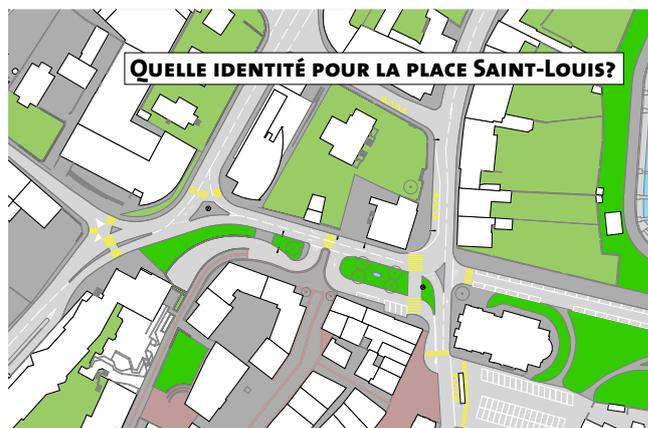


## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE: DES IDÉES POUR MORGES



### LA LONGERAIE, UN ESPACE DE POSSIBILITES



**QUAND UNE ÉQUIPE DE L'EPFL PROPOSE DES PROJETS  
D'URBANISME À MORGES**

<b>SOMMAIRE:</b>	PAGES
Editorial	3
Assemblée Générale 2007	3
Des étudiants EPFL présentent leurs projets d'urbanisme pour Morges:	
Projet n°1: Quartier de la gare	4-6
Projet n°2: Place Saint-Louis	6-8
Projet n°3: La Longeraie	9-12
Projet n°4: Rue de Lausanne	13-15
Non aux barrières architecturales	16
Depuis des années, des arbres disparaissent.	16
A quand une rencontre résussie entre privé et rue?	17
De Mauvaises nouvelles de l'aménagement ... et une bonne	18
Les guides de Morges	19
Lancement de la saison 2007 des visites guidées	20

**VOUS SOUHAITEZ LIRE CE BULLETIN EN COULEURS, IL EST À DISPOSITION SUR NOTRE SITE:  
ASM-MORGES.CH**

*Dans ce cahier est glissé un bulletin de versement.*

*Peut-être n'avez-vous pas encore versé votre cotisation 2007. (Rappel: CHF 20.--/an)*

*Aux personnes qui souhaitent utiliser ce bulletin pour devenir membre: SVP, mentionner «nouveau membre». Merci!*

#### **IMPRESSUM**

Bulletin no. 48 - avril 2007

Edité par l'Association pour la Sauvegarde de Morges ASM

Case 2218, 1110 Morges 2

CCP 10-17957-7

Site Internet : <http://asm-morges.ch/>

Courriel [info@asm-morges.ch](mailto:info@asm-morges.ch)

Cotisation annuelle: CHF 20.--.

*Président:* J. Longchamp, Banc-Vert 17, 1110 Morges, tél. 021 801 02 27

*Membres du comité:* Mme F. Kawkabani et MM J. Alméras, F. Amrhein, F. Garnier, J.-P. Morisetti et G. Landolt.

*Crédit photographique:* Francis Garnier.

*Graphisme du logo et conseils:* Vincent Jaques, Sophie et Michel Davitti.

*Impression:* Imprimerie Carrara Morges

*Tirage :* 500 exemplaires

## EDITORIAL

*Est-ce exagéré de dire que Morges se trouve à un tournant ?*

*L'immense remue-ménages lancé par le projet d'agglomération Lausanne-Morges, l'attrait de la région exercée sur des entreprises prestigieuses, les projets majeurs comme ceux de la Gare, de la Longeraie ou de l'Eglantine/Prairie sur le point de se concrétiser, la conjoncture favorable à la construction, l'opération « forum » lancée par la Municipalité pour mettre sur pied un Plan directeur communal ambitieux et réaliste, le désir qui s'exprime de plus en plus souvent dans la population de résider et de se déplacer autrement pour mieux respecter l'environnement. Longue est la liste des faits qui projette l'urbanisme au premier plan. On pourrait la compléter d'une aussi longue liste des problèmes récurrents...*

*S'est-il souvent trouvé un moment de l'histoire morgienne qui invitait autant à réfléchir ensemble à l'avenir de la ville ?*

*Nous devons investir dans les idées, la concertation pour pouvoir oser et agir. Ne sommes-nous pas dans une situation analogue à ces villes qui avaient vécu des siècles à l'abri de leur rempart et qui au début du XIXe siècle tout à coup se sont ouvertes sur des boulevards, de nouveaux quartiers modernes et des banlieues? Elles ont dû tout inventer.*

*Morges, agréable chef-lieu de district cossu, paisible dans son environnement d'exception, doit défendre et conquérir sa place dans une agglomération qui bat un peu au rythme du monde.*

*Subitement, nous prenons conscience que nous devons jouer en ligue supérieure. Cela demande de l'imagination, de l'entraînement, de la tactique collective, de la persévérance. Qui a dit que ce n'étaient pas les qualités typiques des politiciens?*

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE + PRIX DU MÉRITE + DÉBAT PUBLIC

### CONVOCATION ET ORDRE DU JOUR

L'Assemblée générale annuelle de l'ASM est convoquée à la Salle Renaissance du

**Musée Alexis Forel, Grand-Rue 54, à Morges**

**le jeudi 26 avril 2007 à 19 heures 15,**

dont l'ordre du jour sera le suivant :

1. Procès-verbal de l'A.G. 2006 (voir bulletin n° 46, page 10, disponible sur le site)
2. Rapport du président
3. Rapport du caissier, discussion et adoption des comptes 2006
4. Rapport des vérificateurs des comptes, adoption du rapport
5. Budget et cotisations
6. Démission / Elections au comité

*Les candidatures sont les bienvenues déjà avant l'AG*

7. Activités 2007
8. Questions, vœux et divers

suivie immédiatement par:

**20h : Proclamation des résultats du vote en vue de l'ATTRIBUTION des PRIX du MERITE 2007 aux meilleures réalisations architecturales récentes**

**20h 15 : Echange – réflexion en public: Avec une équipe de géographes et urbanistes de l'EPFL travaillant sur Morges**

Durant l'année scolaire 2006-2007, des étudiants architectes, ingénieurs et géographes de l'EPFL ont choisi la ville de Morges comme terrain d'étude. A travers les présentations spécifiques de leurs professeurs et de multiples visites locales, ils ont analysé Morges, puis se sont penchés sur la recherche de solutions à des problèmes urbains, ceci a donné lieu à des projets de groupe.

Ce bulletin vous présente de larges reflets des quatre dossiers traités par les étudiants.

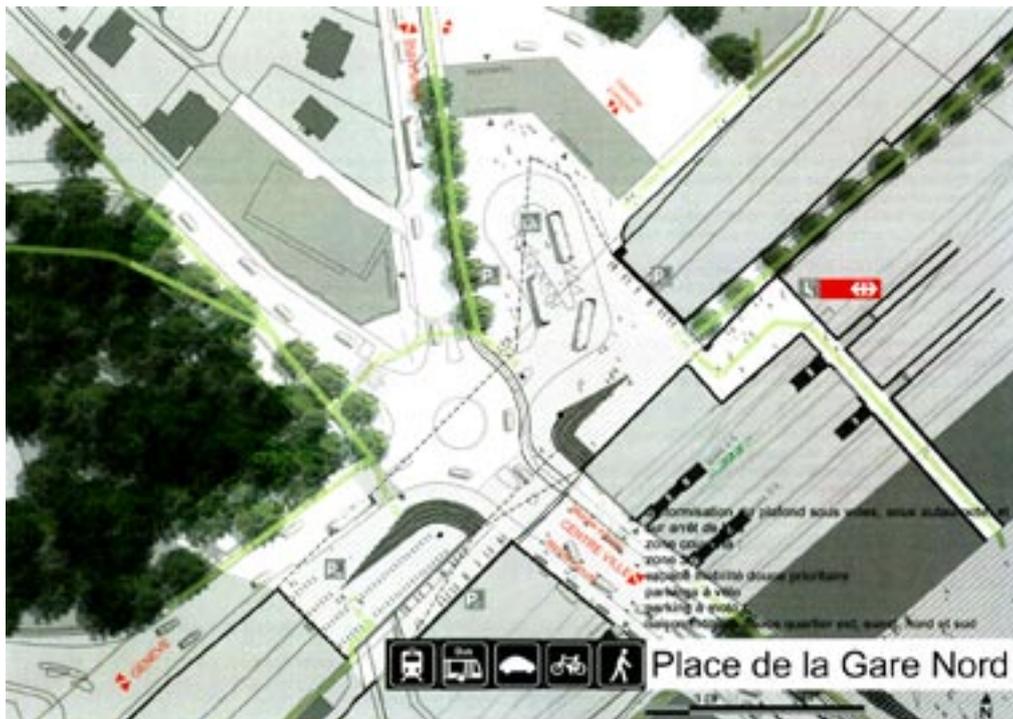
L'ASM a la grande chance d'accueillir après son assemblée générale 2007 les professeurs de ces étudiants. Ils nous feront part de leurs regards et de ceux de leurs étudiants sur notre cité, son urbanisme, son développement. En plus de leurs qualifications professionnelles, ces professeurs sont riches de la même expérience menée dans plusieurs villes de Suisse ces dernières années. Ils nous présenteront un constat, puis se feront un plaisir de répondre ou de réagir aux questions du public.

