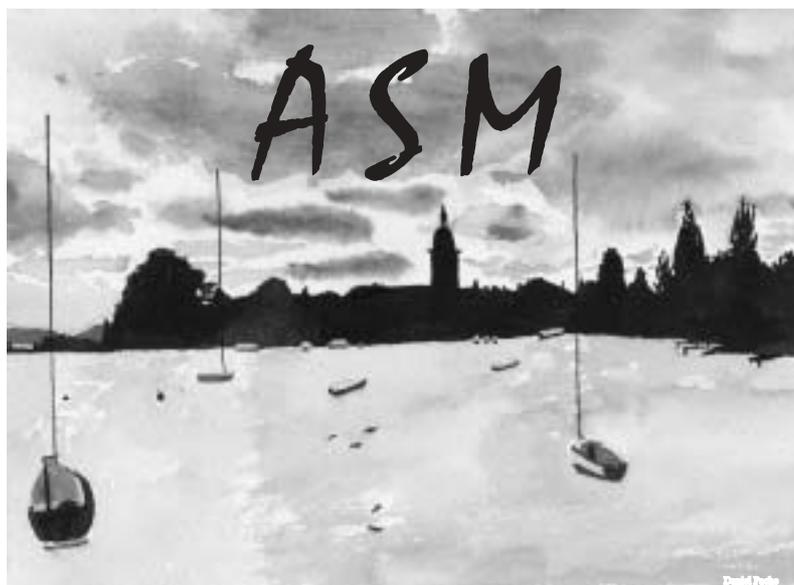


# ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE MORGES

«Nous n'héritons pas la terre  
de nos ancêtres, nous  
l'empruntons à nos enfants»

*(A. de Saint Exupéry)*



## BULLETIN

## D'INFORMATION

### N°36

septembre 2002

Ailleurs aussi, on a des idées !

## Sommaire:

Editorial / Extraits du Programme de législature de la Municipalité	page 3
<b>Exemples et réflexions d'ailleurs :</b>	page 4
Berthoud : Une ville invente la «Zone de rencontre»	page 4
Berthoud : Un service de livraison gratuite	page 4
Berthoud : Mobilité pour les sociétés sportives; gare à vélos	page 5
Vivre ensemble en ville, un défi impossible ?	page 5
La Ville de Genève a inauguré son 7 <sup>ème</sup> « Plan Piétons »	page 6
A Genève, une étude qui bouleverse des idées reçues	page 6
Journée internationale à pied à l'école	page 7
L'espace anonyme de l'insécurité	page 7
Résultats de recherche sur les ménages sans voiture	page 9
Quartiers sans voiture	page 9
Les conditions du succès d'un transport public en milieu urbain	page 9
« Slow Up » au lac de Constance	page 10
Zones 30 – Zones de rencontre : mise au point	page 10
Rouler beaucoup et bouger peu, cela rend malade. Epidémie de sédentarité	page 11
Marcher à Genève	page 11
<b>En bref et à MORGES :</b>	page 12
Circulation à l'avenue de Peyrolaz	page 12
Injustice criante : Nous avons transformé un pauvre en riche : Une bourde inopportune	page 12
Le poids démographique de Morges, un certain déclin ?	page 12
Les bains publics	page 15
Une nouvelle vue de Morges	page 15
Il est indispensable de réagir plus tôt	page 16
L'ASM a un site internet	page 16
<b>Invitations :</b>	
Journées du patrimoine, 7 et 8 septembre	page 17
« Course d'école » du Musée Forel, 21 septembre	page 17
Journée « En ville sans ma voiture », 22 septembre	page 18
Formulaire d'adhésion à l'ASM	page 18
Les transformations urbaines morgiennes, par la photo	page 19
Concours de la journée « En ville sans ma voiture »	page 20

**Un numéro de votre bulletin sans bulletin de versement !**

**Nous vous avons déjà donné 2 occasions (bulletin 34 et 35) de verser votre cotisation.**

**Evidemment nous ferons volontiers parvenir un bulletin rose à celui qui en aurait besoin.**

**Un grand merci à chacun de sa contribution passée ou future.**

ASM

**CASE 2218 1110 MORGES 2 CCP 10-17957-7**

**Site internet NOUVEAU: [asm-morges.ch](http://asm-morges.ch)**

Ce bulletin est édité par le comité de l'ASM: Mme et MM J. Alméras, F. Amrhein, P.-Y. Bosshard, N. Jufer, P. Knobel, J. Longchamp, J.-P. Morisetti, J. Merino, P. Schmidt.

Adresse du président: J. Longchamp, Banc-Vert 17, 1110 Morges, tél 801'02'27, e-mail [longchamp@urbanet.ch](mailto:longchamp@urbanet.ch)

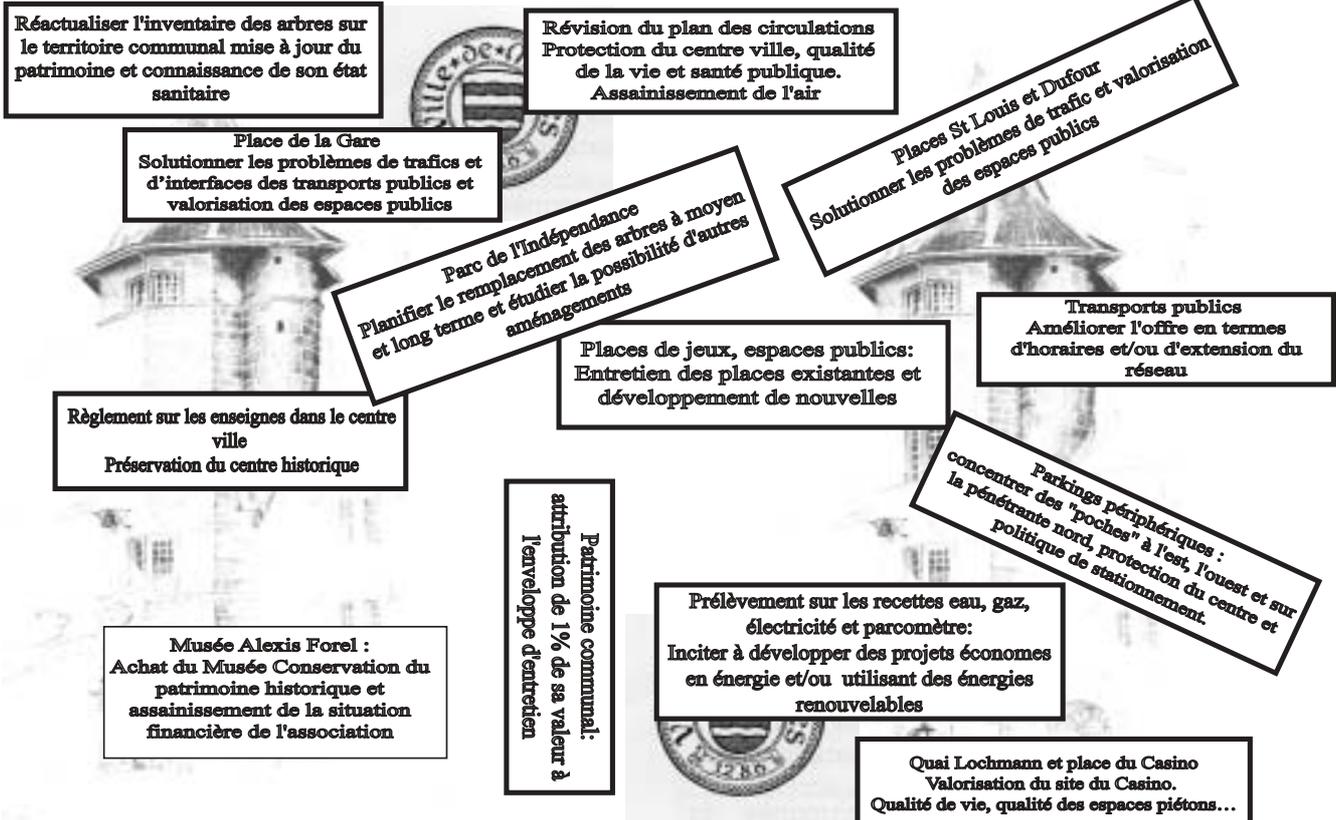
## Editorial

*Ces prochains mois à Morges, on parlera de circulation. Plusieurs préavis sont en discussion au Conseil Communal qui traitent du stationnement. La grande étude concernant le transit avec ses quatre scénarios commencera à poindre le bout de son nez. Plus largement, la Municipalité a publié au seuil de l'été son **programme de législation** qui, entre autres, affiche des intentions qui, en matière d'urbanisme et de circulation, vont tout à fait dans le sens que l'ASM prône depuis des années (lire l'extrait publié ci-dessous).*

*Comment faire pour que toute cette effervescence de bonnes volontés n'accouche pas comme trop souvent de rapports sans suite, mais débouche enfin sur des actions réelles, concertées, expliquées, progressives en faveur d'une vraie qualité de la vie à Morges ? La seule solution c'est évidemment qu'un fort mouvement d'opinion publique soutienne durablement les efforts projetés, que des citoyens, seuls ou en associations, se mouillent dans un sens constructif, inventif, novateur. Ne laissons pas les politiciens seuls !*

