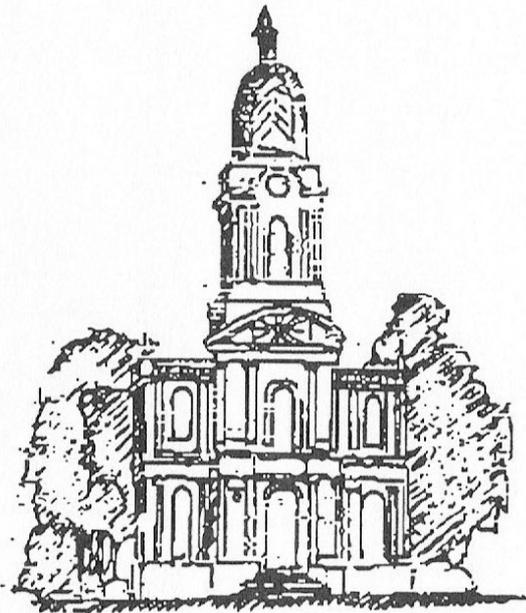


ASM

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE
MORGES



BULLETIN

D'INFORMATION

N°9

CASE 218 MORGES 2 CCP 10-17957-7

juin 1990

ASM

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE
MORCES



BULLETIN

D'INFORMATION

N° 9

juin 1990

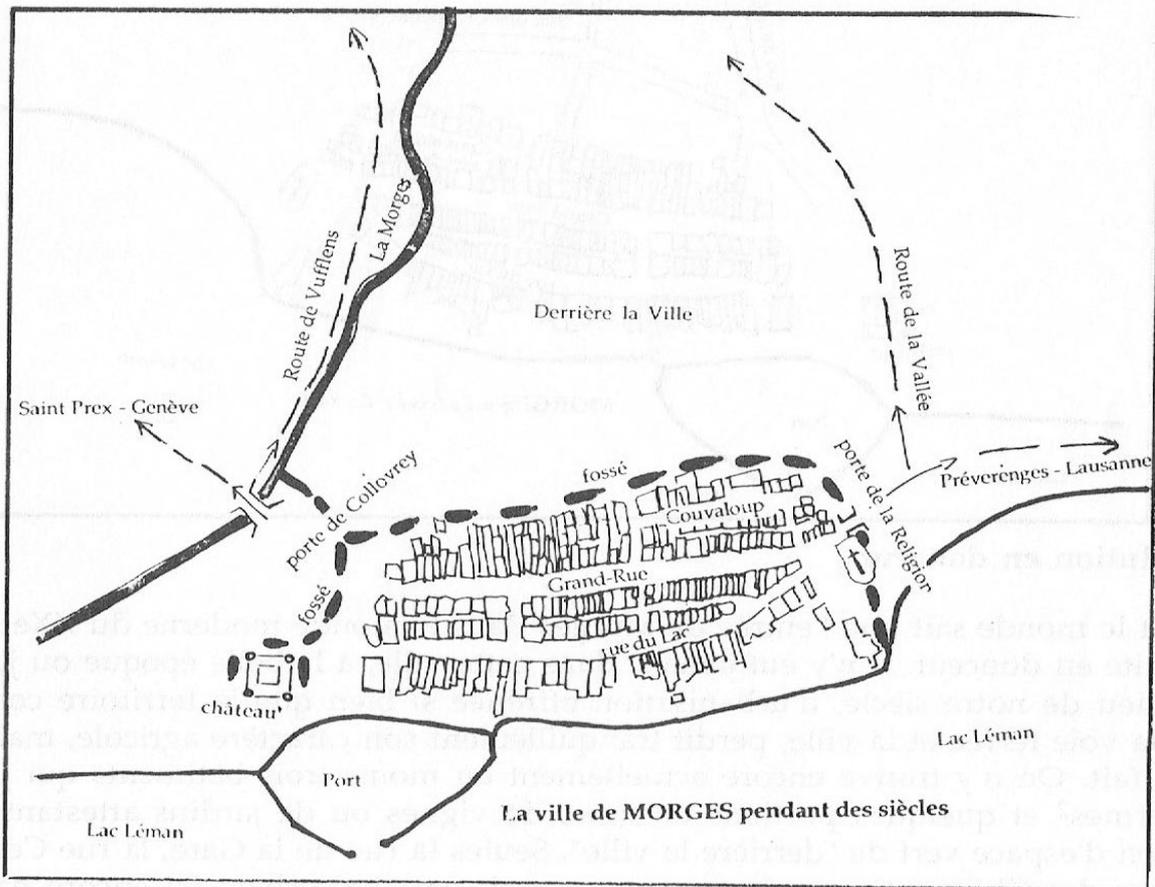
CASE 318 MORCES 2 CCP 10-17937-A

Humorale:

Peut-on faire une ville avec des surfaces de planchers et des garages à voitures?

J'aimerais aujourd'hui vous raconter l'histoire d'un espace morgien de quelque 15 hectares au pied des pentes qui montent en direction de Marcelin et d'Echichens.