Au moment où de multiples projets d'aménagement sont discutés ou vont voir le jour, il sera très instructif de se confronter à un regard extérieur.

**Venez et invitez d'autres personnes à participer à cette soirée d'échange - réflexion du jeudi 26 avril au Musée Alexis Forel**

*Les étudiants de l'EPFL, faculté ENAC ont travaillé sous la direction de Mmes et M. Prof. Martin Schuler, Monique Ruzicka-Rossier, Dominique von der Mühl, Béatrice Ferrari que nous remercions vivement pour leur ouverture à une collaboration active avec l'ASM.*

## PROJET N°1: QUARTIER DE LA GARE



Carte 10 : création de la Place de la Gare Nord

### PLACE DE LA GARE NORD

La zone située au nord de la gare actuellement au-delà des voies CFF et jusqu'à la caserne des pompiers serait totalement réorganisée. L'ensemble de cette zone deviendrait une extension au nord de la place de la gare. En effet l'actuelle caserne du feu serait déplacée afin d'organiser une réelle place servant aussi de station pour les bus. Cette place serait affectée de commerces au rez-de-chaussée et serait connectée à la gare, mais aussi à la Place de la Gare Sud par le passage souterrain CFF prolongé (donc débouchant au nord) et le passage sous voies Rue de la Gare. L'arrivée du quai militaire serait aussi une desserte proche.



Image de synthèse : Quai Militaire et structure sous pont

Par ailleurs, une partie de cet espace serait couvert par une avancée qui se ferait depuis le pont CFF. Une structure dynamique s'élancerait de la station pour les bus, s'accrocherait sous la structure du pont autoroutier, couvrirait la zone interstitielle entre les deux ponts et se fixerait enfin dans le passage sous voies. Ainsi un plafond uniformément éclairé apporterait une continuité à l'espace couvert depuis le pont CFF, sous l'autoroute jusqu'à cette nouvelle place.

La volonté est de créer un espace uniforme par la matérialisation du sol et du plafond. Tous les espaces fragmentés de cette zone ne formeraient plus qu'une entité urbaine. Les murs de

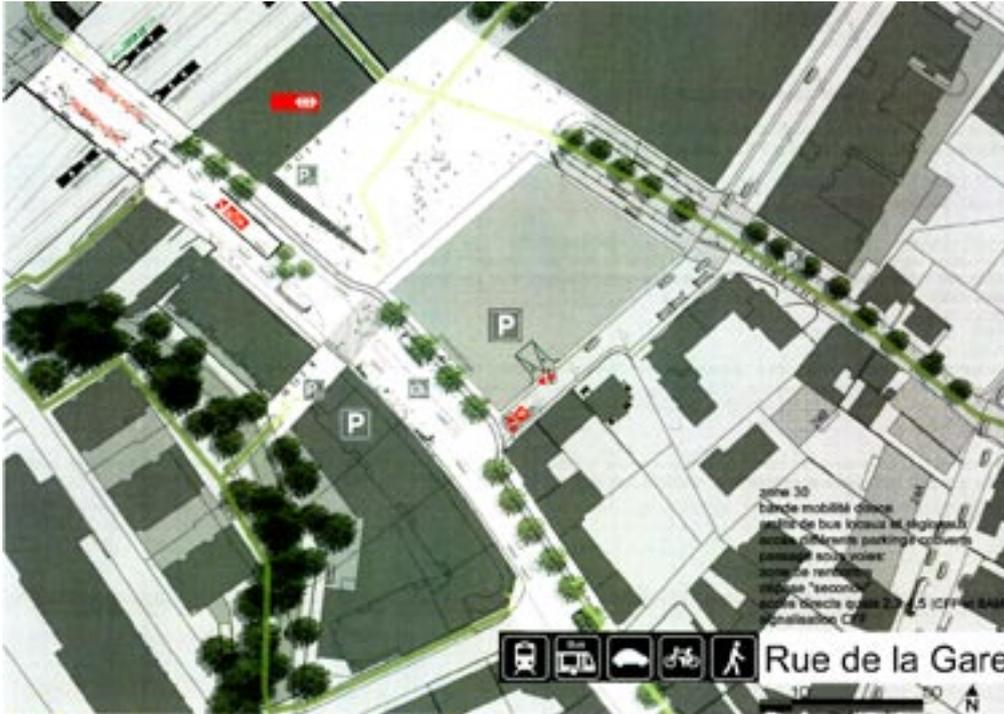
soutènement seraient transformés en escaliers afin de permettre une accessibilité libre aux différents niveaux dès la sortie du tunnel sous voies et le terrain serait légèrement égalisé à l'est du rond-point afin d'obtenir une surface plane. De plus cette structure jouerait le rôle de mur anti-bruit pour la zone interstitielle.

Enfin, l'espace sous l'autoroute accueillerait en plus d'un mobilier urbain de qualité, des zones de parc abrités pour vélos et véhicules motorisés deux roues.

### LE QUAI MILITAIRE

Le quai militaire perd peu à peu de son importance. Rendons-nous à l'évidence : ce quai constitue un passage et un accès de choix pour les usagers venant du nord et se rendant à la gare. Rendre ce passage accessible aux mobilités douces permet d'accéder à l'extension du passage souterrain CFF. Cela permet aussi de garer

## PROJET N°1: QUARTIER DE LA GARE (SUITE)



Carte 7 : proposition d'aménagement de la Rue de la Gare

quai, une des zones les plus critiques au cœur de Morges, améliorerait l'urbanité de l'ensemble de la ville. Le quai ainsi que toutes les zones critiques entre voies ferrées et autoroute doivent réintégrer le tissu urbain afin d'apporter à Morges une cohérence au lieu de les contourner afin d'éviter tout problème.

### LA PLACE DE LA GARE

La place de la gare est vouée à devenir un lieu d'articulation essentiel entre le sud et le nord de la ville et à dynamiser l'ensemble des quartiers environnants.

Notre objectif d'aménagement urbain était de libérer

son vélo aux extrémités, facilitant d'autant l'accessibilité aux locaux CFF. L'utilisation de ce quai ne peut qu'être un atout pour dynamiser cette zone nord de la gare.

La zone verte créée sur le quai militaire est semblable à celle du mail qu'on projette de créer au sud sans en avoir l'importance, ni la fonction, car elle ne bénéficie pas des mêmes affectations. Mais la multiplication de ces traverses piétonnes au sein du quartier de la gare permet d'offrir à l'usager une liberté de cheminement plus grande et un cadre de promenade de qualité. L'amélioration paysagère de ce quartier est primordiale et l'embellissement du

l'espace de la Place de la Gare Sud de toute circulation motorisée afin de privilégier les mobilités douces.

En créant, au Nord, une nouvelle place, on atténue la coupure physique entre le nord et le sud de la ville opérée par les voies ferrées et l'autoroute. Ces deux espaces reliés sont désormais mieux organisés et rendent au quartier une légitimité au sein de la ville. Le quartier de la gare devient un pôle d'échange multimodal, par la réorganisation des dessertes de transports publics.



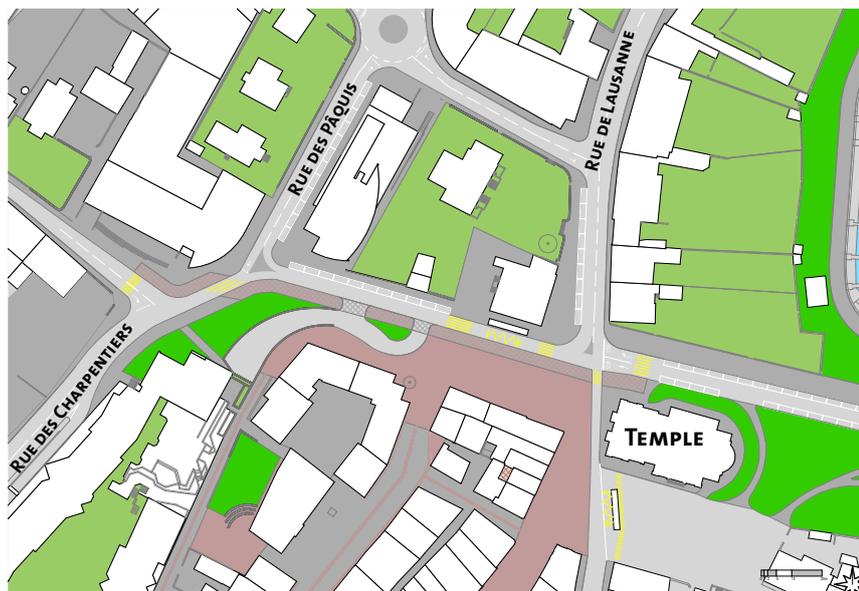
La ville se trouve ainsi unifiée en un ensemble urbain cohérent et de qualité. Les places se retrouvent au centre d'un vaste réseau de mobilités douces permettant à l'usager une liberté de cheminement. Le quartier Morges Gare, futur centre urbain plus dense, doit affirmer ce pôle d'échange multimodal pour devenir un centre d'activités multifonctionnel.