*L'ASM a déjà abondamment traité des problèmes de circulation liés à la qualité de la vie à Morges. Principalement consacré à ce dossier, notre bulletin n° 30 (juin 2000 « Morges et la circulation ») reste à disposition de ceux qui désireraient reprendre l'un ou l'autre point.*

*En alternant, d'une part, des exemples, parfois tout simples mais bien réels et, d'autre part, des réflexions ou des études plus théoriques exprimées par des spécialistes, ce bulletin n°36 aimerait montrer que les Morgiens ne sont pas les seuls à réinventer la ville du XXI<sup>e</sup> siècle. Ces brefs coups de projecteurs sur des idées et des réalisations glanées ça et là désirent inciter chacun d'entre nous et nos groupements à phosphorer et à s'engager. Certes, nous n'allons pas imiter ce qui se fait ailleurs. Nous ferons évidemment beaucoup mieux (!) et autrement. Mais de grâce, sortons de notre torpeur ! Evitons tant la discutaillerie que la vaine attente de spécialistes providentiels et géniaux qui règleraient nos problèmes sans aucun effort de notre part.*



### Extraits du programme de législation 2002-2005 de la Municipalité de Morges

Attention, il ne s'agit que d'un extrait. Le programme de législation (plus de 20 pages) vise évidemment bien d'autres domaines comme la sécurité, la promotion économique, la culture, les finances, etc...tout aussi indispensables au dynamisme de notre ville. Prière de se reporter au texte complet sur internet « [morges.ch/view.asp?DomLD=439](http://morges.ch/view.asp?DomLD=439) » ou sur demande au Greffe Municipal.

## Une réalisation. Des faits

### **Berthoud, Burgdorf, en allemand, charmante petite ville dominée par son château des Zähringen, au débouché de l'Emmental sur le plateau, à 22 kilomètres au nord-est de Berne**

*En 1995, Berthoud, ville qui a une population comparable à Morges, se lançait dans le projet intitulé « cité modèle pour les piétons et les cyclistes ». Six ans plus tard, on enregistre d'incontestables succès. Et le mouvement est lancé. Berthoud poursuit actuellement ses efforts dans une phase 2 de l'expérience. Qu'a réalisé cette « ville modèle » ?*

#### **Une ville invente la «Zone de rencontre»**



*On remplace l'ancien signal « zone résidentielle » par le nouveau « zone de rencontre », inventé par la ville de Berthoud*

L'invention la plus fameuse est la « zone de rencontre », appelée parfois aussi « zone de flâne » d'après l'allemand « Flanierzone ». Dans un quartier, enregistrant un trafic relativement fort, - dans le cas de Berthoud, le quartier de la gare, riche en commerces et services - on maintient le trafic motorisé et celui des transports publics, mais on donne la priorité aux piétons tout en limitant la vitesse à 20km/h. Cette mesure qui n'existait pas dans la législation a été « inventée » à Berthoud. Mais elle n'est pas sortie d'un coup de baguette magique : Le succès de cette zone de rencontre a été précédé notamment de concertations et réflexions, de tests et d'aménagements, de campagnes d'information et de sensibilisation.

Cette expérience a été tellement concluante qu'actuellement, la législation fédérale a intégré l'invention de Berthoud : Depuis le 1er janvier 2002, il est en effet possible de créer une zone à priorité piétonne et limitée à 20 km/h aussi dans des centres de localités, dans des quartiers commerçants, là où il y a relativement beaucoup de trafic. Les exigences pour l'introduction d'une telle zone sont aussi moins élevées qu'elles ne l'étaient pour la rue résidentielle.

*A côté de cet essai pilote de «zone de flâne», qui a suscité un vif intérêt partout en Suisse, Berthoud a réalisé d'autres projets modèles :*

#### **En octobre 1997 a été lancé le service de livraison gratuite à domicile par bicyclettes.**

L'idée est simple et l'organisation facile : le commerce où a été achetée la marchandise prend celle-ci en charge, la pourvoit d'un bulletin de livraison et prend contact avec la station de vélos. Dans un délai maximum de 3 heures, cette marchandise est livrée gratuitement à domicile, ainsi le client ou la cliente peut poursuivre sa flânerie en ville sans paquets encombrants.

Le succès est éclatant. En 2001, une enquête a révélé que 2/3 des habitants de Berthoud connaissaient ce service tandis que 11% déclaraient l'utiliser habituellement et 17% de manière occasionnelle. La 25'000 ème livraison a été effectuée à la fin de 2001, ce qui signifie grosso modo une moyenne de 25 livraisons quotidiennes durant cette année 2001. 50 commerces du centre de la localité participent à ce service.

Comme la topographie de Berthoud (vieille ville sur une colline) pose des problèmes pour la livraison de marchandises qui peuvent aller jusqu'à un poids de 40 kg, on utilisa dès le début un vélo électrique « Flyer » dont le moteur allège l'effort du cycliste lors des montées. Jusqu'à la fin 2001, trois vélos et leurs remorques étaient en service. Depuis cette date, d'autres sont venus élargir le parc. Par ailleurs, de nombreuses demandes ont montré la nécessité d'offrir encore, au moyen des vélos, un service de transport payant à la demande pour les marchandises qui ne sortent pas d'un magasin.

#### **Et le financement ?**

Au départ le service de livraison était une émanation de la Gare à vélo qui elle-même est née d'un programme d'occupation dans lequel les travailleurs assurent - un peu sur le mode de la défunte boutique des services de Morges - le gardiennage des vélos à la gare. Lorsque ce programme d'occupation arriva à terme, c'est le service social communal et une association de cyclistes (IG Velo) qui s'unirent pour fournir 18 places de travail pour les chômeurs de longue durée. Dès le début, les commerçants se sont intéressés à ce service et ont participé à son financement.

### Un service de conseil en mobilité pour les sociétés sportives;

En influant sur le choix du moyen de transport pour se rendre à un entraînement sportif, le programme « cité modèle » touche un domaine encore peu considéré. Environ 50 associations sportives ont collaboré au projet, avec succès : près d'un automobiliste sur six choisit maintenant le vélo et près d'un cinquième des personnes sondées ont modifié leurs habitudes quotidiennes en matière de mobilité.

### Un partenariat

L'élément central pour la réussite du projet « cité modèle pour les piétons et les cyclistes » est le fait qu'il y eut un partenariat surmontant les clivages idéologiques et politiques. Des commerçants, des habitants, des membres des associations et les responsables politiques et techniques ont travaillé ensemble dès le début. C'est aussi ce qui a rendu possible que la commission et les membres de soutien du projet Berthoud, cité modèle pour les piétons et les cyclistes se décident à poursuivre une deuxième phase du projet qui initialement était limité à 2001.

Informations et photo tirés des rapports « Natürlich unterwegs » Schlussbericht 1996-2001 Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, « L'espace urbain réinventé » Berthoud, cité modèle pour les piétons et les cyclistes grâce à l'amabilité des services techniques de la Ville de Berthoud.

### Un service de stationnement surveillé des bicyclettes à la gare (Gare à vélos).

Contre le paiement d'un abonnement modique, chaque cycliste peut déposer sa monture en toute tranquillité dans des locaux couverts et surveillés et surtout accessibles durant un horaire étendu 7 jours sur 7. Il lui est même possible de faire effectuer quelques nettoyages, réglages ou petites réparations pendant le dépôt du vélo.

### Un succès

La cité modèle pour les piétons et les cyclistes a augmenté le degré de notoriété de la ville de Berthoud. Des dizaines de délégations de la Suisse ou de l'étranger ont fait le voyage jusqu'à Berthoud pour venir visiter «la zone de flâne». Des journées d'études sur le thème de la «zone de rencontre» et de «la priorité piétonne» ont rencontré un grand intérêt. En ce sens, Berthoud a servi de modèle pour d'autres villes et communes.

## Une réflexion

### Vivre ensemble en ville, un défi impossible ?

« **Vivre ensemble en ville est en crise. Ca ne marche plus.** Ou alors ça marche mal » constate le professeur Michel Bassand, directeur de l'IREC Institut de recherche sur l'environnement construit, (département d'architecture de l'EPFL). La ville se change en métropole : Les cinquante agglomérations de Suisse abritent 70% de la population, occupent 55% des emplois et ne couvrent que 17 % de la superficie du pays. Les villes s'étalent, beaucoup d'habitants préfèrent habiter dans des zones périurbaines.

Cette périurbanisation permet d'héberger les classes moyennes et aisées dans de petits lotissements de maisons individuelles, avec gazon, thuyas et berger allemand. En plus de la ségrégation sociale, se met en place une spécialisation fonctionnelle du sol. Les activités des secteurs secondaires (artisanat et industrie) et tertiaire (services) s'installent en des endroits spécifiques : zone industrielle, zone artisanale, zone administrative, zone commerciale... Un morcellement plus ou moins chaotique, une mosaïque hétérogène troue le tissu urbain. **Une ségrégation des résidents s'installe.** On crée des non-lieux, rébarbatifs à la résidence, à la convivialité, inaccessibles ou désagréables pour le piéton.

