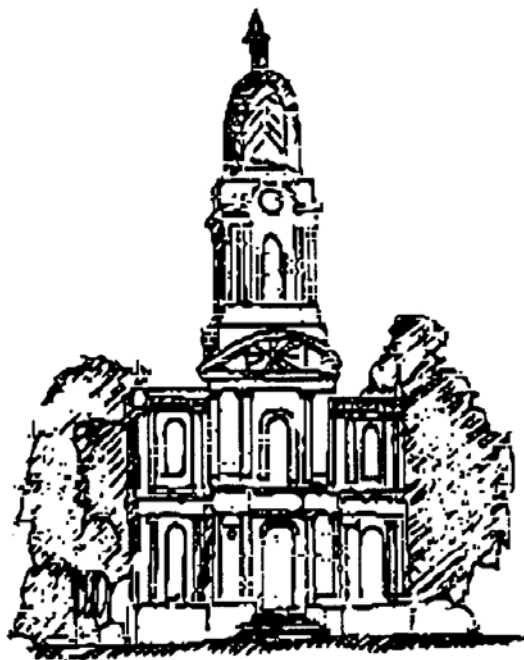


ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE MORGES

«Nous n'héritons pas la terre de
nos ancêtres, nous l'empruntons
à nos enfants» (A. de Saint
Exupéry)



BULLETIN D'INFORMATION

Invitation: Assemblée Générale + Conférence: La Gare de MORGES

N°16

décembre 1993

CASE 218 1110 MORGES 2 CCP 10-17957-7

Ce bulletin est édité par le comité de l'ASM: Mme et MM R.T. Creton, L. Golay, M. Collomb, P. Givel, J. Longchamp, P. Motta, S. Oesch

Assemblée générale

ASM

MARDI 18 janvier 1994

à 20h15.

Venez tous au **MUSEE FOREL**, membres et non membres:

Monsieur Frédéric Jomini, ingénieur EPFL , vous parlera de

La modernisation des installations ferroviaires à Morges.

Monsieur Stéphane Decoutère, économiste à la Communauté d'étude pour l'aménagement du territoire, vous parlera de

La mise en valeur des terrains de gare.

Exposés suivis d'une discussion.

La gare, point névralgique, centre d'animation, pôle de développement de la ville mérite d'être une réussite urbaine; informons-nous, discutons.

Entrée libre

Les exposés seront précédés de nos débats statutaires:

1. Procès verbal de la dernière assemblée du 24 novembre 1992
2. Rapport du président
3. Renouvellement du comité
4. Comptes et rapport des vérificateurs
5. Cotisations
6. Questions et vœux

Les réalisations architecturales à soumettre à votre appréciation étant trop peu nombreuses, l'association renonce cette année à organiser le prix ASM à l'occasion de l'Assemblée Générale

CHERCHEZ LA DIFFERENCE

Les deux appartiennent à la Commune de Morges, sont bordées de constructions qui accueillent des activités artisanales, commerciales ou tertiaires et pourtant un nombre important de Morgiens y vivent leurs journées.



LA RUE LOUIS-DE-SAVOIE

- Elle existe depuis près de sept siècles.
- Structure d'un réseau urbain dense, elle forme un espace public remarquable, admiré de tous.
- Autonome, le piéton peut gagner la totalité de la ville grâce à une succession de places, rues, ruelles, etc... de même qualité.
- Sa capacité d'accueil au cours des siècles est étonnante, hormis peut-être l'industrie lourde. Toutes les affectations ont pu s'y intégrer en côtoyant du logement.
- Malgré la circulation automobile, aujourd'hui mal gérée, elle est un lieu de solidarité et de rencontre inégalé, chaque activité donne sur l'espace public par sa propre porte.
- On s'y promène sans obligation d'achat.

