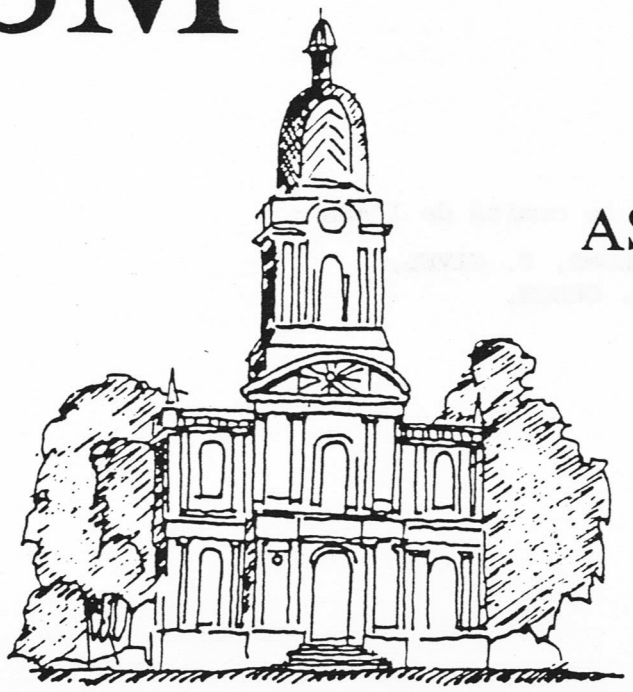
ASM



ASSOCIATION POUR
LA SAUVEGARDE
DE MORGES

BULLETIN
D'INFORMATION

Nº 8
avril 1990

CASE 218 MORGES 2 CCP 10-17957-7

Ce bulletin est édité par le comité de l'ASM :

L. GOLAY, F. BRON, M. COLLOMB, P. GIVEL,
J. LONGCHAMP, P. MOTTA, S. OESCH.

Inesthétiques, coûteux et pas toujours efficaces

Les murs anti-bruit un mal nécessaire

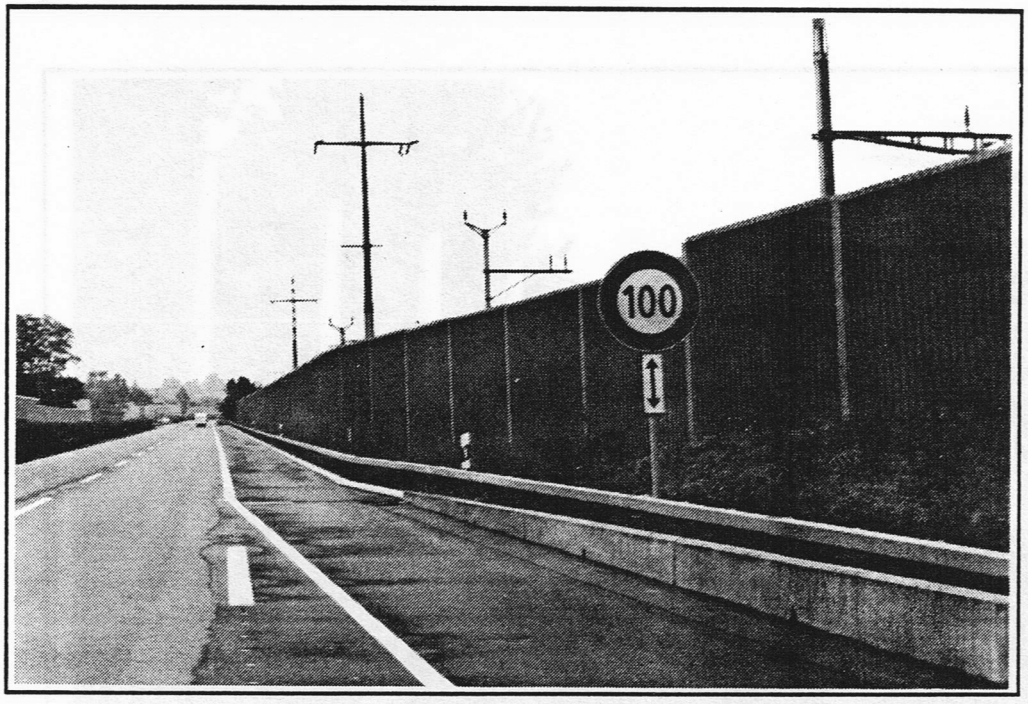
Morges est la commune vaudoise qui peut s'enorgueillir de disposer des plus longs murs anti-bruit du canton. Globalement, cette protection peu esthétique et coûteuse a apporté un soulagement certain à la proximité immédiate et en amont de l'autoroute. Résultats moins probants à l'aval et sur les hauteurs.