## PROJET N°1: QUARTIER DE LA GARE (FIN): RÉSUMÉ

Moyens de transport	Actuellement	Notre proposition	Avantages	Inconvénients
Bus du Nord	Sur la - place -	Au nord de la gare	Désengorgement du trafic Dynamisme au nord et gain de place	Nuisances sonores
Bus du sud	Sur la - place -	Rue de la gare ou au nord de la gare	Désengorgement du trafic Distinction entre bus urbains et régionaux	Aucun
Taxis	Sur la - place -	Au départ de la rue centrale	Vrais emplacements taxis proches de la sortie principale	Aucun
Vélos	Aucune place réelle de stationnement	Vélo station Places couvertes Places non couvertes Au nord et au sud et à proximité des quais	Offres diverses pour les utilisateurs Positions stratégiques aux diverses entrées	Accès peut être délicat à la vélo station Risque d'un possible succès immédiat et donc d'un manque de places gardées !
2 roues motorisées	Aucune place réelle de stationnement sauf une zone légèrement aménagée au nord	Au nord de la gare, protégé couvert sous l'autoroute Parking souterrain	Deux zones nord et sud protégées et/ou couvertes et sécurisées	Aucun
Dépose minute	Sur la - place -	Sous les voies CFF Au départ de la rue centrale	Accès direct aux voies Pas de gêne si bonne utilisation Deux accès différents	Gêne possible si mauvaise utilisation
Voitures	Au nord et dans les rues environnantes	Parking souterrain sous la place	Plusieurs entrées/sorties	Aucun
P+R	Au nord est	Dans les anciens entrepôts CFF (PPA)	Couvert et sécurisé	Aucun

Etudiants auteurs du projet : Mme et MM. Joana Varela, Matthieu Roch, Emeric Hubert

## PROJET N°2: PLACE SAINT-LOUIS



- A l'échelle de l'agglomération Lausanne-Morges, la place participerait à clarifier l'image et l'identité d'un de ses 17 pôles.

- A l'échelle du centre-ville de Morges, le réaménagement de la place favoriserait la mobilité douce en s'inscrivant dans une ceinture piétonne.

- A l'échelle de la vieille ville, la place représente un seuil. Elle viendrait annoncer et parachever l'espace-piéton.

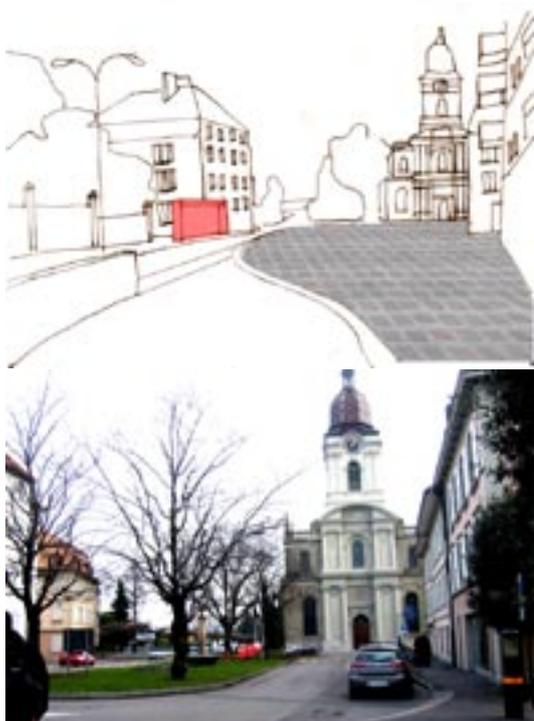
### QUEL RÔLE POUR LA PLACE SAINT-LOUIS?

Dans le réseau des espaces publics dont elle fait partie, il faut définir le type d'espace recherché pour la place Saint-Louis. Elle n'est pas un espace de récréation, promenade comme le parc de l'Indépendance, la Grand-Rue ou les quais. Elle n'est pas un espace de représentation pour l'Eglise et n'est pas non plus un échangeur routier.

Tenant compte de ces éléments, nous souhaitons donner une identité plus forte à la place Saint-Louis, c'est pourquoi nous proposons de faire de cette place un espace d'interface, un connecteur. En effet, nous réalisons le rôle pluridimensionnel que peut avoir cette place, l'interface se jouera à trois échelles : l'échelle de l'agglomération Lausanne-Morges, l'échelle du centre-ville et celle de la vieille ville :



## PROJET N°2: PLACE SAINT-LOUIS (SUITE)



### UN NOUVEAU SEUIL DE LA VIEILLE VILLE

Au niveau de la circulation, il s'agit de libérer des espaces actuellement gaspillés par du marquage au sol en simplifiant et parfois en restreignant les parcours automobiles.

Une fois ces espaces libérés, nous pourrions réaménager la place en un espace plus unitaire dont la spatialité sera mieux définie et qui laissera plus de place aux mobilités douces. Vu l'emprise de la rampe d'accès au parking des Charpentiers et son trafic, le réaménagement sera compris entre la sortie de la rue de Couvaloup et la rue Louis-de-Savoie.

Pour pouvoir envisager des aménagements à la place Saint-Louis, il nous apparaît peu dommage de sacrifier 6 places de parc ainsi que la boucle permettant d'accéder au parking de la place de l'Eglise, sa fonction de stationnement étant partiellement remise en cause dans un projet en cours d'étude.

Grâce à ces interventions, il nous sera possible d'aménager la place comme le seuil de la vieille ville. Concrètement, nous proposons de prolonger le pavage de la Grand-Rue à la rue des Fossés jusqu'au bord de la chaussée et jusqu'à l'intérieur des rues Couvaloup et des Fossés. Ainsi la continuité du traitement de sol par une avancée des pavés tisserait un lien entre la Grand-Rue, la rue de Couvaloup et la rue des Fossés. Ce nouveau revêtement, à l'instar de celui de la Grand-Rue, n'empêcherait pas la circulation des véhicules de livraison.

Cet aménagement donnerait une limite claire à la Grand-Rue. La place pourra désormais être une porte contemporaine de la vieille ville, visible par le trafic de transit venant de l'agglomération lausannoise.

La connexion Sablon-Lac se fera par un rééquilibrage du rapport, piéton-automobile et permettra d'achever la ceinture piétonne du centre-ville.

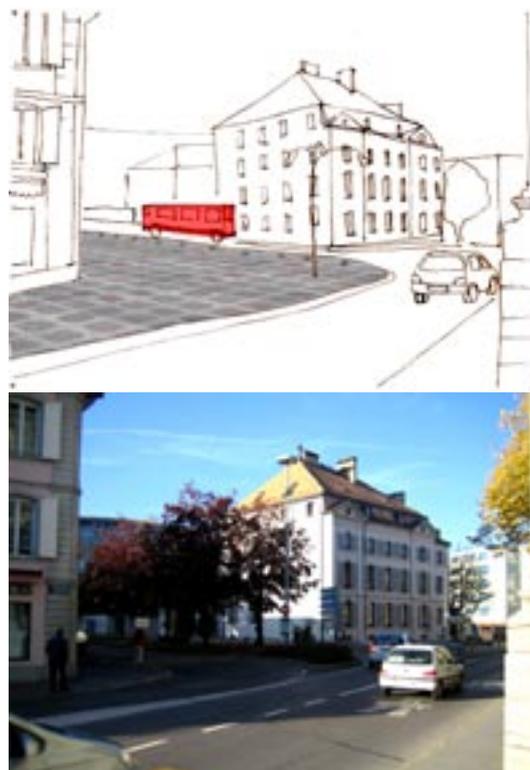
### MODIFICATION DE LA CIRCULATION

En accord avec d'autres études, nous proposons un mini-giratoire à l'intersection de l'avenue des Pâquis avec la rue du Dr. Yersin, ceci dans le but de favoriser le contournement de la place Saint-Louis en facilitant l'accès à l'avenue des Pâquis depuis la rue de Lausanne.