Ces changements d'urbanité engendrent deux aspects nouveaux : **le repli du citoyen dans son logement et le sac de nœuds des transports.** Dans son logement douillet et confortable, petit bastion de vie individuelle, le citoyen se relie au monde grâce aux divers moyens de communication qu'offre la civilisation moderne, du téléphone à la tv en passant par internet. Si, pour ses déplacements, il choisit l'automobile, moyen agréable et flatteur, le citoyen risque d'engendrer des problèmes colossaux, certaines zones n'étant pas à même d'accueillir la multitude d'automobiles.

Dans ce contexte nouveau de ville qui se change en métropole, de citoyens séparés et enfermés, la vie ensemble est-elle possible ? Oui, si..., affirme le professeur Bassand, on réserve des espaces libres de construction, des parcs, des places, des rues, bref **des endroits qui stimulent la rencontre des citoyens, qui génèrent de la communauté, de la solidarité, de la cohésion.** Encore faut-il que ces lieux soit diversifiés, animés, dynamisés. Les espaces publics n'assurent pas à eux seuls un « vivre ensemble en ville » ; ils doivent être accompagnés d'une politique de « reliance ».

d'après « Le Courrier » 26 mars 2002

## Une réalisation. Des faits

### La Ville de Genève a inauguré son 7<sup>ème</sup> « Plan Piétons » :

Parcours de 7 km, urbain et néanmoins agréable. Gratuit, accessible à tous, axé autour de la promotion de la santé et respectant l'environnement, le 7<sup>ème</sup> « Plan Piétons » nourrit également une réflexion culturelle et artistique : les vers du poète Antonio Machado habillent un banc rouge à chaque kilomètre.

Le parcours qui longe la rade est balisé et rejoint en cela le principe de « Sli na Slainte » (chemin de la santé). La sédentarité est une des grandes causes de maladies cardiovasculaires. Face à ce constat, le mouvement international « Sli », lancé en 1996 sous l'égide de la Fondation irlandaise du cœur, entreprend d'encourager l'activité physique en ville. Et propose d'aménager des sentiers urbains. Ainsi le dernier né des plans piétons genevois est le 12<sup>e</sup> parcours « Sli » du monde. « La ville est souvent perçue comme un lieu de danger, de mal-être pour l'individu. Je pense que nous pouvons relever le défi, même dans une ville comme Genève qui connaît le taux de motorisation le plus élevé de Suisse. L'un des plus grands enjeux consiste à réfléchir autrement sur notre façon de nous déplacer. Il s'agit de trouver le bon moyen de transport au bon moment.

Redonner ses lettres de noblesse à la marche en ville suppose un plaisir à réinventer, le plaisir de se sentir libre, de rencontrer les gens, de voir, de sentir, de toucher, bref d'utiliser nos cinq sens, de découvrir des paysages urbains, des bâtiments dont chacun est une histoire en soi.... Marcher n'est pas du temps perdu. C'est au contraire revaloriser son temps. » Marie-José Wiedmer-Dozio, chef du service d'urbanisme de Genève.

à consulter sur Internet : [www.ville-ge.ch/plan-pietons](http://www.ville-ge.ch/plan-pietons)  
d'après « L'Echo magazine » 18 juillet 2002



*A Morges, certains trottoirs, comme celui-ci, le long de J.-J. Cart s'arrêtent brusquement, dans un virage sans visibilité et sans passage de sécurité. Vraiment pas de quoi favoriser la marche à pied en ville !*

## Une réflexion. Une étude

### A Genève, une étude qui bouleverse des idées reçues

Basée sur 7 enquêtes diverses réalisées entre 1990 et 1999, une étude réalisée par l'Observatoire universitaire de la mobilité analyse le lien entre accessibilité et chiffre d'affaires des commerces du centre ville. 57% de ce chiffre d'affaires est réalisé avec des personnes n'habitant pas le centre et n'y exerçant pas d'activité. Il est donc produit par des visiteurs désirant consommer. Et la part de ce chiffre d'affaires rapporté par des visiteurs se déplaçant à pied ou en transports publics est de 56%. De plus, on a constaté que le visiteur-piéton dépense en moyenne plus que les autres types d'acheteurs (habitants

du centre, actifs, visiteurs motorisés). Les motifs du choix du centre sont aussi intéressants : On achète au centre pour la diversité, pour la qualité des produits, pour des raisons pratiques et pour l'ambiance. Quant aux récalcitrants, ils invoquent en premier lieu la cohue, leur préférence pour les centres périphériques aussi français. Les difficultés de stationnement n'arrivent qu'en troisième position. Donc, en gros, moins d'une personne sur quatre utilise sa voiture pour effectuer ses achats au centre ville de Genève.

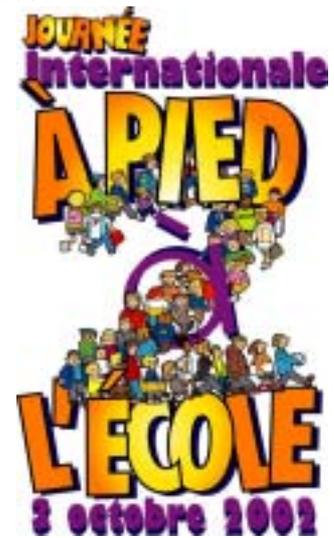
d'après « Le Courrier » 3 septembre 2001

## Une réalisation. Des faits

### Journée internationale à pied à l'école : Jeudi 3 octobre 2002

Cette année encore, des écoles des quatre coins du globe (21 pays) uniront leurs forces pour fêter la journée internationale « à pied à l'école ». (En 2001, 3.5 millions de participants) Accompagnés de leurs parents, d'enseignants et d'élus municipaux, ils feront un grand pas en avant pour promouvoir l'importance d'aller à l'école à pied.

L'expérience a montré que marcher ensemble jusqu'à l'école offre de véritables avantages : amélioration de la forme physique, réduction de la circulation routière surtout aux abords de l'école, moyen d'assimiler des connaissances routières d'importance vitale, création d'un sens communautaire plus marqué et surtout apprentissage de l'utilisation quotidienne de l'espace public à pied. C'est un moyen qui peut être utilisé pour promouvoir des trajets plus sûrs jusqu'à l'école et pour restituer les rues aux piétons. Certains marchent tout simplement parce qu'ils aiment cela, mais tout le monde marche en respectant un principe de base : les gens en bonne santé créent des communautés en bonne santé.



informations : [www.iwalktoschool.org](http://www.iwalktoschool.org)

*Par ailleurs, pour information voilà ce que fait une commune fribourgeoise pour la journée du 3 octobre :*

Madame, Monsieur,

La Commission scolaire, le corps enseignant et le Conseil communal de Grolley (FR) ont le plaisir de vous communiquer l'inscription de nos écoles (enfantive et primaire) à la journée "A pied à l'école" du 3 octobre prochain . Nous prendrons également contact avec l'école maternelle "La Montgolfière" pour lui demander si elle s'associe à notre journée.

Notre projet :

- 1) Une information préalable est donnée à tous les parents, en août, par le bulletin d'information scolaire.
- 2) Une sensibilisation des élèves est programmée par le corps enseignant.
- 3) Ce jour-là, on ne conduit pas les enfants à l'école en voiture (cas d'exception : blessure, etc.)
- 4) On vient à pied, avec des lignes "Pédibus" organisées depuis 4 têtes de pont dans la Commune.
- 5) Les enfants sont encadrés par des adultes (parents, enseignants, membres de la Commission scolaire, volontaires)
- 6) Un bilan (conférence-débat) avec participation des parents et des spécialistes (selon v/ proposition) est organisée en novembre.

Gérard Repond, pré. de la Commission scolaire

## Une réflexion

### L'espace anonyme de l'insécurité

*L'insécurité est un thème aujourd'hui très médiatisé et devenu politiquement incontournable. Or, on préfère s'attaquer aux effets et non aux causes du problème. Au contraire, il faut mener un combat de longue haleine, effectuer un travail plus durable, moins médiatique et spectaculaire, par des actions dans des domaines tels que l'éducation, les prestations sociales, etc...*

#### *L'aménagement des espaces publics*

Mais il y a aussi des mesures à prendre en matière d'aménagement du territoire. En effet, la qualité du milieu dans lequel évolue un individu influence fortement sa sensation de bien-être et de sécurité.

Le bruit, la pollution et les accidents de la circulation sont des facteurs réels d'insécurité. La confiscation de l'espace public par le transport routier a créé une coupure entre ses différents usagers. La transformation des rues en routes a rendu l'espace public objectivement dangereux : les accidents de la circulation représentent la première cause de mortalité chez les jeunes, soit environ 600 morts en Suisse chaque année. Au lieu de redonner aux espaces publics leur mixité, de réapprendre la cohabitation entre les différents acteurs de la ville, on s'accroche au sacro-saint désir de mobilité qui fait de la voiture un « mal nécessaire » et lui subordonne l'espace urbain. Sans rejeter complètement la voiture, il faut lui rendre une place qui permette d'intégrer, au sein du même espace public, d'autres formes de mobilité (bus, vélos, trottinettes, piétons...) et d'autres usages.