La construction des murs anti-bruit répond au développement du trafic sur les autoroutes et les routes. La population de Morges compte parmi les principales victimes de cette évolution. Au moment de la construction de l'autoroute en 1964 , il était déjà question d'ériger une protection contre le bruit. Toutes sortes de craintes et de raisons esthétiques ont compromis ce premier projet qu'il a bien fallu remettre sur les rails vingt ans plus tard. Le premier projet portait déjà sur un mur en béton dont la conception n'a que peu varié depuis lors. La réalisation actuelle a bénéficié d'un concours d'idées qui a proposé diverses solutions originales.

Ecologie à la rescousse

1974: la montée des émissions sonores et l'apparition du mouvement écologiste font surgir les premiers ouvrages de protection anti-bruit le long des autoroutes. Neuf ans plus tard, la loi fédérale sur la protection de l'environnement consacre la légalité de ces ouvrages. L'ordonnance fédérale du 1er avril 1987 sur la protection contre le bruit fournit divers critères d'appréciation tels que les valeurs-limites et les considérations techniques définissant les emplacements et les mesures à prendre en vue d'assainir le réseau routier.

Le canton établit actuellement un "cadastre du bruit" déterminant pour chaque bâtiment si les émissions sonores sont supérieures aux valeurs-limites



fixées par la loi, l'objectif consistant à assainir le réseau en quinze ans. Il s'apprête à investir ces dix prochaines années 100 millions de francs pour améliorer la situation sur 35 km d'autoroutes.

Choix des ouvrages

Parmi les principaux critères qui déterminent la forme de la construction et les matériaux à utiliser, on retient tout particulièrement l'intensité du bruit qui détermine la hauteur et la longueur de l'ouvrage ainsi que sa position. D'autres facteurs interviennent encore: les gabarits, glissières de sécurité, canalisations, murs de soutènement, qualité des sols.

Les parois de Morges sont fondées sur 700 à 800 pieux qui descendent jusqu'à 14 m de profondeur.

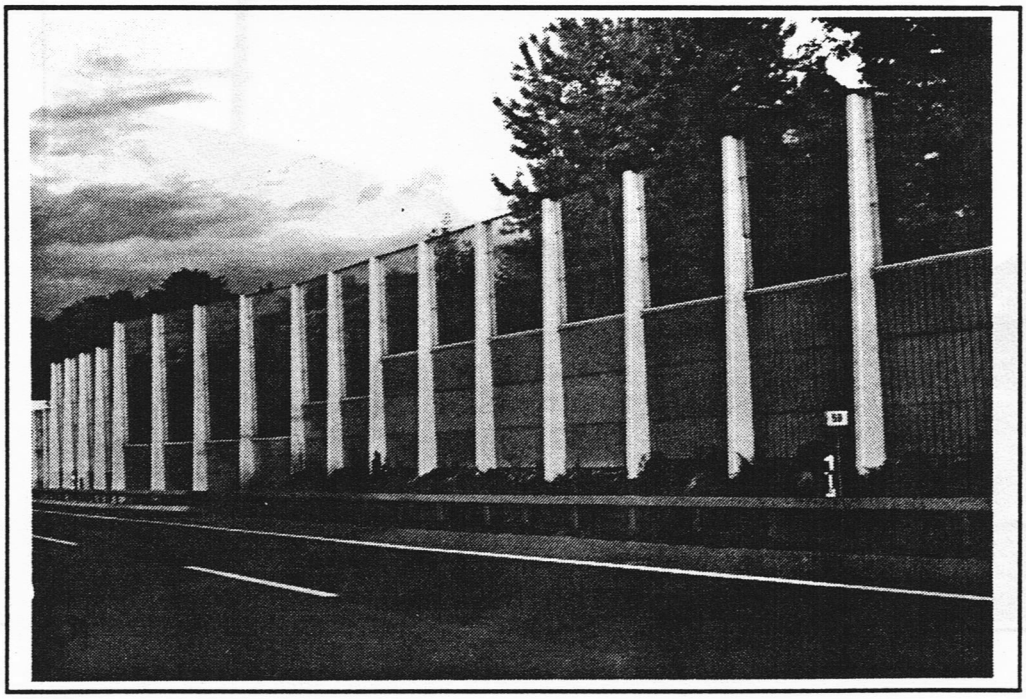
Il s'agit de voir ensuite si l'ouvrage doit avoir un pouvoir absorbant ou s'il peut se contenter de réfléchir les ondes sonores, si le voisinage peut se satisfaire d'un ouvrage opaque ou translucide, ou s'il faut opter pour la transparence. Puis, on aura à se prononcer sur la durabilité du matériau, la facilité d'entretien, l'intégration au site, le prix etc.