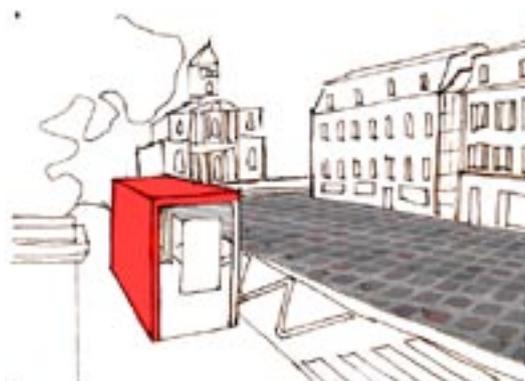
Le deuxième nœud à améliorer est l'entrée de l'avenue des Pâquis sur l'extrémité de la place Saint-Louis ainsi que la traversée de la rue des Charpentiers depuis la rue Saint-Louis. La présence du dispositif d'entrecroisement actuel favorise le trafic automobile, il s'agit donc de le changer en réduisant à une seule voie le début de la rue des Charpentiers et en introduisant un céder le passage pour les véhicules arrivant de l'avenue des Pâquis. Ce nouvel aménagement conduirait à une baisse de la vitesse de circulation à l'entrée de la rue des Charpentiers. Cela permettrait aussi une traversée piétonne plus sûre comparée à la situation actuelle où le piéton doit traverser en deux temps, deux voies allant dans la même direction. Ainsi la connexion piétonne entre la place et la rue Saint-Louis sera fortement améliorée.

L'entrée de la rue de Lausanne sur la place Saint-Louis sera ralentie par le changement de sa morphologie. Elle sera rétrécie par des places de parc, par exemple. De plus on supprimera les glissières de sécurité.

Enfin le dernier point est la transformation de l'extrémité de la rue Louis-de-Savoie. Nous interdisons



## PROJET N°2: PLACE SAINT-LOUIS (FIN)



aux véhicules venant de cette rue de tourner à gauche sur la place Saint-Louis. En supprimant une présélection, cela permettra de faciliter la connexion piétonne entre la place et le lac par le Quai Lochmann. Les véhicules se rendant en direction de l'autoroute passeront par le rue du Dr. Yersin.

Sur la place, la voie pour l'autoroute en direction de Lausanne sera remplacée par un trottoir élargi. Cela ralentira la circulation et facilitera la traversée pour les piétons. Nous pensons qu'il est nécessaire de conserver une partie du trafic sur cette place. En effet, sans circulation, cette place perdrait la fonction de seuil de la vieille ville piétonne et ne serait plus qu'une extension.

*Des étudiants rappellent la nature de leur démarche: Ces dossiers ont été réalisés dans le cadre du cours d'« Aménagement urbain, mobilité et environnement » de l'EPFL qui s'inscrit dans le cycle du Master en architecture et en science de l'ingénierie. La vocation d'une telle démarche est de fournir un travail mûri dans une réflexion interdisciplinaire (nos cursus respectifs sont architecture, sciences de l'environnement et géographie) et enrichie par un partage de connaissances au sein d'un travail de groupe.*

*La commune de Morges nous a été désignée comme terrain d'étude, en sachant que celle-ci a l'intention d'aménager plusieurs zones préalablement identifiées. Nous avons pour tâches de choisir une de ces zones et d'y mener notre analyse, pour arriver à la proposition de scénarios d'aménagement.*

*Remarques importantes :*

*Forcément, le bulletin de l'ASM livre un compte-rendu très partiel de ces travaux d'étudiants. Par exemple, il manque en particulier pour chaque projet la partie analysant la situation actuelle ou celle précisant les objectifs. De même la reproduction des documents qui n'ont pas été conçus pour le format et le noir/blanc de notre bulletin, pose de gros problèmes de qualité et donc de lisibilité. Nous nous en excusons. Le but n'est pas de juger ces projets, mais de profiter du côté stimulant et novateurs des idées étudiées pour lancer un débat parmi les Morgiens.*

Nous proposons également de déplacer l'arrêt de bus Saint-Louis de la rue de Lausanne à la place Saint-Louis pour en faire le symbole de l'entrée au centre ville. Parallèlement le circuit du bus TL57 serait modifié pour avoir un arrêt en connexion directe avec la gare et pour revenir en direction de Lausanne par la rue Louis-de-Savoie avec un arrêt devant la place de l'Eglise.

Tenant compte de notre volonté de ne laisser qu'une seule voie sur la place et du fait qu'il faut un large rayon pour permettre au bus de s'engager sur celle-ci, nous proposons de réaffecter la voie nord en un large trottoir dans lequel s'inséreraient des places de stationnement latérales et sur lequel s'implanterait l'arrêt de bus. Ce dernier serait un arrêt sur chaussée, ce qui signifie que les voitures doivent attendre pendant que le bus est arrêté.

L'arrêt de bus est l'élément qui connectera l'échelle piétonne, la vieille ville et le centre ville, à celle de l'agglomération lausannoise.

### UNE PLACE ÉPURÉE

Pour permettre un meilleur degré d'appropriation de la place, il nous faut également revoir le mobilier urbain qui s'y trouve, c'est-à-dire l'éclairage, la signalisation et les plantations. Le concept est d'épurer la place de tout objet pouvant gêner la vue, mais aussi d'éviter des interprétations erronées de la place due à son mobilier.

Premièrement, les panneaux de signalisation seront moins nombreux et de dimensions réduites grâce à la simplification de la circulation et à la réduction de la vitesse du trafic. Le panneau indiquant "centre ville, zone piétonne" pourra être supprimé, le traitement du sol étant suffisamment explicite.

Ensuite, un effort doit être fait sur l'éclairage. Celui-ci doit servir à une meilleure compréhension de l'identité de la place et pas uniquement à la sécurité routière.

Le seul objet n'ayant aucun lien avec la gestion de la circulation est la fontaine, nous proposons de l'enlever ou, éventuellement, de la replacer sur la place.

L'ajout de mobilier supplémentaire semble superflu, la place ne remplissant pas la fonction d'espace de récréation ou de détente. Cependant, on peut imaginer des installations pour les cyclistes telles qu'un abri à vélos ou un point de prêt de vélos, renforçant ainsi l'identité d'interface de la place.

Quant aux plantations présentes sur la place, elles divisent plus qu'elles n'agrémentent. De plus, elles empêchent d'avoir la vue sur le lac depuis l'extrémité de la place, c'est pourquoi nous proposons de les supprimer. On pourra imaginer la présence d'arbres en pot le long des façades des commerces à l'instar de ce qui se fait sur la rue Louis-de-Savoie.

*Etudiants auteurs du projet : Mme et MM. Denis Dorsaz, Léonard Gurtner, Nadine Schmied*

## PROJET N°3: LA LONGERAIE

### ENJEUX

Pour la zone de La Longeraie, nous arrivons au constat que celle-ci présente les avantages relatifs à un quartier proche des infrastructures urbaines tout en bénéficiant d'un cadre naturel relativement préservé. Sa situation, qui se trouve à l'entrée Ouest de l'agglomération, lui procure un potentiel de développement formidable. Ces avantages ne peuvent être préservés qu'avec un développement et une urbanisation coordonnée et réfléchie par rapport au contexte dans lequel s'inscrit le quartier, tant au niveau du quartier, de la commune que de l'agglomération.

La densification est un enjeu d'envergure : appréhendée de façon réfléchie, elle est synonyme de cadre de vie agréable. Le type d'habitat choisi pour densifier la zone de La Longeraie dépendra du nombre d'habitants que l'on veut accueillir et surtout de la façon dont on veut le faire. Des logements mixtes, accueillant services, emplois et fonction d'habitat nous semblent recommandés. Il nous paraît important d'éviter que le quartier ne devienne une cité-dortoir, ce qui nuirait à la dynamique de la commune tout entière et condamnerait Morges à rester un territoire-banlieue de Lausanne. De ce fait, une implantation de zone villa sans infrastructure est à éviter impérativement. Pour donner à La Longeraie une vie de quartier digne de ce nom, il nous semble important de créer des infrastructures permettant de réaliser des besoins de première nécessité dans le périmètre du quartier.

### SCÉNARIOS

Afin d'illustrer nos scénarios, nous nous référons au découpage des zones ci-dessous :



#### SCÉNARIO 1 « LA VILLE EN VILLE »

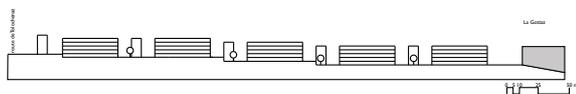
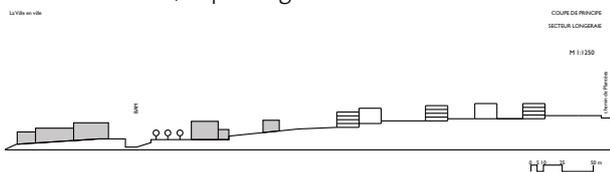
Le premier scénario part de l'idée d'implanter sur le site de La Longeraie un quartier à caractère urbain, par sa morphologie et sa densité notamment. Ce scénario signifie la création d'une deuxième centralité pour



## PROJET N°3: LA LONGERAIE (SUITE)

Morges, bien qu'elle soit de bien moindre ampleur que Morges-centre. Les objectifs et les principes d'aménagements décrits dans le chapitre précédent s'appliquent ici, la priorité étant donnée aux éléments qui permettent de produire un morceau de ville, mais en gardant une dimension très humaine, avec des bâtiments peu élevés, des éléments de verdure, des rues sans circulation et très conviviales. La densité est dégressive en allant de l'est vers l'ouest, pour respecter la transition entre la future zone plus dense et l'espace rural. Le quartier est construit sur une ossature qui vise à faciliter la mobilité douce en dehors des voies de circulation actuelles.