*Le passage sous l'autoroute entre le ch. de Rosemont et l'av. de Peyrolaz a été équipé d'installations sophistiquées pour lutter contre le bruit, mais la piètre qualité architecturale transforme cet endroit en non-lieu.*

Or, l'intérêt que l'on porte à sa rue, à son quartier, à sa ville, à sa région est essentiel pour que le « contrôle » social de l'espace public puisse s'effectuer, pour éviter de l'abandonner à la vie clandestine et refuser l'apparition de ghettos.

#### *Urbanisme et contrôle social*

Il est donc essentiel de redéfinir des lieux où ce « contrôle » social s'établit naturellement plutôt que de cliquer des lieux impossibles à contrôler. Il faut s'employer à rendre ces lieux habitables et, pour ce faire, concevoir des espaces publics permettant de retrouver les valeurs essentielles de partage, d'échange et de solidarité, en faire des lieux où les gens vivent ensemble et non pas les uns à côté des autres.

En rendant les espaces publics à l'humain, en favorisant leur mixité, en les rendant accessibles à tous, en augmentant leur transparence, ces espaces non qualifiés, zones de non-droit propices à l'insécurité, disparaîtront. Il faut créer des lieux à la mesure de l'homme !

informations : [www.tribu-architecture.ch](http://www.tribu-architecture.ch)

#### *Les non-lieux de l'incivilité*

Il y a aussi des espaces qui incitent aux incivilités et à la criminalité. Ce sont les non-lieux produits par l'urbanisme moderniste du XXe siècle, des espaces résiduels et subits, conséquences d'une nouvelle société basée sur une nouvelle mobilité : abords des gros ouvrages de génie civil, espaces extérieurs des quartiers de banlieues, parkings souterrains, dessous de ponts, bas-côtés de routes, etc... Ces espaces sont « désocialisés » donc inhabités, car inhabitables. Ce sont des zones de tous les droits, des ghettos à l'échelle d'un quartier, d'un parking, d'une cour. Ils ne sont pas propices à une activité sociale naturelle qui rend la plupart des délits et incivilités impossibles dans un lieu « habité ». Quand les espaces extérieurs au logement ne sont plus utilisés pour les pratiques sociales habituelles telles que rencontres, discussions entre voisins, jeu, partage, etc, on constate un repli sur soi et un désinvestissement croissant des abords directs de l'appartement, de la maison.



*Voici un exemple morgien de ces non-lieux*



*Voici l'exemple des deux rives de la Morges au Pont-Neuf : Selon nous une des deux architectures crée un non-lieu !*

## Une réflexion. Une étude

### *Résultats de recherche sur les ménages sans voiture*

#### *Mobiles sans voiture et satisfaits*

La mobilité sans voiture personnelle est nettement plus répandue que généralement admis. Qui plus est, la plupart des ménages sans voiture s'en passent fort bien. Les auteurs d'un projet mené dans le cadre du programme de recherche « Transports et environnement » arrivent à la conclusion que les meilleurs moyens de promouvoir la mobilité des ménages sans propre voiture sont: une bonne desserte de proximité, une offre de transports publics avantageuse et le car-sharing.

"De toute façon, en Suisse, tout le monde a une voiture; ceux qui n'en ont pas sont soit des frustrés, soit des écolos" - La recherche a montré que c'est faux (PNR 41). Un ménage sur quatre en Suisse n'a pas de voiture, une proportion qui passe à plus de 40% des ménages dans les grandes villes. Un bon 80% sont satisfaits de leur vie sans voiture. Bien que, dans la plupart des cas, la motivation écologique n'a pas été l'élément décisif, de

nombreux ménages ont opté pour la mobilité sans voiture de leur plein gré et en toute connaissance de cause. Seul un ménage sur cinq n'a pas de voiture pour des raisons indépendantes de sa volonté, par ex. financières ou de santé.

Généralement, dès qu'un ménage achète une voiture, il l'utilise. Une politique des transports soucieuse de réduire la pollution et le nombre de kilomètres parcourus devrait donc redoubler d'efforts pour promouvoir la mobilité sans voiture, la condition primordiale étant une bonne desserte - de proximité aussi - par les moyens de transports publics. Les auteurs de l'étude proposent encore toute une palette d'autres mesures possibles, notamment le développement du car-sharing qui semble promis à un bel avenir. En Allemagne, des quartiers sans voitures ont été réalisés avec quelque succès. En Suisse également, les prémisses seraient favorables.

source : « Rue de l'Avenir » n°4/2001

## Une réalisation. Des faits

### **Après Expo.02, un quartier sans voiture.**

Le 25 juin 2002 à *Nidau près de Biemme* s'est fondée la communauté d'intérêts Seebucht (plus de 50 adhérents) dont le but est de faire de l'intéressante zone d'habitat qui verra le jour au bord du lac un quartier neuf sans voiture et dans l'optique du développement durable. Imaginez : vivre sans bruit de voitures, ni risque d'accident, liberté de mouvement autant à l'intérieur qu'à l'extérieur, regain de contacts sociaux dans le quartier grâce à l'espace libéré par les rues et places...

informations [www.seebucht.ch](http://www.seebucht.ch)

**Berne, quartier Viererfeld :** dans ce quartier proche de Neufeld, s'érigera dans les cinq à douze prochaines années une nouvelle zone d'habitation. La Communauté d'intérêt sans voiture de Viererfeld voudrait y construire la première zone d'habitation libérée de tout trafic. La moitié des lotissements – entre 600 et 1000 appartements – devraient se situer dans une zone sans voitures. Le législatif de la ville de Berne a demandé une étude d'impact dans ce sens par voie de motion, qui décidera de la faisabilité ou non d'un tel projet. Le Conseil exécutif (Municipalité) s'est déclaré favorable à réduire les places de parc à un taux de 0.1 places par appartement. Les résultats de l'étude sont encore à venir.

informations [www.viererfeld.ch](http://www.viererfeld.ch)

## Une réflexion

### **Les conditions du succès d'un transport public en milieu urbain**

L'expérience montre que les systèmes qui ont du succès, c'est-à-dire qui sont utilisés et attractifs au point de convaincre les automobilistes d'abandonner leur voiture présentent les caractéristiques suivantes :

- ⇒ des bus et des trams dans les rues : une présence, une visibilité dans l'espace public et un accès facile et sûr aux arrêts ;
- ⇒ un réseau dense : un système qui va prendre l'habitant à côté de chez lui
- ⇒ des fréquences élevées et des cadences régulières : durant la journée, les usagers ne devraient pas attendre plus de 7 à 10 minutes l'arrivée d'un bus ou d'un tram (voire moins aux heures de pointe), il n'y a ainsi pas besoin de connaître précisément l'horaire. Le soir, une attente de 12-15 minutes est acceptable ;

- ⇒ une bonne vitesse et, surtout, des horaires respectés : En ville les trajets sont courts (pas plus de 2 km, en moyenne), ce n'est donc pas la vitesse des véhicules de transport public qui est déterminante, mais la fluidité, l'assurance que le tram ou le bus va pouvoir avancer régulièrement, tenir l'horaire et ne jamais être pris dans une colonne de voitures à l'arrêt. En supprimant les obstacles à l'avancement des bus et des trams, on obtient des vitesses tout à fait satisfaisantes ;
- ⇒ un minimum de ruptures de charge et des transbordements aisés : des recherches montrent que la rupture de charge (l'obligation de changer de bus, de tram, de métro) est l'aspect le plus mal perçu par les usagers des transports publics. Il faut donc un maximum de lignes directes et des transbordements aisés (même quai, trajet minimum, bonnes correspondances ;
- ⇒ des tarifs favorables ;
- ⇒ une image moderne, la propreté des véhicules et un service soigné à la clientèle.



*Un arrêt de bus sans abri, où l'on s'assied sur le rebord de la vitrine voisine et où on a aucun contact visuel avec les bus en correspondance, arrivant ou partant pour Tolochenaz, par exemple.*

tiré de Rue de l'Avenir n°2 2002 [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

## Une réalisation. Des faits

### « Slow Up » au lac de Constance

Le premier « Slow Up Euregio Bodensee » a eu lieu le dimanche 25 août 2002, ce qui signifie qu'à cette date les routes principales sont interdites à la circulation automobile qui cède sa place aux cyclistes, aux patineurs à roulettes et aux randonneurs, en bref, à tous les amateurs de mobilité non motorisée. Un tracé circulaire de 30 kilomètres traverse le territoire de huit communes de la région du lac de Constance. Le long du tracé, des places de fête offrent des attractions culinaires, culturelles et sportives. Romanshorn et Arbon sont les centres de cette grande manifestation. Cette journée d'expérience sans voitures débute avec une parade de véhicules non motorisés de construction osée, fruits du travail de leur propriétaire ! L'idée poursuivie par « Slow Up » est la promotion d'une mobilité respectueuse de l'environnement pendant les loisirs et au quotidien.

