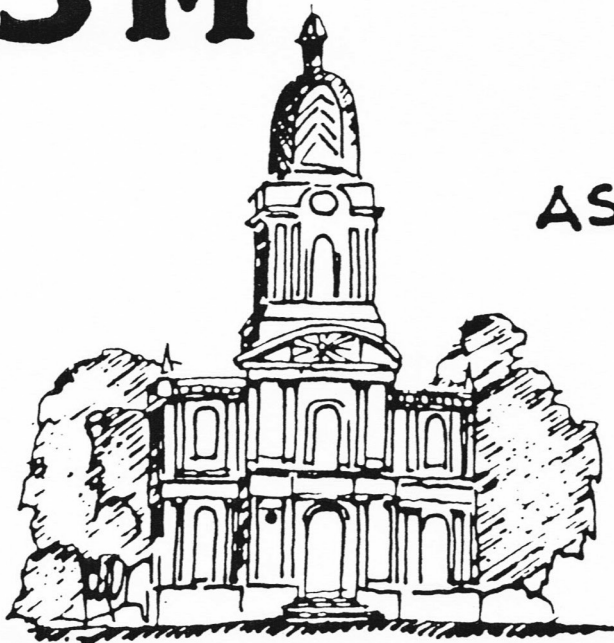


ASM



ASSOCIATION POUR
LA SAUVEGARDE
DE MORGES

BULLETIN D'INFORMATION

CASE 218 MORGES 2 CCP 10-17957-7

N°6
JUIN
1989

Aux habitants de la rue
de Louis-de-Savoie

Les villes étouffent

$3 \times 8 = 24$? Les journées n'ont plus 24 heures ! Si l'on retranche de 24, 8 heures de sommeil, 8 heures de travail et le temps des navettes entre le domicile et le lieu de travail, il reste moins de 8 heures pour sa vie privée.

Au Moyen Age, le citadin ne se déplace qu'à pied et vit enfermé à l'intérieur des fortifications; au XVIIIe siècle, puis à l'ère du vélo, les villes débordent dans les faubourgs. Aujourd'hui, elles ne font que grandir et n'ont plus de limites : les travailleurs genevois habitent la Savoie, la Terre sainte, le "Gotha morgien" et depuis que Neuchâtel est à 68 minutes de Genève par un Intercity, les navettes quotidiennes entre ces deux villes ont doublé. Cette mobilité se paye : plus il y a de transports, plus la ville étouffe.

Qu'est-ce qu'une ville ? Un cercle sur une carte dans lequel cohabitent maisons privées et espaces communautaires : Hôtel de ville, églises, rues et lieux de travail, magasins, ateliers, bureaux. Il y a un centre-ville, ou mieux, plusieurs centres où convergent les citoyens, les chalands, les travailleurs. Tout le monde désire s'approcher du centre, mais où l'entassement a ses limites; y accéderont ceux qui ont le plus de moyens financiers, les banques ou les notables. Plus la compétition pour ces lieux privilégiés sera sévère, plus les loyers en centre-ville seront hors de portée des ménages : les habitants sont donc centrifugés, rejetés toujours plus loin, tributaires des moyens de transport qui se multiplient. Et plus l'agglomération est grande, plus elle étouffe.

Deux scénarios sont désormais possibles : ou la ville est extensible et l'on perd son temps en navettes épuisantes qui raccourcissent notre vie d'autant; ou la ville se densifie, enserrée dans ses fortifications ou adossée à une montagne ou un lac. Les transports mangent l'espace où s'engouffrent personnes, marchandises, véhicules privés ou publics avec le risque de collisions : à 60 km/h, les heurts sont souvent mortels. Pour les éviter, on a aménagé des trottoirs, des pistes cyclables, des corridors pour les autobus, des parcs à voitures, même des autoroutes urbaines. Cette ségrégation réduit la ville à un vaste "meccano" aux structures complexes et saturées, et qui vit mal.

