'objectif principal reste de garantir l'accessibilité du centre et éviter le trafic de transit. L'utilisation de cette zone sera limitée à 20km/h du fait notamment de la cohabitation déjà existante des voyageur·se·s et piéton·ne·s avec des véhicules. Cette mesure est présente également pour assurer la sécurité de toutes et tous. L'accès aux véhicules n'est pas restreint mais la limitation de vitesse décourage le trafic de transit. L'autre intérêt de la modération de trafic réside dans la modification du gabarit routier qui permettra de donner plus d'espaces aux commerces alentours. Par exemple, la ville de Renens a mis en place une zone de rencontre devant la gare depuis quelques années maintenant qui semble donner satisfaction.
Observation (j)	[...]. Le maintien de la circulation sur l'avenue du Sablon depuis la Gare nous paraît indispensable, toujours du fait de la nécessaire multimodalité et de la garantie d'accès proches des zones à forte densité d'habitation.
Commentaire de la Municipalité (j)	Le Conseil communal de Morges a adopté le projet routier y relatif, lequel est actuellement en phase d'approbation au Canton. De plus les études spécifiques sur le secteur ont démontré tout l'intérêt de la piétonisation de cet axe, aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle communale. Le plan directeur localisé du secteur gare a d'ailleurs formalisé cet élément.
Observation (k)	[...]. La volonté de mettre un maximum de rues en zone 30 peut être soutenue moyennant les restrictions suivantes : au vu des plus récentes études et pour éviter un surcroît de pollution, les axes principaux – notamment les routes cantonales – doivent être maintenues à 50 km/h. Cela est aussi de nature à favoriser l'intervention des services de sécurité (ambulances- feu et police), sans tomber dans la grande délinquance routière.
Commentaire de la Municipalité (k)	La planification de zones 30 sur le territoire communal ne devrait pas englober les axes principaux dont la Route cantonale 1 fait partie selon la hiérarchie du réseau routier principal établie par le Canton de Vaud. Les limitations de vitesses sont des mesures et non des objectifs, elles sont donc étudiées au cas par cas. Il est possible de consulter la réponse au postulat de M. Frédéric Eggenberger et consorts « 30Km/h : pour une meilleure qualité de vie, levons le pied ! » (N° 16/5.21) afin d'avoir plus d'informations sur le sujet. De plus, la pollution sonore est nettement réduite avec le passage des véhicules à 30 km/h, la pollution atmosphérique est surtout constatée en phase d'accélération. Par ailleurs, la vitesse lors de l'intervention des services de sécurité sera étudiée au niveau national pour éviter toute sanction non justifiée. Une adaptation de la loi est en cours (https://www.lacote.ch/articles/suisse/via-sicura-trop-strict-les-policiers-et-ambulanciers-ne-sont-pas-des-chauffards-1112170).
Observation (l)	[...]. Pour terminer, nous relevons encore deux aspects : Un recours accru à la technologie (orientée vers les usagers et non pour les contrôler) doit permettre de fluidifier l'usage du réseau routier. Par une signalétique adaptée en matière de parking, on gagne en fluidité et on évite le cabotage à la recherche de parking. En outre, cela permettrait également

	d'envisager une desserte en transports publics plus fine et plus personnalisée que les seules lignes de bus actuelles (transports à la demande, bus autonome, etc.). Il convient dorénavant de sortir des chemins battus pour concevoir l'offre en TP selon le principe du MaaS, Mobility as a Service. Nous proposons dès lors qu'une réelle étude soit menée sur les contributions positives de cette technologie tant à l'exploitation des transports publics qu'à la politique de stationnement.
Commentaire de la Municipalité (l)	Les nouvelles technologies de transport sont identifiées comme pistes à explorer pour compléter le réseau de transports publics de la ville. Un métro câble a d'ailleurs été envisagé pour desservir les nouveaux développements de l'Ouest morgien (p. 113/144). Les éléments proposés entrent tout à fait dans les pistes à étudier à l'avenir.
Observation (m)	[...]. Enfin, nous sommes d'avis qu'il convient, avant leur mise en place définitive, d'oser tester les aménagements et les mettre en œuvre de manière provisoire. Cela permet de vérifier le bien-fondé (ou non) de leur installation et d'apprécier les effets positifs ou négatifs de la mesure.
Commentaire de la Municipalité (m)	La Ville veille à adapter les projets et aménagements en fonction de la situation qui peut bien évidemment évoluer. Des aménagements tests seront effectivement proposés au cas par cas sur différents tronçons routiers, le Canton ayant ouvert la voie à ce type de proposition récemment.

N°4	<u>Coordination de l'Économie et du Commerce de Morges (COOR)</u>	Mail 30.08.2021
Observation (a)	[...]. Page 7, Nouvelle gare routière : S'assurer que la liaison Gare CFF/Gare MBC soit opérationnelle AVANT de créer la future gare routière. [...]. Dans toutes les gares, les bus sont devant la gare, avec les taxis, accessibles aux voyageurs, c'est le rôle premier de la place de la Gare. La place de la Gare vidée de ses moyens de transport risque fort de se retrouver dans le rôle d'un no man's land douteux.	
Commentaire de la Municipalité (a)	La Municipalité veille à proposer des aménagements cohérents selon chaque situation. Dans le cadre de la place de la gare, le projet montre que la position des bus sera très proche de l'entrée sud de la gare, tout comme celle des taxis, puisque reliée à terme par un passage inférieur menant de la place nord à la place sud. Le projet sera détaillé dans la planification Morges gare-nord. Un travail fin sur le jalonnement sera effectué afin d'orienter efficacement les usager-ères. Enfin, les deux projets sont intimement liés dans leur réalisation et la Municipalité veillera à la bonne réalisation de la liaison.	
Observation (b)	[...]. Page 20, Rue Louis-de-Savoie : <i>suppression de certains passages à piétons...</i> La suppression des passages à piétons est une idée étonnante. Les passages à piétons ralentissent la circulation. Cette rue est très roulante et lorsqu'il y a peu de trafic, certains automobilistes n'hésitent pas à la franchir en appuyant sur le champignon. Les passages à piétons canalisent aussi les piétons distraits et permettent une meilleure fréquentation des deux côtés de cette rue qui a déjà perdu plus de 10 commerces de détail ces dernières années. À noter que la rue Louis-de-Savoie est une route cantonale...	
Commentaire de la Municipalité (b)	La rue Louis-de-Savoie fait partie du réseau communal comme cela est spécifié, par exemple, sur le guichet cartographique cantonal. Plutôt que la suppression de passage piétonnier, la mesure B.1 met en évidence la nécessité de revoir l'aménagement actuel qui comporte beaucoup de traversées piétonnes peu adaptées et non conformes à la réglementation favorisant la sécurité. Pour information, la suppression de traversées piétonnes est indiquée dans le cas où l'axe passe en zone 30, car dans ce cas les piétonnes peuvent légalement traverser l'axe n'importe où même s'ils n'ont pas la priorité. Cela permet aussi de diminuer les vitesses des véhicules qui doivent redoubler de vigilance. La zone de rencontre (maximum 20 km/h) va plus loin en donnant la priorité absolu aux piétonnes, toujours sans traversée piétonne.	
Observation (c)	[...]. Page 31, Stationnement : il est surprenant de voir les parkings de La Gottaz et de Lipo répertoriés dans ce listing. Ces deux parkings ne concernent que des zones distinctes et éloignées du Centre-Ville et sont destinés à la clientèle de ces deux centres.	
Commentaire de la Municipalité (c)	Ces parkings sont pour certains privés, mais accessibles au public (centres commerciaux, hôtels, hôpital) ou présentent un potentiel d'accès public (p.126/144). Ils font donc partie de la stratégie d'accessibilité du territoire communal.	
Observation (d)	[...]. Page 33, favoriser les parkings de courte durée est une idée qui peut se défendre au centre-ville, à condition que les quais restent avec certaines zones à deux heures. En effet, l'étude réalisée par la Haute Ecole ARC de Neuchâtel en 2018 montre bien que beaucoup de visiteurs de nos commerces combinent plusieurs visites dans le même déplacement. [...]. Ce genre de visiteurs ont besoin d'une durée de stationnement de plus d'une heure, voire de deux heures. [...]. Dans tous les cas, la réalisation du Parking sous les Quais est urgente et permettrait de résoudre cette problématique.	
Commentaire de la Municipalité (d)	Une solution est en cours d'étude afin de revoir la politique de stationnement du territoire communal. Par ailleurs, la réalisation d'un nouveau parking est en cours d'étude, comme stipulé dans la mesure B.2 (p. 68/144).	
Observation (e)	[...]. Page 41, la circulation des bateaux de la CGN ne permet pas aux visiteurs de passer dans la ville entre deux bateaux comme à Yvoire. Il est urgent que la ville obtienne le statut de ville touristique afin de rentabiliser au mieux le tourisme.	

Commentaire de la Municipalité (e)	Le Plan directeur des Mobilités ne traite pas directement du statut touristique que la Ville de Morges pourrait obtenir. Le Canton de Vaud ne souhaite d'ailleurs pas que ce sujet apparaisse dans le document car il est de compétence cantonale.
Observation (f)	[...]. Page 47, Mixité entre piétons, cyclistes et autres usagers plus ou moins motorisés : Actuellement, le flux des deux roues ne cesse d'augmenter et la ville devrait en urgence légiférer et sanctionner. Il règne un sentiment d'insécurité dans la Grand-Rue et les Quais qui est dommageable à leur fréquentation.
Commentaire de la Municipalité (f)	La Municipalité est consciente de l'augmentation du trafic des deux-roues motorisés ou non. Des mesures d'aménagements sont en cours afin que chaque mode de déplacement trouve sa place dans l'espace public. Les derniers comptages réalisés très récemment montrent néanmoins une proportion bien plus importante de piéton·nes que de cyclistes (de l'ordre d'un·e cycliste pour cinq piéton·nes) le long des quais Strawinsky, Mont-Blanc et au niveau du Parc de l'Indépendance.
Observation (g)	[...]. Page 58 : Rue de la Gare à 20 km/heure : A priori rien d'extraordinaire... Sauf que les règlements qui concernent les zones 20 à l'heure vont créer de nombreux problèmes pour les bus des MBC qui vont devoir céder la priorité aux piétons qui ne manqueront pas d'utiliser la chaussée pour se balader... La situation actuelle paraît satisfaisante car personne ne roule à la rue de la Gare à 50 à l'heure, si ce n'est peut-être sous le pont pour faire vrombir les moteurs... À noter dans ce quartier la fermeture prévue des Sablons qui va créer des problèmes aux automobilistes qui essaieraient d'accéder au parking de la Gare sans faire tout le tour de la ville. Sur cette rue, une circulation à 20 serait judicieuse.
Commentaire de la Municipalité (g)	Les bus MBC doivent déjà respecter la priorité qu'impose la proximité des piéton·nes dans la zone de la gare. Les MBC ont d'ailleurs été consultés pour cette future zone de rencontre, qui n'apparaît pas dans le Plan directeur communal des mobilités étant donné qu'il s'agit d'un projet précis en cours. La mesure G.1 (p 62/144) stipule que la rue de la gare aura un caractère commerçant renforcé et qu'une solution envisagée est une zone 20 sans coupure des circulations. Concernant les Sablons, il est prévu de rendre ce secteur piéton selon les planifications en cours d'approbation au Canton. L'enquête publique est terminée et le Conseil communal a levé les oppositions. Le schéma de circulation en lien avec la piétonnisation de la rue des Sablons est cohérent, différentes études sur le sujet démontrent toute sa pertinence. La modération de trafic permettra de réduire les gabarits routiers et d'offrir plus d'espaces aux commerces.
Observation (h)	[...]. Page 63 : Supprimer le parage APRES avoir bâti le parking sous les Quais
Commentaire de la Municipalité (h)	Le Plan des mesures OPair de 2018, impératif pour la Ville de Morges, est très contraignant en matière de stationnement public. Les derniers relevés effectués montrent que de nombreux parkings en ouvrage contiennent une offre supérieure à la demande en matière de stationnement. La localisation du nouveau parking à Morges est en cours d'étude de faisabilité, comme expliqué dans la mesure B.2 (p. 64).
Observation (i)	[...]. Page 64 : Conserver un passage possible sur les quais pour des occasions comme le Grand Marché ou le passage des véhicules d'urgence [...]. La rue Saint-Domingue à double sens. Elle est vraiment étroite et des bus y circulent...
Commentaire de la Municipalité (i)	L'objectif de la mesure B.2 est de supprimer le trafic de transit sur les quais. Une étude de faisabilité permettra de définir les marges de manœuvres sur cette zone, en fonction des contraintes dont les véhicules d'urgences et les événements. [...]. Enfin, la rue St-Domingue à double-sens est conforme à la hiérarchie du réseau routier définie dans le PALM et approuvée par le Canton. La route cantonale 1 passe par cet axe et il est donc naturel de permettre au trafic de transit de circuler dans les deux sens à cet endroit. Une étude de faisabilité permettra de définir les marges de manœuvres selon les gabarits à disposition, et de développer un projet d'aménagement.
Observation (j)	[...]. Remarques générales : la configuration de la ville de Morges ne date pas d'hier. Il faut faire avec et la circulation actuelle semble convenir, même si ce n'est pas parfait. La

	<p>perfection n'existe pas. Espérer un contournement de Morges est illusoire. Tout au plus pouvons-nous tabler sur l'évolution de l'automobile vers des systèmes de partage ou de propulsion vraiment plus propre. Il est important de garder les axes Charpentiers et Louis-de-Savoie ouverts à la circulation tout en la régulant par des panneaux incitant les transitaires à passer leur chemin en évitant le centre-ville. La création d'une sortie d'autoroute à Morges côté Est aurait été une solution idéale pour éviter le transit. À remettre sur le métier. À comparer avec l'état de la ville de Lausanne, dans laquelle le prix des parkings a explosé, la circulation a été très largement réduite. Des rues commerçantes comme la rue de Bourg, la rue de l'Ale, la rue Mauborget qui étaient les fleurons de la ville sont devenues des espaces tagués, vides, avec des commerces qui ne retrouveront pas preneurs ou des kebabs plus ou moins bien fréquentés. [...].</p>
Commentaire de la Municipalité (j)	<p>Même si la création d'une jonction complète au niveau de Morges-Est pourrait présenter une piste intéressante, elle ne peut être intégrée au PDCom mob compte tenu de son délai de réalisation. De plus, ce projet fait doublon avec les futures jonctions autoroutières d'Ecublens et Chavannes prévues à l'horizon 2030. Le contournement autoroutier de Morges permettra, à très long terme, une requalification de l'autoroute scindant Morges en deux, en un boulevard urbain multimodal. Un projet de jalonnement cohérent est en cours visant à orienter le trafic de transit en dehors du centre-ville. Enfin, le présent document n'indique pas que les circulations automobiles sont à proscrire sur les axes Charpentiers et Louis-de-Savoie mais qu'effectivement le transit ne doit plus être permis car il n'apporte rien à la Ville.</p>

N°5	<u>Vert·e·s de Morges</u>	Mail 23.09.2021
Observation (a)	[...]. D'une manière générale, le groupe des Vert·e·s soutient ce PDMob, qui propose de diversifier et rééquilibrer les modes de déplacement vers et à travers la Ville en tendant vers l'établissement d'un réseau de voies les plus propres et continues possible pour chacun de ces modes. Ce rééquilibrage est justifié par un constat exprimé en p. 10 du document : <i>"Selon les différentes données à disposition, il apparaît qu'à l'heure actuelle plus de 80% des déplacements sont effectués en voiture. Cette valeur très élevée prêche à penser que le territoire communal bénéficie d'une accessibilité automobile largement supérieure aux autres modes de déplacement. Par ailleurs, ce constat présage d'une marge de manœuvre importante pour le développement des transports publics et de la mobilité douce"</i> . Le groupe des Vert·e·s désire ardemment que la Ville de Morges exploite au maximum cette marge de manœuvre en faveur des transports publics et de la mobilité douce, seule solution pérenne à nos yeux, qui puisse garantir à long terme l'accessibilité de notre Ville au plus grand nombre	
Commentaire de la Municipalité (a)	De nombreux projets sont en cours de réalisation en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Dans la PGO (Planification générale de l'offre) de novembre 2019 des MBC (Transports de la Région Morges Bière Cossonay), validée par toutes les Communes membres du COMEX (Comité exécutif) des TPM (Transports Publics Morgiens), il est prévu une réorganisation du réseau dont la mise en service se fera en juillet 2022. De plus, une amélioration des cadences des lignes se fera dans un deuxième temps, dès 2026. La Ville de Morges est un des principaux membres du COMEX et suit les recommandations validées par ce dernier. Aussi, plusieurs mesures du volet opérationnel se focalisent sur les modes alternatifs aux transports individuels motorisés afin de rééquilibrer l'offre de mobilité existante.	
Observation (b)	[...] Il est en effet prévu 50'000 habitant·e·s et 80'000 emplois supplémentaires d'ici 2030 dans la zone du PALM. De plus, avec les PPA de Morges-Gare Sud et d'Eglantine, c'est environ 2'000 habitant·e·s et 600 emplois que nous allons accueillir. Si l'on veut pouvoir jouir tou·te·s d'un accès sûr et agréable à notre Ville, il est urgent et indispensable que chacun·ne d'entre nous repense ses déplacements afin d'essayer d'utiliser autant que possible des modes de déplacement moins gourmands en espace public que la voiture. La Commune de Morges, grâce à ce PDMob qui tend vers un rééquilibrage de la répartition modale en faveur des bus, vélos, trottinettes et piéton·ne·s, permet justement d'encourager la population à abandonner le plus souvent possible la voiture pour circuler à travers notre Ville.	
Commentaire de la Municipalité (b)	La Municipalité met tout en œuvre pour permettre à ces nouveaux habitant·es et employé·es d'adopter un comportement allant dans le sens du développement durable en encourageant au report modal dès leur arrivée.	
Observation (c)	[...]. Le vélo doit pouvoir être utilisé en toute sécurité par un maximum de morgien·ne·s non pas juste comme un simple loisir du dimanche, mais aussi comme un mode de transport pour aller au travail, faire ses courses, organiser un service de livraison en vélo-cargo, autonomiser les enfants en leur permettant de se rendre seuls à l'école et/ou à leurs loisirs.	
Commentaire de la Municipalité (c)	Par diverses mesures planifiées dans le PDCom mob, la Municipalité pourra créer différents itinéraires cyclables sécurisés ainsi qu'assurer leur continuité sur le territoire communal. De plus, de nouveaux aménagements dont les contre-sens cyclables vont se généraliser afin de faciliter les déplacements des personnes à vélo. Par ailleurs, un vaste diagnostic des axes structurants de mobilités douces a été entrepris sur l'ensemble du territoire régional. (p.49/144). Les endroits manquants de sécurité ont été relevés et d'importants efforts d'aménagement vont être produits en vue d'une amélioration de l'attractivité, de la sécurité et de la lisibilité des réseaux de mobilités douces.	
Observation (d)	[...]. Les piéton·ne·s, qu'ils soient touristes, habitant·e·s de Morges et environs, ainsi que les personnes à mobilité réduite, doivent également pouvoir circuler en toute sécurité à	