Elle a été lancée conjointement par la fondation « La Suisse à vélo » et par « Suisse Tourisme », en corrélation avec le projet hpm (human powered mobility = mobilité par la force musculaire) de l'Expo.02. Le premier « Slow Up » du lac de Morat en 2000 a attiré 30 000 participants et le deuxième en 2001, plus de 50 000 personnes.

## Une réflexion

*A Morges, on a entendu des informations assez fantaisistes sur les coûts et les conditions de réalisation des zones 30 km/h. Cette précision sera sans doute la bienvenue. Elle fait suite à une modification récente de la loi.*

### Zones 30 – Zones de rencontre : mise au point

La nouvelle ordonnance est entrée en vigueur au premier janvier dernier. L'esprit de cette nouvelle ordonnance reflète l'objectif affirmé par le Département des transports, énergie et communications, de favoriser la promotion de zones à vitesse limitée. Les simplifications sont importantes :

- ⇒ Il n'y a plus de limitation de périmètre, et la notion « d'homogénéité » est relativisée (« la plus grande possible »)
- ⇒ Les routes principales restent exclues, mais des exceptions sont possibles.
- ⇒ Il faut « veiller à ce que les routes puissent être empruntées par tous les véhicules autorisés à y

circuler » : à cette condition, rien n'empêche de prévoir une zone là où passe une ligne de transport public, par exemple.

- ⇒ Une expertise est toujours requise, mais sous une forme nettement simplifiée.
- ⇒ Quant aux mesures d'accompagnement, l'ordonnance n'en spécifie pas la nature. Il peut s'agir de mesures constructives, mais aussi de sensibilisation ou de contrôle. Elles sont laissées à la libre appréciation des cantons et des communes.

Il s'agit maintenant pour les cantons et les communes d'exploiter ces nouvelles possibilités...

tiré de Rue de l'Avenir n°2 2002 [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

## Une réflexion

### Rouler beaucoup et bouger peu, cela rend malade

#### Epidémie de sédentarité

Alors que notre mobilité ne cesse de croître, nous avons de moins en moins d'activité physique. Le manque d'exercice a pris des dimensions d'une épidémie dans les pays industrialisés : un tiers de la population n'a pas de mouvement et un autre tiers ne bouge pas suffisamment pour en retirer un bénéfice sur le plan de la santé. Nous négligeons donc une source inestimable de santé et de bien-être à la portée de tout un chacun, tant il est vrai qu'une activité physique régulière d'intensité moyenne durant 30 minutes plusieurs fois par semaine réduit la fréquence d'un grand nombre de maladies, parmi lesquelles les affections cardio-vasculaires, l'hypertension, le diabète, l'obésité, l'ostéoporose et le cancer de l'intestin. L'inactivité physique a de graves conséquences : pour la Suisse, on estime que

le manque de mouvement provoque chaque année 1.4 million de cas de maladies et près de 2000 décès, et coûte environ 1.6 milliard de francs en traitements médicaux directs.

C'est le cumul des facteurs de risque qui rend malade.

Bien trop souvent, les débats au sujet des impacts du trafic sur notre santé sont incomplets. Si la problématique de la pollution atmosphérique est largement connue, d'autres facteurs comme le bruit, le changement climatique, les accidents et le manque d'activité physique sont souvent négligés. Or c'est le cumul des facteurs de risque qui porte atteinte à notre santé.

Les informations ci-dessus sont tirées de la brochure « Transports – Environnement – Santé », une publication des Médecins en faveur de l'Environnement Suisse. information : [www.aefu.ch](http://www.aefu.ch) ou [www.isde.org](http://www.isde.org)

La rédaction est inspirée de Echos « Iniziativa da las Alps » n°67, juillet 2002 information : [www.iniziativa-des-alpes.ch](http://www.iniziativa-des-alpes.ch)

## Une réalisation. Des faits

### Marcher à Genève

*C'est pratique, agréable, gratuit  
et bon pour la santé!*

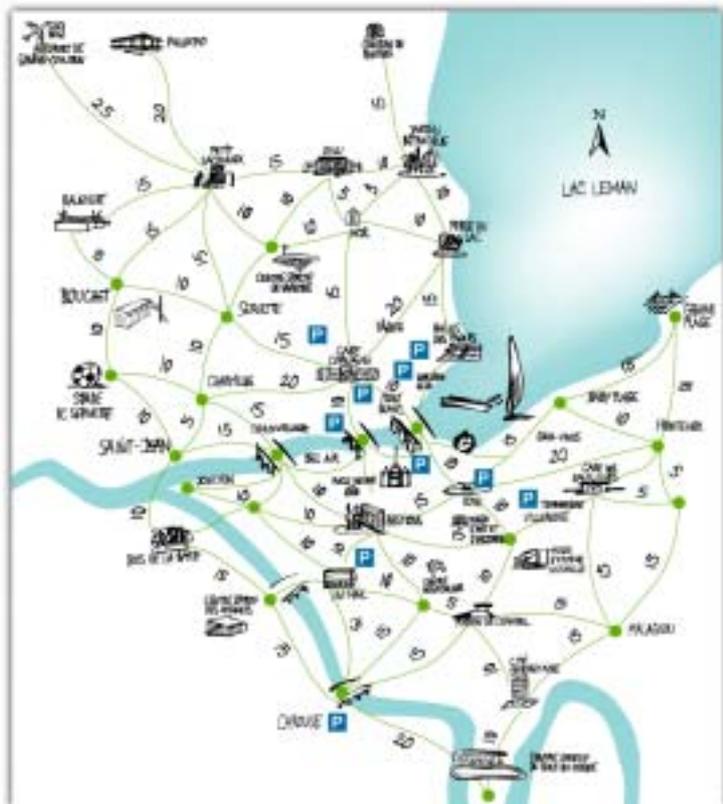
Le plan indique les distances en minutes à la vitesse moyenne de 5 km/h.

Ça vous paraît rapide ?

Vérifiez, vous serez étonné.

informations : [www.ville-ge.ge/plan-pietons](http://www.ville-ge.ge/plan-pietons)

***A Morges, commune de 4 km<sup>2</sup>, aucun point du territoire n'est à plus de 20 minutes de marche du centre.***



----- En bref et à MORGES -----

**Circulation à l'avenue de Peyrolaz**



En 1965, au droit de la future avenue de Vertou, sur l'avenue de Peyrolaz, un jeune écolier fut tué par une voiture. L'on ne parlait pas encore du collège de Beausobre. Le commissaire de police Rochat chargea ses hommes de surveiller l'endroit. On s'aperçut avec effroi que la majorité des automobilistes ne respectaient pas la ligne blanche. Cette route était indiscutablement mal dessinée. Sans passer par le service des autoroutes qui avait dessiné la chaussée, en 1966, la Municipalité de Morges prit contact avec les CFF afin que ces derniers cèdent une bande de terrain pour pouvoir élargir la route. Ce sont les travaux de cette correction que montre ce cliché. Mais, depuis lors, la chaussée est plus « roulante ».

J. Alméras

Lors du FORUM ASM « La Ville et l'Enfant », on fit remarquer que les voitures s'engouffrent beaucoup trop rapidement dans le « trou des pâtes Gala », la cuvette du passage sous-voie de Peyrolaz où cheminent une part appréciable des huit cents élèves de Beausobre. A cet endroit, il n'existe aucun écriteau signalant la présence possible d'écoliers. Informez-vous pour savoir comment sont traités, au Canada, aux USA ou en Suède, les passages piétons susceptibles d'être empruntés par des écoliers... Puisqu'on reste en Suisse, au minimum, un avertissement clignotant ne serait-il pas bienvenu ?

Par ailleurs, on attend depuis fort longtemps un miroir promis en face du débouché de l'av. de Vertou !

**Injustice criante : Nous avons transformé un pauvre en riche : Une bourde inopportune**

Dans notre dernier bulletin, nous vous rendions compte des délibérations du FORUM ASM sur le « Tourisme à Morges et dans la Région ». Or, dans ce résumé, nous avons interverti les chiffres du budget annuel de l'ADIREM et celui des cotisations. Cela donnait

*L'Association pour le Développement des Intérêts de la Région Morgienne (ADIREM) est présentée par Monsieur Folly. (...) Actuellement, l'association compte 250 adhérents. Elle vit des 250'000 francs que lui verse la commune de Morges (une des rares villes donatrices), des cotisations des membres, qui s'élèvent à 450'000 francs, et des taxes de séjour. Une fois déduits les salaires des quatre personnes employées, cette somme permet de faire bien peu de choses.*

450'000 francs, représente le montant total du budget annuel, alors que le total des cotisations est, vous l'aurez compris, bien plus modeste. Dans le budget 2000/2001, il s'élève à **CHF 30'000 !!!**

Nous qui voulions attirer l'attention sur l'urgente nécessité de soutenir mieux l'ADIREM, en particulier en amenant toutes les communes de la région à cotiser, nous ne pouvions pas faire une erreur plus contre-productive ! Nous prions nos amis de l'ADIREM d'excuser cette confusion regrettable et espérons qu'entre temps de nouveaux adhérents, en particulier des communes de la région, auront contribué à rendre notre « Office du Tourisme » moins pauvre !