Cette RUE est l'héritage de l'urbanisme du Moyen-Age

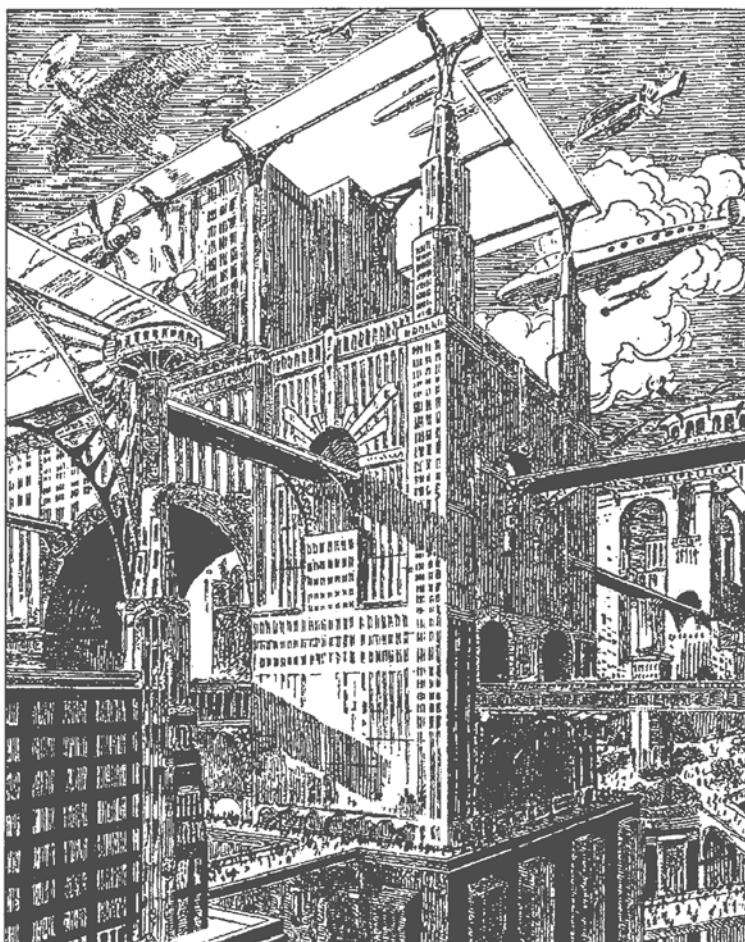


L'AVENUE RIOND-BOSSOND

- Elle s'est véritablement réalisée ces dix dernières années.
- Elle a été planifiée comme voie de desserte d'une zone industrielle non maîtrisée.
- Sans voiture, ce lieu n'existerait pas. Un gigantesque carrefour, véritable punition pour le piéton, empêche toutes relations simples avec la Gottaz, pôle d'habitation pourtant situé à 400 mètres seulement.
- Projetée pour les activités secondaires, elle met en évidence ses limites dès que des activités tertiaires, commerces et bureaux, doivent combler les surfaces inoccupées.
- Mis à part la cafétéria de la station service, où sont les lieux de rencontre ?
- Si vous ne savez pas ce que vous cherchez, circulez, il n'y a rien à voir.

Cette "avenue" est née de la planification, des décisions et des comportements des temps modernes.

La ville demain



Le réseau de connexions horizontales et aériennes imaginé en 1928 par Frank R. Paul pour la ville de l'an 2000.

dessin de F. R. Paul (1928)

Des architectes urbanistes nous écrivent; des Morgiens soucieux réclament:
"on doit pouvoir rentrer chez soi et parquer à proximité de son domicile"

ou "on veut des transports en commun efficaces en site propre"

ou "le manque de places de stationnement est source de stress, de pollution, de mal-vivre"

ou "des urbanistes-amateurs nous proposent des rocade, des pénétrantes, des garages-parcs, de nouveaux itinéraires".

Tout cela pour sauver la ville de la paralysie; en effet, nous réalisons qu'il y a trop de véhicules dans nos rues, ce qui conduit littéralement à un "auto-blocage".

L'apparition de la pollution atmosphérique nous oblige à trier, éliminer les mouvements qui ne sont pas directement utiles à la ville: transit détourné, rue piétonne, pendulaires dirigés sur un autre mode de transport. Ainsi pourrait-on sauver la ville, son centre, son commerce.

Dans la ville des traditionalistes, on est riche et libre: riche, puisqu'on peut consommer, libre, car on peut rouler où l'on veut. Dans la ville moderne, on est encore riche, mais moins libre, notre droit à notre motorisation est limité. Le citoyen peut vivre en ville, mais sans nuire. Bref, il faut partager le territoire communal, éviter les gênes mutuelles et déterminer jusqu'où la motorisation individuelle est supportable.