L'idée de mettre la ligne du BAM en tranchée couverte est envisagée à terme comme une option d'amélioration pour favoriser une meilleure continuité des réseaux (entre les zones Est-Ouest) et du tissu urbain, ainsi que pour fournir d'autres espaces disponibles à la construction, et prolonger le tissu urbain vers l'Est.



La desserte de quartier se fait prioritairement par les axes au Sud (avenue de la Gottaz et Avenue Monod). L'axe de la Route de Tolochenaz – Chemin des Plantées est pensé comme une avenue urbaine, permettant un certain volume de trafic mais à vitesse réduite. Deux nouvelles traversantes, à sens unique, passent à l'intérieur du quartier dans l'axe Nord-Sud. Le troisième axe Nord-Sud, avec une grande largeur afin de garder un dégagement, n'est pas ouvert à la circulation et peut servir d'espace public, d'aire de jeu et d'axe de déplacement piéton et cycliste.

La présence d'une telle zone de densité peut nécessiter la création d'un parc urbain sur l'actuelle propriété Eglantine / Prairie (du moins sur une partie de celle-ci) qui serait rendue publique, aménagée, mais en conservant dans l'ensemble sa configuration actuelle. Un P+R est envisageable, en lien avec la gare principale de Morges, au sud-ouest de la propriété Eglantine. Des cheminements de mobilité douce traverseraient le parc pour atteindre la gare le plus rapidement possible.

Les éléments spécifiques de ce scénario sont, par secteur :

### SECTEUR 1 ET 2 :

- Un quartier urbain, avec des immeubles de 3 à 4 étages offrant des façades continues et alignées sur la rue, offrant ainsi une vision urbaine. Densité

correspondant à un secteur urbain (environ 280 pers/ha)

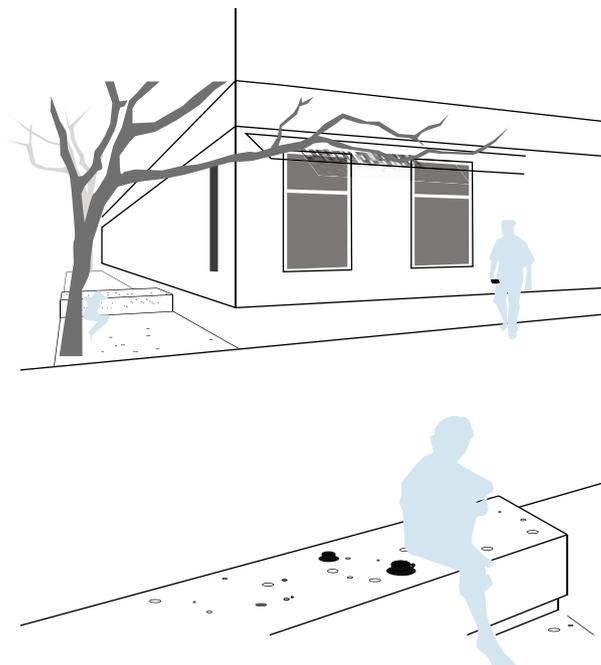
- Des parkings souterrains situés sous la large axe Nord – Sud qui relie la route de Tolochenaz et le centre de la Gottaz
- Une petite place avec commerces et café / restaurant, qui donne sur la future station du BAM de La Longeraie (arrêt actuel de Prélionne)
- Le secteur 2 peut aussi comprendre bien des immeubles de logements, de services, ou mixte
- Un espace central, sous forme de place, au centre du quartier, avec une ouverture sur l'église. Un certain nombre de commerces et d'activités sont concentrés sur la place
- Une architecture de qualité, présentant une homogénéité, afin de produire un sentiment de cohérence et de continuité dans le quartier. Ceci nécessite une planification d'ensemble et une unité architecturale (projet architectural de grande échelle)
- Un axe Nord – Sud large, arborisé, ouvrant une perspective sur les Alpes et rejoignant le centre de la Gottaz, sans voiture

### SECTEUR 3:

- Site réservé à l'emploi et à l'implantation d'entreprises prestigieuses, d'activités administratives, d'un centre de recherche, dans la continuité du tissu urbain de la zone 1-2 (forme et gabarit des bâtiments).

### SECTEUR 4:

- Logements collectifs de haut standing, dans la pente, qui profitent d'une vue de qualité sur le lac et les Alpes. Les bâtiments ont une hauteur peu importante et un certain espacement, afin de préserver un dégagement maximum (densité de 166 hab/ha).



## PROJET N°3: LA LONGERAIE (SUITE)

### SECTEUR 5

- Secteur pouvant être réservé comme site d'implantation d'une grande entreprise d'importance internationale, qui pourrait bâtir un immeuble visible et de grande qualité architecturale, marquant l'entrée dans l'agglomération. Une telle entreprise représente un potentiel de 300-400 emplois.

### SECTEUR 6

- Un hôtel de catégorie supérieure profitant d'un emplacement privilégié sur le plateau des Plantées. Afin de respecter le cadre, le bâtiment doit être de faible hauteur
- Un espace « tampon » est préservé entre Tolochenaz et les nouveaux quartiers de La Longeraie
- Un repère qui marque l'entrée dans le quartier sur le chemin des Plantées, avec une géométrie différente de la chaussée

Précautions : Ce quartier ne peut en aucun cas être amené à réalisation sans projet pour la mobilité.

### SCÉNARIO 2 « LA VILLE À LA CAMPAGNE »

Ce scénario privilégie la préservation d'un cadre très verdoyant, très arborisé, dans l'idée d'une insertion d'un quartier au milieu d'un parc, tout en offrant un cadre de vie comprenant des éléments urbains, comme la place centrale. Ce quartier permettrait de structurer la zone, sans pour autant devenir un deuxième pôle pour Morges. Certains éléments du quartier marqueront l'entrée dans la zone urbaine. La valorisation du potentiel paysager prime sur l'aspect urbain.

Dans ce scénario, le fait d'avoir conservé des espaces importants entre les bâtiments, pour l'usage récréatif, le déplacement et comme espace de rencontre, signifie que la présence d'un parc public urbain n'est pas nécessaire sur le domaine de la Prairie. Ce dernier pourra en conséquence accueillir un autre développement (logements, emplois et infrastructures publiques).

La desserte se fait de préférence par le Sud au travers de deux axes Nord – Sud qui relient l'Avenue Monod au chemin de Tolochenaz. Le quartier est bâti sur la même ossature de réseaux piétons - cyclistes que le premier scénario.

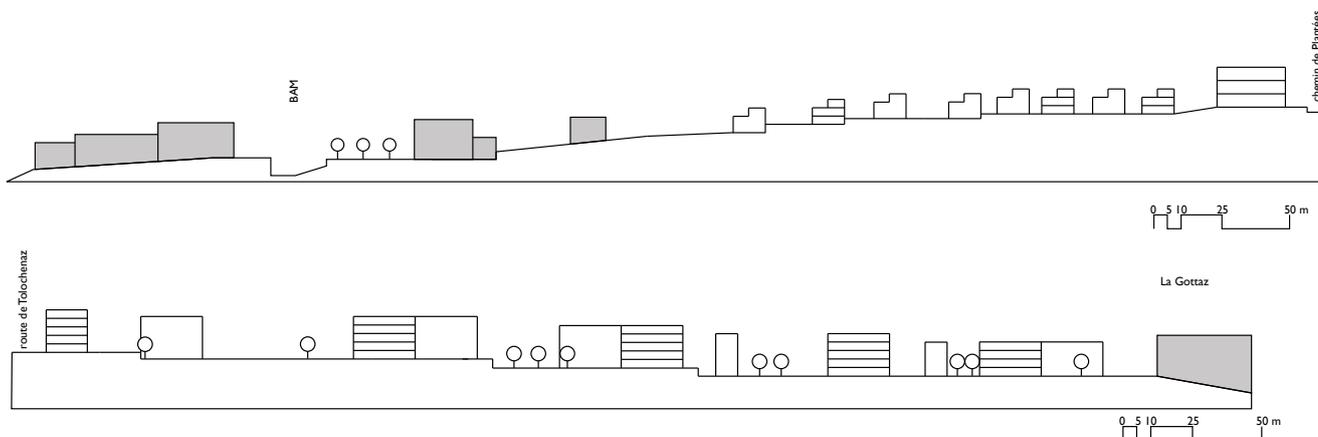


# PROJET N°3: LA LONGERAIE (SUITE ET FIN)

La Ville à la campagne

COUPE DE PRINCIPE  
SECTEUR LONGERAIE

M 1:1250



## SECTEUR 1 ET 2

- La création d'une place de quartier qui donne sur la route de Tolochenaz, avec des commerces, café/restaurant, situé au centre de gravité du quartier
- Des bâtiments implantés dans un vaste espace public arborisé. Il existe des espaces semi privés pour chaque immeuble. Les immeubles, qui ont relativement peu d'emprise au sol, compensent en hauteur, avec de 7 à 8 étages, ceci dans le but d'atteindre une densité suffisante (140 pers/ha)
- Une occupation du sol plutôt monofonctionnelle et résidentielle, avec cependant des activités commerciales sur la place centrale et la possibilité d'installer des cabinets de professions libérales
- Des espaces publics paysagers

## SECTEUR 3

- Un quartier d'emplois avec des immeubles de gabarit plus ou moins semblables à la zone 1-2 (290 pers/ha).