La gamme des matériaux présente une grande variété: terre, bois, béton, agglomérés, verre acrylique, verre minéral, matériaux synthétiques, soit une centaine de possibilités différentes.

Quant aux coûts, ils s'établissent entre Fr 300,- et Fr 1 200/m2 tout compris.

Dans Morges et ses environs, on retrouve les principaux types d'ouvrages: digues et talus en terre, parois de terre végétale, ouvrages à base de béton avec revêtement absorbant. Le canton de Vaud a opté pour cette dernière variante, choix qui obéit à des critères esthétiques, car on ne souhaitait pas avoir trop d'éléments de type industriel le long de routes.

Sur les ponts on s'efforce de mettre en place des éléments légers, c'est- à-dire des ouvrages translucides, afin de prévenir les ombres portées sources de verglas en hiver. Le verre minéral intervient lorsqu'on recherche la transpa-



rence: il subit un trempage spécial pour augmenter sa résistance et pour éviter la formation de morceaux tranchants en cas de rupture.

Le mur végétal, qui a trouvé son origine dans le concours d'idées, présente de nombreux avantages esthétiques et écologiques; mais il n'est pas moins cher à la construction et entraîne de lourds frais d'entretien (taille, arrosage).

En fait toutes ces solutions représentent des palliatifs, car la conception des autoroutes récentes tient compte de nuisances telles que le bruit:le tronçon de la N 1 entre Lausanne-Ouest et Yverdon-les-Bains court presque entièrement dans une tranchée qui empêche la diffusion horizontale des émissions sonores.

Intégration au paysage

La nature de l'ouvrage, les matériaux utilisés jouent un rôle considérable. A Morges, l'Etat de Vaud a retenu les parois en béton revêtu d'une couche absorbante en bordure de la route avec vitrage pour préserver la vue. Pour rompre la monotonie liée à la longueur de l'ouvrage, des ruptures par décrochement et boisement des poches ainsi formées servent également de zones de secours. La végétation habille la paroi et la protège en cas d'accident.

Le brun et le vert se retrouvent très largement dans la nature. Le vert permet de s'y fondre et le brun intervient, quand il n'y a pas d'autre ressource que de mettre en évidence l'ouvrage. Exception, le verre bleu retenu pour le pont de la gare (dégradé foncé vers le bas et clair vers le haut) permet de fondre progressivement les panneaux de verre dans les couleurs du ciel et d'alléger l'ouvrage pour les riverains.

Entretien

L'entretien représente un critère important dans le choix d'une variante. Les ouvrages en béton n'entraînent pratiquement aucun frais d'entretien, de même que les ouvrages translucides. La saleté ne s'y remarque guère.