Nous voulons à la fois vivre en ville et avoir notre jardin; la ville s'effiloche, s'étend, se diversifie : cages à lapins ou quartiers résidentiels. Le sol a déchainé l'avidité générale et les nouveaux propriétaires, égoïstes satisfaits, se moquent d'un urbanisme bien conçu, bon pour les autres, d'où un développement urbain anarchique. Les services sociaux aident les familles qui éclatent : les personnes seules, célibataires, divorcées, veuves, deviennent majoritaires et il faut toujours plus d'appartements et de voitures.

Le conducteur est viscéralement attaché à son automobile, dont le caractère individuel lui confère, croit-il, une maîtrise totale de l'heure et du lieu de départ ou d'arrivée. Pour certains s'ajoute le plaisir inconscient de s'approprier pour un usage personnel un espace public qu'il privatise.

L'alternative est claire : faut-il favoriser les réseaux publics en créant des avenues - il faut municipaliser, exproprier l'espace privé, entasser les habitants (de siècle en siècle, le nombre d'étages augmente); ou faut-il soutenir les citoyens en les libérant des tentacules routières en empêchant les voitures d'entrer ?

Comment empêcher les gens d'entrer ? Voyons d'abord les solutions négatives :

a) étaler le trafic de pointe par un horaire de travail libre mais, poussé à l'extrême, cela perturbe la vie de famille; et si tous les gens veulent quand même sortir en même temps, c'est l'asphyxie : à Beausobre ou à Beaulieu, lors de manifestations simultanées, garer sa voiture devient impossible;

b) dissuader et ne laisser entrer que ce que permet la largeur des rues : feux trop souvent rouges, répartis le long des axes de pénétration ou chicanes de contournement. Mais c'est un gaspillage intolérable - time is money - et polluant : toutes ces voitures en attente dégradent les édifices et intoxiquent les passants et les pauvres citadins;

c) améliorer le réseau urbain par de nouvelles pénétrantes est absurde si le centre est saturé et créer des garages-parcs au centre est une mauvaise solution : le vide créé attire de nouveaux automobilistes et ceux qui avaient renoncé à prendre leur voiture remettent ce choix en question ! Vrai cercle vicieux.

Soyons constructifs! Pour mieux vivre en ville, il faut :

d) favoriser les transports publics : voies propres, fréquence élevée, tarif abaissé. Mais il ne faut pas se leurrer : les transports publics n'améliorent que momentanément l'engorgement des rues car, de nouveau, la place laissée par un automobiliste converti est immédiatement prise par d'autres automobilistes ...

Quel devrait être le prix d'un abonnement des transports publics ?

Bon marché pour inciter à l'abandon de la voiture et permettre du même coup des économies offrant à l'ex-automobiliste la possibilité d'autres dépenses. Gratuit ? Supprimant toute l'infrastructure compliquée du contrôle et la tentation de resquiller! Mais on favoriserait les pendulaires qui travaillent loin de leur domicile.

Au prix coûtant ? Il faudrait doubler le prix des billets.

Majores d'une surtaxe pour financer les inévitables infrastructures engendrées par le trafic et les restaurations architecturales selon le principe du pollueur payeur. Si le billet d'autobus est trop cher, le citoyen renoncera aux grandes surfaces périphériques pour se servir au magasin du coin; c'est ce que Madame Thatcher a obtenu sans le vouloir en exigeant des transports publics la vérité des prix !

e) Multiplier les garages-parcs en périphérie, la voiture restant indispensable à tous les forains pendulaires, les parcs à voitures doivent être couplés au réseau des transports publics.

f) Restructurer les villes en donnant plus d'autonomie aux quartiers pour favoriser entre eux une concurrence stimulante. Rappelons que les "villes en étoile" comme Lausanne, où toutes les lignes de transport convergent au centre, souffrent davantage que celles qui sont multicentriques.