## SECTEUR 4

- Logements familiaux groupés, avec des lignes de maisons mitoyennes de 2 étages, qui bénéficient de l'ouverture sur le lac et les Alpes. Les habitations possèdent chacune un espace privatif (45 pers/ha).

## SECTEUR 5

- Secteur pouvant être réservé comme site d'implantation d'une grande entreprise d'importance internationale, qui pourrait bâtir un immeuble visible et de grande qualité architecturale, marquant l'entrée dans l'agglomération et servant de repère pour le quartier.

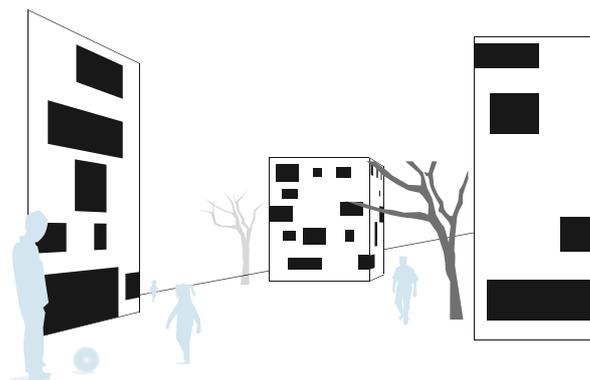
## SECTEUR 6

- Etablissement d'un complexe hôtelier de catégorie supérieure sur le plateau des Plantées, restaurant panoramique, centre de santé.

- Dans le prolongement du secteur 4, logements familiaux groupés, avec des lignes de maisons mitoyennes de 2 étages, qui bénéficient de l'ouverture sur le lac et les Alpes.

Précautions et évaluation : La forme de ce quartier présente l'avantage de pouvoir être densifié progressivement, en fonction de la demande, par l'ajout successif d'immeubles d'habitation. Le développement peut donc s'échelonner sur une longue période, de façon coordonnée avec le développement du transport en commun et d'un éventuel déplacement du tracé autoroutier. La première étape souhaitable est la création de la place centrale du quartier, autour de laquelle viendront s'ajouter progressivement les logements. Le quartier gardera sa fonction de quartier périphérique avec des améliorations sur les infrastructures et les services disponibles

Etudiants auteurs du projet : MM.P. Knierim, V. Lenoir, F. Rebetez



## PROJET N°4: RUE DE LAUSANNE

Au vu de son passé, de son accessibilité, de sa position géographique favorable et fréquentée, de l'intérêt de la part d'entreprises, de sa surface, nous pensons que cette zone a une destinée emblématique.

*Les objectifs de développement se déclinent en deux échelles, à savoir locales et régionales. Localement, nous souhaiterions :*

1. Densifier le tissu actuel, c'est-à-dire construire de gros bâtiments à caractère exclusivement urbain.
2. Requalifier le rapport entre l'espace public et le bâti, à savoir diminuer les impacts de la mobilité, intégrer l'environnement, aménager la rue pour que le bâti s'ouvre sur la route cantonale et qu'il soit accueillant pour les piétons.
3. Créer une mixité élevée avec le départ des industries. L'offre se doit d'être attirante pour des entités qui amènent les gens quotidiennement, à savoir des bureaux d'entreprises de toute taille, pour des fonctions commerciales alimentaires (utilisation du potentiel de passage et de centralité pour ne pas générer de trafic), pour des logements situés en hauteur (à l'abri des nuisances environnantes et profitant de la vue) et finalement pour des structures publiques tel qu'un musée, cinéma ou hôtel.
4. Elaborer un concept modulable, qui s'intègre à la demande et à la libération progressive de parcelles.

L'objectif régional découlant des objectifs locaux est donc de créer une sorte de «downtown», c'est-à-dire un important pôle d'activité renforçant l'identité.

### SCÉNARIO VÉGÉTATION

La valorisation de l'environnement naturel de la ville et autour de la ville est un aspect à ne pas négliger dans le contexte urbain de l'agglomération Lausanne- Morges comme le montre le PALM qui propose la création d'un parc urbain autour de la Venoge.

Dans ce scénario, l'aspect végétal est développé pour répondre au constat de coupure et de manque de perméabilité mise en évidence dans le constat et atteindre l'objectif de requalification de l'espace public et du bâti.



Le concept de ce scénario à l'échelle de la ville est de lier les deux parties de la ville séparées par l'autoroute et le rail. Concrètement, le vignoble, les quartiers en amont de l'autoroute et le lac seraient reliés par une "coulée verte" produite par une végétalisation des chemins de Pétoleyres, des Philosophes et du passage sous-gare de St-Jean. Puis, depuis la route de Lausanne, des percées vertes donneraient accès au quai Igor Strawinsky.

Le deuxième aspect de la proposition serait de lier le parc de Vertou au parc de l'Indépendance pour créer une continuité verte entre les deux extrémités de la ville par un aménagement végétalisé plus lisible. L'ensemble ferait le lien entre les quais, le vignoble, les parcs jusqu'aux sentiers de la Morges et la campagne avoisinante (fig. 17).

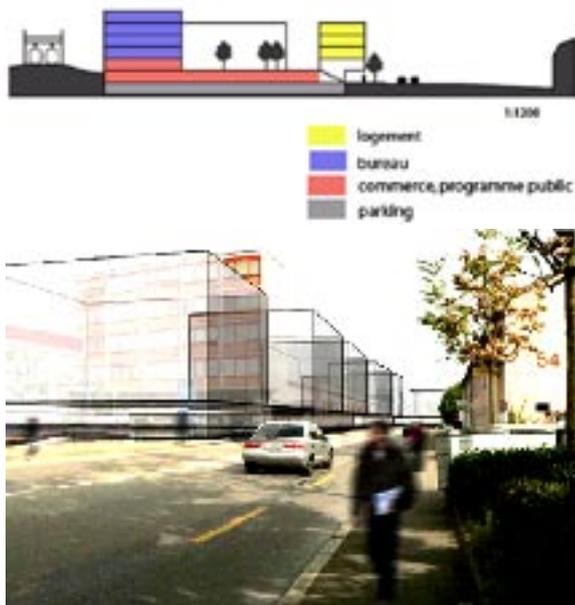
A l'échelle du site, le concept prévoit de repenser la RC1 qui ne présente aucune qualité d'espace public. Elle contribue par sa configuration au sentiment de banlieue qui émane du quartier et son tracé rectiligne coupe en deux le quartier. Le concept vise donc à atténuer la brutalité de la route pour la rendre appropriable aux habitants. La proposition consiste à la mise en place d'une allée d'arbres implantée au milieu de la chaussée qui diminuerait l'importance visuelle de la route. Les riverains seraient plus à même de s'approprier l'espace public en remplaçant la végétation compacte par une végétation filtrante. D'autre part, il serait judicieux de relier la zone étudiée à la gare par le prolongement du mail prévu dans le projet de réaménagement de la place de la gare. Cet accès arborisé raccourcirait le temps de parcours des piétons en passant au bord des voies du chemin de fer.

### SCÉNARIO URBANISATION

Dans une stratégie de développement à long terme, le PALM qualifie la zone de Morges comme site stratégique d'intérêt cantonal. Dès lors, il paraît tout à fait opportun de développer un scénario se préoccupant avant tout de la forme bâtie et des affectations qu'elle pourrait abriter dans le but d'atteindre les objectifs fixés.

Le concept du scénario vise à une densité bâtie et à une mixité des affectations pour caractériser le lieu comme pôle d'activités emblématique. La densité voulue est produite par une stratégie de blocs qui viennent prendre place sur les grandes parcelles actuelles. Ces

## PROJET N°4: RUE DE LAUSANNE (SUITE)



blocs seraient formés de socles publics sur lesquels des plots émergeraient. Le gabarit de chaque bloc serait fixé à cinq niveaux sur le socle et entre les plots pourraient se créer des espaces collectifs variés. Cette logique urbaine mise en place permettrait une modularité adaptée au parcellaire du site et au départ progressif des industries et une rentabilité optimale par la possibilité de construire par phase les différents éléments du projet.