Les problèmes des villes sont à la fois conséquences et vecteurs de quelques grands mythes indissociables.

Le mythe de l'animation

La ville est le lieu des activités autour d'un centre privilégié; on y trouve jour et nuit une foule bigarrée qui déambule joyeusement devant des vitrines alléchantes, le commerce est ouvert tard le soir; le centre-ville devrait être un lunapark animé et organisé en vue de la consommation.

Mais si quelques logements et surtout les bureaux peuvent être maintenus près de cette féerie, d'autres quartiers en général accueillent les citadins, zones résidentielles avec vue, calme et soleil; les activités sales sont reléguées dans les zones industrielles; et dans les trous résiduels, le logement des autres.

Ensemble ces secteurs peuvent nourrir le mythe animation.

Le mythe de la régulation

Tout n'est pas parfait, mais grâce aux lois et aux progrès de la science, c'est presque le paradis perdu: catalyseurs, mazout sans soufre, loi sur l'environnement etc., la société corrige ses errements. Mais il faut dénoncer comme effet pervers la focalisation de l'attention sur quelques problèmes secondaires qui seront résolus (catalyseurs ou filtres plus puissants, voitures électriques) alors qu'on perd de vue **l'essentiel, irréparable: les gaspillages d'espace** et sa dégradation, les ressources terrestres dilapidées et l'injustice: la voiture exclut les enfants, les vieux, les infirmes, l'ensemble des plus faibles.

Bref, les règles sont faites par et pour les plus forts.

Le mythe de la mobilité

La mobilité est le summum du progrès social. "Je n'ai plus de limite spatiale, je vais où je veux, quand je veux". Le motif du déplacement est secondaire, pourvu qu'il y ait mobilité: l'adolescent sur son premier vélomoteur roule et pétarade pour le plaisir. Pourtant, le déplacement est perte de temps: "time is money". La vitesse, si elle permet d'augmenter la distance et la mobilité, favorise l'éloignement: la mort du centre-ville déserté ou l'engorgement de la ville par les pendulaires. Elle provoque une agitation permanente: vite une course en ville, les fins de semaines voient nos routes encombrées.

Bref, vive la mobilité, mais on ne se déplace plus sans prothèse: vélomoteur, voiture, ascenseur, bientôt le swiss-métro!

Les citadins ne sont plus solidaires

Pour comprendre le sens de la ville, il faut remonter à ses origines, se rappeler des conditions particulières qui ont permis, il y a quelques millénaires, à des paysans de produire un surplus alimentaire suffisant pour entretenir des spécialistes: potiers, ferronniers, guerriers... Sans le savoir, ces Mésopotamiens venaient d'inventer la ville et ses caractéristiques: variété des activités, dépendance et attachement à un lieu, solidarité entre citadins.

La ville est un écosystème qui permet à ses habitants de vivre, échanger, produire, communiquer, se chauffer. Si l'esprit communautaire disparaît, la ville perd son essence. L'adjectif urbain, qui a une connotation de politesse, de manière affable, d'urbanité, peut vite signifier une nouvelle forme de sauvagerie, empoignades pour une place de parc, querelles entre voisins.

Les trois mythes décrits ci-dessus contribuent, en dehors des mutations macro-économiques, à favoriser l'éclatement de la ville, qui, d'un lieu convivial, devient une addition de zones incohérentes faisant fi de tout projet communautaire. La mobilité a facilité le "zonage" qui déplace les activités humaines dans des territoires spécifiques:

au centre, grimace de la vie sociale, secteur lunapark, voire lupanar;
 dans la périphérie, vandalisme et désagrégation de la vie sociale;
 dans la zone résidentielle, l'individualisme et l'aisance priment;
 et enfin, dans la vie quotidienne, la voiture devient cocon, support d'agressivité, substitut sexuel...

Alors que faire?

Ne plus répondre à une demande qu'on crée!

Construire de nouveaux garages-parcs favorise la pollution de l'air.

Ajouter de nouvelles voies d'autoroute provoque davantage d'accidents.

Réparer les dégâts dus à la motorisation individuelle, développer les transports collectifs et conviviaux, mais offrir plus de mobilité favorise l'éclatement de la ville (voir plus haut).