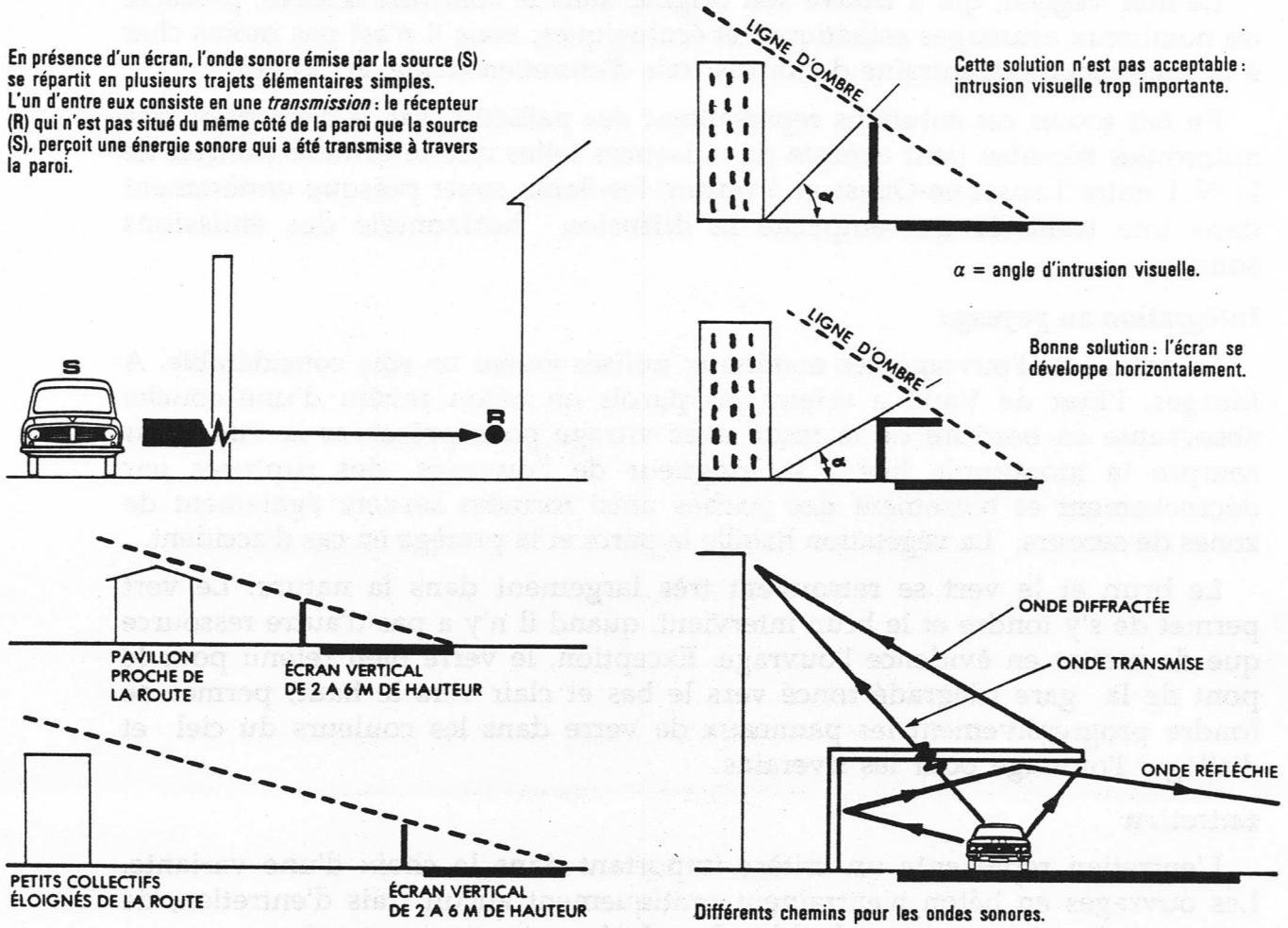
Situation différente pour les parois de verre: la pluie nettoie les panneaux verticaux, mais les parois recourbées, qui ne reçoivent pas d'eau, nécessitent au moins un nettoyage annuel, et il n'existe pas de machine pour effectuer ce travail. De plus le vandalisme impose le remplacement occasionnel de quelques panneaux. Mais jusqu'à maintenant les dégâts ne sont pas plus fréquents qu'ailleurs.

Quant aux murs végétaux, ils demandent eux aussi de l'entretien: arrosage, désherbage au début, puis taille par la suite, de manière à assurer une bonne couverture. Ces murs, de même que les plantations au pied des parois, disposent d'un système d'arrosage automatique.

Améliorations possibles

Faut-il équiper les murs anti-bruit de panneaux solaires ? s'interrogeront quelques disciples des énergies douces, comme ce fut le cas le long de la N 13 près de Coire. Réponse: non ...mais! Les réseaux autoroutiers de plaine ne présentent pas un ensoleillement aussi favorable que les régions de montagne. Et le courant produit près de Coire à titre expérimental n'est pour l'heure pas compétitif (entre 80ct et Fr 1,-/kWh). Mais on n'exclut pas que le jour vienne où ce mode de production apporte de réels avantages.

Répartition des ondes sonores



Pour ce qui a trait à la lutte contre le bruit, des améliorations sont encore possibles. La pose de fenêtres insonorisées coûte encore plus cher que les murs anti-bruit (Fr 1 600,-/m2), mais s'avère efficace.

Cependant, les regards convergent maintenant vers de nouvelles exécutions des revêtements de surface: beaucoup plus poreux que les matériaux habituels, ces revêtements drainants absorbent non seulement les eaux de ruissellement, mais aussi le bruit engendré par le passage du véhicule (frottement des pneus, bruit du moteur). Déjà bien éprouvés en France et en Belgique, ces revêtements nouveaux sont actuellement soumis à des essais intensifs dans notre pays, notamment quant à leur comportement en période de gel.

Jacques Dentan, journaliste, Apples

Commentaires de l'ASM:

Merci à notre invité qui a fait bénéficier le bulletin ASM de l'enquête qu'il avait effectuée pour le «Journal de la Construction de la Suisse Romande» du 15 janvier 1990.