	travers Morges, et disposer d'un espace suffisamment agréable aux portes des commerces de notre Ville pour avoir envie d'y rentrer. Les bus doivent pouvoir circuler sur leur propre réseau pour une vitesse commerciale efficace, donnant envie à un maximum d'entre nous de les emprunter.
Commentaire de la Municipalité (d)	Différents objectifs visibles sur les cartes de mobilités piétonnes et cyclables mettent en évidence l'accès aux commerces comme primordial via ces modes de déplacement. L'aménagement de voies bus est aussi important et plusieurs mesures du volet opérationnel mettent en évidence le besoin de prioriser les bus à plusieurs endroits clés du territoire, conformément aux résultats des études sur la priorisation des bus à l'échelle régionale. Une attention particulière est portée aux personnes à mobilité réduite, notamment pour les accès aux transports publics.
Observation (e)	[...]. Le groupe des Vert·e·s soutient l'objectif du plan directeur des mobilités de rediriger au maximum le stationnement en ouvrages des voitures, afin de réduire drastiquement les tours de ville incessants des voitures en quête d'une place de stationnement. Nous sommes convaincus que seule la disparition de ces mouvements de voitures inutiles pourra permettre le développement d'espaces publics agréables et accessibles à un plus grand nombre de morgien·ne·s et visiteur·euse·s. Nous recommandons d'optimiser déjà l'utilisation des ouvrages existants, notamment le nouveau parking de la gare, qui, par sa situation à 5 minutes à pied de la Grand Rue, son accès aux voies CFF, sa future station vélo, peut devenir un véritable pôle multimodal, y compris pendant les week-ends et jours fériés.
Commentaire de la Municipalité (e)	La Ville souhaite effectivement que le nouveau parking de la gare soit davantage utilisé. 50 places publiques ont été intégrées au projet, compensant les places supprimées en surface par les développements sur la place de la Gare et la rue Centrale et proposant une marge supplémentaire pour la dépose/attente des voyageur·euses. Le parking de la gare compte environ 260 places d'usage public (144 places employé·es + visiteur·euses mutualisé·es pour le quartier des Halles, 38 places employé·es, 27 places visiteur·euses ainsi que 50 places publiques pour l'îlot sud) et 282 places P+R. L'autre moitié des 1'000 places environ du parking est d'usage privé et réservée aux habitant·es.
Observation (f)	[...]. Concernant la gestion du trafic de transit à l'échelle régionale, le groupe des Vert·e·s continue de s'opposer au contournement autoroutier de Morges, projet non seulement beaucoup trop dispendieux en termes de temps et d'argent, mais surtout ayant un trop grand impact socio-environnemental négatif. Même si nous sommes conscients que la diminution du trafic de transit à Morges ne pourra se faire qu'à travers des mesures à l'échelle plus large que celle de notre Commune, nous regrettons que la Municipalité ne s'engage pas plus en avant pour la réalisation rapide d'une jonction autoroutière "Morges-Est" complète, seule réelle opportunité à nos yeux pour désengorger rapidement et considérablement le trafic de transit à Morges.
Commentaire de la Municipalité (f)	La réalisation d'une autoroute de contournement permettrait de déclasser la traversée autoroutière existante de Morges et d'offrir des marges de manœuvre substantielles à la restructuration du réseau routier de gestion communale. Le Plan directeur communal des mobilités ne donne qu'une vision future pour les 15-20 prochaines années (p.6/144). Or, la mise en service du contournement autoroutier de Morges est imaginée à une date dépassant l'horizon de planification du présent document. Ses effets sur la commune ne sont ainsi pas pris en considération à ce stade.
Observation (g)	[...]. Le fait de continuer à tolérer ce trafic de transit par les plus petites rues empêche le développement de voies et espaces publics sûrs, larges, continus et attrayants pour les vélos, les piéton·ne·s, les personnes à mobilité réduite, les bus, etc. Nous soutenons donc la réorientation du transit au Nord des voies ferrées, permettant ainsi de rendre plus attrayant le centre-ville pour celles et ceux qui désirent y venir pour faire leurs courses, découvrir les multiples devantures des divers commerces, avoir envie de s'attarder sur une

	terrasse pour prendre un café, ou simplement visiter les multiples trésors que recèle notre Ville.
Commentaire de la Municipalité (g)	<p>Aujourd'hui, au Nord des voies CFF, le réseau de mobilités douces présente plusieurs discontinuités. La plupart des itinéraires sont seulement jugés « praticables » conséquemment à l'aménagement parfois lacunaire des itinéraires (absence ponctuelle de trottoir, manque de traversées piétonnes, absence d'aménagement cyclable, etc.). Cependant, la Municipalité veille à l'amélioration des franchissements, par exemple dans le secteur de la gare qui a été jugé prioritaire (p.136/144). D'autres mesures sectorielles intègrent ces problématiques et les interventions futures sur le territoire permettront d'éviter le transit sur les axes de desserte.</p> <p>Un des grands enjeux du PDCom mob est de faire appliquer par toutes et tous la hiérarchie du réseau routier, fixée par les instances supérieures. Par exemple, une route cantonale comme la RC1 doit permettre de faciliter le transit alors qu'une route communale a plus vocation à assurer la desserte fine du territoire. Enfin, le PDCom mob prévoit effectivement de limiter au maximum le trafic de transit au Centre-Ville par un report maîtrisé sur la RC1 tout en maintenant l'accessibilité multimodale du Centre-Ville.</p>
Observation (h)	<p>En améliorant l'accessibilité de notre Ville par un rééquilibrage des modes de déplacements en faveur des transports publics et de la mobilité douce, ce sont les habitant-e-s de Morges qui vivront mieux (qualité de l'air, bruit, sécurité dans les déplacements, ...). De plus, avec des espaces publics réaménagés (zones piétonnes élargies, ouvertures directes sur le lac, ...), c'est toute l'attractivité de notre Ville qui s'en trouvera renforcée, profitant directement aux commerces qui y sont implantés. Ces principes ont toujours été défendus par les Vert-e-s, et dès lors, nous soutenons ce Plan Directeur Communal des Mobilités qui répond à nos demandes et qui va apporter à la Commune de Morges une vision et une stratégie globales permettant de mettre en application ces principes.</p>
Commentaire de la Municipalité (h)	Pas de réponse à apporter.

N°6	Parti socialiste de Morges	Mail 23.09.2021
Observation (a)	[...]. La gestion du trafic (p.21 et ss). Considérant que le réseau de Morges est limité en densité, il apparait essentiel, d'une part, de poursuivre le développement des transports publics afin d'assurer la cadence horaire et, d'autre part, de réaménager la rue Louis-de-Savoie.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Le PDCom mob prévoit de poursuivre le développement des transports publics, qui passe notamment par la mise en application de la Planification générale de l'offre. En parallèle, le réaménagement de la rue Louis-de-Savoie est également intégré au document.	
Observation (b)	[...]. Stationnement (p.31 ss). Le stationnement de surface génère d'importantes nuisances en raison du trafic visant la recherche de place. Or, le potentiel en matière de stationnement sous-terrain existant est sous-exploité. C'est par exemple le cas du nouveau P+R de la gare qui se distingue par un grand nombre de places vides en particulier durant les jours de week-ends. Une meilleure gestion de l'offre existante permettrait de requalifier les rues Louis-de-Savoie, ainsi que les quais du Mont-Blanc et Lochman, dans l'optique d'offrir plus d'espace de convivialité aux piéton-ne-s et aux commerces, tout en veillant à maintenir un accès direct et rapide au centre-ville.	
Commentaire de la Municipalité (b)	La Ville souhaite effectivement que le nouveau parking de la gare soit davantage utilisé afin de libérer les places en surface. Pour cela un nouveau jalonnement adapté est prévu dont la mise en place interviendra en 2022. De plus, une étude est en cours afin de redéfinir la politique de stationnement à Morges. Le stationnement doit être disponible en suffisance pour garantir les échanges commerciaux, l'attractivité touristique, ou tout simplement répondre aux besoins des riverain-es. Néanmoins, il ne doit pas présenter une offre excédentaire ou inadaptée, au risque de concurrencer de manière disproportionnée les autres modes d'accessibilité, et en particulier les transports publics. (p.32/144) La mesure B.2 consiste à réorganiser la circulation des quais en proposant un nouveau parking. Le but de cette mesure est de supprimer le trafic de transit sur les quais et le stationnement de surface. L'espace dégagé en surface permettra d'être réutilisé pour d'autres usages (p.64/144). Il convient de rappeler aussi que le territoire morgien est soumis au plan de mesures OPAIR, selon lequel il n'est pas possible de créer du stationnement public supplémentaire sans développement de nouvelles infrastructures d'envergure (p.127/144).	
Observation (c)	[...]. Mobilité douce (p.45 ss). Dans une ville à taille humaine comme Morges, la mobilité douce doit être privilégiée. Il faut ainsi développer de nouveaux cheminements, à la fois attractifs (par exemple au moyen de la végétalisation) et sécurisés pour les piéton-ne-s et les cyclistes.	
Commentaire de la Municipalité (c)	La thématique de la mobilité douce est présente dans le document au niveau conceptuel mais aussi opérationnel. Par exemple, la voie verte est un sujet central pour la Ville de Morges et des études sont en cours afin de faire aboutir l'aménagement. De plus, le volet opérationnel comprend plusieurs mesures intégrant les piéton-nes et cyclistes. Le PDCom mob permet d'identifier les endroits où il est nécessaire de renforcer la mobilité douce ou sécuriser un tracé qui lui est dédié.	
Observation (d)	[...]. Mobilité électrique (p.52). Le PSM partage l'avis que les voitures électriques, mêmes si elles permettent de réduire les émissions de CO2, génèrent également leur lot de nuisances (congestion du trafic, empreinte du trafic individuel motorisé) et de pollution (microplastiques, batteries). Dans ce sens, du point de vue de la mobilité, la priorité doit être avant tout mise sur les modes de déplacements doux, puis sur le développement des transports publics. Une réflexion approfondie sur la mobilité douce électrique pourrait être un moyen d'encourager la population à ne plus utiliser sa voiture pour accéder au centre-ville.	

Commentaire de la Municipalité (d)	Les changements de modes de déplacements doivent être accompagnés par une meilleure information sur les offres et les alternatives disponibles pour satisfaire les besoins de mobilité, ainsi que par une sensibilisation sur les impacts des choix modaux. À ce titre, les événements thématiques permettent de dialoguer avec la population et, « l'Éventail mobilité », distribué à tous les habitant·es de Morges en septembre 2020, renseigne entre autres sur les différentes alternatives à la voiture individuelle ainsi que sur des codes promotionnels incitant à leur utilisation. (p.17/144). En outre, le principe même du Plan directeur communal des mobilités est de rééquilibrer les déplacements entre les modes, sachant que les réseaux existants sont trop orientés vers la voiture individuelle.
Observation (e)	[...]. Secteur Gare (p.57 ss). Nous soutenons toutes les mesures de développement dans la continuité du quartier de Morges Gare-Sud en particulier la rue de la gare à 20km/h pour que les habitant·e·s puissent bénéficier de plus de tranquillité, tout en maintenant la desserte possible. Une zone de rencontre permet également une requalification qualitative de la rue plus végétale et sécuritaire qui aura un impact sur tout le quartier de la gare, y compris en assurant un lien avec le bourg.
Commentaire de la Municipalité (e)	Il est prévu qu'à terme la zone de la gare devienne une zone de rencontre mais cela ne peut pas être formalisé dans un Plan directeur communal des mobilités, ce point étant trop précis. En effet, la mesure G.1 (p.62/144) propose de renforcer le caractère commerçant de la Rue Centrale et de la Rue de la Gare comme axes de liaison entre la vieille ville et la gare. Il s'agit donc de requalifier ces axes pour les rendre attractifs et notamment plus favorables aux circulations piétonnes. Une modération du trafic est envisagée sans coupure des circulations. Les cyclistes doivent pouvoir accéder facilement à la Gare, en toute sécurité et posséder des places de stationnement. Cette mesure doit aussi permettre des bonnes conditions de circulation et d'arrêts aux bus. Enfin, la requalification de la rue pour la rendre plus végétale n'est pas un élément apparaissant dans le document de planification des mobilités.
Observation (f)	[...]. Secteur Bourg (p.63 ss). L'abandon de la rue des Charpentiers à double sens, suite au débat du Conseil communal sur le plan directeur communal est soutenu par le PSM, de même qu'une transformation des quais pour que ceux-ci retrouvent une vocation de déambulation apaisée et partagée. Cela passe par une requalification des quais et une réduction de la circulation et du stationnement. Le PSM constate que la majorité de la circulation est due à la recherche de place de stationnement. La planification directrice des mobilités doit trouver les moyens pour faire disparaître des centres ce type de trafic par quelques moyens que ce soit, notamment la création d'un parking du côté Est de la ville (qui reçoit les trois quarts des échanges de la région [cf. PDMob, page 10]). Concernant l'accès transport public venant de l'ouest de la gare, bien que la réalisation semble complexe via la partie inférieure de la rue de la Gare, cet itinéraire est nécessaire pour les lignes structurantes. Le réaménagement de la place Dufour, en continuité de la Grand Rue en direction du parc des sports est alors une opportunité à mettre en œuvre. Le PSM estime essentiel de requalifier les deux entrées de la Ville : Est et Ouest, ce qui touche bien évidemment le trafic.
Commentaire de la Municipalité (f)	La Municipalité prend bonne note de vos remarques qui intégreront les prochaines réflexions sur ces secteurs. À la page 14/144 du document, il est spécifié qu'il y a trois fois plus d'échanges avec l'agglomération Lausanne-Morges qu'avec le Grand Genève. La création d'un nouveau parking est abordée dans la mesure B.2. La mise à jour de la politique de stationnement, en cours d'étude, permettra de rationaliser la recherche de places sur le territoire communal. De plus, le jalonnement des sites d'importance du territoire, en cours de mise à jour, permettra de mieux orienter les visiteur·euses de la ville. Les deux portes d'entrées de la Ville sont des composantes importantes du territoire en matière de mobilité ; cet aspect sera pris en compte dans les futures planifications routières.
Observation (g)	[...]. Secteur Sud-ouest (p.69 ss). L'accès autoroutier ouest est sans nul doute important pour notre Ville, par contre il doit être réalisé en garantissant la connexion aux modes doux

	entre le centre-ville et Riond-Bosson ainsi que Tolochenaz. Afin de promouvoir la mobilité douce, un itinéraire attractif et sécurisé pour les piéton-ne-s et les cyclistes empruntant un autre itinéraire que celui du trafic motorisé devrait être développé.
Commentaire de la Municipalité (g)	La mesure SO.1 vise à créer un itinéraire modes doux sécurisé sur la Route de Tolochenaz. Cet itinéraire doit permettre de connecter le Parc des Sports et la Longeraie pour les modes doux, en site propre. La jonction Morges-Ouest ne doit pas être un frein à l'aménagement malgré son caractère très routier. La localisation du tracé exact reste à définir, selon les opportunités. La largeur doit être suffisante pour une cohabitation sécurisée des modes doux. L'arrêt Prélionne du BAM doit être inclus dans le tracé, au même titre que l'avenue de Riond-Bosson doit être desservie (p.74/144).
Observation (h)	[...]. Secteur Nord (p.79 ss). Le chemin de la Brume devrait être ouvert aux transports publics pour permettre de desservir l'arrêt de bus de la Grosse-Pierre. Il s'agit d'une demande depuis de nombreuses années du Conseil communal. Cette réalisation devrait se faire à très court terme pour améliorer l'accès des habitant-e-s du quartier aux transports publics.
Commentaire de la Municipalité (h)	Pour l'arrêt Grosse-Pierre, une étude spécifique sera réalisée après l'adoption du Plan directeur communal des mobilités, afin que l'ensemble des services de la Ville puissent suivre les futurs tracés identifiés pour les transports publics. L'un des deux axes structurants empruntera à nouveau le bas du chemin de la Grosse-Pierre comme cela est planifié dans la Planification générale de l'offre validée en 2019 par le Comité exécutif des Transports publics morgiens. Une étude de mise en œuvre, intégrant les accroches au réseau routier, sera conduite ultérieurement (p.130/144).
Observation (i)	[...]. Secteur Sud-est (p.89 ss). Le PSM soutient les mesures sectorielles en général qui favorisent la mobilité douce, en particulier pour combler le manque des itinéraires cyclables, afin d'obtenir un maillage confortable et complet sur toute la commune, mais également les projets qui soutiennent l'avancement des transports publics en particulier lorsque le trafic est dense.
Commentaire de la Municipalité (i)	L'ensemble des projets de requalification intègrent les modes doux comme un élément majeur à satisfaire par l'aménagement. Une priorisation des transports publics par une détection anticipée des bus fera l'objet d'un préavis au Conseil communal de Morges. Les futurs projets de requalifications intégreront des voies bus aux endroits opportuns.
Observation (j)	Mesure du PALM (p.93 ss). Nous ne pouvons que constater le retard colossal entre les demandes faites dans le cadre du PALM et retenues par la Confédération et leur réalisation. Un effort important doit être fourni à court terme pour bénéficier des subventions. Il ne suffit pas de diminuer les charges pour obtenir un équilibre budgétaire, il faut également augmenter les recettes et profiter des subventions offertes.
Commentaire de la Municipalité (j)	Les mesures PALM sont identifiées comme des mesures prioritaires dans le Plan directeur communal des mobilités de Morges. La Municipalité met tout en œuvre pour les prioriser et bénéficier des subventions.