**Le poids démographique de Morges. Un certain déclin ?**

Le recensement fédéral de décembre 2000 commence à livrer ses résultats au niveau des communes. Profitons-en pour mesurer le poids démographique actuel de notre ville et, grâce aux comparaisons possibles, pour analyser quelque peu la tendance à long terme. Quelques enseignements intéressants nous attendent :

<b>Morges</b>	1850	1900	1950	1960	1970	1980	1990	2000
<b>Population rés.</b>	3'241	4'421	6'456	8'420	11'931	13'057	13'891	14'154

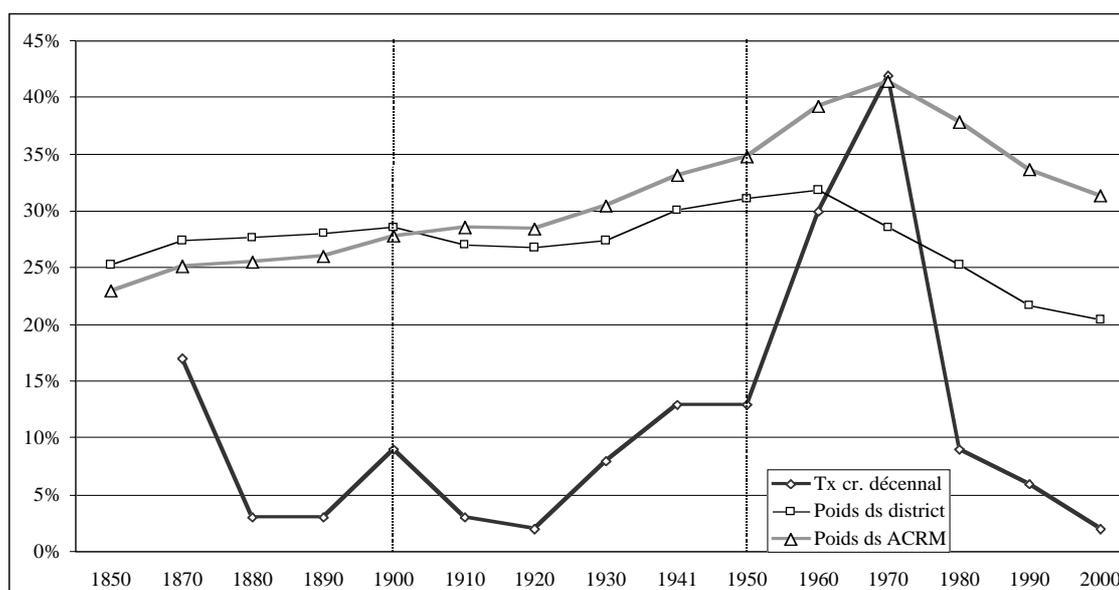
habitants

Donc, d'après le dernier recensement fédéral, poursuivant la croissance démographique qu'elle a toujours affichée depuis qu'on dénombre les habitants, la commune de Morges constitue le domicile principal de 14'154 personnes.

Du point de vue démographique toujours, parmi les villes vaudoises, Morges garde son rang. Ayant accédé officiellement à la taille statistique d'une ville (en Suisse = commune de plus de 10'000 habitants) à la fin des années 60, notre commune demeure, par l'importance de sa population, la huitième localité vaudoise. Avec de faibles variations (deux fois 9<sup>ème</sup>, trois fois 7<sup>ème</sup>), c'est ce huitième rang qu'elle occupe depuis plus de cent ans ! Notons toutefois qu'en 1850, Morges était la cinquième localité vaudoise ! Et pour jouer un peu sur la corde de la rivalité entre voisines, remarquons que Nyon partie bien plus bas dans le classement (11<sup>ème</sup>, en 1850) et qui fut longtemps quasiment au même niveau que Morges semble avoir (définitivement ?) devancé celle-ci avec son 6<sup>ème</sup> rang et ses 2'000 habitants de plus qu'elle.

Somme toute, au premier coup d'œil, rien de nouveau, du point de vue du nombre de ses habitants, Morges poursuit sa croissance et demeure une modeste ville moyenne vaudoise. Oui, mais... Ne voir que cela c'est oublier que Morges n'est pas une île, qu'elle évolue dans un environnement qui lui-même bouge. Replaçons la croissance démographique de Morges dans celle de son district, du canton et cette perspective nous donnera une tout autre image.

*Le graphique suivant nous renseigne sur quelques indices.*



D'une part, le taux de croissance décennal, qui indique en % la proportion de croissance démographique entre deux recensements fédéraux toujours distants de 10 ans : Nous y lisons l'immense croissance urbaine de notre ville au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, de 1920 à 1970, non seulement la population morgienne n'a fait que croître, mais cette croissance a accéléré sans cesse pour atteindre un 42% d'augmentation sur dix ans vers 1970. Depuis cette date, la croissance demeure, mais la vitesse mesurée en proportion décennale, ne fait que diminuer. De 1990 à 2000 cette croissance n'est plus que de 2%, ce qui représente 263 habitants de plus.

D'autre part, deux indices indiquent le poids relatif de la commune de Morges, le premier, par rapport au district<sup>1</sup> dont elle est le chef-lieu et, le second, par rapport aux communes de l'Association des Communes de la Région Morgienne<sup>2</sup> (ACRM)<sup>3</sup>. Là, le constat est clair : Dans son district, durant un siècle, Morges a traditionnellement regroupé plus du quart de la population ; on observe même une progression jusqu'à une proportion du tiers des habitants du district dans le chef-lieu en 1960. Mais, depuis cette date, cette répartition se modifie, la part des habitants du district de Morges qui résident au chef-lieu ne fait que diminuer, pour se réduire à un habitant sur cinq en 2000 (exactement 20.5%). Le dernier indice, celui qui mesure la proportion des habitants des communes de l'actuelle ACRM montre une évolution assez semblable. Par

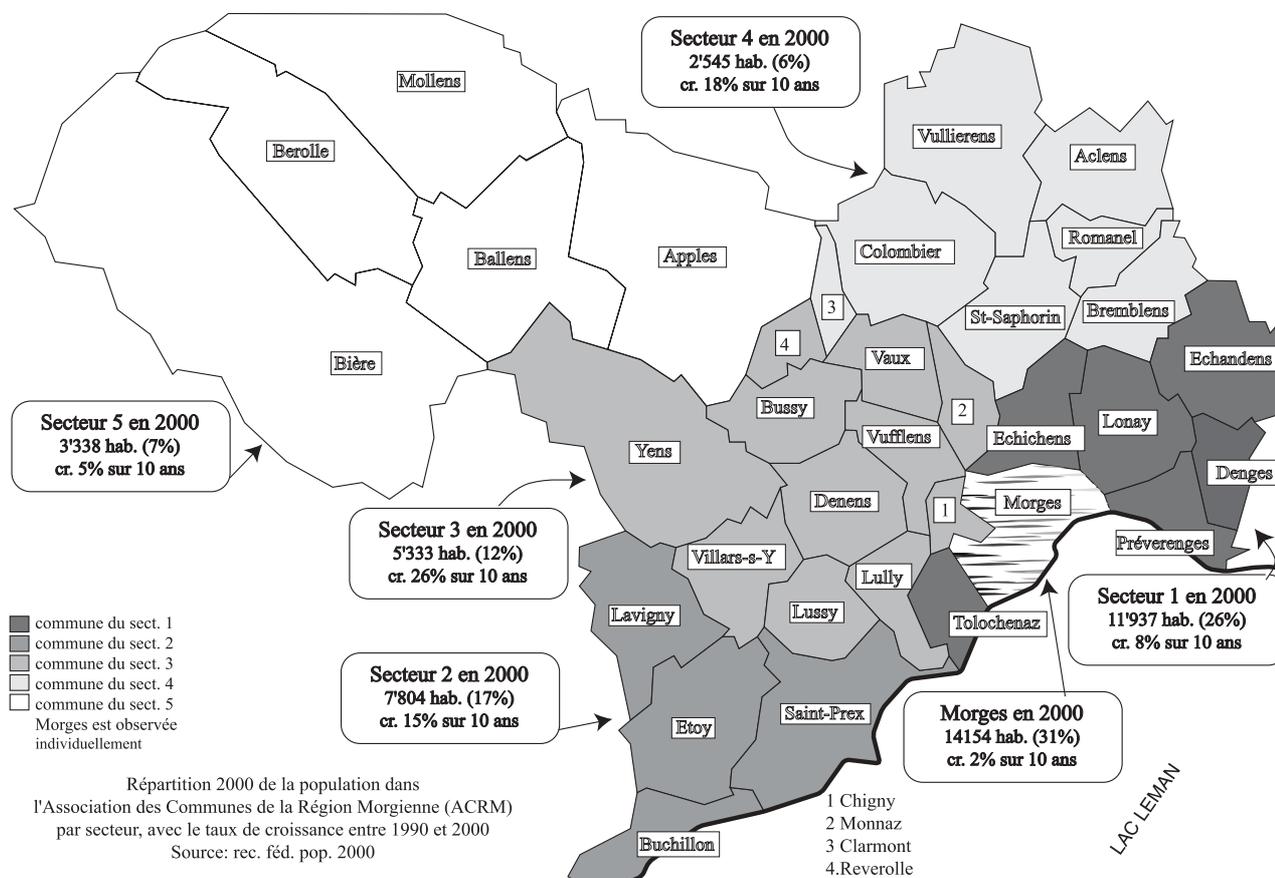
<sup>1</sup> population du district en 2000 : 69'077 habitants, soit 10.8% de la population vaudoise