g) Obliger chaque propriétaire à avoir son garage avec un nombre de places suffisant pour lui, ses locataires, ses visiteurs ...

h) aménager un espace public convivial et rendre aux citoyens les places publiques aujourd'hui recouvertes de carrosseries.

i) le trafic étant né de la distance excessive entre le lieu de travail et l'habitat, gonflé par les moyens modernes de transport, il faut inverser les mentalités et mélanger logements, bureaux et ateliers. On supprimerait ainsi la majorité du trafic pendulaire et l'on redonnerait vie à des quartiers d'affaires déserts dès 18 heures et les fins de semaine.

Vues de l'esprit ? Non. Florence a interdit son centre aux voitures privées sous peine d'amendes; pour entrer à Milan, il faut payer un laissez-passer; à Rome c'est la gabegie faute de transports communs valables; Singapour a instauré un péage prohibitif pour les voitures privées, antisocial vu que seuls les riches ont accès au centre.

Atteinte à la liberté ? Quelle liberté la voiture offre-t-elle si la vitesse de déplacement tombe en dessous de 20 ou 10 km/h, sans oublier la perte de temps à la recherche d'une introuvable place de stationnement ?

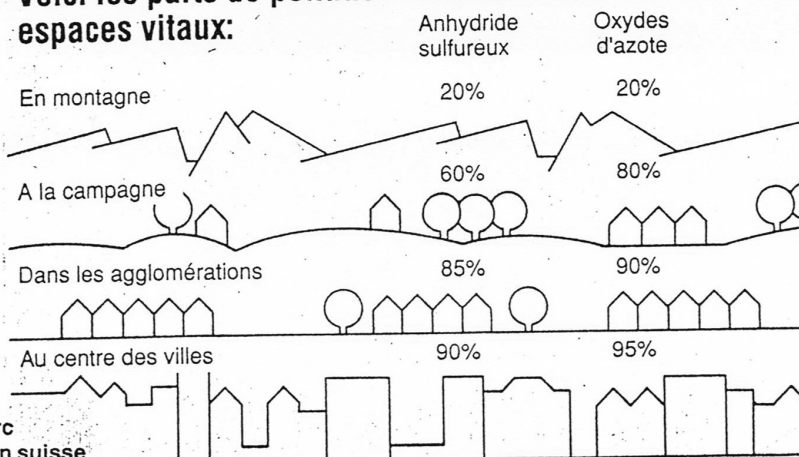
Le propriétaire invoque le droit de propriété; le marchand la liberté du commerce; le peuple : l'humanité ou le mieux vivre. C'est au milieu de ce choc perpétuel d'intérêts et de principes que le législateur doit chercher la vérité.

L'avenir appartient aux petites villes, aux centres urbains hors du centre-ville où l'on puisse vivre et travailler au même endroit : diminuons le rayon d'action quotidien de l'individu, mort aux cités-dortoirs, tous à vélo ?!?! Changeons de mentalité : l'espace est un bien inaliénable, sans prix, qu'il faut rendre aux citoyens. Une interdiction du centre coûte moins cher qu'une puissante infrastructure routière en pleine ville. Enfin, la liberté commence par le respect de l'autre, du piéton et de l'air qu'il respire.

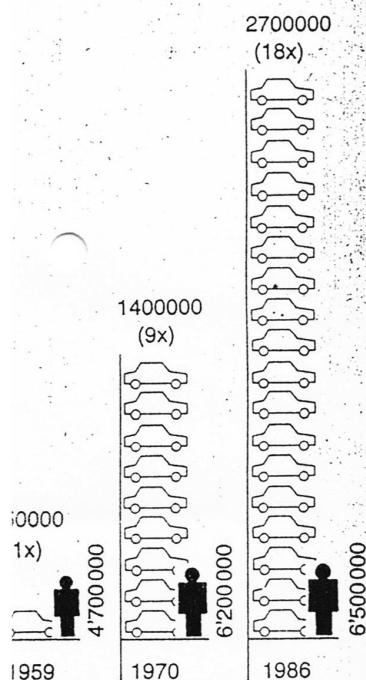
Cet éditorial, que certains peut-être trouveront un peu confus, est la synthèse d'articles récents et cette apparente confusion révèle la complexité du problème; cet éditorial, nous le dédions aux habitants de la Rue Louis-de-Savoie qui, en 1978 déjà, souffraient des nuisances de 14'000 voitures/jour; et parmi ces 14'000, seul un quart transite de Tolochenaz à Préverenges !