N°7	Pascal Martin pour les élus vert'libéraux du Conseil communal de Morges	Mail 27.09.2021
Observation (a)	[...]. Nous demandons que le document soit adapté par tout moyen approprié pour distinguer de manière univoque les principes directeurs et mesures qui seront soumises au Conseil communal, le programme de mesures proposé par la Municipalité et les informations indicatives. Afin de faciliter la mise en œuvre du plan directeur des mobilités, un lien explicite entre les volets stratégique et opérationnel devrait exister. Il existe un tableau rattachant les mesures sectorielles proposées aux documents de planification en vigueur ou avortés (p.56), mais pas de lien systématique entre chaque mesure et les objectifs auxquels elles répondent. Ce lien permet également d'identifier les mesures qui peuvent être renforcées en intégrant plus d'objectifs ou de détecter des incohérences. Nous demandons donc que soit mentionnés tous les objectifs stratégiques pris en compte par chaque mesure du volet opérationnel.	
Commentaire de la Municipalité (a)	À ce stade, il n'est pas possible pour la Municipalité de revoir l'organisation du plan directeur des mobilités dont la structure a été demandée par le Canton dans ses préavis et lors de bilatérales. Les mesures proposées répondent aux objectifs identifiées dans le volet conceptuel et sont reprises de différentes planifications supérieures y compris les PALM des trois générations.	
Observation (b)	[...]. Concernant la réalisation d'une autoroute de contournement (p.2), dont la réalisation paraît de plus en plus incertaine même à long terme, nous demandons que soit inscrit l'objectif de réduction de la coupure urbaine créée par l'autoroute en remplacement du soutien de la commune au contournement, qui n'est qu'une des mesures possibles pour atteindre l'objectif précédent.	
Commentaire de la Municipalité (b)	Les coupures autoroutières, ferroviaires et naturelles sont à atténuer. De nouveaux passages dédiés aux modes doux sont à l'étude, notamment dans les secteurs de la gare, de la patinoire et des jonctions autoroutières en coordination avec les autorités compétentes (p.51/144). Les objectifs 13 et 14 (p.9/144) du Plan directeur communal 2012 en vigueur sont repris dans le Plan directeur communal des mobilités. L'atténuation de la coupure autoroutière, notamment pour les modes doux, fait l'objet de plusieurs mesures du volet opérationnel ainsi que des visions directrices (p 54-55/144).	
Observation (c)	[...]. En matière de gestion du trafic, nous regrettons que pour le centre-ville et gare-sud il soit simplement mentionné dans la légende de la carte p.24 que le transit automobile de transit n'est pas souhaité sans indiquer l'objectif plus général d'y réduire le trafic, pourtant nécessaire à une meilleure cohabitation entre les modes et contribuant à assainir la situation en matière de bruit.	
Commentaire de la Municipalité (c)	Les différentes mesures proposées ne visent pas à contraindre le trafic automobile mais à inciter au report modal. Ainsi, la réduction du trafic se fera naturellement, comme ce qui est constaté depuis plusieurs années par les différentes campagnes de comptages. Pour le secteur centre-ville, il est spécifié un nombre maximal de véhicules pouvant circuler dans le cadre de la stratégie des contrôles d'accès. Au-delà de cette limite, le réseau routier du centre-ville ne pourra absorber la demande.	
Observation (d)	[...]. Nous sommes conscients qu'il ne sera vraisemblablement pas possible de fluidifier le trafic en toutes circonstances. Toutefois, les mesures proposées ne nous semblent pas assez volontaristes pour maîtriser le trafic à l'échelle de la commune. En outre, les positions des postes de dosage du trafic du premier niveau du périmètre de gestion des accès au centre-ville ne nous semblent pas réalistes, vus les risques de ralentir significativement les transports publics sans d'importantes et coûteuses nouvelles infrastructures, d'inciter à des reports de trafic non souhaitables au travers de secteurs résidentiels et finalement, nous demandons donc que cette mesure soit adaptée et le cas échéant approfondie. Nous demandons également que les principes sous-jacents à la définition de la hiérarchie du réseau routier (carte p.29) soient précisés, de même que les conséquences, en matière d'aménagement et d'exploitation notamment, d'un classement d'un axe dans un niveau hiérarchique plutôt qu'un autre.	

Commentaire de la Municipalité (d)	<p>Les postes de dosage de trafic seront accompagnés de mesures de priorisation pour les transports publics, que ce soit dans l'espace avec des voies bus ou dans le temps par une détection anticipée. Les différentes mesures sectorielles reprennent dans les grandes lignes ces besoins de priorisation surtout dans le cas de modification des carrefours.</p> <p>La stratégie de contrôles d'accès est issue d'une étude approfondie sur le sujet et les éléments qui sont repris dans le PDCom mob sont une synthèse des éléments techniques du document. Il ne sous semble pas pertinent de mieux détailler la stratégie de contrôle d'accès dans une planification directrice communale déjà bien explicitée.</p> <p>La hiérarchie du réseau routier se base sur celle du PALM en vigueur, sur demande du Canton dans son premier préavis.</p>
Observation (e)	<p>[...]. La gestion du stationnement est un outil essentiel et efficace pour influencer les pratiques de mobilité. Il s'agit d'ailleurs d'une mesure importante du plan de mesures OPAir de l'agglomération Lausanne – Morges, auquel la commune est soumise. Nous soutenons une politique différenciée en fonction des secteurs du territoire et des types d'usagers du stationnement, contribuant notamment à l'atteinte des objectifs de l'OPAir et à renforcer le report modal sur les transports collectifs. Nous demandons en outre d'inscrire le principe de mieux exploiter les capacités de stationnement existantes au regard des usages à satisfaire avant d'augmenter l'offre en stationnement, en particulier lorsqu'il s'agit de nouveaux parkings en ouvrage. Finalement, il nous semble utile et pertinent de préciser les principes d'accessibilité aux principales zones de stationnement sur la carte p. 35 afin de montrer la cohérence ou non avec les autres thématiques stratégiques.</p>
Commentaire de la Municipalité (e)	<p>La Municipalité prend bonne note de ces remarques. Nombres de ces points rejoignent la vision stratégique sur le stationnement dans la ville de Morges (p.36/144).</p> <p>La politique de stationnement est en cours de mise à jour. Soumise à l'OPAIR l'augmentation de l'offre de stationnement voiture ne se fera que si elle est justifiée.</p> <p>En effet, le Plan des mesures OPair de 2018 est très contraignant en matière de stationnement public. Les derniers relevés effectués montrent que de nombreux parkings en ouvrage contiennent une offre supérieure à la demande en matière de stationnement.</p> <p>Avec le PDCom mob il s'agit d'une planification qui reste de manière générale directrice et qui ne rentre donc pas dans les détails de la mise en œuvre.</p> <p>Par ailleurs, le Plan directeur communal des mobilités met déjà en avant la mutualisation du stationnement pour rationaliser l'usage de l'espace dans le principe « mutualiser les besoins de stationnement entre les différent-es usager-ères (employé-es, habitant-es) ». L'accessibilité aux différents parkings est visible sur la carte de la page 28, sachant qu'un parking clé par axe d'entrée au centre-ville est planifié. Le parking du parc des Sports pour l'ouest, le futur parking pour l'est et le nouveau parking de la gare pour le nord. La mise à jour de la politique de stationnement traitera des zones, tarifs et durées de stationnement à l'échelle fine du territoire.</p>
Observation (f)	<p>[...]. En comparaison aux transports individuels motorisés, les visions stratégiques des autres modes semblent occuper une place bien modeste. Pour les transports publics, elle nous semble manquer de précision et d'ambition en particulier par le choix des termes utilisés dans les objectifs, les principes et la légende de la figure p. 43. Nous demandons donc que soient précisés, par exemple et en relation avec les autres parties du document, les tronçons et points où une priorisation des transports publics est envisagée ou à approfondir.</p>
Commentaire de la Municipalité (f)	<p>Le Plan directeur communal des Mobilités donne une vision générale du territoire sous l'angle de la mobilité sans se focaliser sur les transports individuels motorisés. Les autres thématiques que sont les transports publics et la mobilité douce occupent une place importante, que ce soit dans le volet conceptuel ou le volet opérationnel. Il sera possible de rentrer davantage dans le détail, lors de phase d'analyse plus poussée de la thématique de la desserte des transports publics, par exemple. L'étude sur la priorisation des transports publics existe et les principaux résultats sont repris dans le Plan directeur, sans entrer dans le détail. Les mesures sectorielles reprennent ces concepts appliqués à</p>

	différents endroits clés. La Commune connaît les marges de manœuvres à ce sujet et cherche à déployer une priorisation dans l'espace et dans le temps dans un futur relativement proche. La Planification générale de l'offre proposée par les MBC en 2019 et validée par le Comité exécutif des Transports publics morgiens dont Morges fait partie intégrante contient des mesures à entreprendre afin de faciliter le développement des transports publics.
Observation (g)	[...]. En raison de son territoire compact, la Ville de Morges toute entière est un terrain particulièrement propice à la mobilité douce, malgré des aménagements qui peuvent aujourd'hui représenter un obstacle ou un frein. Nous nous étonnons donc de ne pas lire des objectifs et principes plus spécifiques et ambitieux. La crédibilité du plan directeur des mobilités ne sera pas assurée sans un niveau de détail pour les modes doux équivalent à celui des transports individuels motorisés. Ainsi, alors qu'est énoncé le principe de hiérarchisation des axes piétons, la carte met tous les itinéraires au même niveau. Il est étonnant également que les nouveaux franchissements des voies ferrées et de l'autoroute, ou leur amélioration, qui sont des mesures fortes, ne sont pas mis en valeur. Nous demandons donc qu'ils soient pris en compte plus explicitement dans les objectifs, principes et la carte.
Commentaire de la Municipalité (g)	Via son premier préavis, le Canton demande de « représenter la hiérarchie du réseau routier sur une carte distincte et de préciser la typologie du réseau routier en veillant à la cohérence avec la hiérarchie du réseau routier du PALM (PALM 2016, volume A, carte C6 et p.238) ». La carte des itinéraires piéton-nes montre uniquement le réseau structurant où des aménagements sont prioritaires. Des études sont en cours afin d'améliorer le réseau piéton dans sa globalité. Les réseaux structurants et secondaires sont visibles pour les cyclistes. Les franchissements des infrastructures ferroviaires et autoroutières sont mis en avant sur les cartes des pages 49 et 50 avec les passages inférieurs ou supérieurs à réaliser. Plusieurs mesures du volet opérationnel reprennent cette vision directrice.
Observation (h)	[...]. Nous demandons que les itinéraires de randonnée pédestre soient également mentionnés, le long de La Morges en particulier. En cohérence avec les mesures envisagées pour le stationnement, nous demandons à ce qu'un itinéraire structurant direct soit prévu entre la gare et le site de Beausobre.
Commentaire de la Municipalité (h)	Les itinéraires de randonnée pédestre ne sont pas abordés dans le document qui donne une vision directrice pour les piéton-nes. Les itinéraires de randonnée pédestre sont réglés par la loi fédérale y relative. Ces itinéraires seront repris dans les différents projets ultérieurs du territoire. En ce qui concerne l'itinéraire structurant entre la gare et Beausobre, un projet de jalonnement piétons spécifique est à l'étude et devrait être déployé en 2022. De plus, le document met en avant la volonté de créer un passage inférieur à l'avenue Jean-Jacques Cart afin de mieux faciliter les flux Gare-Beausobre sans coupure par le trafic automobile.
Observation (i)	[...]. Nous demandons donc que l'ensemble des itinéraires du réseau structurant de mobilité cyclable soient réévalués, notamment du point de vue de la cohérence multimodale, et la carte p.50 mise à jour. Nous demandons également que pour faciliter l'accès aux commerces à vélo, soit inscrit le principe du développement du stationnement public, y compris pour les vélos de grande taille (vélos cargo, vélo avec remorques, etc.).
Commentaire de la Municipalité (i)	La mesure MO-8 de l'OPair est déjà reprise dans le document et vise à améliorer l'offre en stationnement vélo sur domaine public. Le détail sur le stationnement des vélos ne fait pas partie du Plan directeur mais est intégré au Plan d'affectation communal en cours de révision.
Observation (j)	[...]. Pour les livraisons, nous demandons que soit précisée la stratégie en matière d'accès au domaine public, en particulier la thématique des places de livraisons.
Commentaire de la Municipalité (j)	La thématique des livraisons sur le domaine public n'est pas abordée dans le Plan directeur. La question des livraisons est traitée au cas par cas selon les projets car chaque cas de livraison dans la ville est particulier selon le contexte. Il ne peut s'agir d'une mesure directrice en tant que telle.

Observation (k)	[...]. Nous demandons également que soit inscrite l'obligation, avec un encouragement éventuel, au pré-équipement à la recharge de véhicules électriques dans toute nouvelle construction et dans toute modification ou rénovation d'importance. Nous demandons que soient précisées les conditions obligeant les entreprises s'installant à Morges à posséder un plan de mobilité, sans se limiter au renvoi au PACom, qui, formellement, n'existe pas encore, et, si ce n'est pas déjà le cas, d'étendre cette obligation à tout nouveau site ainsi que toute modification importante d'un site existant pour des entreprises déjà présentes à Morges.
Commentaire de la Municipalité (k)	Le Plan directeur communal des mobilités est un plan d'intentions qui n'a pas de portée à l'égard des tiers. Il n'a pas vocation à inscrire des obligations à faire respecter sur le territoire communal. Il propose une vision stratégique de la mobilité pour les prochaines décennies, en proposant des objectifs à atteindre via une liste de mesures non exhaustives qui amélioreront la qualité de vie des morgiennes et morgiens. La question des plans de mobilité est abordée dans le document, selon la loi en vigueur et sera repris dans la nouvelle planification communale.
Observation (l)	[...]. Le descriptif de la mesure G.1 mentionne la rue Centrale alors que son nom ne fait référence qu'à la rue de la Gare. Cet aspect mérite d'être clarifié.
Commentaire de la Municipalité (l)	L'intitulé synthétique de la mesure G.1 concerne la rue de la Gare. Le descriptif intègre la rue Centrale qui est un axe commerçant à valoriser. Les circulations des modes doux sur ces deux axes sont à faciliter. Il s'agit des deux axes forts permettant de lier le bourg historique au quartier de la gare.
Observation (m)	[...]. Avec les différentes mesures du secteur Gare, les arrêts des bus régionaux et urbains seront à terme éloignés d'environ 200 mètres. Nous demandons que soit mentionné dans les buts de la mesure G.2 l'amélioration des liaisons piétonnes entre ces deux zones d'arrêt afin de diminuer l'inconvénient de l'éloignement. Il est certain que la mesure G.4 gagnerait en pertinence si le principe d'accroche au Nord était mentionné, par exemple le site de Beausobre, et si elle était distinguée du passage existant par la rue Yersin sur la carte p.61.
Commentaire de la Municipalité (m)	Cette précision n'est pas apportée par la figure n°19 p.65. Néanmoins, la mesure G.5 intègre la question de la liaison piétonne entre la gare CFF et la gare routière. Sachant que les arrêts urbains seront sur la rue de la gare, au niveau de la place de la gare devenue piétonne, la circulation piétonne entre les arrêts urbains et régionaux est au centre des attentions.
Observation (n)	[...]. Nous demandons que l'amélioration de la qualité des espaces publics figure également comme but de la mesure B.1. Conformément à nos demandes sur le volet stratégique, nous demandons que les buts de la mesure B.2 soient complétés pour mentionner l'amélioration de l'itinéraire vélo, leur cohabitation avec les piéton-nes. En outre, nous demandons que la création d'un nouveau parking, qui ne fait d'ailleurs pas l'objet d'une mesure dans ce secteur, soit subordonnée à l'objectif d'une meilleure exploitation des capacités existantes avant la réalisation d'une nouvelle infrastructure.
Commentaire de la Municipalité (n)	La mesure B.1 (p.68/144) se concentre sur les aspects mobilité de la rue Louis-de-Savoie. La question des espaces publics est traitée dans le Plan directeur communal en vigueur. En l'occurrence, la mesure 1.3.4 de ce Plan directeur en vigueur depuis 2012 fait référence à la qualité de l'espace public de cet axe. La question de la cohabitation entre les vélos et les piéton-nes sur les quais sera traitée dans le cadre de l'étude de la voie verte dont le tracé indicatif est exposé sur les figures n°16 et 17 pages 53 et 54. Enfin, la création d'un nouveau parking est abordée dans la mesure B.2 (p.68/144) du volet opérationnel. Le nouveau parking ne vise pas à créer de nouvelles places de parc qui, dans tous les cas, seraient injustifiables auprès des instances supérieures. Ce parking vise à regrouper un certain nombre de places de parc en surface vers un parking unique facilement identifiable et accessible sur le réseau routier.
Observation (o)	[...]. Nous ne comprenons pas la cohérence entre le descriptif de la mesure NO.2, de sa représentation sur la carte de la p.77, d'avec les axes structurants de mobilité cyclable et demandons que cette mesure soit précisée et que son interaction avec la mesure NO.3