La répartition programmatique des blocs prendrait en compte les demandes et les activités déjà présentes dans le quartier et dans la région. Ainsi, le logement n'occuperait que les deux derniers niveaux côté sud. Cela se justifie par la hauteur qui garantirait la vue sur le lac et d'autre part en l'éloignant des nuisances de la route de Lausanne. Il faut aussi prendre en compte le fait que le logement est déjà présent au sud de la RC1 et que de nombreux logements seront construits dans les communes avoisinantes.

Les socles publics pourraient accueillir de grandes surfaces commerciales de manière à proposer une alternative aux centres commerciaux périphériques. Il en résulterait une meilleure accessibilité à ce type de programme et générerait moins de trafic automobile. Ces socles pourraient aussi accueillir des garages ou des stations services qui sont présents actuellement. Il serait également prévu que des surfaces de bureaux de toute taille, de petits commerces ou



de service prendraient place dans les plots garantissant la mixité souhaitée. Dans cet ensemble d'activités diverses, la présence d'un bâtiment public comme un hôtel prendrait tout son sens. Il se situerait à la place du parking actuel au sud de la RC1 offrant alors à Morges un hôtel de bon standing de plus de 100 lits que réclament les sociétés de la région.

Son emplacement se justifie par le cadre exceptionnel dont il jouirait et par l'opportunité de remplacer le parking actuel par un espace de qualité. Si la conséquence d'une telle proposition est la suppression des places de parc, elle pourrait s'accompagner de la construction d'un parking souterrain dont la faisabilité n'est pas remise en cause par la nature du terrain.

Il faut ajouter que le concept ne veut pas concurrencer le projet de développement du secteur de la Longeraie ou du Lake Geneva Center puisque le type d'activités souhaité ne s'apparente pas à un parc scientifique ou technologique.



### SCÉNARIO MOBILITÉ

Le trafic sur la route de Lausanne est actuellement caractérisés par une saturation aux heures de pointe. Dès lors, ce scénario a pour objectif d'améliorer le trafic tout en créant des alternatives à la voiture en favorisant la mobilité douce et les transports publics.

À l'échelle de la région, le concept propose de lier Morges à Lausanne par les transports publics par l'utilisation optimale du REV et de la gare St-Jean. D'autre part, il propose la création d'un couloir réservé au bus 57 sur la RC1 dans le sens Lausanne - Morges où l'on constate une congestion du trafic à hauteur de la route de la Gracieuse le soir aux heures de pointe. À ce couloir de bus serait ajouté un système de feux intelligents capable de laisser la voie libre au bus et ainsi d'avantager ce mode de transport face à la voiture. La création d'une ligne de tram serait aussi envisageable, cependant son tracé ne pourrait pas emprunter la RC1 à cause de ses dimensions mais pourrait passer entre le rail et le bâti en contre-bas du talus. Ces deux propositions de modalité de transport se justifient dans l'hypothèse du boulevard urbain et du déplacement de l'autoroute, le bus ou le tram deviendraient des moyens de transport efficaces sur la route de Lausanne.

## PROJET N°4: RUE DE LAUSANNE (SUITE ET FIN)

De la même manière mais dans une perspective à plus long terme, le BAM pourrait être prolongé jusqu'à l'EPFL et ainsi être relié à Lausanne par l'intermédiaire du TSOL. Cette variante est celle d'un train interurbain qui relierait tous les villages entre Morges et Lausanne en s'affranchissant des voies de circulation automobile. Si techniquement cette solution a des désavantages par rapport au bus ou au tram, la proposition a l'audace de la provocation et permet de questionner le devenir de la ligne du BAM et de son évolution.

A l'échelle locale, la configuration de la RC1 dans le secteur étudié pourrait être modifiée par la voie de bus citée plus haut tout en gardant les bandes cyclables dans chaque sens (fig. 25). Quant à la circulation piétonne, elle pourrait se faire tant par les trottoirs que par les quais rendant ainsi les déplacements plus rapides et plus sûrs.

Par ailleurs, un enrobé antibruit pourrait être appliqué sur la chaussée atténuant ainsi les nuisances dues au trafic automobile. A long terme avec l'évolution du trafic, la RC1 pourrait être pensée comme une zone limitée à 30 km/h dont les avantages sont une diminution des nuisances sonores, une amélioration de la fluidité du trafic et une augmentation de la sécurité.



A St-Jean, le BAM filant vers l'EPFL...

### TABLEAU RÉCAPITULATIF

	OBJECTIFS À L'ÉCHELLE DU SITE	OBJECTIFS À L'ÉCHELLE DE LA VILLE ET DE LA RÉGION	IMPACTS
<i>Scénario végétation</i>	Réaménager par de la végétation la RC1 et développer accès vers le quai du bord du lac.	Lier le vignoble au lac. Proposer une continuité entre les deux parcs aux entrées de la ville.	Caractère des espaces publics favorisant la mobilité douce et la détente pour le quartier et la ville. RC1 plus sûre.
<i>Scénario urbanisation</i>	Mise en place d'une logique bâtie de blocs permettant une densité élevée et une mixité d'affectations.	Développer un quartier emblématique et attractif pour la ville et la région.	Création d'emplois et de logements. Pôle économique et commercial d'importance régionale
<i>Scénario mobilité</i>	Repenser la mobilité sur la RC1 et dans le quartier en favorisant la mobilité douce et les transports publics.	Améliorer les liaisons vers la gare et vers les villages à l'est de Morges.	Attractivité du quartier par une meilleure accessibilité. Changement des modalités de transport et amélioration du trafic.
	Court terme 5 ans	Moyen terme 15 ans	Long terme 30 à 50 ans
<i>Scénario végétation</i>	Mise en place et aménagement progressif des « coulées vertes ».		Espaces verts complémentaires au parc urbain de la Venoge et adaptés au statut de RC1 prévu.
<i>Scénario urbanisation</i>	Elaboration d'un PPA.	Disparition de bâtiments et début de la construction de certains blocs.	Suite et fin de la construction du projet.
<i>Scénario mobilité</i>	Réaménagement de la RC1 par la création de voie de bus et de feux intelligents. Développement de la gare St.-Jean et du réseau de train vers Lausanne.		Nouveau statut de la RC1. Prolongation de la ligne du BAM jusqu'à l'EPFL ou création d'une ligne de tram.

Etudiants auteurs du projet : MM. Régis Martin, Sylvère Menningen, Philippe Schwéry

## NON AUX BARRIÈRES ARCHITECTURALES

Sur la friche industrielle de la biscuiterie Oulevay est né un ensemble d'immeubles plaisants parmi d'anciens arbres rescapés de la démolition.

Félicitons les promoteurs d'avoir aménagé un grand appartement adapté aux exigences d'infirmités handicapés de fauteuils roulants, déambulateurs ou cannes.

Enfin, cerise sur le gâteau : Une majestueuse entrée extérieure avec une piste en pente douce au milieu d'une verdure en devenir.



## DEPUIS DES ANNÉES, DES ARBRES DISPARAISSENT...



*Place de l'Eglise autrefois plantée de peupliers*



*Place du Port*



*Place de la Navigation*



*Allée Opienski*



*Feu l'arbre de l'Indépendance*



*Nouveau mode de remplacement des arbres?*



*Quai Lochmann*



*Promenade du Petit-Bois*



*Place du Château*

## A QUAND UNE RENCONTRE RÉUSSIE ENTRE PRIVÉ ET RUE?

Aujourd'hui chez les peintres les natures mortes n'ont plus la cote.

A Morges, les vitrines mortes semblent très tendance...!



Rue Louis-de-Savoie 78



Rue Centrale



Place Saint-Louis



Place de l'Hôtel-de-Ville



Rue de la Gare 25



Rue de la Gare



Rue Couvaloup



Rue de la Gare 15b



Rue de la Gare 2



Rue Couvaloup



Rue des Charpentiers 24



Rue Louis-de-Savoie 40

Au moment même où les études projettent de multiplier en ville les zones de commerce pour animer la ville, les établissements commerciaux de vente ou de service choisissent d'offrir à la rue des vitrines mortes.

Avec, d'une part, les grandes surfaces qui ont choisi de s'enterrer et de s'ouvrir sur un hall privé intérieur et, d'autre

part, cette mode de la vitrine neutre, on est très mal parti pour faire de la rue cet espace chatoyant animé par la chalandise.

Comment faire pour inciter les bordiers à rendre leur pas de porte aussi alléchant que les espaces publicitaires qu'ils paient fort cher dans la presse et sur les écrans?

## DE TRÈS MAUVAISES NOUVELLES POUR L'AMÉNAGEMENT...



### CHERCHER L'ERREUR ENTRE LES DEUX DÉCLARATION DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL MORITZ LEUENBERGER.

Il ne nous reste plus qu'à espérer que nos politiciens saurons s'appuyer sur les faits suivants incontestables pour retourner la décision de Berne :

L'absence de la troisième voie ferroviaire, cela signifie en clair, l'impossibilité de mettre en fonction un RER performant sur la Côte. Quand M. Leuenberger répond qu'on peut augmenter la capacité des trains, il parle de liaisons intervalles, c'est tout autre chose !