Source:
Office fédéral
de l'environne-
ment (1989)

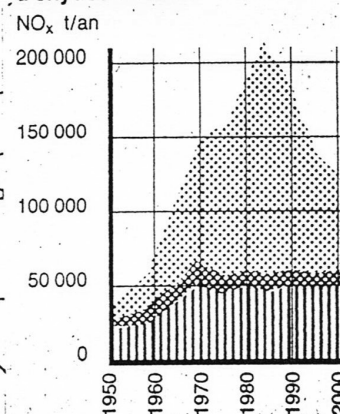
Voici les parts de pollution maison dans nos espaces vitaux:



croissance comparée du parc automobile et de la population suisse

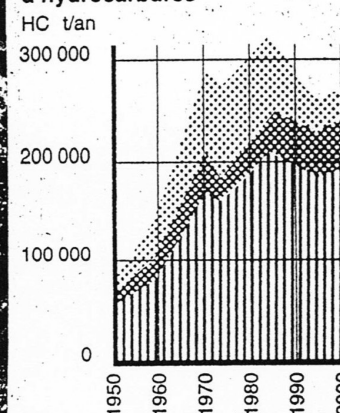


Développement des émissions d'oxydes d'azote



Trafic
 Ménages
 Industrie et artisanat

Développement des émissions d'hydrocarbures



La pollution endommage des trésors irremplaçables.

Monuments, façades d'immeubles, ouvrages d'art en pierre et en métal - édifiés pour affronter les siècles - sont toujours plus rapidement rongés par les polluants atmosphériques acides (anhydride sulfureux et oxydes d'azote

surtout). Les constructions doivent être fréquemment assainies, à grands frais. Et bien des choses sont irrémédiablement perdues.

● Les hydrocarbures fluorés (contenus dans les réfrigérateurs et les aérosols) attaquent la couche protectrice d'ozone de la stratosphère (20-50 km d'altitude). Risque d'une nette progression des cancers de la peau.

Chaque litre de carburant économisé nous préserve de:

Auto	avec catalyseur		Vélocycle	avec catalyseur	
	avec	sans		avec	sans
Monoxyde de carbone	15 g	120 g	Monoxyde de carbone	15 g	400 g
Hydrocarbures	2 g	17 g	Hydrocarbures	10 g	250 g
Oxydes d'azote	4 g	35 g	Oxydes d'azote	3 g	3 g
Plomb	0,002 g	0,15 g	Plomb	0,002 g	0,15 g
+ poussière, usure des pneus et bruit.					

Chaque kilo de combustible économisé nous évite de respirer:

2-4 g anhydride sulfureux
 1-4 g monoxyde de carbone
 1-3 g oxydes d'azote
 0,3-0,7 g hydrocarbures
 0,005-0,01 g poussière/suie

Flash - information

PLAN DES ZONES

Contre l'avis catégorique de ses habitants, le plan des zones autorise l'implantation d'immeubles locatifs en zone périphérique, écrasant les villas du quartier, par exemple en Hugonnet et en Buvelot. Ces nouvelles constructions sont excessives et non adaptées au "parcellaire" existant...!

Nous sommes intervenus le 28.2.1989 auprès du Service cantonal de l'aménagement du territoire et nous nous sommes opposés à cette disposition permettant cette détestable promiscuité d'immeubles nouveaux et de villas anciennes, véritable crime lèse-intimité dont les victimes se seraient volontiers passées.