	approfondie, la pertinence du renforcement du rôle des modes doux sur l'avenue Monod n'allant pas de soi vu son environnement. Nous nous opposons à la mesure NO.4 qui vise notamment à un renforcement local de la sécurité de la traversée au détriment d'une amélioration globale sur l'axe et est ainsi contraire aux recommandations du BPA, de l'OFROU et de la VSS. Nous renvoyons en outre à nos commentaires précédents concernant la stratégie de gestion du trafic.
Commentaire de la Municipalité (o)	La mesure NO.2 (p.78/144) vise une amélioration des circulations Est-Ouest des modes doux au travers des futurs quartiers amenés à se développer. L'itinéraire est classé structurant pour les piéton-nes et secondaire pour les cyclistes sur les figures n°16 et 17 pages 53 et 54. La mesure NO.1 vise à modérer les circulations dans le futur quartier de la Longeraie, pour autant que ce quartier se développe un jour. Ces deux mesures sont donc relativement dépendantes du développement du secteur Longeraie. En revanche, la mesure NO.3 vise à faciliter les déplacements des modes doux le long de l'avenue Monod, axe structurant. Des marges de manœuvres existent sur le gabarit routier existant afin de laisser plus de place à ces modes alternatifs et durables et il s'agit aussi d'une mesure PALM. La mesure NO.4 vise à sécuriser les traversées piétonnes et permet d'éviter de bypasser la stratégie de contrôle d'accès à déployer sur le territoire communal. Comme précédemment indiqué, cette stratégie fait l'objet d'une étude complète dont les principales conclusions sont reprises dans le Plan directeur communal des mobilités.
Observation (p)	[...]. La cohérence des mesures du secteur Nord pour les modes doux avec le volet stratégique nous semble insuffisante et leur représentation sur la carte p.81 pas toujours compatible avec leur descriptif, en particulier pour la mesure N.5.
Commentaire de la Municipalité (p)	Davantage de précisions seront données lors de phases de planifications ultérieures. Toutefois, s'il y a une incompatibilité elle sera traitée en temps voulu. La mesure N.5 (p.84/144) renvoie à la sécurisation des piéton-nes et cyclistes en relation avec l'école de Chanel. L'axe de Chanel fait partie de l'axe structurant de mobilité douce de la commune, il est donc nécessaire de proposer une meilleure sécurisation des flux de mobilité douce à cet endroit via cette mesure.
Observation (q)	Nous demandons que soit précisée la cohérence avec le volet stratégique de la mesure NE.2, les points reliés et desservis ainsi que sa localisation sur la carte p.87, qui, en l'état, semble être dans un secteur aujourd'hui surtout agricole. Existe-t-il une coordination avec Echichens pour la mesure NE.5, en particulier pour les aménagements en faveur des modes doux ? Nous demandons d'envisager des variantes à mesure NE.7, comme le déplacement de l'arrêt au niveau du n°42 de l'avenue des Pâquis, qui pourrait avoir une efficacité multimodale supérieure.
Commentaire de la Municipalité (q)	La mesure NE.2 (p.84/144) provient de la mesure 5.2.5 du Plan directeur communal en vigueur. Comme cette mesure n'a pas été réalisée, il convient de la reprendre dans le Plan directeur communal des mobilités. Cette mesure vise à créer une perméabilité est-ouest pour les modes doux dans le cas où un développement urbain sur le plateau de Bellevue serait d'actualité. À l'heure actuelle, la commune d'Echichens n'a pas été consultée pour la mesure NE.5. Elle le sera lorsqu'une étude de faisabilité sera lancée dans ce secteur dont le cahier des charges se raccrochera au Plan directeur communal des mobilités. Le déplacement de l'arrêt mentionné a été envisagé mais présente trop de risques en l'état. Les MBC ne sont pas favorables au déplacement non plus, tout comme la Ville de Morges. De plus, l'OFROU devrait être consultée et accorder une autorisation d'exploitation qui sera difficile à obtenir avec cette nouvelle position selon les derniers échanges informels réalisés avec ces derniers. La position actuelle de l'arrêt n'est pas problématique avec le système de détection des bus et la faible cadence des bus à moyen et long terme.

N°8	ATE Vaud - Association transports & environnement (Romain Pilloud)	Mail 30.09.2021
Observation (a)	[...]. Nous partageons les constats effectués par la Municipalité sans partager l'espoir d'une amélioration de la situation par la réalisation d'une liaison autoroutière directe entre St-Prex et Villars-Ste-Croix et le déclassement du tronçon actuel. Cela ne fera que reporter le problème sur la région, sans résoudre réellement le problème de l'accroissement du trafic TIM dans son ensemble.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Bien que la Ville de Morges ait connu une augmentation démographique de plus de 15 % en 20 ans, le trafic routier est stable selon les dernières études et campagnes de comptages menées, voir en diminution sur cette même période (p.17/144). Une progression de la part modale des transports publics contribuera grandement à la baisse de la congestion au centre-ville, ayant un impact positif direct sur la circulation autant pour le trafic individuel motorisé que pour les bus (p.46/144). Par ailleurs, la mise en service du contournement autoroutier de Morges est néanmoins prévue à une date dépassant l'horizon de planification du présent document. Ses effets sur la commune ne sont ainsi pas pris en considération à ce stade. (PDCOM, p.2).	
Observation (b)	[...]. Une coordination avec les politiques de la région devra impérativement avoir lieu, notamment en ce qui concerne les P+R en périphérie. La diminution des TIM au centre-ville ne pourra être résolue que par les mesures prises par la commune de Morges, la construction de nouveaux parkings en périphérie et la suppression des places en surface. Comme cela est mentionné, une tarification cohérente du parcage et la suppression de la gratuité sont indispensables, même si cela n'est pas l'objet de cette étude.	
Commentaire de la Municipalité (b)	La stratégie relative aux P+R est menée au niveau régional par l'ARCAM avec qui Morges collabore étroitement. De plus, Région Morges est impliqué dans les études. Pour rappel, Région Morges a donné un préavis favorable au PDCOM mob. Cet avis est annexé au document. La politique de stationnement à Morges est en cours de révision en interne et sera soumise en temps voulu au Conseil communal pour adoption.	
Observation (c)	[...]. Chapitre II – Plan directeur des mobilités – volet conceptuel. Nous saluons la volonté exprimée d'augmenter la part modale de la mobilité douce et des TP mais regrettons que cette volonté ne soit pas vraiment accompagnée d'une politique cohérente de diminution du trafic motorisé au centre-ville et du report du stationnement inévitable en périphérie et de manière plus regroupée. La prévision de la réalisation d'un parking sous les quais, au centre-ville, n'est pas cohérente avec la vision annoncée.	

<p>Commentaire de la Municipalité (c)</p>	<p>L'objectif 10 du Plan directeur communal en vigueur montre l'intérêt de la ville de Morges d'assurer une très bonne accessibilité multimodale de ses centralités et équipements. Cela passe par une diminution du trafic motorisé de transit dans le centre-ville et une offre suffisante de stationnement à sa périphérie proche. Ce principe a été ajouté dans l'objectif de « dégager des marges de manœuvre pour le réaménagement de l'espace public ».</p> <p>Cet objectif phare se décline en principes suivants : Reporter les besoins en stationnement dans des ouvrages - Mettre en cohérence la politique de stationnement sur domaine public et sur domaine privé (offre, principes de gestion) - Diminuer le trafic motorisé dans le centre-ville (adaptation de 2012) - Mutualiser les besoins de stationnement entre les différent-es usager-ères (employé-es, habitant-es, etc.) (p.38/144). Enfin, le projet de futur parking pour le stationnement des quais (mesure B.2) ne se focalise pas sur l'emplacement sous les quais pour sa réalisation.</p> <p>Par ailleurs, le parking s'inscrit en complémentarité des offres de stationnement existantes au Nord et à l'Ouest où le trafic TIM est déjà capté. Le parking à l'Est doit permettre la même fonctionnalité et libérer de l'espace en surface, également pour permettre de meilleurs aménagements pour les modes doux.</p> <p>Enfin, la stabilisation des flux motorisés et les modalités d'accès au centre urbain découlent du stationnement. Il doit être disponible en suffisance pour garantir les échanges commerciaux, l'attractivité touristique, ou tout simplement répondre aux besoins des riverain-es. Néanmoins, il ne doit pas présenter une offre excédentaire ou inadaptée, au risque de concurrencer de manière disproportionnée les autres modes d'accessibilité, dont en particulier les transports publics (p.40/144).</p>
<p>Observation (d)</p>	<p>[...]. Vision stratégique. Notre association relève tout d'abord qu'il serait nécessaire de vérifier dès maintenant la conformité des projets de construction aux normes VSS. Elles sont déjà en vigueur et pas ou mal appliquées à Morges, selon l'expérience de l'ATE. Le document relatif à la vision stratégique énonce beaucoup de généralités, et pas d'objectif chiffré. L'étude du stationnement privé n'aurait-elle pas dû avoir lieu pendant l'étude de ce plan ? La même attention devrait être apportée au stationnement des vélos, l'augmentation du nombre de places dédiées devrait être affichée dès maintenant en appliquant les règles déjà en vigueur aujourd'hui lors des réalisations de nouveaux bâtiments. La commune doit également prendre en considération que lors de travaux d'entretien ou de rénovation des bâtiments, l'aspect du stationnement vélo doit également être pris en compte pour l'approbation du permis de construire.</p>
<p>Commentaire de la Municipalité (d)</p>	<p>Le Plan directeur communal des mobilités a pour objectif de fixer une vision du territoire en appliquant les planifications directrices supérieures à l'échelle communale. Cette vision et les moyens de l'atteindre ont été validés par le Canton.</p> <p>Ce document ne fixe pas les ratios pour le stationnement, c'est le rôle du Plan d'affectation communal en cours de révision d'intégrer ces éléments. Par ailleurs, le service d'Urbanisme, constructions et espace public vérifie déjà systématiquement le respect des normes VSS en lien avec les places voitures et vélos, pour toutes nouvelles constructions. Les missions communales dans le cadre de l'OPair et du Plan directeur cantonal (PDCant) sont rappelées dans le volet opérationnel (p.4 PDCom).</p>
<p>Observation (e)</p>	<p>[...]. L'ATE regrette également qu'il n'y ait pas une stratégie en vue de la suppression totale du parcage en surface en ville. D'autres villes l'ont fait, sans préjudice pour le commerce (bien au contraire). En gagnant des espaces publics en surface pour la population, on augmente la flânerie, l'appropriation des espaces publics et leur partage auprès de plusieurs couches de la population.</p>
<p>Commentaire de la Municipalité (e)</p>	<p>La Municipalité de Morges étudie différents scénarios pour diminuer le stationnement des véhicules en surface. Une concentration des places de parc dans des parkings en ouvrage est envisagée, qu'ils soient souterrains ou en silos. La mise à jour de la politique de stationnement est également en cours.</p>

Observation (f)	<p>L'ATE ne comprend pas comment la ville peut prévoir la construction d'un nouveau parking en plein centre-ville, sous les quais, alors que l'on recense déjà 17 parkings à Morges. La réalisation de cet ouvrage ne contribuera pas à la diminution du trafic.</p> <p>Nous comprenons la démarche visant à assurer le parage dès l'entrée en ville. La réalisation de ce parking en plein centre ne correspond pas à cette vision. Cette démarche oublie que la commune de Morges commence dès le franchissement du Boiron. Les habitants du quartier des Fonderies aspirent également à plus de tranquillité.</p>
Commentaire de la Municipalité (f)	<p>Le document ne parle pas de parking sous les quais mais d'un futur parking dont l'emplacement est encore à l'étude. La mesure B.2 parle d'un nouveau parking et l'emplacement identifié sur la carte de la page 67 est approximatif ce qui, nous l'accordons, peut porter à confusion car dessiné sous les quais. La réalisation de cet ouvrage devrait également permettre de diminuer les places de stationnement en surface.</p>
Observation (g)	<p>[...]. Il ressort de ce document que la part des déplacements en TP, vers et depuis la périphérie, est actuellement très faible (9 % hors CFF). Il a été maintes fois démontré que la multiplication des places de parc TIM contribue largement à cette situation et empêche un report modal efficace.</p> <p>Nous partageons le constat de la page 38 mais, l'objectif d'amélioration significative de la part modale des TP ne pourra être atteinte sans une politique du stationnement TIM cohérente avec cet objectif.</p>
Commentaire de la Municipalité (g)	<p>La mise à jour de la politique de stationnement est en cours, afin de favoriser un report modal. L'objectif 12 du Plan directeur communal de 2012 (p.8/144) répond à cet enjeu en proposant d'offrir un nombre de places de stationnement vélo suffisant et confortable aux lieux d'origine et de destination et par l'obligation d'aménager des places de stationnements vélos dans le cadre des nouvelles constructions. Le Plan d'affectation communal, en cours de révision, intégrera ces besoins détaillés et le Plan directeur n'a pas vocation à rentrer dans ces éléments précis du territoire.</p>
Observation (h)	<p>[...]. Conclusions générales : Nous saluons la volonté exprimée de favoriser la mobilité douce au centre-ville ; mais regrettons que l'étude de l'éventualité de la création d'un centre piétons ne soit pas envisagée.</p>
Commentaire de la Municipalité (h)	<p>La Grand-rue malgré quelques exceptions est déjà en grande partie piétonne et dédiée à la mobilité douce. L'axe Louis-de-Savoie va faire l'objet d'adaptations visant à favoriser les perméabilités piétonnes Nord-Est, au même titre que la rue des Charpentiers. Ainsi la continuité piétonne entre la gare et le lac sera facilitée.</p>
Observation (i)	<p>[...]. Nous partageons le constat que le stationnement est générateur de trafic inutile lors de recherche de places mais, également lorsqu'il aspire le trafic en centre-ville alors que ces déplacements pourraient se faire en TP, à vélo ou à pied.</p> <p>Une étude réalisée, en Suisse allemande, dans des super-centres commerciaux périphériques avait démontré que la plupart des clients ressortent avec l'équivalent d'un seul cabas. Ce volume ne nécessite pas l'accès avec un véhicule et il n'y a aucune raison que cela soit différent en ville. Des études européennes ont également démontré que lorsque l'accès est limité aux seuls usagers de la mobilité douce, les usagers achètent de plus petite quantité mais reviennent plus souvent. Des solutions peuvent être trouvées pour le chargement d'achats volumineux. La distance à parcourir à pied, dans un centre commercial, pour accéder aux commerces est souvent équivalente à celle à parcourir du Parc des Sports au centre-ville. Les clients estiment qu'ils sont arrivés à destination lorsqu'ils sont dans le parking alors qu'ils sont encore à 3/400 mètres des magasins.</p>
Commentaire de la Municipalité (i)	<p>Le PD Com mob est un outil qui sert à donner une vision de la mobilité ces prochaines décennies, à l'aide notamment de mesures et d'objectifs sans pour autant donner de telles précisions, comme les exemples que vous citez, à ce stade. Toutefois, la Municipalité prend note de vos suggestions qui pourront être intégrées dans le cadre d'études préliminaires plus approfondies.</p>

Observation (j)	<p>[...]. De notre point de vue, la suppression de la plupart des places de parc en surface contribuerait à la diminution d'un trafic inutile et participerait à la réduction générale du trafic motorisé individuel, tout en augmentant les espaces publics pour la population. [...]. En parallèle aux autres mesures, la poursuite de l'augmentation de la cadence des bus et la garantie d'un horaire stable facilitera l'augmentation de l'utilisation des TP. La création d'une ligne, de petits bus, circulaire (à l'image de la 704 aujourd'hui) reliant les différents parkings, la Gare, les arrêts des lignes régionales et les quartiers périphériques à une cadence fréquente faciliterait l'accès au centre et remplacerait les places « perdues » en surface. Elle pourrait être incluse dans l'achat du ticket de parking.</p> <p>Si une lecture rapide de ce document laisse transparaître la volonté d'apaiser le trafic TIM, la consultation plus ponctuelle de certaines mesures démontre une vision encore trop attachée à la priorisation du trafic individuel motorisé qui va à l'encontre de la théorie affichée en préambule.</p> <p>Nous le regrettons car il n'existera pas de solution sans une réelle mise à plat d'une priorisation des modes de transport en fonction des objectifs visés. La piétonisation des centres commerciaux des villes n'a jamais préterité le commerce de ces zones, au contraire. Il y a certes quelques mois difficiles au moment du changement, certains habitués ne venant plus. Ils sont rapidement remplacés par d'autres qui profitent de la « pacification des lieux » et des accès facilités pour les modes doux. Il ne semble pas que les commerçants de la Grand'Rue réclament la suppression de la zone piétonne.</p>
Commentaire de la Municipalité (j)	<p>Le Plan directeur communal des mobilités propose une vision d'avenir. Les mesures qui accompagnent le volet conceptuel ne sont pas exhaustives et ne conditionneront pas les interventions sur le territoire communal si des opportunités futures sont relevées. À l'inverse, une intervention sur le territoire communal devra d'abord se référer à la vision établie dans le document afin d'établir un cahier des charges approprié pour une étude.</p>

2.2.2 Personnes physiques

N°9	<u>Marc Savioz</u>	Mail 15.06.2021
Observation (a)	<p>[...]. Je pense qu'il serait approprié d'avoir au moins une (1) piste cyclable (je dis bien piste, et non pas bande) traversant l'agglomération de part en part. Car un patchwork de nombreuses pistes incomplètes est bien moins utile à mon avis qu'un nombre plus limité de pistes en site propre permettant à minima la traversée de la ville (p.ex. est/ouest et nord/sud).</p> <p>À mon avis, l'installation de la voie verte d'agglomération serait l'occasion idéale pour la réalisation d'une telle piste (de plus, certaines sections seraient facilement implémentées, par exemple sur un des deux chemins asphaltés le long des quais [...])</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>La Voie Verte d'agglomération est une mesure phare du Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2016, mesure 4c.RM.205) qui est reprise dans le PDCOM des mobilités (figures n°16 et 17 pages 52 et 53/144). Traversant le territoire d'Est en Ouest, elle est un maillon essentiel de la stratégie du réseau structurant de mobilité douce. Elle permettra d'offrir un tracé en site propre à l'attention des piétones et des cyclistes. Il est déjà prévu que le tracé passera par les quais de Morges. Le tracé exact et les aménagements nécessaires sont en cours d'étude.</p> <p>En complément, les objectifs "<i>Atténuer les coupures existantes du réseau de mobilité cyclable</i>" et "<i>Garantir les liaisons entre quartiers et avec les communes voisines</i>" du chapitre "mobilité douce" (p.55/144) prévoient de développer le réseau afin de créer un maillage sûr, continu et dense sur l'ensemble du territoire. Différents projets associés sont visibles dans les mesures sectorielles.</p>	