<sup>2</sup> population des 34 communes de l'ACRM en 2000 : 45'111 habitants

<sup>3</sup> Cette deuxième mesure peut paraître superflue ; pourquoi ne pas se contenter de la comparaison avec le district ? Tout simplement parce que le découpage du district inclut quatre communes d'outre-Venoge dont tout le monde s'accorde à dire qu'elles évoluent plus dans le contexte lausannois que morgien. En prenant les communes de l'ACRM, on exclut donc Villars-Ste-Croix, Bussigny, Ecublens et St-Sulpice et l'on ajoute des communes du pied du Jura (Apples, Mollens, Berolle, Bière et Ballens [du district d'Aubonne]), plus de campagne, moins de banlieue lausannoise !

rapport à la population de sa région, Morges est un centre de poids, poids qui ne fait qu'augmenter jusqu'en 1970. A cette date 41.4% de la population des communes de ce qui sera plus tard l'ACRM habitait Morges. Mais ensuite cette proportion diminue assez fortement, pour passer au-dessous du tiers en 2000 (31.4%).

La carte ci-dessous indique que les 6 communes du secteur 1 de l'ACRM regroupent 12'000 habitants et ont enregistré une croissance de 8% ces dernières années, sans parler des 26% de croissance des communes du secteur 3.



**La conclusion est limpide : Du point de vue démographique, en tant que commune-centre, Morges perd de l'importance relative par rapport à son district, comme par rapport à sa région d'aménagement du territoire. Cette tendance est très nette et se poursuit depuis plusieurs années.**

A partir de ces faits, on peut faire deux remarques : Même si le chiffre de la population résidente n'est qu'un élément du dynamisme d'une commune (places de travail, attractivités commerciales et pour les entrepreneurs, qualité de la vie et du site, etc... comptent aussi), il est certainement néfaste qu'une commune-centre se dépeuple ou stagne, cela signifie une perte de richesse matérielle, sociale, économique... Il faut encore ajouter que nous ne parlons ici que des chiffres globaux de la population résidente. Quand les chiffres de classes d'âge, de nationalité, d'état civil seront disponibles, nous constaterons sans doute qu'une certaine ségrégation s'effectue : les communes des environs présentant une surreprésentation d'un certain type de population (famille classe moyenne avec enfants) « laissant » à Morges les personnes âgées, les très jeunes familles, etc...

Seconde réflexion, si ce que nous venons de dire est vrai, il faut y faire d'autant plus attention que tous les experts prévoient et prédisent une très forte croissance démographique de notre région ces prochaines années.

Le problème est relativement simple à poser : Faut-il qu'une commune exiguë, déjà fortement urbanisée accueille la population supplémentaire ? Comment faire pour offrir une très haute qualité de vie afin d'attirer une population de toutes conditions sociales et économiques ? Par ailleurs, la collaboration intercommunale et la politique régionale ne devraient-elles pas prendre un tout autre essor qu'actuellement ?

Les solutions demandent probablement de multiples et divers efforts soutenus et une politique cohérente à long terme. Contrairement à une croyance bien vaudoise, il n'est peut-être pas sot de penser que cette politique énergique risque bien de ne pas nous tomber du ciel toute cuite !

## Les bains publics

*Dans notre dernier numéro, nous relations la naissance de la piscine de Morges sur les remblais des années soixante. En forme de suite, un petit rappel : à côté de la piscine subsistent les bains publics (qu'il est d'ailleurs actuellement question d'équiper de sanitaires), voici comment ils sont nés :*

Dans la séance du conseil communal de Morges, du 24 février 1965, M. le conseiller Gaston Thentz - par ailleurs, actuel membre fidèle de notre association – développe une motion qui a trait à l'étude de bains publics puisque les anciens bains ont été abandonnés et que les nouveaux n'ont pas été réalisés. Il semble au motionnaire qu'une telle réalisation serait possible à peu de frais. A l'unanimité, le Conseil prend la motion en considération.

*d'après le p.v. du Conseil*

*A l'est de la piscine, les bains publics, nommés aussi, la cure d'air*



## Une nouvelle vue de Morges



**Ce dessin de la Tour de l'Hôtel de Ville a été réalisé il y a quelques années par M. Alain Zurbuchen.**

C'est à cet artiste que votre comité a commandé la réalisation d'un dessin, vue à vol d'oiseau, de Morges 1737. Cette œuvre sera le pendant du dessin de Morges actuel que M. Zurbuchen a réalisé avec brio et que vous pouvez vous procurer, entre autres, à l'Office du tourisme et au Musée Forel.

La vue de Morges 1737 servira à illustrer les visites de la vieille ville, à permettre le travail des élèves sur Morges dans le passé. Elle permettra de se représenter visuellement ce que fut notre vieille ville avant que la modernité industrielle lui donne une nouvelle figure.

Cette gravure sera publiée à l'occasion d'une grande exposition sur l'image de Morges qui aura lieu en 2004.

*Ce travail important n'étant pas gratuit, votre comité accueillerait avec reconnaissance les intentions de soutien financier des personnes intéressées.*

*Nous avons lancé l'idée de la réalisation d'une maquette. Tout en espérant réaliser un jour ce rêve, nous y renonçons pour l'instant. Le travail et le coût paraissent en effet trop importants.*

## Groupe des guides d'accueil ASM / MDA

La saison touristique prendra fin ces prochaines semaines. Le groupe des guides espère pouvoir en profiter pour « former » de nouveaux guides. Si vous désirez faire partie du probable groupe des nouveaux guides qui recevront cette formation, n'hésitez pas à vous faire connaître. Nous avons besoin de votre enthousiasme et éventuellement de vos connaissances linguistiques.

## Il est indispensable de réagir beaucoup plus tôt !

Deux exemples récents : des membres sollicitent le comité ASM, le priant de s'opposer à une réalisation architecturale et immobilière imminente. **C'est navrant, mais ces interventions sont beaucoup trop tardives !**

Notre système juridique et démocratique est ainsi fait que les procédures aboutissant à une construction sont très précises et souvent longues : A la suite des articles de presse annonçant que les actuels locataires des anciennes usines Oulevay vont se trouver à la rue, on s'est ému et on nous a demandé de faire opposition à la démolition de cette ancienne fabrique. Certes, on peut regretter amèrement que Morges ne conserve pratiquement aucun témoin de son riche passé industriel (SIM, Morgia, Friederich, Oulevay, etc...) même sous forme de bâtiment « recyclé ». L'ASM, avec une large part de la population sans doute, déplore qu'une activité culturelle et sociale aussi importante que le théâtre des enfants et des jeunes soit mise en péril faute de locaux.

Toutefois notre association a admis le nouveau plan d'affectation « Les Uttins » qui prévoit l'extension de la ville par la construction de logements et l'installation de certaines activités en direction de l'ouest au-delà de la Morges. Par le fait même, nous avons donc admis la disparition des anciennes usines dont les terrains sont en mains privées. Au cours de tous les processus précédant la future construction, les propriétaires n'ont jamais caché leur intention de construire des immeubles

modernes utilisant les droits à bâtir offerts par l'affectation de la zone.

**Conclusion n°1 :** En faisant quelques titres dans la presse locale, une opposition de l'ASM à la future démolition nous attirerait sans doute des sympathies tant il est vrai qu'elle soulignerait des problèmes réels (conservation du patrimoine industriel, logement des jeunes acteurs,...). Mais votre comité ne s'opposera pas à cette démolition qui est l'aboutissement d'un processus juridique parfaitement transparent et correct.

**Conclusion n°2 :** Réagissez beaucoup plus tôt si vous tenez à tel ou tel parti urbanistique ! Pour « sauver » le bâtiment Oulevay, il fallait commencer de réagir il y a dix ans, déjà au stade des discussions et des idées. Puis il aurait fallu inciter et mener toute une action « politique » pour arriver à ce but, comportant probablement l'achat des terrains par la ville (quelques millions) ! Nous devons constater que rares sont les membres qui manifestent leur volonté d'influencer vraiment l'urbanisme de la ville, par exemple, lors des mises à l'enquête des plans de quartier ou des constructions.

Parfois certains, restés muets lors des mises à l'enquête, désireraient même qu'on fasse ressortir des dossiers qui ont déjà obtenu le permis de construire !

*Votre comité toujours disposé à accueillir des forces neuves pour enrichir sa réflexion*

## Ouf ! Enfin ! Après de multiples péripéties,

### LE SITE ASM EXISTE

Au moment où vous recevrez ce bulletin, vous pourrez sans doute déjà accéder au site web de l'ASM.

L'adresse est [www.asm-morges.ch](http://www.asm-morges.ch)

Au cours de ces prochains mois notre site s'étoffera.