Le vrai problème à traiter est d'améliorer le fonctionnement de la ville; pour cela:

- Freiner l'évasion résidentielle qui rend la ville malade de ses pendulaires et construire au centre des habitations de qualité; une ville peut croître sur son propre site, tout n'est pas à sauvegarder.

- Raccorder les banlieues par de véritables avenues le long desquelles habitations et activités se côtoient, offrant un continu agréable au promeneur; trop souvent, nos rues périphériques sont ennuyeuses.

- Ne plus construire des blocs locatifs en retrait avec du gazon autour pour s'isoler du bruit, mais qui crée du désert inhumain - les pelouses sont interdites. Ce "non-urbanisme" réserve l'animation au centre ville.

- Ne plus créer des zones spécifiques: ici on travaille, là on habite, là-bas on consomme.

- Développer les vides urbains collectifs, les boulevards aujourd'hui inhumains et redimensionner l'espace public pour son aspect convivial et non plus seulement comme lieu de transport motorisé.

Bref, dépasser les simples solutions mécanistes, réduire les déplacements, développer la solidarité de l'espace, accueillir toutes les activités de ceux qui ne grattent plus la terre.

Le Musée Alexis Forel

La famille Forel est présente à Morges depuis la seconde moitié du XVI^e siècle. Le premier à s'établir à Morges fut Claude Forel. Son fils, Jacques, acquit la bourgeoisie de la ville le 11 décembre 1589. Il y exerçait la profession de notaire. Depuis lors, les Forel ont donné naissance à une longue lignée de personnalités qui se sont engagées dans la magistrature, les sciences et les arts. Plusieurs parmi eux ont assumé des charges dans la vie politique de la commune. Les demeures habitées par les Forel sont, en général, belles et pleines de charme. Il nous est venu l'idée de les connaître un peu mieux. Nous savons que les principales se trouvent à Morges, Lonay, Chigny, Saint-Prex et Lully.

Le Musée Alexis Forel situé au no 54 de la Grand'Rue est une maison du XIV^e siècle formée par deux bâtiments dont l'un donnait sur la Grand'Rue et l'autre sur les remparts. Sa façade ainsi que celle de la maison voisine qui partage avec elle la cour intérieure mesure trois toises, c'est-à-dire à peu près neuf mètres. Si l'on considère qu'à l'époque savoyarde on payait l'impôt d'après la largeur de la façade, on peut tout de suite déduire, qu'elle appartenait, depuis les débuts, à des gens aisés.



Edité par F. Oppliger

Musée A.-Forel, Morges (cour intérieure)

La maison n'a pas eu tout de suite l'aspect d'aujourd'hui. Au début, elle était fort probablement construite en bois. Le premier propriétaire connu du no 54 fut, au milieu du XVe siècle, André Gardian. Ensuite, pendant presque un siècle, elle fut la propriété de la famille du Soleil (ou du Solier). Cette noble famille piémontaise originaire d'Ivrée était venue en Suisse à la suite du Comte Vert. En effet, un De Solerio faisait partie des Chevaliers du Cygne Noir, ordre de chevalerie fondé par Amédée VI. Elle a possédé en fief héréditaire la charge de vidame. D'après M. François Forel, c'est à elle qu'on peut attribuer la construction en pierre des deux corps de la maison actuelle. En 1584, la maison appartenait à N. Wilhem Vulliermin, baron de Montricher qui acheta également le no 56. Pendant la seconde moitié du XVIe siècle, elle devint la propriété de la famille Blanchenay, riche commerçant: le port de Morges très prospère avait offert à plusieurs familles morgiennes la possibilité de pratiquer le négoce.

La façade de la maison, côté Grand'Rue, est de style renaissance tardive. En 1944 elle a fait l'objet d'une belle restauration par l'architecte A. de Goumoens. Les pierres de molasse, désormais usées, furent remplacées par une molasse rougeâtre en provenance de Suisse allemande, plus résistante et semblable à celle que Morges a exploitée aux Eaux Minérales pendant de longues années. Cette restauration fut si réussie, que la même molasse rose fut utilisée pour la restauration du Château, de l'Hôtel de Ville et plus récemment du Temple.