FERME DE LA GRACIEUSE

La Municipalité voulait en détruire le rural : l'ASM s'y est opposée. Les Monuments historiques ont classé l'ensemble de la propriété malgré l'avis de nos édiles.

Vu ce désaccord, l'Etat tranchera; des solutions existent pour l'affectation du rural : un restaurateur s'y intéresse; on pourrait aussi y faire un dépôt de voirie ou un petit théâtre.

Comme dit la comptine : "trois petits tours et puis s'en vont".

ARBORISATION DE RIOND-BOSSON

Nous sommes intervenus auprès de la Commune afin d'arboriser notre nouvelle zone industrielle, dont plusieurs arbres bordant l'ancien chemin menant au pavillon ont été abattus. Le Conseil communal a supprimé la restriction "qu'au moins 5% de la surface doit être affecté à des surfaces vertes". Nous devons effacer de notre subconscient l'image des zones industrielles du siècle passé, à la Zola ou celles de la Ruhr. Nous devons offrir un cadre de vie agréable à nos ouvriers; il est du ressort de la Municipalité de créer des espaces verts avant qu'il ne soit trop tard : avenues bordées d'arbres, écrans de verdure entre les usines etc.

En date 16 mai, la Municipalité nous garantit la survie du cordon boisé de la zone industrielle, cordon cadastré faisant office de zone de verdure. La Municipalité exigera également, lors de l'octroi de permis de construire, un aménagement extérieur, "fixant les emplacements et les essences des arbres à planter, ceci dans le but d'une coordination générale des plantations dans cette zone". Merci.



Caroline 7 bis
Téléphone 021/44 71 61
Banque Cantonale Vaudoise
Lausanne CCP 10-725-4
(compte 219 315)
Téléfax 021/20 68 03

1014 Lausanne, le 10 avril 1989

n/réf. VH/in
v/réf.

582

**ASSOCIATION SAUVEGARDE DE
MORGES**

A.S.M.

La Gottaz
Case postale 218

1110 MORGES

N 1 - Genève-Lausanne - Ouvrages antibruit de l'agglomération morgienne

Mesdames, Messieurs,

Votre lettre du 23 ct, concernant l'objet cité en marge, a retenu toute notre attention et vous vous donnons ci-après les réponses aux questions posées.

Les travaux relatifs aux ouvrages de protection contre le bruit de la N 1 dans la traversée de Morges et de Lonay sont terminés. Ils ont été réalisés conformément aux dispositions arrêtées avec les communes et mises à l'enquête publique. D'une manière générale, ils ont apporté une sensible amélioration de la situation pour la plupart des riverains.

Il existe effectivement certains trous dans la continuité des parois amont, notamment aux endroits que vous signalez ; la fermeture de ceux-ci interviendra dans le courant de ce printemps.

Certains secteurs, au sud de la gare, n'ont pas été protégés par le fait que l'autoroute longe les installations ferroviaires et que l'affectation de cette zone, à caractère industriel, ne nécessite pas de protection au sens de la législation. D'autre part, la hauteur des parois est déterminée selon la position en élévation et plan des bâtiments par rapport à la route.

Au cours de l'été, nous effectuerons une campagne de mesures pour examiner si les valeurs limites d'immissions sont respectées. Nous examinerons alors si des mesures complémentaires ponctuelles sont nécessaires. Cependant, après l'effort consenti pour la région morgienne, celles-ci n'interviendraient qu'ultérieurement dans la planification, d'autres secteurs encore non protégés exigeant des mesures plus urgentes.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

L'INGENIEUR EN CHEF :

ZONE INDUSTRIELLE DE RIOND-BOSSON.

LA TOUR A BETON
ET LES 7 SAGES

AVANT : 27 METRES

Entraînée par son syndic entrepreneur,
la Municipalité déroge et octroie un
permis de construire pour une tour à
béton de 27 m. au lieu des 16 autorisés.