A partir du 23 septembre, vous pourrez, entre autres, y participer à notre concours exclusif : « Connaissez-vous Morges ? » Venez nous rendre visite régulièrement.

Merci à Gilles Dubochet qui a conçu et développé notre site !



**JOURNEES DU PATRIMOINE 2002 à Morges**  
**samedi 7 et dimanche 8 septembre**

Thème : Les métiers du patrimoine

<i>Métiers, artisans</i>	<i>horaire</i>	
Maréchal-ferrant (pl. Hôtel de Ville)	Samedi seulement	10h - 12h / 13h - 16h
Imprimerie Carrara (Avenir 6)	Sam/dim.	10h - 12 h / 14h - 16h
Domaine viticole communal de Marcelin (Morgette 3) : présentation d'une collection d'outils de tonnellerie	Sam/dim.	10h - 17h
Archives communales (Hôtel-de-Ville)	Sam/dim.	11h - 12h / 14h - 16h

Le long du **SENTIER DE LA TRUITE**, dimanche 8 septembre, de 10h à 16h., huit stands présenteront les différents métiers permettant la conservation et la protection du patrimoine naturel et culturel (archéologue, ornithologue, garde-pêche, etc.) Départ port du Petit Bois ou poste de Lully

**VISITE DE LA VILLE** par les guides d'accueil de Morges (gratuit):

Départ du Musée Forel                      Sam/dim.                      11h / 14h / 15h

**Au Musée FOREL :** Visite gratuite du Musée

La restauration des cadres de glaces et console du 18<sup>ème</sup>: Explications par Mme Anne-Sylvie DEREGIS, doreuse-apprêteuse                      Sam/dim.                      14h - 17h

**" Course d'école "**

**du Musée Alexis Forel du samedi 21 septembre 2002.**

*Une visite dans le Canton d'Argovie : des impressionnistes de la Fondation Langmatt à Baden (riches collections dans une magnifique demeure) au prestigieux Couvent de Wettingen (stalles renaissance, décoration rococo)*

Le coût de la journée est de Fr 95.- comprenant le trajet en car, le café-croissant du matin, les entrées dans les musées, le repas de midi (2 entrées, 1 plat, 1 dessert).

Les boissons du repas de midi et de la pause de l'après-midi sont à la charge des participants.

Horaire : départ à 08h00 de la place de la gare de Morges, retour vers 19h00.

*Cette course est ouverte à toutes et tous, il n'est pas nécessaire d'être membre de l'Association du Musée. Invitez vos parents et amis !*

Bulletin d'inscription à retourner au Musée Alexis Forel, Case postale, 1110 Morges ou à faxer au 021/801 26 26 jusqu'au 10 septembre. 50 places disponibles, les inscriptions seront validées dans l'ordre d'arrivée.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse complète + No de tél. : .....

..... Nombre de personne(s) : .....

S'inscrit pour la course du 21 septembre 2002 et verse la somme de Fr 95.- par personne au CCP 17-118424-4

Signature : .....

**Dimanche 22 septembre, de 9 à 17 heures**

**Journée « En Ville sans ma voiture » sur les quais de Morges**

La ville de Morges cherche à donner un nouvel élan à la journée « En ville sans ma voiture » à laquelle elle participe chaque année depuis le 22 septembre 2000.

Il ne s'agit pas d'interdire la circulation en ville au risque de provoquer la grogne des automobilistes, mais de libérer les quais des voitures tout le dimanche afin d'organiser des animations amenant à la réflexion et sensibilisant le public en vue de développer l'utilisation des transports publics, la marche, le vélo dans notre vie quotidienne.

**Le programme** sera particulièrement riche :

- ⇒ Sur la Place de l'Eglise, une montgolfière captive permettra d'admirer la ville de haut
- ⇒ Jeu : roulette de l'énergie
- ⇒ Gymkana cycliste organisé par « Cyclic »
- ⇒ Parcours « in line » avec « All In Line Skating School »
- ⇒ Jacky Lager, le chanteur- animateur idole des petits
- ⇒ Présentation de bicyclettes spéciales
- ⇒ Présentation des TPM, Transports publics de la région morgienne
- ⇒ Stands de diverses organisations
- ⇒ etc...

Durant toute la journée, contrairement aux autres dimanches, sur les deux lignes TPM / BAM Fossés - Echichens – Hôpital / Tolochenaz – Echandens, les bus circuleront et ceci **gratuitement**. Dans les bus, on pourra se procurer les feuilles de participation au concours du jour. Les réponses sont à rapporter au stand ASM.

L'ASM sera présente sur les quais avec son stand.

[Nous recherchons des membres disposés à assurer et renforcer la permanence. S'annoncer SVP à M. Philippe Schmidt, tél.021.802.16.00 ou [phschmid@worldcom.ch](mailto:phschmid@worldcom.ch)]

**N'hésitez donc pas à participer aux animations de cette journée. Faites connaître autour de vous cette possibilité de passer un agréable dimanche dans un esprit fort utile à la communauté.**

---

**Rejoignez notre association pour renforcer notre action. Envoyez le bulletin ci-dessous à ASM case 2218, 1110 Morges 2 ou donnez-le à un membre du comité**

**Bulletin d'inscription à l'ASM**

Nom: .....

Prénom: .....

Adresse: .....

NPA et localité .....

désire devenir membre de l'Association pour la Sauvegarde de Morges.

La cotisation annuelle est actuellement de fr. 20.-

Lieu et date. ....

Signature: .....

Morges se transforme.  
Voici quelques images de cette évolution



*Annexe de l'école supérieure des filles (1894) qui sera démolie dans le cadre des aménagements décidés par la paroisse*



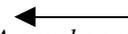
*En mars dernier, l'excavation de l'immeuble Charpentiers Nord qui s'élève actuellement le long de la rue du Sablon*



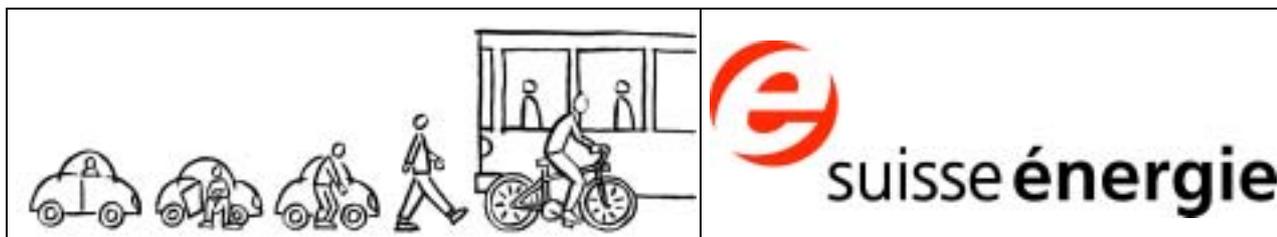
*Avenue des Pâquis 24, l'immeuble de gauche sur la photo a déjà fait place à un locatif plus grand*



*La réalisation du plan Cottage Sud entraîne la disparition de cet immeuble av. de Plan 5*



*A gauche sur la photo, l'ancienne usine Oulevay dont la démolition programmée privera de toit certaines associations.*



22 septembre Journée « En ville sans ma voiture », Morges 2002

CONCOURS

Questions et feuille de participation

⇒ Quel est le moyen de locomotion présenté à Morges lors de cette journée « En ville sans ma voiture » et qui ne se déplace pas sur le sol ?

Réponse : .....

2. Des quatre rivières voisines dont les noms se trouvent ci-après, une seule n'est pas équipée d'un chemin pédestre balisé qui permette de la suivre. Laquelle ?  
La Promenthouse, la Morges, la Venoge, le Boiron.

Réponse : .....

3. A qui est destiné un service de « Pédibus » ?

Réponse : .....

4. Quelle est la longueur du réseau desservi par les TPM (Transports Publics Morgiens)?

Réponse : .....km

5. Comment s'appelle le programme de la Confédération ayant pour objectif de réduire la consommation d'énergie ?

Réponse : .....

6. Le « Parcours Culturel Morgien » permet de visiter individuellement la vieille ville tout en étant renseigné sur les principales richesses du patrimoine urbain de Morges. Combien de « stations », indiquées en ville par de petites plaques numérotées brunes, invitent le curieux à s'arrêter et à lire la documentation du parcours ?

Réponse : ..... « stations »

Cette feuille de participation est à rapporter dûment remplie, dimanche 22 septembre, entre 9 et 17 heures, au stand ASM (Association pour la Sauvegarde de Morges) sur le quai Lochmann.

Les gagnants seront avisés personnellement, les réponses exactes et le palmarès publiés dans le « Journal de Morges »

Nom et prénom : .....

Adresse : .....

NPA et Localité : .....

- Premier Prix** : Un vélo  
 Nombreux autres prix :  
 ⇒ Montre « Ville de Morges »  
 ⇒ Cartes multicourses des TPM
- Les prix vous sont offerts par :  
 ⇒ Suisse énergie  
 ⇒ La ville de Morges  
 ⇒ Le chemin de fer BAM et les TPM