Il convient de remarquer l'ouverture de la façade qui ressemble à un grand guichet. Autrefois les vitrines n'existaient pas; les artisans offraient leurs marchandises à travers des guichets de ce genre-là. On suppose que le bâtiment côté Grand'Rue est plus ancien que celui qui donne sur l'arrière: en effet, il possède de superbes plafonds à caissons de style renaissance. Cette partie du bâtiment fut reconstruite par la famille Vuilliermin de Montricher après 1550. Les deux corps du bâtiment au début étaient reliés par des galeries en bois. Les galeries actuelles du Musée portent la date de construction de 1670 et furent bâties par la famille Blanchenay. Au centre, on y découvre les armoiries sculptées par cette famille; c'est à cause de ces armoiries que la maison porta longtemps le nom de maison Blanchenay.

En 1816 elle appartenait à Frédéric Rauschert, puis, en 1825, à la Société de la Grande Laiterie. En changeant de propriétaire elle avait aussi perdu de sa classe; personne ne prit plus tellement soin d'elle. Les beaux plafonds furent recouverts de plâtre et les grandes salles divisées en plusieurs pièces. Quand Alexis Forel l'acheta en 1918, d'après Ric Berger "Elle était dans un état de délabrement pitoyable". Elle servait de laiterie; et beaucoup de Morgiens se souviennent encore du temps où des ânes attelés à des charrettes chargées de "boilles" à lait stationnaient dans la Grand'Rue en face de la maison Blanchenay.

L'Association du Vieux Morges fut créée en 1915 par diverses personnalités morgiennes qui se souciaient de recueillir et mettre en valeur ce qui touchait au passé de la ville. Ce fut son trésorier André Redard qui découvrit par hasard le plafond à caissons de la grande salle du deuxième étage. En 1917 la société la loua pour un loyer annuel de 80 francs. L'architecte André Wenger dirigea cette première restauration.

La maison fut achetée en 1918 par Alexis Forel qui cherchait une belle demeure pour accueillir ses nombreuses collections. Il la fit restaurer avec beaucoup de goût par l'architecte Alfred de Goumoens en apportant plusieurs modifications: les portes anciennes, les poêles à catelles, les hautes cheminées et l'ascenseur, le premier à Morges qui reste encore en fonction de nos jours. La maison avait coûté

41'500 francs et les réparations 114'600 francs! L'ensemble du bâtiment et des collections fut légué à la Société du Vieux Morges en 1918 par Alexis et Emmeline Forel qui se réservaient d'y habiter jusqu'à leur mort. Le musée fut ouvert en 1919. Mme Emmeline Forel, qui avait survécu à son mari, décédé en 1922, y vécut jusqu'en 1947, date où elle déménagea à Saint-Prex. En 1943, sur proposition du docteur Oscar Forel, la maison prit le nom de son fondateur et devint le Musée A. Forel.

Malgré la restauration de 1944, en décembre 1968 un grave accident frappa l'immeuble: plusieurs poutres maîtresses du deuxième étage se brisaient. Le premier et le troisième étage menaçaient à leur tour de céder. Après avoir fait étayer tout l'immeuble, MM Cruchet, architecte, et Charrière, ingénieur, découvrirent les causes de l'accident: la poutraison du troisième étage fut suspendue à des sommiers de fer. Celles du premier et deuxième étage furent extraites et remplacées par des sommiers de fer et ceux-ci furent enrobés avec le bois récupéré des poutres brisées. Pour exécuter ce travail délicat, il a fallu démolir toutes les cloisons intérieures: aussi les salles ont-elles repris leur aspect original. En 1984, le plafond à caissons de la salle du deuxième étage périssait à nouveau. L'architecte Eric de Goumoens et l'ingénieur Constantin de Charrière s'occupèrent de le consolider.

Le Musée A. Forel a voulu garder l'aspect d'une maison habitée avec un très beau mobilier abritant des collections de verres, d'argenterie, de gravures, de porcelaines, de tableaux de peintres morgiens et de poupées.