Pour notre part, nous avons constaté que les murs n'absorbent que très peu le bruit qui est déplacé: les riverains habitant au rez de chaussée ou au premier étage bénéficient grandement des murs anti-bruit; mais ceux qui vivent dès le

4e étage ou qui habitent sur le coteau sont plus incommodés qu'auparavant. Une étude en décibels est souhaitée: pour un bruit donné, quelle est sa propagation en hauteur, étage après étage, par exemple à la tour du Moulin? En outre, le mur étant très incomplet du côté lac, les habitants au sud de la gare sont plus incommodés qu'avant par la réverbération du mur nord.

QUI? POURQUOI? COMMENT?

Brève présentation de notre Association

L'ASM est un sigle encore peu connu des Morgiens. Phonétiquement, il peut se prononcer «asthme»; notre respiration serait-elle anormale? Non, l'ASM est le nom de l'association qui veut sauvegarder notre chère ville que nous voulons belle, saine et sauve.

Qui sommes-nous?

Des universitaires, des cols blancs, des manuels, des enfants de Morges, des Morgiens de la diaspora, de nouveaux Morgiens qui y travaillent depuis des lustres ou qui, bien que travaillant ailleurs, aiment leur ville; des Romands, des Confédérés, peu d'étrangers (aucun Tamoul! Serions-nous xénophobes? Que non pas, mais nos étrangers n'ont pas encore assez assimilé notre ville pour la défendre; ils ont d'autres priorités).

Nous sommes apolitiques; toutefois, nombreux sont nos membres qui ont fait de la politique ou qui en font actuellement. Quel est notre arc-en-ciel? Entre deux extrêmes noir et rouge d'égale force, sous un ciel bleu-entente pousse un gazon aux nombreux verts, tendre ou bouteille! Conseillers communaux ou municipaux, députés à Lausanne ou représentant à Berne, tous élus ou anciens, veulent sauvegarder Morges la coquette.

Combien sommes-nous?

De quoi largement remplir le conseil communal, sans compter les «viennent-ensuite» que nos membres amèneront; plus nombreux nous serons, plus nous pèserons! Ce n'est pas une lapalissade, mais le souhait que nos membres recrutent d'autres membres.

Quels sont nos buts?
Pourquoi?

- Sauvegarder notre patrimoine: monuments et immeubles historiques, sites et points de vue, zones de verdure, certains arbres; nous protéger du bruit et de la pollution: sauvegarder ainsi la qualité de la vie.

- Concilier la sauvegarde de ce patrimoine avec les nécessités du développement urbain.

- Collaborer avec nos autorités, au besoin les soutenir si elles sont soumises à des pressions privées contraires à nos buts.

Comment?

Pour atteindre ces buts, nous devons:

- Suivre systématiquement toutes les enquêtes publiques (plans d'extension, plans de quartiers, plans d'alignement, projets de construction).

- Intervenir en temps utile pour éviter toute atteinte à ce patrimoine.

- Nous opposer s'il le faut.

Votre comité est bénévole, mais il sait qu'il peut compter sur votre appui, moral et financier; sans moral, une armée court à sa perte et sans argent, elle est sans munition. Vos cotisations sont donc indispensables pour éditer notre journal, payer nos petits frais administratifs ou recourir devant les tribunaux si nos oppositions ne sont pas entendues.

Pour cela, nous nous permettons d'encarter dans notre journal un bulletin d'adhésion pour de nouveaux membres.

Enfin, aujourd'hui, nous disposons de fr.1500

FLASHES

ZONE INDUSTRIELLE DE RIOND BOSSON

Centrale à béton de Riond-Bosson

Le premier projet était une tour de 26 mètres qui dérogeait au réglement et portait atteinte au paysage de la Baie de Morges; l'ASM a fait opposition auprès de la Commission cantonale de recours qui nous a donné raison.

Le nouveau projet est une variante dite «au sol» aux dimensions suivantes: hauteur 16 mètres, longueur 60 m., largeur 18m. Il s'agit d'une construction métallique avec des tôles prélaquées alternant avec des vitrages et un éclairage complémentaire zénithal; ce mur est parallèle au talus CFF.

Tout le processus de fabrication se déroulera entièrement à l'intérieur, y compris le déchargement des véhicules amenant les matières premières ainsi que les camions chargeant le béton frais sous les malaxeurs; les portes à fermeture automatique contribuent à éliminer les bruits et les poussières, protégeant l'environnement. Les eaux de lavage sont stockées dans des bacs avec agitateurs, puis récupérées pour la fabrication du béton.