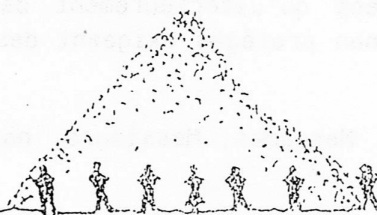
L'ASM s'oppose à cette décision pour la
sauvegarde du paysage et pour diminuer
les nuisances inhérentes à une produc-
tion doublée de béton frais.



Ces dessins sont à l'échelle.

APRES : 27-11=16

La Commission cantonale de recours
en matière de construction casse
la décision et la Municipalité
casque : elle devra payer les dépens
et les émoluments de justice.



Notre solution : un raccordement ferroviaire de la zone industrielle.

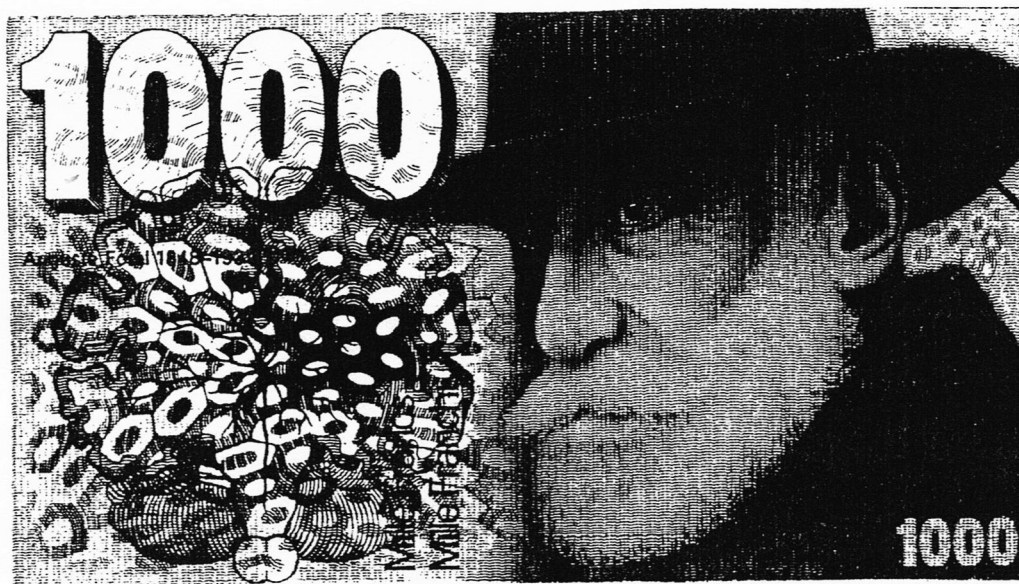


Qu'achète-t-on avec 20 francs ?
 40 kilomètres aux CFF
 1 stylo Parker
 10 cafés au restaurant
 1 séance au cinéma, côte à côte
 1 pourboire chez Girardet

ou payer
 sa cotisation
 merci

La Sauvegarde de Morges ne peut vivre que par le bénévolat de son comité et le soutien financier de ses membres. Nous éditons un bulletin bisannuel et, pour combattre, le nerf de la guerre est indispensable. Nous remercions nos donateurs et nous osons souhaiter que nos membres en retard de cotisations se ravissent : payer son adhésion à l'association, c'est bien; la soutenir régulièrement, c'est mieux; pour cela, nous avons encarté une formule de CCP dans votre Bulletin, car vous avez peut-être oublié notre numéro de compte-chèque postal, indispensable pour nous aider :

10 - 17957 - 7
 Merci.



Le prix du billet d'entrée à la
 Commission cantonale de
 recours en matière de
 constructions.

A tous ceux qui n'ont pas honoré leur cotisation
 de 1988 et à tous nos supporters.