Alexis et Emmeline Forel

Plusieurs notables ont certainement habité la maison de la Grand'Rue 54, parmi eux Alexis Forel et son épouse Emmeline. Le premier, né à Terre Neuve en 1852, après avoir suivi le collège de Morges, obtient à Lausanne un diplôme d'ingénieur-chimiste. Il travaille à Bâle pendant dix ans et s'initie en même temps à l'art difficile de la gravure. En 1883, il épouse sa cousine Emmeline Forel qui avait étudié la peinture à Paris à l'académie Julian. Avec elle, il retourne à Paris et se consacre à son art. Il nous reste de très belles gravures d'Alexis Forel qui reproduisent les toits et les rues de Paris. Sa carrière de graveur se poursuit en Bretagne et en Suisse. Alexis Forel compte parmi les meilleurs graveurs suisses. Les dessins d'arbres sont ses plus belles oeuvres. En 1887, fragile de santé et asthmatique, il est obligé d'abandonner la gravure. Avec sa femme, alors, il parcourt la France et étudie les monuments de l'histoire romane, qu'Emmeline dessine au pastel. Le résultat de cette collaboration est un superbe volume "Voyage au pays des sculpteurs romans" publié à Paris en 1913 et couronné par l'Académie Française. Les dernières années de sa vie sont consacrées à la restauration de la maison Blanchenay. Il meurt en 1922.

Emmeline Forel fut pour lui une femme intelligente, dévouée et attentive. Ses toiles, très belles, représentent des paysages et des portraits aux couleurs délicates et dégagent une harmonie intérieure pleine de poésie. Elle était aussi une habile brodeuse, capable de restaurer de précieuses tapisseries. A la mort de son mari, elle se consacre au Musée Forel auquel elle vouait une grande affection. Autour d'elle se rencontrèrent Paderewski, Romain Rolland, René et Jean Morax et une quantité d'autres artistes de renom.

Rosa Thea Creton

Sources: François Forel - Le Musée Alexis Forel. Revue historique Vaudoise, 1986.

Ric Berger: Le Musée Alexis Forel - Feuille d'avis de Morges.

Jean Gagnebin: Notice sur le Musée Alexis Forel en 1969.

En bref

Merci

La Grand'Rue rendue aux piétons, embellie de pavés roses, animée par les devantures des commerces qui débordent sur l'espace public, quel magnifique cadeau aux Morgiens!

Les cyclistes peuvent l'emprunter dans les deux sens!

Les livreurs sont autorisés de 6 h à 11 h, sauf les jours de marché, et les mercredis et samedis, de 13 h à 15 h 30.

Les résidents accèdent en tout temps à leur domicile pour charger et décharger, mais non pour stationner.

Compromis helvétique, la Grand'Rue reste un peu motorisée, mais devient surtout une grande et large avenue avec deux arbres, des bancs où il fait bon vivre.

Merci.

Le mythe de la mobilité: le médecin et l'automobile

S'il est vrai que l'automobile procure une certaine liberté, elle est néanmoins à l'origine d'un taux de mortalité et de morbidité très élevé. En effet, ce ne sont pas moins de 10'000 personnes qui ont perdu la vie sur les routes françaises en 1992. Excès de vitesse et abus d'alcool sont sans aucun doute les causes les plus fréquentes d'accidents. Toutefois il ne faut pas négliger le poids d'autres facteurs tels que la prise de médicaments, la fatigue ou les pathologies sources de malaises.

Une motion aux oubliettes?

En zone périphérique, réservée à l'habitat et aussi au commerce et à l'artisanat pour autant qu'ils ne gênent pas, le règlement autorise des constructions à cinq niveaux si la dimension des parcelles le permet, d'où une dizaine d'immeubles neufs conformes à la loi, mais qui écrasent par leur masse les villas voisines préexistantes.

La motion Salaz demandait de revoir le règlement du plan d'affectation, en tenant compte de l'environnement déjà construit pour éviter la juxtaposition inesthétique et malsaine de grands immeubles et de petites maisons; une étude différenciée s'impose.

La municipalité tarde à répondre: le silence est d'or, il faut remplir les caisses.

Et les peupliers?

Deux peupliers se dressaient à la place de l'Eglise; malades, ils ont été abattus et devaient être remplacés. Les tôles des voitures en stationnement souhaiteraient de l'ombre en été; ou mieux, cette place devrait être un lieu de rencontre où les Morgiens pourraient vivre, sous la fraîcheur de quatre arbres plantés aux quatre coins d'un rectangle central; des bancs seraient aussi appréciés.

A nos membres et à ceux qui désirent le devenir:
--

Dans ce bulletin d'information est encarté un bulletin vert qui vous permettra de régler votre cotisation 1994. (Rappel: 20 francs ou plus, merci)