La nécessité d'offrir une desserte régionale très attractive aussi pour les petites gares découle des mesures OPAIR (imposées par la Confédération) et ressort des études préalables au Projet d'agglomération Lausanne-Morges (cofinancées par la Confédération).

### Interview de M. le Conseiller Fédéral Moritz Leuenberger (Le Temps 24.3.07)

La troisième voie entre Lausanne et Coppet, importante pour le bassin lémanique, sera-t-elle sur la liste des projets mis en consultation prochainement?

- En principe pas, mais je rappelle que le projet doit encore être approuvé par le Conseil fédéral puis par le parlement. Il est clair que, comme ministre des Transports, je réaliserais cette troisième voie si j'avais l'argent nécessaire à disposition. Mais le fonds qui sert à financer les NLFA et les autres projets ferroviaires est plafonné. Cela ne veut pas dire que cette troisième voie ne viendra jamais, mais, pour l'instant, nous proposons d'autres solutions moins coûteuses et qui permettent d'avoir des capacités suffisantes entre Lausanne et Genève. Par exemple, davantage de rames à deux étages, des travaux d'aménagement des quais à Lausanne et une quatrième voie entre Renens et Lausanne.
- Bernard Wuthrich, Ron Hochuli et Mathias Küng (Aargauer Zeitung)
- Samedi 24 mars 2007

Cette offre attractive notamment en matière de fréquence des trains est le pilier de toute la politique visant à augmenter la part des transports publics dans les déplacements. En particulier, elle doit permettre d'effectuer en transports publics la part de la mobilité des habitants et travailleurs supplémentaires attendus ces prochaines années.

Dans ce domaine, nous avons beaucoup de retard à combler et aucun projet alternatif à disposition; tout a été pensé en fonction de ce RER performant.

Les études stipulent clairement que le renforcement des transports publics doit se faire au même moment que la densification de l'urbanisme et l'arrivée de nouveaux habitants ou travailleurs. Or ce développement est actuellement en cours.

On va construire nous dit-on une nouvelle gare à Malley. Magnifique ! Pour les gens de la Côte sera-t-elle d'une grande utilité sans trains pour s'y rendre ? Nous rappelons qu'au moment où ailleurs de nouvelles gares régionales s'ouvrent, nous avons inauguré, dans notre région, l'ère des gares fantômes, sans train, au moins certains jours !

### Ouest lausannois

**Fas de délégué vélo**  
Fas de Monsieur ni de Madamen Vito pour l'Ouest lausannois, cette année! Les huit syndicats de la région ont saisi le budget 2007 les 100 000 fr destinés à l'engagement d'un délégué à la mobilité douce dans le cadre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Cette décision, prise en août dernier, a fait réagir la gauche. Pour le Parti socialiste, il aurait été souhaitable de constituer ce projet mais la résistance des syndicats a été vive.  
Seule la candidature de Renens s'était déclarée partante. «Chacun est capable de réaliser ses propres cycles sur son territoire», a estimé Michel Wahrli, le syndic de Bussigny.

### NON, MESDAMES, MESSIEURS LES SYNDICATS, VOUS AVEZ TOUT FAUX !

Lorsqu'on analyse attentivement les aménagements réalisés ailleurs pour les cyclistes notamment, on constate très clairement :

- que le travail à long terme d'un spécialiste responsable spécifique de ces réalisations est indispensable,
- que des plans coordonnés intercommunaux sont tout aussi nécessaires,
- qu'en l'absence de ce responsable et de ce travail intercommunal, rien ne se fait de vraiment utile.

Nous aimerions encore souligner que la réalisation d'aménagements efficaces (et non pas anecdotiques ou esthétiques) pour la mobilité douce n'est pas un but optionnel du Projet d'agglomération Lausanne – Morges ou du Plan des mesures OPAIR. Au contraire, il s'agit d'un des points fondamentaux (avec le renforcement des transports publics et la coordination d'un urbanisme densifié proche de ces mêmes transports).

Ajoutons encore, qu'il tombe sous le sens que, pour notre région, c'est un changement de mentalité qui est proposé là et que cette nouvelle manière d'aménager nécessite un gros effort et un nouveau regard. Pour cela un spécialiste n'est pas de trop. Encore faut-il qu'il jouisse d'un solide soutien politique!

## ... ET UNE EXCELLENTE

### LE FORUM MORGIEU

Pour préparer le Plan Directeur Communal, la Municipalité a invité 80 personnes à un forum destiné à faire ressortir les problèmes, enjeux, idées et désirs concernant l'aménagement futur de la ville. Dirigé par les spécialistes

chargés de mettre au point un projet pour la Municipalité, ce forum sera répété cet automne au moment où l'élaboration du plan sera à un stade plus avancé. Pendant les deux sessions (vendredi et samedi, 16 et 17 mars), un fort intérêt pour l'avenir de notre ville s'est manifesté dans une atmosphère d'écoute et de travail.

## LES GUIDES DE MORGES PROLONGENT UNE EXPOSITION JUSQUE DANS LA RUE...

Du 15 mars au 2 décembre 2007, l'exposition «L'Héritage des Lumières» retrace l'histoire des plus beaux ouvrages de la Bibliothèque de Morges fondée en 1767 et présente quelques-uns de ces trésors au Musée Alexis Forel.

**LES DIMANCHES 18 MARS, 25 MARS, 1 AVRIL ET 15 AVRIL À 15 HEURES  
(ATTENTION PAR RAPPORT AUX PREMIÈRES ANNONCES : UNE SUPPLÉMENTAIRE LE 15 AVRIL)**

*Visite commentée de l'exposition, puis*

*Parcours de découverte de l'architecture néoclassique à Morges*



Après la visite commentée de l'exposition, les guides vous emmèneront découvrir quelques-unes des nombreuses traces du néoclassicisme à Morges.

*Départ du Musée Alexis Forel, Grand-Rue 54, Morges*

*Le prix de la visite est inclus dans l'entrée au musée.*

Cette offre sera reconduite tous les dimanches du mois de septembre.

D'autres animations sont organisées. Consulter le site du musée.

En primeur nous annonçons une conférence pour poursuivre la réflexion sur le thème des « Lumières »

**Lundi 29 octobre 2007, à 20 heures, au Musée Forel,**  
par M. **Michel Cornu**, philosophe,  
**« Les lumières se sont-elles éteintes ? »**

Mais pour l'heure, la série des causeries 2006 n'est pas terminée :

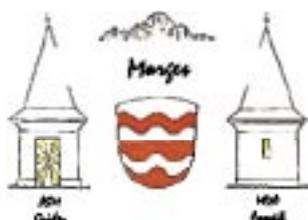
*Suite des causeries 2006/2007*

**Lundi 30 avril 2007 par M. le Dr. Pierre Knobel**  
**« Coup d'œil dans le futur: la santé de demain sera-t-elle influencée par le surpoids? Rôle des guides. »**

**Lundi 21 mai 2007 M. le Dr. Louis Golay**  
**« Monod Henri, dit le Landamann »**

*Chaque causerie débute à 20 h. précises, à la salle du 4ème étage de Couvaloup 10 (! Porte fermée pour les retardataires)*

Il est trop tôt pour annoncer le programme complet 2007-2008. En principe les causeries ont lieu chaque dernier lundi du mois. Elles sont annoncées dans le « Memento morgien » et sur notre site *asm-morges.ch*



# Visites guidées de la ville de Morges

## Lancement de la saison 2007

Après les visites de MM André Charlet, Xavier Salina, Philibert Muret et Gilbert Folly qui ouvrirent les dernières saisons, en 2007, à nouveau, nous suivrons notre guide évocateur, au gré de ses souvenirs, dans la ville elle-même.

*Viste guidée exceptionnelle et unique*

« **Morges: la vieille ville vers 1940** » guidée par M. **Georges Metzker**, celui qu'on a nommé la voix du marché de Morges



**Vendredi 15 juin 2007, à 18 heures 30, Rendez-vous à la passerelle des Eaux-Minérales**

(au- dessous de la patinoire où il est possible de parquer)

Visite guidée gratuite à pied, **durée environ 1 h. 30**

A l'issue de la balade, possibilité de se restaurer au **Caf'Conc** sur la Place de l'Hôtel-de-Ville.

### **Autres visites guidées de Morges:**

En juillet et août, chaque **mardi à 10 heures**: visite thématique (liste des thèmes pour chaque date à disposition à l'Office du tourisme et sur le site internet: [asm-morges.ch](http://asm-morges.ch)).

Chaque **vendredi à 14h 30**: visite «générale».

Nouveauté cet été encore: les visites guidées programmées sont offertes gratuitement par l'Office du Tourisme. Elles débutent devant l'office du tourisme (en face du Château) et comme toujours on peut s'y joindre sans inscriptions préalables.

*Des visite guidées de Morges sont possibles en tout temps, accord préalable à l'Office du tourisme*