On ne peut que féliciter Agrébéton SA pour l'excellence de ce projet ultramoderne, automatisé et performant: la capacité de production en pointe pourra atteindre 110 m3/heure. Les sables et les graviers seront soutirés des silos et tomberont sur un tapis-peseur électronique; pesés, ils progresseront par un tapis roulant au-dessus de la tour de malaxage; quand tous les composants - pulvérulents, adjuvants, eau - seront pesés, ils seront introduits dans le malaxeur dans un ordre déterminé suivant les bétons demandés; lorsque le cycle de malaxage sera terminé, le béton frais sera déversé dans le véhicule en attente sous la tour de production.

L'ASM ne peut que remercier les promoteurs venus nous présenter leur nouveau projet.

AMENAGEMENT EXTERIEURS A LA RUE DES FOSSES.

A qui appartiennent les mètres carrés de terrain sur lesquels ont été aménagés les bacs à fleurs du Centre des Charpentiers? Où est la borne?

ZONE INDUSTRIELLE DE RIOND BOSSON

Raccordement ferroviaire

Le projet Agrébéton même parfait créera des nuisances engendrées par le trafic des camions; un raccordement ferroviaire est souhaité par les promoteurs vu l'épuisement rapide des gisements de la région et pour recevoir le ciment d'Eclépens. Le déchargement d'un train complet de 1200 tonnes ne demandera que 4 heures; l'usine étant raccordée, il ne subsistera que le trafic inévitable des camions livrant le béton frais dans un rayon de 10 kilomètres.

Un avant-projet de raccordement aux voies du BAM et des CFF est possible dans le cadre de la restructuration des voies en gare de Morges; une enquête publique est prévue ainsi que des tractations auprès de l'Office fédéral des transports pour la demande des subventions. Enfin, il appartiendra au Conseil communal d'allouer les crédits nécessaires: la part de Morges à l'élargissement du pont ferroviaire sur la route de Tolochenaz.

Le délai de réalisation dépendra du calendrier des travaux en gare de Morges, dès 1991 si tout va bien; durée des travaux: 3 ans. La faisabilité du projet étant démontrée, l'environnement phonique des Morgiens sera grandement amélioré.

ZONE INDUSTRIELLE DE RIOND BOSSON

Défrichement

La presse semblait s'étonner ces derniers jours que personne n'ait réagi lorsque la Municipalité annonçait le défrichement, au profit de constructions industrielles, du petit bois qui sépare l'autoroute de la zone de Riond Bosson. Si c'est vrai qu'au Conseil Communal personne n'a contesté la décision municipale, les journalistes ne pouvaient pas savoir que quelques jours plus tôt votre comité avait fait parvenir une lettre à la Municipalité, lettre dans laquelle il s'élevait en ces termes contre ce déboisement:

Messieurs,

Bravo! Vous abattez des arbres presque centenaires à Riond-Bosson, derniers vestiges de la propriété de Paderewski, Morgien d'honneur; une centaine de gros arbres et huitante petits ont été martelés le dernier jour de février.

Dans les villes, il est toujours plaisant d'admirer de vieux arbres respectés par nos prédécesseurs: les cèdres à Lausanne ou à Beausobre, notre Parc de l'Indépendance, etc.

Pourquoi abattre ces arbres? Pour donner une ou deux parcelles supplémentaires à notre zone industrielle ou est-ce la rage de bétonner? Je connais votre réponse: «Ils sont malades»! Ayant résisté aux tempêtes de février, je peux affirmer que ces arbres sont encore en bonne santé; un médecin soigne ses vieux, l'euthanasie n'est pas admise.

Vous avez le droit de les abattre, la loi vaudoise vous y autorise: *par compensation,* vous plantez ailleurs soulageant votre conscience. A quoi serviront les arbres que vous planterez au Boiron ou à la Vallée de Joux? Un sapin de plus au Risoux n'est pas très utile alors que les arbres de Riond-Bosson sont des poumons de verdure absorbant le gaz carbonique de l'autoroute, un écran anti-bruit gratuit et une guirlande verte égayant la zone industrielle.

La Municipalité d'antan voulait les classer en zone de forêt; la Municipalité de 1989 a garanti «le maintien du cordon boisé» (lettre du 16 mai 1989) et promis des aménagements extérieurs «fixant les emplacements et les essences des arbres à planter» (lettre du 16 mai 1989) en échange de l'octroi du permis de construire. Vous préférez, semble-t-il, des pâquerettes dans les bacs aux arbres centenaires, commander et non respecter la nature.

L'ASM

CONCOURS D'ARCHITECTURE POUR LA MODERNISATION DE LA GARE DE MORGES

Vous l'avez appris par la presse, la gare de Morges va rajeunir sensiblement. Avant de lancer un concours d'architecture, les CFF en collaboration avec la Commune de Morges ont établi le programme de la modernisation de la gare de notre cité. Ce programme est donc destiné aux architectes qui imagineront un projet et le soumettront au jury qui décernera les prix à la fin de ce printemps.