N°10	<u>Eric Fingerhut</u>	Forum 20.06.2021
Observation (a)	<p>[...]. Sur le plan du trafic il est prévu de guider celui de l'est vers l'avenue Peyrolaz et de décharger ainsi le bourg. Je ne suis pas sûr de comprendre les mesures qui vont le permettre. Est-ce grâce à la régulation automatique que cela va se faire ?</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>Ces mesures sont diverses et complémentaires les unes aux autres. D'abord, il est possible de programmer les carrefours à feux afin de faire un dosage d'accès aux portes d'entrées de la Ville. En outre, les carrefours à feux peuvent donner la priorité aux véhicules circulant le long de la RC1 (mesures B.6 p.69/144 et NO.3 p.78/144). De plus, le jalonnement (i.e. les panneaux de direction) permet de diriger efficacement le trafic selon la hiérarchie du réseau routier. Plusieurs projets sont en cours afin de revoir le jalonnement. Enfin, la mise en place de zones de modération de trafic (zone 30 km/h, zone de rencontre) au centre-ville permet aussi de dissuader le transit dans le Bourg (mesure B.1 p.68/144).</p> <p>En complément, plusieurs mesures visent à fluidifier le trafic le long de la RC1 (mesures SE.1 p.94/144; SO.2 p.74/144; SO.3 p.74/144; NO.3 p.78/144; NO.6 p.79/144).</p>	

N°11	<u>Ian Cappin</u>	Forum 21.06.2021
Observation (a)	[...] le trafic augmente avec les logements supplémentaires, donc la réduction du trafic privé ne fonctionnera pas	
Commentaire de la Municipalité (a)	Bien que la Ville de Morges ait connu une augmentation démographique de plus de 15 % en 20 ans, le trafic routier est stable selon les dernières études et campagnes de comptages menées, voir en diminution sur cette même période (p.17/144). Un des buts fondamentaux du présent Plan directeur communal des mobilités est d'encourager cette tendance en favorisant le report modal des habitant·es. Cela est décrit à la p.26/144 du document : " [...] <i>si les objectifs du présent PDCom sont mis en œuvre, le trafic généré par le développement urbanistique de la commune peut être compensé par le report modal et la baisse de demande générale en déplacement</i> [...] ". Par les études réalisées et par les mesures incitatives mises en place lors de la création de nouveaux quartiers, l'augmentation du trafic peut être planifiée et contrôlée pour limiter l'incidence sur le réseau routier. En l'occurrence, les nouveaux quartiers d'habitants limitent de façon importante le nombre de places de stationnement voiture par logement.	

N°12	<u>Sylvie Trudu</u>	Formulaire 07.07.2021
Observation (a)	[...] Il faudrait proposer les MBC gratuits lors des jours de marchés et quand il y a des manifestations.	
Commentaire de la Municipalité (a)	L'attractivité du réseau de bus urbains et régionaux est un des objectifs majeurs du chapitre "transports publics" du PDCom (p.42). Le but visé est d'augmenter la part modale des transports publics à Morges. L'utilisation de rabais lors d'occasions spéciales ou d'événements est, en effet, une mesure possible afin de promouvoir l'image des transports publics morgiens. Cependant, la régulation des tarifs est de la compétence de la communauté tarifaire MOBILIS dont les MBC font partie. La ville de Morges travaille, néanmoins, en collaboration étroite avec les MBC sur de nombreux projets, afin de promouvoir l'utilisation des transports publics au plus grand nombre.	

N°13	<u>Daria Chiriotti</u>	Formulaire 07.07.2021
Observation (a)	[...] Il faudrait plus de zones à 30 km/h, notamment, près du nouveau quartier de l'églantine et sur le chemin de Tolochenaz. [...]	
Commentaire de la Municipalité (a)	Les zones de modération du trafic sont préconisées par l'OPair 2018 afin de diminuer le bruit routier ainsi que la pollution de l'air (MO-1 : " <i>Aménagement des zones à trafic modéré dans les quartiers et centralités</i> "). Par la mesure NO.5 (p.78/144), le document prévoit déjà la limitation de la vitesse entre Prairie-Nord et Eglantine, sur le chemin de Tolochenaz. En complément, il est aussi prévu de modérer le trafic dans les quartiers du secteur Longeraie et le quartier Vogéaz par le biais des mesures NO.1 (p.78/144) et NO.7 (p.79/144). L'ensemble des routes du secteur Nord-Ouest sont ou seront étudiées pour définir la possibilité ou non d'y apposer des mesures de limitation de la vitesse. Cette possibilité dépend de plusieurs facteurs légaux dont le gabarit de la route et le trafic journalier moyen par exemple.	

N°14	<u>Jean-fredéric Mayor</u>	Formulaire 08.07.2021
Observation (a)	[...]. Nécessité de réaliser sans attendre la jonction autoroutière complète en Morges-Est. C'est l'unique solution pour éliminer définitivement les énormes flux de transit en Ville de Morges, matin et soir, d'Est en Ouest et d'Ouest en Est. [...]	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>La diminution du trafic de transit est un point central de la stratégie de gestion du trafic de PDCom des mobilités. La Commune n'ayant pas les compétences pour réaliser un tel projet (la compétence est à l'Office Fédéral des Routes), plusieurs mesures prévoient de limiter le trafic de transit dans le centre-ville. La requalification de la RC1 en fait partie et vise à fluidifier les déplacements et inciter les voitures à éviter les routes du centre-ville. De plus, un tel projet de construction s'inscrit dans une vision qui dépasse celle du Plan directeur communal des mobilités à portée communale.</p> <p>Les mesures énoncées peuvent être réalisées dans un horizon plus proche en attendant le développement futur du réseau autoroutier.</p> <p>Par ailleurs, " [...] si les objectifs du présent PDCom sont mis en œuvre, le trafic généré par le développement urbanistique de la commune peut être compensé par le report modal et la baisse de demande générale en déplacement [...] ". Par les études réalisées et par les mesures incitatives mises en place lors de la création de nouveaux quartiers, l'augmentation du trafic peut être planifiée et contrôlée pour limiter l'incidence sur le réseau routier. En l'occurrence, les nouveaux quartiers d'habitant-e-s limitent de façon importante le nombre de places de stationnement voiture par logement</p>	
Observation (b)	[...]. Depuis quelques législatures les Autorités ont abandonné cette option en comptant sur les potentialités espérées par « L'Autoroute de contournement de Morges ». Il faut bien accepter aujourd'hui que ladite autoroute n'est plus dans l'air du temps : réaliser un contournement à 3 à 4 milliards de francs en zone périurbaine, même enterré, n'a aucune chance de réalisation ... avant la fin du siècle... D'où la nécessité, en Morges-Est, d'obtenir une jonction AR complète [...]	
Commentaire de la Municipalité (b)	<p>Comme stipulé dans ce Plan directeur, le fond pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a été accepté en votation populaire en 2017. Le PRODES inscrit dans le projet FORTA comprend le "contournement de Morges" en tant que complément de réseau de routes nationales. La mise en service du contournement serait prévue à l'horizon 2040. Le projet de l'échangeur Villars St-Croix et celui de la jonction d'Ecublens sont en cours de développement et devraient voir le jour à l'horizon 2030. Ces deux projets devraient avoir une incidence bénéfique pour Morges. La jonction complète Morges-Est a été mise de côté lors des études du goulet Crisser sur l'A1, car elle ne représentait pas de plus-value avec la jonction prévue à Ecublens dont les dernières études démontrent son grand intérêt. Néanmoins, les Autorités morgiennes font des demandes régulières auprès du Canton pour que celui-ci mette en place des mesures durables pour régler les problèmes existants, notamment la pollution sonore.</p>	

N°15	<u>Patrice et Patricia Lambelet (Gross & associés avocats)</u>	Courrier 14.07.2021
Observation (a)	[...]. Le plan des mobilités douces du plan directeur communal des mobilités prévoit la réalisation d'un chemin de mobilité douce accessible à pied et à vélo depuis la route de Tolochenaz en direction de la gare CFF, au-travers de toute la parcelle 857 propriété de mes mandats. Il est qualifié de « confortable ». Je me réfère à cet égard aux pages 45, 49, 50, 61, 70 et 71 dudit plan directeur communal. Or, ce tracé emprunte la parcelle dont mes clients sont propriétaires et sur laquelle la collectivité publique ne dispose d'aucun droit de passage. Il ne peut donc pas entrer dans ce plan de mobilité.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Il n'est pas prévu de réaliser un chemin de mobilité douce au travers de la parcelle 857 dans le document. Cette mesure a été incluse initialement dans le Plan d'agglomération Lausanne-Morges de 3 ^{ème} génération (mesure 4c.RM.152, PALM 2016), mais elle a ensuite été abandonnée, comme cité en pages 60, 97 et 98 sur 144. La dénomination "confortable" vient d'une étude réalisée en 2016 dans le cadre du Schéma directeur de la région Morges, associé au PALM. C'est donc un constat appuyé par un diagnostic de terrain que le chemin des Zizelettes est utilisé par des utilisatrices et utilisateurs de la mobilité douce. De plus, le panneau "2.01 Interdiction de circuler dans les deux sens" actuellement en place, autorise les piéton·nes, ainsi que les vélos poussés, à utiliser ce chemin, selon l'article 18 alinéas 1 et 4 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Le chemin a donc été représenté sur les cartes des pages citées car c'est un itinéraire réellement utilisé pour les modes doux et qu'il fait partie du réseau structurant pour la mobilité piétonne, et du réseau secondaire pour la mobilité cyclable.	
Observation (b)	[...]. Mes clients n'entendent pas concéder un droit de passage au-travers de leur parcelle. Ils s'opposent fermement à la réalisation de cette voie de mobilité douce. Par voie de conséquence, ils font opposition au plan de mobilité douce mis à l'enquête publique.	
Commentaire de la Municipalité (b)	Le PDCom mob est un document de planification qui applique les planifications directrices supérieures à l'échelle communale. Il lie uniquement les autorisés et il est soumis à une consultation publique permettant des observations et non des oppositions car il n'a pas de pouvoir contraignant sur les particuliers. À ce stade, la Commune ne prévoit pas de réaliser un chemin de mobilité douce sur le chemin des Zizelettes. Aucune mesure du volet opérationnel ne le propose.	
Observation (c)	[...]. Compte-tenu des autres accès possibles à la gare de Morges depuis Tolochenaz respectivement la route de Tolochenaz, il n'y a pas lieu de procéder à la réalisation d'un chemin de mobilité douce entre l'autoroute A1 et les voies de chemin de fer sur la parcelle 857. Il est possible de réaliser un tel accès soit en passant par le nord de l'autoroute, soit en passant par le sud par la réalisation de la mesure SO.5 prévue dans le plan directeur communal. La réalisation d'un tracé de mobilité douce au-travers de la parcelle de mes mandants ne répond, dès lors, à aucun intérêt public et ne saurait justifier une quelconque expropriation. À ce titre également, mes clients sont fondés à s'opposer au plan directeur communal de mobilité.	
Commentaire de la Municipalité (c)	Voir réponse b). C'est justement pour proposer des alternatives à l'utilisation de ce chemin pour relier l'ouest de la ville à la gare CFF que les mesures SO.5 et NO.3 (pages 74 et 79/144 respectivement) sont prévues.	

N°16 – N°17	<u>N°16 Adriana Castellanos et N°17 Christian Hugonnet</u> <u>(concerné par observation a de N°1 Le comité de l'ASBM)</u>	Courriers similaires 15.07.2021
Observation (a)	(Idem N°1a de l'ASBM). [...]. La Voie verte n'a pas lieu d'être réalisée sur le quai Igor Stravinski au vu de sa vocation piétonnière. Cette vocation devrait au contraire être renforcée, le trafic cycliste toléré mais sérieusement encadré ne laissant la place qu'aux cyclistes promeneurs le restant (cyclistes pendulaires, sportifs, vélos électriques) empruntant la piste cyclable sur la route cantonale. [...]. Le quai Igor Stravinski est un lieu de détente piéton, une vitrine pour Morges et ne devrait pas se transformer en nouvel axe de circulation – ce à quoi ce projet vise clairement.	
Commentaire de la Municipalité (a)	(Idem N°1 a de l'ASBM)	
Observation (b)	[...]. La mesure d'aménagement de la rue St Domingue à double sens vise à réguler le trafic entrant dans le centre-ville, mais par conséquent au détriment des riverains de la Rue de Lausanne qui en subiront le reflux. À noter que la Rue de Lausanne est de plus en plus densifiée avec de nombreux habitants qui supportent déjà un trafic et une pollution importante. Cette mesure ne tient aucun compte de ces habitants.	
Commentaire de la Municipalité (b)	<p>Le réseau routier de Morges étant limité en densité les mesures sont ciblées et fortement corrélées à du dosage d'accès sur les portes d'entrées du centre-ville. Considérant que les charges de trafic actuelles (2018) du centre-ville représentent 100% de la capacité disponible, indépendamment du schéma de circulation, la limite de capacité de l'hyper centre est définie à 3'500 uv/h selon l'étude de gestion du trafic de 2019 (CITEC) (p.25/144).</p> <p>Enfin, la future requalification de la route cantonale 1 aura pour objectif de rendre moins routier cet axe structurant.</p> <p>La mesure B.6 vise la mise en place d'un nouveau carrefour permettant de retenir le trafic excédentaire entrant dans le centre-ville conformément à la stratégie de gestion du trafic. Ce nouveau carrefour doit également permettre de faciliter la progression des bus et de ne pas péjorer le franchissement de la Route cantonale 1 par les modes doux. Selon le gabarit disponible, des sas vélos seront également présents pour la majorité des mouvements (p.69/144).</p> <p>La mise en double sens de la rue St Domingue va aussi permettre d'épargner les habitants de la rue de Lausanne du trafic de transit important et va participer à améliorer la qualité de vie des habitant-es.</p>	
Observation (c)	[...]. La mesure du poste de dosage de trafic à la Rue de Lausanne vise à la rétention du trafic, alors que la Rue de Lausanne est aujourd'hui déjà un axe sinistré. Il suffit de constater le chaos que les feux St Domingue occasionnent avec des reflux de plusieurs centaines de mètres. Qu'en est-il des mesures OPair, des nuisances sonores pour les riverains ? N'est-ce pas mettre les riverains en bien mauvaise situation par ces mesures de rétention alors que rien dans ce plan des mobilités ne permettra de limiter le trafic de transit qui est la vraie problématique de cette ville.	
Commentaire de la Municipalité (c)	<p>À nouveau, le réseau routier de Morges étant limité en densité les mesures sont ciblées et fortement corrélées à du dosage d'accès sur les portes d'entrées du centre-ville qui permettra de limiter le transit. Par ailleurs, une partie de la réponse se trouve également dans la réponse au commentaire (b) du N°16-17</p> <p>La Municipalité tient compte des nuisances causées aux habitant-es par le trafic d'autant plus que le respect de l'OPair et l'OPB sont des obligations légales. L'intention exprimée est de maintenir le trafic de transit éloigné du centre historique, tout en intégrant que cela n'est malheureusement pas forcément toujours possible (p.117/144). La fluidification des circulations le long de la RC1 (Rue de Lausanne, St-Domingue, Pâquis) répond aux enjeux identifiés. Les feux seront adaptés pour favoriser le transit sur cet axe cantonal par des temps de verts plus longs qu'actuellement. Le Plan directeur communal des mobilités</p>	

	<p>apporte une vision d'ensemble et renseigne entre autre sur la mise en place de cette stratégie qui doit être accompagnée, au fur et à mesure des opportunités d'entretien, d'une mise à jour des gabarits routiers, du jalonnement adapté et de l'exploitation des carrefours, afin de mettre à disposition une armature routière lisible et performante. (p.22 PDCom). La Route cantonale 1 est favorisée par des mesures de fluidité sur cet axe et des mesures plus contraignantes sur les axes où le transit est déconseillé (programmation des feux, zones de modérations, voies bus, etc.). Un projet de requalification, coordonné par le Canton, est en cours.</p> <p>Concernant l'OPair, les missions communales relatives aux mesures font parties intégrantes du volet opérationnel du Plan directeur communal des mobilités (p.98/144).</p>
--	--