En lisant ce programme, les membres du comité de l'ASM ont été frappés par le fait qu'on y a totalement négligé le côté nord des voies. On a oublié que la majorité des Morgiens habitent au-dessus de l'autoroute et que beaucoup d'entre eux sont prêts à se rendre à pied en ville pour autant que le cheminement piétonnier soit agréable. Or l'axe piétonnier Sud-Nord majeur de la rue Centrale se prolonge «naturellement» par le passage sous-voie CFF qui est en cul de sac et ne débouche pas au nord. On a dû constater que le programme semble admettre ce cul de sac comme un fait accompli.

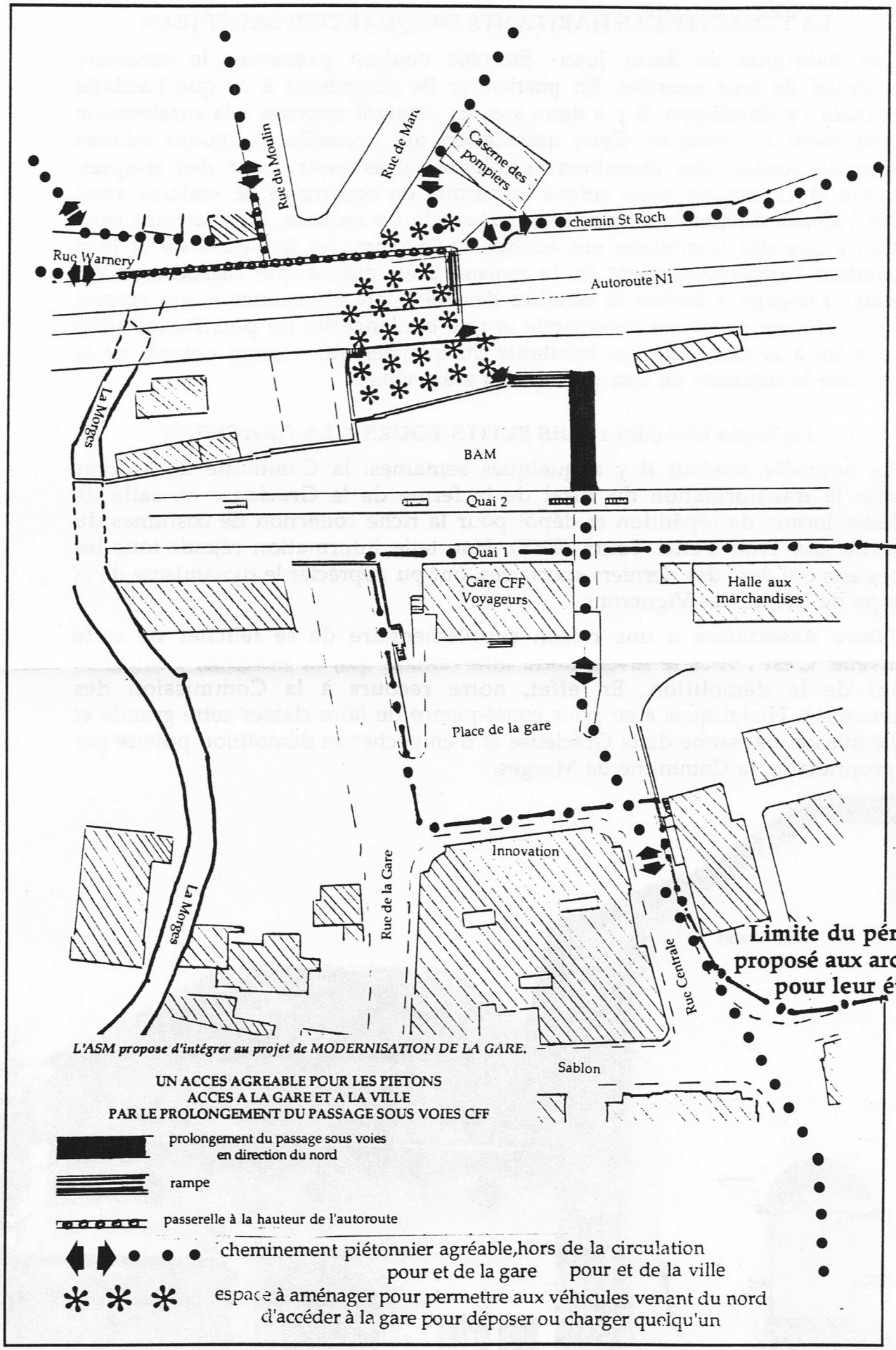
Pourtant, un débouché de ce passage sous-voie vers la caserne des pompiers n'offrirait pas seulement un axe piétonnier en ligne droite mais un cheminement agréable (sans comparaison avec les actuels trottoirs qui longent quatre pistes de trafic automobile sous le pont CFF), il constituerait, en outre, pour les personnes provenant du nord, un accès facile à tous les quais CFF BAM et aux bâtiments de la gare.

Grâce au pont de l'autoroute qui peut supporter une passerelle, il serait même possible d'aménager cet accès aisé à la gare et à la ville pour les piétons venant de la rue du Moulin, de la patinoire ou de la rue Monod. On pourrait alors utiliser l'espace sous l'autoroute pour les véhicules désirant accéder un bref instant à la gare - la majorité d'entre eux viennent du nord - et soulager ainsi la place de la gare d'une partie du trafic.

Cet accès attrayant et facile depuis les quartiers où réside la majorité de la population est d'autant plus important que très certainement le rôle du train est appelé à se développer fortement ces prochaines années (TSOL à Renens, communauté tarifaire, éventuel réseau régional). Les usagers de la gare seront de plus en plus nombreux. Il faut que sa modernisation corresponde à une intégration optimale à la ville.

Fort de ces convictions, votre comité a écrit à tous les membres du jury du concours d'architecture pour qu'ils soient attentifs à cette dimension lors de leur jugement:

«Puisque les secteurs urbanisés proches des gares subissent un processus de modification qui va laisser une empreinte durable sur la ville et constituer un enjeu important pour celle-ci, on ne peut pas se contenter d'une gare qui fonctionne bien, mais ce concours devrait aboutir à trouver des solutions qui, par leurs prolongements, contribuent à la qualité de l'espace urbain de Morges.»


Rue du Moulin
Rue de Marc
Caserne des pompiers
chemin St Roch
Rue Warnery
Autoroute N1
La Morges
BAM
Quai 2
Quai 1
Gare CFF Voyageurs
Halle aux marchandises
Place de la gare
Innovation
Rue de la Gare
La Morges
Rue Centrale
Limite du périmètre proposé aux architectes pour leur étude
L'ASM propose d'intégrer au projet de MODERNISATION DE LA GARE.
Sablon
UN ACCES AGREABLE POUR LES PIETONS
ACCES A LA GARE ET A LA VILLE
PAR LE PROLONGEMENT DU PASSAGE SOUS VOIES CFF
prolongement du passage sous voies en direction du nord
rampe
passerelle à la hauteur de l'autoroute
cheminement piétonnier agréable,hors de la circulation
pour et de la gare pour et de la ville
espace à aménager pour permettre aux véhicules venant du nord d'accéder à la gare pour déposer ou charger quelqu'un

LA TENACITE DES HABITANTS DU QUARTIER SAINT JEAN

Les habitants de Saint Jean- Buvelot veulent préserver le caractère résidentiel de leur quartier. En particulier ils s'opposent à ce que l'activité artisanale s'y développe. Il y a deux ans, ils s'étaient opposés à la surélévation du bâtiment du «relais». Cette association qui accueille de jeunes adultes inadaptés voulait des chambres supplémentaires pour loger des couples. Comme la Commune avait refusé le permis de construire, le «relais» avait porté l'affaire devant la commission cantonale de recours. C'est devant cette instance que des tractations ont eu lieu le 15 mars: les habitants de St Jean admettent l'aggrandissement de la maison pour autant que l'association du «relais» s'engage à limiter le nombre des résidents et renonce à son second projet, celui de créer une menuiserie et une boulangerie. De plus l'association se joindra à la demande des habitants du quartier qui veulent obtenir de la commune le transfert de leur quartier en zone villas.

LE THEATRE DES TROIS PETITS TOURS A LA GRACIEUSE

La nouvelle tombait il y a quelques semaines: la Commune de Morges étudie la transformation du rural de la ferme de la Gracieuse en salle de théâtre, locaux de répétition et dépôt pour la riche collection de costumes du Théâtre des Trois Petits Tours (TPT). Une telle information réjouit tous les Morgiens qui, lors des derniers spectacles, ont pu apprécier le dynamisme de la troupe de la Rue des Vignerons.

Notre Association a une raison supplémentaire de se féliciter de cette nouvelle. C'est , vous le savez, notre intervention qui, in extremis, a sauvé ce rural de la démolition. En effet, notre recours à la Commission des Monuments Historiques a eu pour conséquence de faire classer cette grande et belle maison paysanne de la Gracieuse et d'empêcher sa démolition prévue par le propriétaire, la Commune de Morges.