N°18	<u>Nicole et Richard Bouvier</u>	Mail 03.08.2021
Observation (a)	[...]. Nous sommes propriétaires de la parcelle n° 1093 située à l'adresse Chaudabronnaz 7 sur laquelle la mesure NE.3 « Créer des liaisons piétonnes Ch. des Blanches Vignes / Chaudabronnaz » prévoit de créer un chemin piétonnier public. Nous sommes opposés à cette mesure pour les raisons suivantes : Il n'existe pas de chemin privé à l'heure actuelle qui relie le chemin de Chaudabronnaz et celui des Blanches Vignes, il faudrait le créer.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Cette mesure ne vise pas une connexion entre ces deux chemins, mais une amélioration des circulations des piéton-nes, comme cela est stipulé dans le descriptif de la mesure. Le Plan directeur communal des mobilités reste un document d'intention et n'est pas opposable aux tiers car non contraignant pour les particuliers.	
Observation (b)	[...]. Le tracé n'étant pas encore précis, en fonction des choix, il faudrait démonter des murs, supprimer des barrières, créer un chemin, supprimer des espaces de jardins, abattre des arbres, etc. [...]. Le tracé prévoit de passer sur des parcelles privées, il faudrait donc prévoir des servitudes ou des expropriations. [...]. Il y a des places de parc sur certaines de ces parcelles privées, ce qui veut dire que des véhicules y circulent ce qui peut être dangereux étant donné l'étroitesse et la mauvaise visibilité dans certains passages.	
Commentaire de la Municipalité (b)	Le PDCOM mob est un plan d'intention qui ne fixe pas des mesures concrètes. En cas de réalisation de la mesure, une étude de faisabilité devra être réalisée qui tiendra compte de tous ces éléments. À ce stade, il ne s'agit que d'intention de sécuriser les piéton-nes sur ces deux axes. En cas de réalisation d'un tel projet, des études seront menées et toutes les procédures légales en matière d'aménagement du territoire seront suivies avec acquisition des droits si nécessaire. Concernant les places de parc sur certaines de ces parcelles privées et l'étroitesse et la mauvaise visibilité dans certains passages. Il sera prévu lors d'études préliminaires approfondies que ce point soit traité avec attention.	
Observation (c)	[...]. Ce passage n'est pas nécessaire, il est déjà possible de rejoindre de manière sécurisée le carrefour Avenue Jules-Muret / Ch. des Philosophes / Ch. des Pétoleyres en passant par le Chemin de Chaudabronnaz ou le Chemin de la Colline. [...]. Le parcours actuel n'est pas dangereux, les deux chemins sont peu fréquentés par les véhicules et les 50 mètres à faire sur l'Avenue Muret se font sur un trottoir. [...]. La distance du parcours actuel est de 360m, la nouvelle liaison prévue par la mesure serait de 300m, donc moins de 60m de gain.	
Commentaire de la Municipalité (c)	L'étude de faisabilité permettra de confirmer ou informer les opportunités pour sécuriser les piéton-nes sur ces deux chemins. Le Plan directeur communal des mobilités donne une vision globale et propose des axes d'améliorations afin de favoriser un report modal. L'étude de faisabilité confirmera ou infirmera les marges de manœuvres identifiées sur ces chemins. Tous les éléments feront partis de l'étude de faisabilité. Enfin, la ville de Morges tiens fermement à la sécurité de sa population.	
Observation (d)	[...]. Ce nouveau chemin devrait non seulement être créé pour un montant non négligeable mais également être entretenu, ce qui engendrerait des coûts supplémentaires pour la commune de Morges alors que la grande majorité des personnes qui emprunteraient ce chemin habitent une autre commune, à savoir Echichens.	
Commentaire de la Municipalité (d)	Chaque commune étant responsable de son territoire elle a le devoir de l'entretenir même si celui-ci est utilisé par des personnes provenant d'autres communes.	
Observation (e)	[...]. Ce nouveau chemin apportera forcément des nuisances (bruits, déchets, passage à vélo et autres engins) pour les parcelles traversées. [...] En résumé, toutes ces contraintes,	

	coûts et désagréments pour un gain de 60 mètres sont un non-sens absolu. Nous vous prions de bien vouloir supprimer cette mesure afin d'éviter des coûts d'études et judiciaires inutiles pour tout le monde.
Commentaire de la Municipalité (e)	Cette mesure est issue du plan des mesures de 2012. Le Canton demande, dans son premier préavis, de préciser les évolutions sur les mesures de 2012. Cette mesure est intentionnelle et ne vise pas à connecter les chemins, mais à sécuriser les déplacements des piéton·nes sur ces deux chemins. Avant une intervention sur le territoire, les riverain·nes seront consulté·es et intégré·es à la démarche.

N°19	<u>David Hernan et Angela Vanessa Camos</u>	Mail 05.08.2021
Observation (a)	<p>[...]. Nous avons appris récemment que nous pourrions être concernés par votre nouveau plan de mobilité, nous souhaitons par cet échange vous donner notre position concernant cette mesure « NE.3 création d'une liaison piétonne entre le Chemin des Blanches-Vignes et Chaudabronnaz ».</p> <p>Nous sommes propriétaires de la parcelle no 1090, Chemin des Blanches-Vignes 4 sur laquelle la mesure prévoit de créer un chemin piétonnier public.</p> <p>Farouchement opposés à cette mesure nous sommes décidés à nous faire entendre/défendre.</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a.</p> <p>L'intitulé de cette mesure n'est pas celui écrit ici. Cette mesure ne vise pas une connexion entre ces deux chemins, mais une amélioration des circulations des piéton-nes, comme cela est stipulé dans le descriptif de la mesure.</p> <p>Le Plan directeur communal des mobilités reste un document d'intention qui n'est pas opposable aux tiers et ne précise pas les parcelles susceptibles d'être sorties de la zone à bâtir.</p>	
Observation (b)	<p>[...]. En effet, le passage n'apporterait en soit aucun avantage réel si ce n'est quelques 50 mètres par rapport au chemin déjà existant. (Chemin de la Colline / Chemin de Chaudabronnaz).</p>	
Commentaire de la Municipalité (b)	<p>Cet élément fera partie d'une étude de faisabilité.</p>	
Observation (c)	<p>[...]. Une sécurité pour les piéton-nes ne serait pas optimale, le nombre d'habitant à déjà fortement augmenté les passages de véhicules (impossibilité de croiser en voiture) l'étroitesse et la pente et la mauvaise visibilité du Chemin des Blanches-Vignes nous oblige quotidiennement à effectuer des marches-arrière qui pour certains s'avèrent périlleuse, la présence de piétons, en particulier enfants, trottinettes, vélos, les rendraient cette fois dangereuse. Les chemins de la Colline et de Chaudabronnaz voire même Petoleyres qui sont limités en trafic, n'obligent quant à eux pas ce type de manœuvre et en réduisent fortement la dangerosité pour les piétons. Pour votre information nous devons, rien que pour quitter notre place de parc, effectuer une marche arrière en pente étroite tous les jours et manœuvrer à plusieurs reprises pour partir.</p>	
Commentaire de la Municipalité (c)	<p>Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 b.</p> <p>Cette mesure vise à sécuriser les déplacements des piéton-nes sur ces deux chemins. Une étude de faisabilité permettra de clarifier les marges de manœuvres.</p>	
Observation (d)	<p>[...]. De plus, le tracé passerait sur nos parcelles qui sont privées, il faudrait donc prévoir des servitudes ou des expropriations contre lesquelles nous nous battons. Un dossier est d'ailleurs à ce jour en suspens chez notre protection juridique. (Au cas où nous ne parviendrions pas à nous faire entendre)</p>	
Commentaire de la Municipalité (d)	<p>Cette mesure ne vise pas à relier ces deux chemins ni à créer un quelconque nouveau chemin.</p>	
Observation (e)	<p>[...]. Ce nouveau chemin passerait à moins de 3 mètres en dessous de nos chambres à coucher et de notre salon cuisine, sans parler de notre jardin qui serait à la vue de tous. Ces passants nous apporteront forcément des nuisances (déchets, nuisance sonore, passage à vélo et autres engins, aboiement des chiens du quartier à chaque passage, perte totale d'intimité, vandalisme) pour les parcelles traversées. Sans compter qu'un chemin sans issue comme c'est le cas aujourd'hui implique un risque de cambriolage beaucoup plus faible qu'avec un chemin ouvert.</p>	

Commentaire de la Municipalité (e)	Aucun nouveau chemin n'est prévu.
Observation (f)	[...]. Ce nouveau chemin devrait non seulement être créé pour un montant non négligeable mais également être entretenu, ce qui engendrerait des coûts supplémentaires pour la commune de Morges alors que la grande majorité des personnes qui emprunteraient ce chemin habitent une autre commune, à savoir Echichens. Le quartier en dessus, compte environs 300 personnes, si seulement 10% d'entre eux sont des enfants qui vont à l'école cela impliquerait pour chaque aller-retour (seulement pour l'école) 120 passages journaliers. Cette jonction ne répond en rien à un besoin absolu. Nous demandons la suppression de cette mesure de votre plan afin d'éviter toutes ces contraintes, coûts d'études et judiciaires inutiles.
Commentaire de la Municipalité (f)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 b. Cette mesure vise uniquement une meilleure sécurité des piéton·nes sur ces deux chemins. Une étude de faisabilité permettra d'identifier les marges de manœuvres et les riverain·nes seront consulté·es et impliqué·es dans de futurs projets d'amélioration.

N°20	Silvia Indermaur	Mails 14.08.2021
Observation (a)	[...]. Concerne la mesure NE.3 (point 5.2.7). Propriétaire de la parcelle 1092 située au chemin Chaudabronnaz 9, à Morges, éventuellement concernée par la mesure d'aménagement d'une liaison piétonne publique sécurisée. Le chemin de Chaudabronnaz est actuellement public et le chemin des Blanches-Vignes est un chemin privé. Madame Indermaur s'oppose à cette mesure selon 9 raisons qui sont détaillées. La conclusion est que cette mesure doit être supprimée car « elle est inutile et lèsera de nombreux propriétaires privés ».	
Commentaire de la Municipalité (a)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a. Cette mesure ne vise pas une connexion entre ces deux chemins, mais une amélioration des circulations des piéton-nes, comme cela est stipulé dans le descriptif de la mesure. Le Plan directeur communal des mobilités reste un document d'intention qui n'est pas opposable aux tiers et ne précise pas les parcelles susceptibles d'être sorties de la zone à bâtir.	
Observation (b)	1. Il n'existe actuellement pas de liaison entre ces deux chemins. Il ne s'agirait donc pas d'un aménagement de liaison piétonne publique sécurisée, mais d'une création de liaison piétonne publique sécurisée.	
Commentaire de la Municipalité (b)	La mesure ne vise pas la connexion entre ces deux chemins.	
Observation (c)	2. Il existe déjà deux tracés piétons sécurisés pour rejoindre le chemin de Chaudabronnaz et le bas du chemin des Blanches-Vignes : - Via le chemin de Chaudabronnaz (peu fréquentés par les voitures), puis le long de l'Avenue Muret (50 m) sur un trottoir. - Via le chemin Chaudabronnaz, puis le chemin de l Colline, puis le long de l'Avenue Muret (20m) sur un trottoir. Ces deux tracés mesures 360m alors que la mesure envisagée mesure 300m.	
Commentaire de la Municipalité (c)	Cet élément fera partie d'une étude de faisabilité qui visera à déterminer comment améliorer la sécurité des piéton-nes sur ces deux chemins.	
Observation (d)	3. La liaison envisagée prévoit de passer sur de nombreuses parcelles privées, ce qui nécessitera des servitudes et des expropriations. Dans le cas de ma parcelle, une liaison ne passerait pas uniquement dans la cour de la propriété, mais également à travers le jardin.	
Commentaire de la Municipalité (d)	Aucun nouveau cheminement n'est prévu.	
Observation (e)	4. La liaison envisagée sera dangereuse pour les raisons suivantes : - Le passage entre le chemin de Chaudabronnaz 7 et 9 est étroit (juste le passage d'une voiture) sans possibilité de passer en voiture en même temps qu'un piéton. - La visibilité pour sortir de la parcelle 1092 est, de plus, très mauvaise. - Le chemin des Blanches-Vignes est très fréquenté par des voitures depuis la création de nombreuses maisons à ses deux extrémités supérieures au cours des dernières années. Il pose déjà problème lors du croisement de deux voitures (une qui descend, l'autre qui monte), nécessitant fréquemment des manœuvres de l'un des véhicules en marche arrière). - Le passage de vélos, trottinettes, voire trottinettes électriques et vélos électriques créera des dangers supplémentaires pour les propriétaires des parcelles concernées. Les enfants, en particulier les plus jeunes, ne pourront plus jouer sans surveillance dans leur jardin. Les personnes âgées seront mises en danger sur leur propre propriété.	

Commentaire de la Municipalité (e)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 b. La sécurité des piéton·nes sur ces deux chemins sera au cœur de l'étude de faisabilité.
Observation (f)	5. La liaison envisagée nécessitera la suppression de places de parc sur les propriétés privées, voire l'abattage de certains arbres, la suppression de portails, la suppression de zones de jardins. Un chemin actuellement inexistant entre les parcelles 1092 et 1091 sera créé.
Commentaire de la Municipalité (f)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 b. L'étude de faisabilité visera à identifier les marges de manœuvres pour sécuriser les piéton·nes.
Observation (g)	6. Le chemin des Blanches-Vignes, dans son entier, devrait être rendu public pour effectuer cette liaison publique.
Commentaire de la Municipalité (g)	Aucun nouveau chemin n'est prévu.
Observation (h)	7. La liaison envisagée ainsi que l'entier du chemin Blanches-vignes devront être entretenus par la commune (ramassage des déchets, ramassage des feuilles mortes, déneigement, glace/verglas...) ce qui génèrera des coûts importants supplémentaires pour la commune de Morges pour un gain extrêmement minime (voir point 2.).
Commentaire de la Municipalité (h)	La Municipalité prend bonne note de votre remarque. Les améliorations du territoire en faveur des piéton·nes ont des répercussions positives pour la qualité de vies de toutes et tous.
Observation (i)	8. La liaison envisagée apportera des nuisances non seulement sonores, mais également une pollution lumineuse à tous les propriétaires concernés.
Commentaire de la Municipalité (i)	Aucune nouvelle liaison n'est envisagée.
Observation (j)	9. La liaison envisagée entrainera la dévalorisation des terrains traversés, à la fois par la réduction du terrain en cas d'expropriation ou par la création de servitudes et par les nuisances qui y sont liées.
Commentaire de la Municipalité (j)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a. La Municipalité prend bonne note de votre remarque. Toutefois, cette mesure est intentionnelle et ne vise pas à connecter les chemins, mais à sécuriser les déplacements des piéton·nes sur ces deux chemins. Avant une intervention sur le territoire, les riverain·nes seront consulté·es et impliqué·es dans le processus.

N°21	<u>Marianne Boehler</u>	Courrier 18.08.2021
Observation (a)	[...]. Mesure NE.3. J'habite la maison située sur la parcelle 1103 depuis 1984 et j'ai vu l'augmentation de la circulation au Ch. Des Blanches-Vignes depuis la construction de villas et petits immeubles en haut de ce chemin (pas encore terminés pour les certains prévus). Déjà actuellement il y a de plus en plus de passage de véhicule (vélos, trottinettes, piétons dont de jeunes enfants, poussettes). L'augmenter ne serait pas du tout adéquat et même dangereux car le bas de ce chemin débouche trop près du carrefour Av. Jules-Muret/Ch. Des Pétoleyres. [...]	
Commentaire de la Municipalité (a)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a. La Municipalité prend bonne note de votre remarque. Toutefois, cette mesure est intentionnelle et ne vise pas à connecter les chemins, mais à sécuriser les déplacements des piéton·nes sur ces deux chemins. Avant une intervention sur le territoire, les riverain·nes seront consulté·es et impliqué·es dans le processus.	

N°22	<u>Estelle et William Cornélius</u>	Courrier 18.08.2021
Observation (a)	[...]. Opposition à la mesure NE.3. Nous sommes propriétaires d'un tronçon du chemin des Blanche-Vignes si sur la parcelle n°1103. Ce tronçon longe l'entier de notre jardin côté Est. Le chemin des Blanches-Vignes est d'ailleurs entièrement privé. Cette information ne figure pas dans le descriptif de la mesure.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a. Cette mesure ne vise pas une connexion entre ces deux chemins, mais une amélioration des circulations des piéton·nes, comme cela est stipulé dans le descriptif de la mesure. Le Plan directeur communal des mobilités reste un document d'intention qui n'est pas opposable aux tiers et ne précise pas les parcelles susceptibles d'être sorties de la zone à bâtir.	
Observation (b)	[...]. Nous subissons déjà des nuisances importantes liées à la circulation sur ce chemin. Elles vont encore augmenter avec les nouvelles constructions en cours et à venir en haut du chemin. Habitant ce quartier depuis de nombreuses années, nous constatons que le trafic motorisé a déjà triplé ces dernières années. Le chemin des Blanches-Vignes présente une faible largeur, ainsi les voitures croisent difficilement avec les piétons dont des écoliers. De plus, la sortie sur le chemin des Pétoleyres, qui ne présente pas de trottoir, est très dangereuse. Le croisement de deux voitures est impossible et les voitures doivent faire marche arrière et chercher un évitement sur les parkings de privé, manœuvre dangereuse avec des enfants.	
Commentaire de la Municipalité (b)	La mesure ne vise pas la connexion entre ces deux chemins.	
Observation (c)	[...]. Les points suivants nous amène à nous opposer à cette mesure NE.3. L'objectifs doit être une liaison sécurisée et cela n'est pas le cas par le chemin des Blanches-Vignes. Les nuisances actuelles sont déjà importantes pour les propriétaires de ce chemin privé, une liaison piétonne avec Chaudabronnaz les augmenterait (bruit, déchets dans le jardin et sur le chemin). Cette liaison piétonne n'est pas nécessaire. Les piétons du quartier « En Grassiaz » sur la commune d'Echichens peuvent d'ores et déjà emprunter l'accès piéton par le chemin de Pétoleyres, le chemin de Chaudabronnaz ou via le chemin de la Colline pour atteindre l'avenue Jules-Muret qui est déjà équipée d'un trottoir pour descendre au carrefour des Pétoleyres. Cette avenue fait également l'objet d'une mesure dans le plan directeur (mesure NE.5) mais ne prévoit pas de prolonger le trottoir côté Jura jusqu'au quartier d'En Grassiaz. L'avenue Jules-Muret depuis l'entrée dans Morges jusqu'au carrefour des Pétoleyres n'offre actuellement aucun passage piéton. Le plan directeur n'en prévoit également aucun. Ce tronçon devrait présenter au moins deux passages piéton au lieu de tout centraliser les flux piétons sur le carrefour des Pétoleyres. Le tronçon jusqu'au carrefour Grosse-Pierre/Pâquis est également dangereux pour les enfants marchant sur le trottoir côté lac, les camions et bus passant à 20 cm du trottoir. Une zone 30Km/h devrait aussi être instaurée, notamment à cause de la présence de deux écoles (la Gracieuse et Beausobre).	
Commentaire de la Municipalité (c)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 b. Cet élément fera partie d'une étude de faisabilité qui visera à déterminer comment améliorer la sécurité des piéton·nes sur ces deux chemins. Aussi, l'établissement de nouvelles traversées piétonnes doit respecter des critères très strictes de la loi qui seront impossibles à obtenir dans ce cas présent. De plus, un prolongement de trottoir devra également faire l'objet d'une analyse coût/utilisé précise.	
Observation (d)	[...]. Mesure NE.7 : la mesure indique que <i>les piétons doivent bénéficier de temps d'attente raisonnable</i> au carrefour. Actuellement, les délais d'attente peuvent être très longs (jusqu'à 15 min par fort trafic). Nous avons constaté à maintes reprises des écoliers qui finissent par traverser au rouge car ils perdent patience ! Le terme « raisonnable » est peu	

	clair et semble plutôt indiquer que l'attente sera longue. Une durée maximale devrait être mentionnée. Au vu de la proximité avec l'école Beausobre, une durée de maximum 3 min devrait être prévue. Les aménagements piétons devraient aussi être améliorés.
Commentaire de la Municipalité (d)	À ce stade, il est impossible de préciser une attente maximum étant donné que la programmation d'un carrefour à feux est complexe et dépend de nombreuses normes. En revanche, nous nous accordons sur le fait que le temps d'attente actuel est trop long. Lors de la reprogrammation du carrefour, une pondération maximum sera apportée aux flux piétons afin de leur accorder une priorité forte.
Observation (e)	[...]. Mesure NE.8 : tout le quartier desservi par le chemin des Pétoleyres devrait passer en zone 20km/h afin de sécuriser les piétons et diminuer le bruit routier (actuellement limité à 50 km/h). Ce chemin ne comporte actuellement aucun trottoir.
Commentaire de la Municipalité (e)	La Ville de Morges a à cœur la sécurité de sa population. Une étude approfondie sera portée au secteur concerné par cette mesure lors d'une étude préliminaire dans le cadre d'un projet de réaménagement de la zone. Nous prenons note du besoin de sécurisation de la zone. Toutefois, ici, le Plan directeur des Mobilités a pour vocation de donner une vision générale du territoire sous l'angle de la mobilité.

N°23	<u>Anne-Marie Vionnet et Alain Paccaud</u>	Courrier 18.08.2021
Observation (a)	[...]. Nous désirons nous opposer à la mesure [...] NE.3. Nous sommes bordiers d'un tronçon du chemin des Blanches-Vignes. Ce tronçon longe partiellement notre jardin côté ouest. Le chemin des Blanches-Vignes est d'ailleurs entièrement privé. Cette information ne figure pas dans le descriptif de la mesure.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a. Cette mesure ne vise pas une connexion entre ces deux chemins, mais une amélioration des circulations des piéton·nes, comme cela est stipulé dans le descriptif de la mesure. Le Plan directeur communal des mobilités reste un document d'intention qui n'est pas opposable aux tiers et ne précise pas les parcelles susceptibles d'être sorties de la zone à bâtir.	
Observation (b)	[...]. Nous subissons déjà des nuisances importantes liées à la circulation sur ce chemin et sur le chemin des Pétoleyres. Elles vont encore augmenter avec les nouvelles constructions en cours. Habitant ce quartier depuis de nombreuses années, nous constatons que le trafic motorisé a fortement augmenté ces dernières années. Le chemin des Blanches-Vignes présente une faible largeur, ainsi les voitures croisent difficilement avec les piétons dont des écoliers. De plus, la sortie sur le chemin des Pétoleyres, qui ne présente pas de trottoir, est très dangereuse.	
Commentaire de la Municipalité (b)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 b. Nous rappelons qu'il s'agit d'une vision du territoire morgien d'ici 25 ans. Une étude de faisabilité visera à déterminer comment améliorer la sécurité des piéton·nes sur ces deux chemins.	
Observation (c)	[...]. L'objectif doit être une liaison sécurisée et cela n'est pas le cas par le chemin des Blanches-Vignes.	
Commentaire de la Municipalité (c)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 b. L'étude de faisabilité visera à déterminer les marges de manœuvres pour sécuriser les piéton·nes sur ces deux chemins.	
Observation (d)	[...]. Les nuisances actuelles sont déjà importantes pour les bordiers de ce chemin privé, une liaison piétonne avec Chaudabronnaz les augmenterait (bruit, déchets dans les jardins et sur le chemin).	
Commentaire de la Municipalité (d)	La mesure ne vise pas à relier les deux chemins.	
Observation (e)	[...]. Cette liaison piétonne n'est pas nécessaire. Les piétons du quartier « En Grassiaz » sur la commune d'Echichens peuvent d'ores et déjà emprunter l'accès piéton par le chemin de Pétoleyres, le chemin de Chaudabronnaz ou via le chemin de la Colline pour atteindre l'avenue Jules-Muret qui est déjà équipée d'un trottoir pour descendre au carrefour des Pétoleyres. Cette avenue fait également l'objet d'une mesure dans le plan directeur (mesure NE.5) mais ne prévoit pas de prolonger le trottoir côté Jura jusqu'au quartier d'En Grassiaz. L'avenue Jules-Muret depuis l'entrée dans Morges jusqu'au carrefour des Pétoleyres n'offre actuellement aucun passage piéton. Le plan directeur n'en prévoit également aucun. Ce tronçon devrait présenter au moins deux passages piéton au lieu de centraliser tous les flux piétons sur le carrefour des Pétoleyres. Le tronçon jusqu'au carrefour Grosse-Pierre/Pâquis est également dangereux pour que les enfants marchant sur le trottoir côté lac, les camions et bus passant à 20 cm du trottoir. Une zone 30 km/h devrait aussi être instaurée, notamment à cause de la présence de deux écoles (la Gracieuse et Beausobre).	
Commentaire de la Municipalité (e)	La création de passage piétons est soumise à de nombreuses contraintes légales à respecter. Il n'est pas possible de respecter ces contraintes pour mettre en place de nouvelles traversées à cet endroit. La mise en place de zones de modérations de trafic sera étudiée dans l'étude de faisabilité.	

Observation (f)	[...]. Mesure NE.7 : la mesure indique que <i>les piétons doivent bénéficier de temps d'attente raisonnable</i> au carrefour. Actuellement, les délais d'attente peuvent être très longs (jusqu'à 15 min par fort trafic). Nous avons constaté à maintes reprises des écoliers qui finissent par traverser au rouge car ils perdent patience ! Le terme « raisonnable » est peu clair et semble plutôt indiquer que l'attente sera longue. Une durée maximale devrait être mentionnée. Au vu de la proximité avec l'école Beausobre, une durée de maximum 3 min devrait être prévue. Les aménagements piétons devraient aussi être améliorés.
Commentaire de la Municipalité (f)	À ce stade, il est impossible de préciser une attente maximum étant donné que la programmation d'un carrefour à feux est complexe et dépend de nombreuses normes. En revanche, nous nous accordons sur le fait que le temps d'attente actuel est trop long. Lors de la reprogrammation du carrefour, une pondération maximum sera apportée aux flux piétons afin de leur accorder une priorité forte.
Observation (g)	[...]. Mesure NE.8 : tout le quartier desservi par le chemin des Pétoleyres devrait passer en zone 20km/h afin de sécuriser les piétons et diminuer le bruit routier (actuellement limité à 50 km/h). Ce chemin ne comporte actuellement aucun trottoir.
Commentaire de la Municipalité (g)	La Ville de Morges a à cœur la sécurité de sa population. Une étude approfondie sera portée au secteur concerné par cette mesure lors d'une étude préliminaire dans le cadre d'un projet de réaménagement de la zone. Le besoin de sécurisation de la zone sera au premier plan des études. Le Plan directeur des Mobilités a pour vocation de donner une vision générale du territoire sous l'angle de la mobilité.

N°24	<u>Anne-Marie Vionnet</u>	Forum 19.08.2021
Observation (a)	[...]. Concernant le plan directeur des mobilités, qu'est-il prévu à l'Avenue Muret dans son intégralité ?	
Commentaire de la Municipalité (a)	La vision directrice est présentée dans le volet conceptuel. Le volet opérationnel comprend la mesure NE.5 qui prévoit de valoriser l'entrée de ville côté avenue Muret et faciliter la progression des bus.	
Observation (b)	[...]. Est-ce que le 30km/h est prévu depuis l'entrée de la commune de Morges ? Je ne trouve pas d'information à ce sujet.	
Commentaire de la Municipalité (b)	Des modérations de vitesses sont en place dans de nombreux quartiers et il est très probable que cette politique soit poursuivie ces prochaines années La modération de trafic est prévue dans plusieurs mesures du volet conceptuel. Une mesure de limitation de vitesse, telle que l'entrée de ville à 30km/h, est une mesure d'application de la planification directrice, telle que le PDCom mob, à ce titre elle ne peut pas déjà y figurer.	

N°25	<u>Thierry et Catherine Lannaz</u>	Mail 24.08.2021
Observation (a)	<p>[...]. La mesure NE.3 a attiré notre attention comme propriétaires d'une partie du chemin des Blanches Vignes (parcelle 1101). [...]. Nous nous opposons à cette mesure et nous motivons notre opposition comme suit : Aucune servitude publique n'est active sur notre parcelle 1101 comprenant le Chemin des Blanches Vignes et aucune demande ne nous a été présentée.</p> <p>Les piétons provenant de la zone résidentielle limitrophes de la commune d'Echichens empruntent le chemin des Pétoleyres qui lui est sécurisé.</p> <p>Les piétons provenant de la zone résidentielle limitrophes de la commune d'Echichens peuvent déjà emprunter le chemin de la Chaudabronnaz qui débouche sur un trottoir au niveau de Jules Muret.</p> <p>Le chemin des Blanches Vignes, par son étroitesse, rend, à l'heure actuelle déjà, le croisement de voitures impossible et le croisements véhicules motorisés et piétons délicats.</p> <p>Le chemin des Blanches Vignes se termine au bas du chemin des Pétoleyres par une zone avec une visibilité très réduite du trafic provenant de l'avenue Jules-Muret et provenant du haut du Chemin Pétoleyres, nous y voyons un risque accru d'accidents lequel risque est accentué par une absence de trottoir.</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a et b.</p> <p>La mesure ne vise pas à relier ces deux chemins mais à mieux sécuriser les déplacements des piéton·nes sur ces deux chemins. Avant que cette mesure aboutisse, il faudra d'abord une étude préliminaire qui permettra d'identifier les marges de manœuvres à disposition compte-tenu des fonctionnalités et de la sécurité. Il s'agira surtout de permettre aux piéton·nes d'être mieux sécurisé·es sur ces routes avec des aménagements type marquages au sol par exemple pour faire ralentir les voitures. Nous rappelons que le Plan directeur est une vision du territoire morgien pour ces prochaines décennies et que les mesures proposées ne sont pas exhaustives. Avant toute intervention sur le territoire, les riverain·nes seront consulté·es dans tous les cas.</p>	

N°26	<u>Pierre-Yves Brandt pour Nicolas et Bertrand Willi</u>	Courrier 27.08.2021
Observation (a)	<p>[...]. Propriétaires de plusieurs parcelles, sises dans les secteurs En Orjuz, en Orjuz-Dessous et Aux Correvondes, colloquées en zone agricole/viticole ou en zone intermédiaire.</p> <p>Ainsi en leur qualité de propriétaire de différentes parcelles sises sur le plateau de Bellevue, mes clients ont été interpellés par la mesure NE.2 [...]</p> <p>Le plan directeur de 2012 définissait un objectif n°23 alors décrit en ces termes : « Maintenir les qualités paysagères du coteau et son réseau de promenades ». Il s'agissait par-là de créer « un maillage structurant » qui souligne également différentes ambiances du territoire communal. Le plan directeur des mobilités 2021 tend à garantir le développement des possibilités de cheminer à pied ou à vélo. Il a pour ambition d'engager « d'importants efforts d'aménagements pour améliorer l'attractivité, la sécurité et la lisibilité des réseaux de mobilités douces ». Il s'agit également de garantir l'interconnexion des quartiers de la Ville (rapport plan, pp. 46-47)</p> <p>Sur la base de ces principes, la partie opérationnelle définit des mesures applicables aux différents secteurs de la commune. À ce titre, le plan définit une mesure NE2 qui a pour objectif de « créer une liaison en modes doux Est-Ouest sur le plateau de Bellevue ».</p> <p>Toutefois, aussi longtemps que la zone demeure en zone agricole/viticole, la mesure NE.2 n'est pas judicieuse, elle aura un impact négatif sur les terrains du plateau de Bellevue qui sont travaillés par les agriculteurs et viticulteurs dans la cadre de leurs activités économiques.</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 b.</p> <p>Le PDCom mob constitue une vision du territoire morgien pour les prochaines décennies. En cas de réalisation, toutes les mesures doivent faire l'objet d'une étude préliminaire avec une première analyse plus fine des composantes de la mesure identifiée et une proposition de tracé. La mesure NE.2 (p.88/144) reste à ce stade une intention et dépendra effectivement des développements urbains de la zone.</p>	
Observation (b)	<p>[...] Nous devons rappeler que les terrains du plateau de Bellevue sont affectés aux activités agricole et viticoles. À ce titre, ils subissent de nombreux préjudices du fait de leur situation en bordure de quartiers devenus fortement urbanisés ou de leur encastrement dans ces quartiers. [...]</p> <p>Il est notoire que la population citadine est nettement moins sensible au fait des paysans et vigneron que celle des villages de campagnes ; le travail des champs n'y obtient souvent pas le respect qui lui est dû.</p> <p>Telle que formulée, la mesure NE.2 ne fera ainsi qu'accroître la pression sur le milieu agricole/viticole découlant du trafic et/ou de la présence du public dans la zone. Ce qui engendrera inévitablement une augmentation sensible des préjudices et malveillances sur les terrains et installation agricoles/viticole, activités économiques rémunérés comme telles.</p> <p>En conclusion, toute création, respectivement élargissement de liaisons avec accès public devrait être subordonné à un changement préalable de zone conduisant au développement urbain de ce secteur.</p>	
Commentaire de la Municipalité (b)	<p>La Municipalité souhaite vous assurer que vos remarques seront prises en considération. La mesure NE.2 restant à ce stade qu'une intention, elle ne s'appliquera pas sans étude préalable. De plus, avant une intervention sur le territoire, les riverains seront consultés et intégrés à la démarche.</p>	

N°27	<u>Viviane Raymond Fenter et Frederick Fenter</u>	Courrier 27.08.2021
Observation (a)	<p>[...]. Ce plan prévoit que le chemin des Blanches Vignes devienne « liaison piétonne structurante » et « liaison cyclable secondaire », ce qui nous surprend pour le moins. S'il est juste que les bordiers dudit chemin l'utilisent pour leur passage, il n'est pas prévu dans l'état actuel que ce chemin soit ouvert au bénéfice des habitants du quartier En Grassiaz d'Echichens.</p> <p>Le chemin des Blanches Vignes est un chemin privé traversant des parcelles de particuliers. Ces parcelles sont effectivement grevées par des servitudes de passage, mais uniquement au bénéfice d'autres parcelles bordant le même chemin et non pas pour tous les alentours.</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a et b.</p> <p>La mesure est intentionnelle et dépend de nombreux paramètres qui seront détaillés dans une future étude préliminaire.</p> <p>Le Plan directeur des mobilités présente une vision du territoire morgien pour les prochaines décennies. L'étude préliminaire doit permettre d'analyser plus finement les premières orientations de la mesure. Si les conclusions de l'étude préliminaire sont peu encourageantes, la mesure pourra être abandonnée et cela sera justifié dans le prochain Plan directeur. Ces démarches doivent intégrer tous les partenaires concernés, les riverains seront consultés et intégrés à la démarche.</p>	
Observation (b)	<p>[...]. A la question du droit de passage s'ajoute celle de la sécurité : le trafic sur l'étroit chemin des Blanches Vignes s'est intensifié avec la construction de nouvelles villas ces dernières années. Le croisement du chemin est impossible : les véhicules se trouvant face à face doivent faire marche arrière pour redescendre – ou remonter – jusqu'à un lieu d'évitement. De telles manœuvres se font souvent aux heures mêmes où les enfants vont ou reviennent de l'école. Ajouter à ces manœuvres des cyclistes qui descendent rapidement la pente et des piétons en plus grand nombre met la question de sécurité en exergue.</p>	
Commentaire de la Municipalité (b)	<p>La mesure NE.3 vise d'ailleurs à améliorer la sécurité des piétons sur ce chemin.</p>	
Observation (c)	<p>[...] Nous nous opposons à ce que le chemin des Blanches Vignes devienne une liaison piétonne et cyclable à plus large usage que les habitants dudit chemin.</p>	
Commentaire de la Municipalité (c)	<p>Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a.</p> <p>Le PDCom mob est un document de planification qui applique les planifications directrices supérieures à l'échelle communale. Il lie uniquement les autorités et il est soumis à une consultation publique permettant des observations et non des oppositions car il n'a pas de pouvoir contraignant sur les particuliers.</p> <p>Néanmoins, la Municipalité prend bonne note de votre remarque. Les futures études du secteur tiendront compte de ces éléments et les personnes concernées seront impliquées dans les démarches futures.</p>	

N°28	<u>Daniela Rochat</u>	Forum 30.08.2021
Observation (a)	[...]. Est-ce que sur l'avenue Warnery l'arrêt de bus sera supprimé et comment le nouveau quartier Eglantine sera desservi par les transports publics ?	
Commentaire de la Municipalité (a)	Cet arrêt de bus sera maintenu avec la ligne régionale. Il n'est pas prévu de modifier la ligne de transports publics qui circule actuellement.	
Observation (b)	[...]. Comment le plan prévoit à fluidifier le réseau piéton et cyclable entre la partie Nord de la ville et la partie Sud (le centre-ville et le bord du lac) ? Nous remarquons qu'en déplaçant le réseau automobile du centre vers le Nord la coupure entre la partie haute et la partie basse de la ville se renforce et le réseau piéton n'est pas si bien développé pour faciliter le déplacement en ville.	
Commentaire de la Municipalité (b)	Le maillage des itinéraires piétons et cyclables présente l'objet théorique de réalisation pour ces prochaines décennies. Différentes mesures du volet opérationnel permettront d'atteindre ces objectifs, notamment en renforçant la liaison Nord-Sud, notamment avec la réalisation de passages inférieures, ainsi que la sécurité des itinéraires par la création de sites propres.	
Observation (c)	[...]. Sur la parcelle du PPA La Longeraie il y a 2 pistes cyclables prévues, une est déjà réalisée et l'autre est projetée. - Est-ce que vous allez mettre à l'enquête publique les nouvelles pistes cyclables et les nouveaux chemins piétons et quand ? - La nouvelle piste cyclable qui est à l'Est du bien fond 3085 passe par le bien fond 792. Est-ce que le propriétaire est au courant et comment la ville peut réaliser un chemin public par une parcelle privée ? c. La nouvelle piste est-elle projetée à une distance suffisante (min. 5m) des limites de propriété des biens fonds à l'Est de la parcelle 3085 ?	
Commentaire de la Municipalité (c)	Tout nouvel aménagement fera l'objet d'une étude préliminaire approfondie. Aucune date ne peut être avancée avec précision car le Plan directeur communal des mobilités est un document de planification du territoire à horizon 15-20 ans. Les mesures relatives à la Longeraie sont fortement dépendantes de son futur développement. Quoi qu'il en soit, si un nouveau cheminement doit être créé, une enquête publique est toujours nécessaire et le projet se fait en coordination avec les propriétaires (soit avec une cession de terrain soit avec la création d'une servitude de passage public).	
Observation (d)	[...]. Est-ce que les places de parc publiques sur le chemin de Prellionnaz seront supprimées ?	
Commentaire de la Municipalité (d)	Le Plan directeur communal des mobilités donne une vision générale du territoire. Une étude spécifique sur le chemin de Prellionnaz devra être menée afin d'identifier les marges de manœuvre sur les places de parc.	
Observation (e)	[...]. Pour conclusion, je souhaite exprimer mon avis au Plan Directeur Communale des Mobilités. Je trouve que Morges a besoin de ce nouveau plan et la ville doit faire tout possible pour améliorer le trafic des habitants. Le réseau principal d'agglomération et urbain est mieux défini, mais les réseaux piétons et cyclables ont beaucoup de points faibles, notamment il manque de fluidité entre la partie Nord et la partie Sud de la ville. J'espère que les travaux pour réaliser ce plan commenceront avec la réalisation des passages souterrains et les passages pour les piétons !	
Commentaire de la Municipalité (e)	Pas de réponse à apporter.	

N°29	<u>Brigitte Coendoz</u>	Mail 01.09.2021
Observation (a)	[...]. Je demande que la partie piétonne des quais soit interdite sur toute sa largeur aux engins à assistance électrique (vélos, trottinettes, etc.), vu qu'ils roulent en général trop vite, qu'on ne les entend pas arriver quand ils viennent de derrière et qu'ils semblent inconscients ou ne pas se soucier des frayeurs occasionnées aux piétons, ni du risque potentiel d'accident (par exemple si un piéton change de trajectoire ne se doutant pas qu'un engin vient à toute vitesse de derrière et risque de le heurter, voir même en venant d'en face, mais trop vite. Pour ces raisons, je demande que les engins à assistance électrique doivent rouler sur la partie rue des quais réservée aux voitures et qu'ils doivent rouler sans moteur ou mettre pied à terre sur la partie du quai après le Temple en direction du Parc de Vertou.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Le PDCOM mob est un plan d'intention et ne peut donner un niveau de détail extrêmement précis sur ce point. Par ailleurs, Une voie verte identifiée dans le Plan directeur communal des mobilités permettra de mieux gérer les interactions entre les piéton·nes et les différents types de cyclistes. Par ailleurs, l'objectif premier de la voie verte est d'offrir un itinéraire hors du trafic, sûr, sécurisé et confortable pour les utilisateur·trices de modes doux (p.47 PDCom). Cette piste est destinée principalement aux utilisateur·trices ne souhaitant pas circuler avec le trafic motorisé. De plus, les aménagements possibles seront étudiés en détail et seront adaptés en fonction de la largeur à disposition, du trafic journalier et des autres contraintes. Il est donc possible qu'une séparation physique entre les piéton·nes et les vélos soit mise en place sur une partie du tracé si les conditions l'exigent.	

N°30	<u>Isabelle Krähenbühl Colombara</u>	Formulaire 05.09.2021
Observation (a)	[...]. Je m'inquiète de la « rumeur » qui dit que l'avenue du Moulin serait remise en circulation ouverte, et non plus en « cul de sac » pour le trafic privé. Que les MBC passent [dans les deux sens] est tout à fait acceptable et doit être maintenu pour les usagers des transports publics ! En 1992 les parents d'élèves ont obtenu cette limitation de circulation (30 km/h et cul de sac) et il serait une ABERRATION de revenir à une situation d'avant 1992. Merci de me confirmer la réelle projection pour cette « avenue » p.23 figure 6.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Concernant le secteur mentionné, l'avenue du Moulin fait partie du périmètre des projets en relation avec le secteur Gare. Ce carrefour sera entièrement repensé à l'avenir, selon un concept en cours d'étude (p.124/144 PDCom). À ce stade, il n'est pas prévu de remettre en question le schéma de circulation existant c'est-à-dire l'ouverture de l'avenue du Moulin.	
Observation (b)	[...]. Je voudrais attirer votre attention sur la pénibilité des personnes en fauteuil roulant ou déambulateur dans les piétonnes PAVÉS ! Rues piétonnes pavées certes magnifiques, mais il faudrait prévoir une VOIE ROULANTE lèse. [...] Certes, cette bande ne doit pas être destinée aux Vélos ! donc plus étroite, mais existante, comme les lignes pour les personnes malvoyantes. [...]	
Commentaire de la Municipalité (b)	Dans le cadre de l'accessibilité universelle de l'espace public, la ville de Morges veille à trouver des solutions adaptées à chaque situation. Concernant l'accessibilité des routes pavés, notamment à la Grand Rue, la Municipalité prend bonne note de votre remarque et en tiendra compte lors des futurs aménagements de l'espace public.	

N°31	<u>Isabelle Colombara</u>	Forum 05.09.2021
Observation (a)	[...]. Est-ce exact que vous prévoyez de rouvrir au trafic l'av. du Moulin (gare direction Ecole du Pt Dézaley) alors que cette route est en zone 30 km/h suite à une demande citoyenne pdt les années '90 et en "cul de sac" garantissant quiétude et sécurité dans ce quartier où de nombreux élèves et collégiens circulent à pied. Ce serait une aberration.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Concernant le secteur mentionné, l'avenue du Moulin fait partie du périmètre des projets en relation avec le secteur Gare. Ce carrefour sera entièrement repensé à l'avenir, selon un concept en cours d'étude (p.124/144 PDCom). À ce stade, il n'est pas prévu de remettre en question le schéma de circulation existant c'est-à-dire l'ouverture de l'avenue du Moulin.	

N°32	<u>Florence et Jean-Pascal Verdon</u>	Mail 14.09.2021
Observation (a)	[...]. Nous faisons opposition à la création d'une liaison secondaire mode doux, traversant notre propriété, située aux chemins des Blanches-Vignes 13 (parcelle N°4109). En effet, nous nous opposons à ce projet, car nous ne voulons pas que notre propriété devienne un passage public, sachant qu'il existe déjà le chemin de Chaudabronnaz, qui relie les différents quartiers des chemins de René Morax, des Gravelines et de Grassiaz avec l'avenue Muret, déjà accessible à la mobilité douce (piétons, vélos, etc...) et qu'il se trouve à moins de 50 mètres de notre chemin, pour une même utilité.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Pour une lecture plus rapide : voir même réponse N°18 a et b. La mesure ne vise pas à relier ces deux chemins mais à mieux sécuriser les déplacements des piéton·nes sur ces deux chemins. Avant que cette mesure aboutisse, il faudra d'abord une étude préliminaire qui permettra d'identifier les marges de manœuvres à disposition compte-tenu des fonctionnalités et de la sécurité. Il s'agira surtout de permettre aux piéton·nes d'être mieux sécurisé·es sur ces routes avec des aménagements type marquages au sol par exemple pour faire ralentir les voitures. Nous rappelons que le Plan directeur est une vision du territoire morgien pour ces prochaines décennies et que les mesures proposées ne sont pas exhaustives. Avant une intervention sur le territoire, les riverain·nes seront consulté·es dans tous les cas et impliqué·es dans le processus.	
Observation (b)	[...]. D'autre part, nous avons délimité notre propriété avec une clôture et un portail, à la suite de nombreuses dépravations sur le mur jouxtant notre chemin d'accès et sur la porte de garage, sans compter les tentatives d'effraction. Nous avons également un chien depuis 2 ans, ce qui ne nous permet pas d'avoir une propriété ouverte. En conclusion, nous pensons que le chemin de Chaudabronnaz garantit la liaison entre les quartiers et que ce projet de liaison par le chemin des Blanches Vignes n'a pas de sens.	
Commentaire de la Municipalité (b)	La Municipalité prend bonne note de votre remarque et en tiendra compte lors des études de faisabilité du secteur.	
Observation (c)	[...]. Nous nous permettons également d'ajouter, même si les 2 points énumérés ci-après concerne plutôt la Commune d'Echichens, dans l'esprit de mobilité douce et de sécurité des enfants, qu'il serait judicieux de créer un passage pour piéton à l'arrêt du bus « En Grassiaz » direction Echichens Village, car pour l'instant on descend au bord d'un champs sans possibilité de traverser la route et de créer un trottoir le long de la route de Cossonay, allant à Bremblens depuis le carrefour de l'avenue Muret jusqu'au carrefour avec la route de Roman, car beaucoup de personnes vont se promener dans la forêt « Boschetto » et cet accès est très dangereux, car il n'y a pas d'aménagement pour piétons ou vélos.	
Commentaire de la Municipalité (c)	La Municipalité prend bonne note de votre remarque. Toutefois, la zone décrite n'étant pas sur la commune de Morges, il est préférable de prendre contact avec la commune d'Echichens afin de faire avancer ce sujet.	

N°33	<u>Anne Corminboeuf</u> (habite Denens)	Mail 27.09.2021
Observation (a)	[...]. Morges est traversée par la RC1, artère vitale entre Genève et Lausanne. Elle doit laisser le passage, comme les communes environnantes, dont aucune n'a ce transit à 30km/h.	
Commentaire de la Municipalité (a)	Il n'est pas prévu de mettre le Route cantonale 1 à 30 Km/h dans le Plan directeur communal des mobilités.	
Observation (b)	[...]. Morges est chef-lieu de district et doit, à ce titre, accueillir tous les citoyens, desservis en transports publics ou non.	
Commentaire de la Municipalité (b)	La ville de Morges accueille effectivement tous les citoyens avec ou sans voiture. Elle dispose d'un réseau de transports publics en constante amélioration pour les besoins de toutes et tous.	
Observation (c)	[...]. Il n'y a pas de plan B pour traverser la ville, il faut passer par le rond-point de la gare sous l'autoroute. La route de l'Etraz entre Bussy et Clarmont, ça fait quand même des kilomètres en plus, pas écologique.	
Commentaire de la Municipalité (c)	La vocation de la Route cantonale 1 est d'accueillir ce trafic en transit et cela n'est pas modifié par le Plan directeur communal des mobilités.	
Observation (d)	[...]. Morges sera probablement soulagée lors de l'ouverture des échangeurs d'autoroute d'Ecublens et de Chavannes, mais déjà maintenant l'autoroute est surchargée, on ne la prend plus qu'en cas d'absolue nécessité. Comme le tronçon Morges-Crissier est souvent engorgé, je passe par Colombier - Aclens et la nouvelle route 177 pour rejoindre l'échangeur de Cossonay. Preuve que de nouveaux tronçons peuvent soulager les agglomérations	
Commentaire de la Municipalité (d)	Effectivement, les différentes études du secteur démontrent que ces futures jonctions autoroutières auront un effet positif sur le trafic automobile de Morges. (p.10/144).	

N°34	Yves Hönes	Mail 28.09.2021
Observation (a)	<p>[...]. De nombreux projets dans la commune de Morges vont impacter la circulation des véhicules à moteur : dépôt MBC à Denges —><— de bus, localisation du terminal de bus au nord de la gare à la place de la caserne des pompiers, accès de l'entrée du parking, rue des Sablons et du futur possible parking à côté du temple de Morges, côté ouest de la ville, etc. L'avenue J.-J. Cart est une voie d'accès au parking sous la promenade de Castellane et un axe est-ouest de Lonay à Tolochenaz et inversement, par exemple.</p> <p>Beaucoup de ces projets, en devenir, vont influencer la circulation des véhicules à moteur et la volonté manifeste de la municipalité à faire passer ceux-ci en dehors du centre va provoquer une surcharge de circulation sur l'avenue J.-J. Cart. Peut-on concevoir que le nombre de véhicules dans cette avenue ne sera que de 8500/jour mais si on applique le facteur des véhicules circulant sur l'autoroute de sa construction à la date d'aujourd'hui.</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>Les simulations de trafic du secteur démontrent que ces différents projets généreront un trafic absorbable par le réseau routier. Aucune surcharge de trafic n'est prévue. En effet, bien que la Ville de Morges ait connu une augmentation démographique de plus de 15 % en 20 ans, le trafic routier est stable selon les dernières études et campagnes de comptages menées, voir en diminution sur cette même période (p.17/144). Le trafic futur de J.-J. Cart est estimé à 12'000 veh/j, soit une augmentation d'environ 15% par rapport à l'état actuel de référence.</p>	
Observation (b)	<p>[...]. On installe un giratoire en face de la pizzeria de la Tour mais sur l'axe ouest-est, on note la présence de 2 feux rouges dédiés aux habitants ainsi qu'aux collégiens qui vont augmenter avec l'augmentation des bâtiments autour et dans Beausobre.</p> <p>L'un est rapide et celui du croisement J.-J. Cart et Banc-Vert est un feu rouge à piétons car le temps d'attente est beaucoup trop long ce qui entraîne une absence d'utilisation ; passage au feu vert des piétons ou un passage avant que le feu passe au rouge ce qui entraîne un mauvais message pour les automobilistes : un feu rouge activé en l'absence de tous requérants.</p>	
Commentaire de la Municipalité (b)	<p>Le concept de régulation des feux de circulation n'est pas défini dans un Plan directeur communal mais fait l'objet d'études connexes détaillées. Les feux sont généralement réglés selon les flux en présence. Les deux feux cités donnent une priorité importante aux piétons tout en évitant que le trafic automobile sature.</p>	
Observation (c)	<p>[...]. Je propose de réactiver le projet d'une passerelle entre Banc-Vert et le chemin de St-Roch qui enjamberait la rue profitant de la propriété des murs à la commune depuis le transfert du cimetière autrefois présent, transfert effectué lors de la construction de l'autoroute. Cette passerelle se situe pratiquement au même niveau des 2 côtés de la rue. Un collaborateur m'a indiqué le prix de l'ouvrage autrefois envisagé se situait autour de 5 millions de Francs suisse. Je m'étonne de ce prix mais à quoi correspond ce devis : double passerelle ch. du Banc-Vert et chemin de Rosemont- chemin de St-Roch de l'autre côté? Je désirerai en prendre connaissance. Pour une question de sécurité des piétons petits et grands, et en intégrant l'augmentation de population de la ville de Morges et des élèves du collège Beausobre et collège associé, l'augmentation du trafic imprévisible je pense que cette passerelle sera un élément important de notre sécurité à tous.</p>	
Commentaire de la Municipalité (c)	<p>La question d'une éventuelle passerelle entre les chemins mentionnés ne fait pas partie du Plan directeur communal des mobilités et ce projet n'est pas à l'étude par les services techniques. Il n'y a donc pas de plans ni de devis pour ce projet. Un passage inférieur au niveau de la rue Dr Yersin est prévu et abordé dans le document. Un autre passage inférieur est prévu au niveau de la gare de Morges afin de déboucher sur la place Nord.</p>	

N°35	<u>Marc-Etienne Favre pour Jacques Nussbaumer et Anaïs, Andreas, Axel, Nile Nussbaumer</u>	Courrier 30.09.2021
Observation (a)	<p>Parcelles concernées : 3650-3656-3657-3658-3659 [...] Inquiétudes quant aux accès à leur propriété notamment rue de la Gare. Les locataires du centre commercial sont en particulier concernés par la problématique de l'accès des camions au centre. Les mandants insistent pour que l'autorité garantisse un accès camion suffisant pour des camions d'un gabarit évitant de recourir à des petits camions qui devaient alors livrer tous les jours, augmentant d'autant le trafic sur cette artère, ce qui n'est certainement pas votre objectif en termes de sécurité et de protection de l'environnement.</p>	
Commentaire de la Municipalité (a)	<p>Le Plan directeur communal des mobilités est un document de planification à l'échelle de la Ville et non un document technique fixant les mesures de manière détaillée pour chaque artère communale. Cette remarque est donc trop précise pour être intégrée dans le document telle quelle. Ce genre d'élément sera affiné plus tard. La Municipalité tiendra compte de ces contraintes lors des futures études sur cet axe.</p>	

3 CONCLUSIONS ET SUITES DE LA DÉMARCHÉ

La consultation publique du projet de Plan directeur communal a permis de recueillir l'avis du plus grand nombre de personnes concernées, au-delà des cercles usuels des professionnel·les et des institutionnel·les. Ce rapport de consultation réunit les principales observations et propose des réponses que la Municipalité entend apporter. À ce stade, suite à la consultation publique, le dossier complet du Plan directeur communal des mobilités sera soumis au Conseil communal pour son adoption (LATC art.29). Une fois le dossier adopté, il sera soumis à l'approbation du Conseil d'État afin d'entrer en vigueur. Une fois cette dernière approbation effectuée, le dossier sera accessible sur les principaux canaux numériques de la Ville, ainsi qu'en exemplaires papiers à l'hôtel-de-Ville et au sein des services techniques à Riend-Bosson 14.