Cet espace est tellement banal qu'il n'a pas plus d'histoire que des milliers d'autres portions du terroir agricole vaudois. Il y a 700 ans, lorsque Louis de Savoie fonda Morges, le territoire en question se trouva derrière la ville. Au-delà des fossés, cet espace plat resta agricole et l'on imagine sans peine un ensemble de jardins, vergers, pacages au service des citadins encore très ruraux. Sablon, Pâquis sont des noms qui témoignent aujourd'hui encore de cette utilisation agricole¹. Ces espaces verts étaient bordés à l'est et à l'ouest par des chemins grimpant la colline pour relier Morges à son arrière-pays. Peut-être, au cours des siècles, quelques rares constructions agricoles furent-elles réalisées sur ces terrains derrière la ville.



MORGES pénètre dans le monde moderne

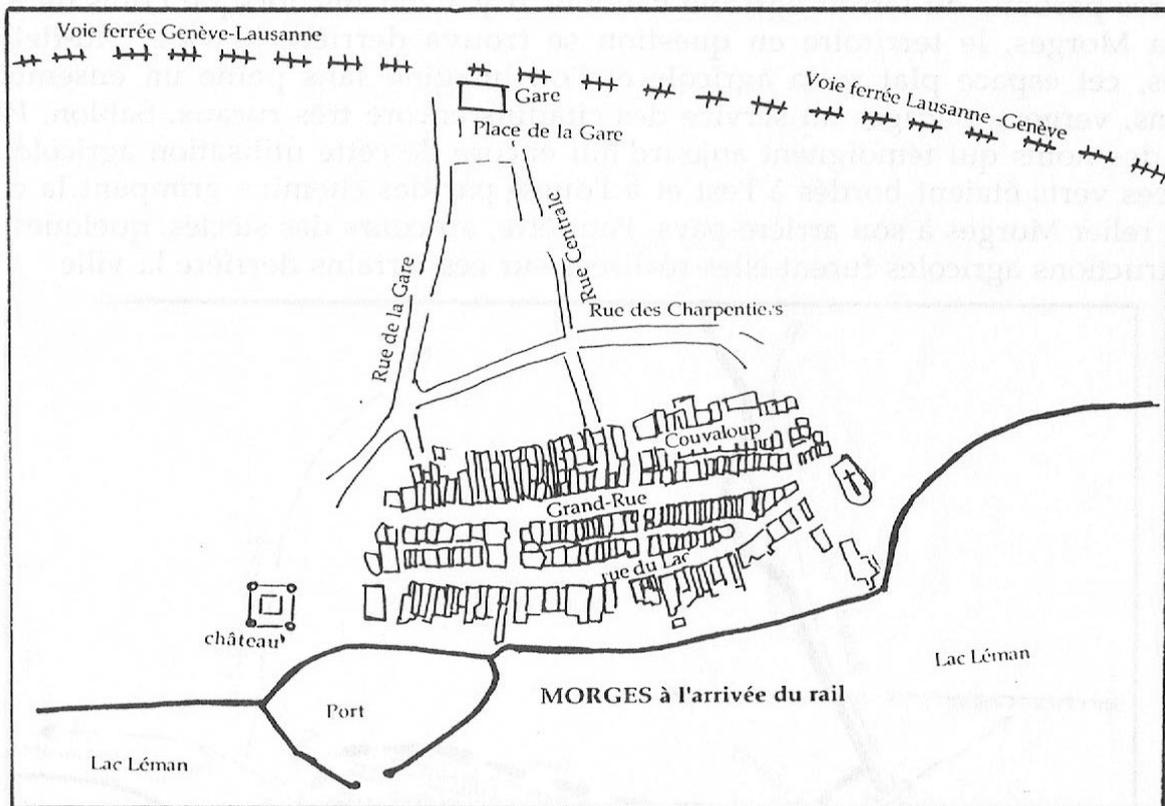
Le premier élément d'une profonde mutation se produisit en 1855. L'emplacement de la gare fut fixé, pour des raisons techniques, à 400 mètres au nord-ouest de la ville, juste à l'endroit où la pente commence. Voilà donc Morges qui, avec l'arrivée des premières locomotives des chemins de fer de l'Ouest, pénètre dans l'ère moderne et, du coup, la coquette ville médiévale, comme de nombreuses villes à l'époque, se voit dotée d'un quartier de la gare, d'une Rue de la Gare. Ce

¹ Sablon: le sable du lac mélangé à la terre ou peut-être delta de la Morges dont les alluvions se sont déposées à l'époque glaciaire.

Pâquis: autrefois les pâturages communaux où chaque bourgeois pouvait faire paître son bétail.
d'après l'ouvrage de Jean-Pierre Chavan, *Morges, rues et lieux-dits*

faisant, pour la première fois, elle grandit selon l'axe nord-sud et non plus en suivant la rive du lac. On est même obligé de ménager le passage de la Couronne pour que les citadins puissent commodément accéder à leur gare.

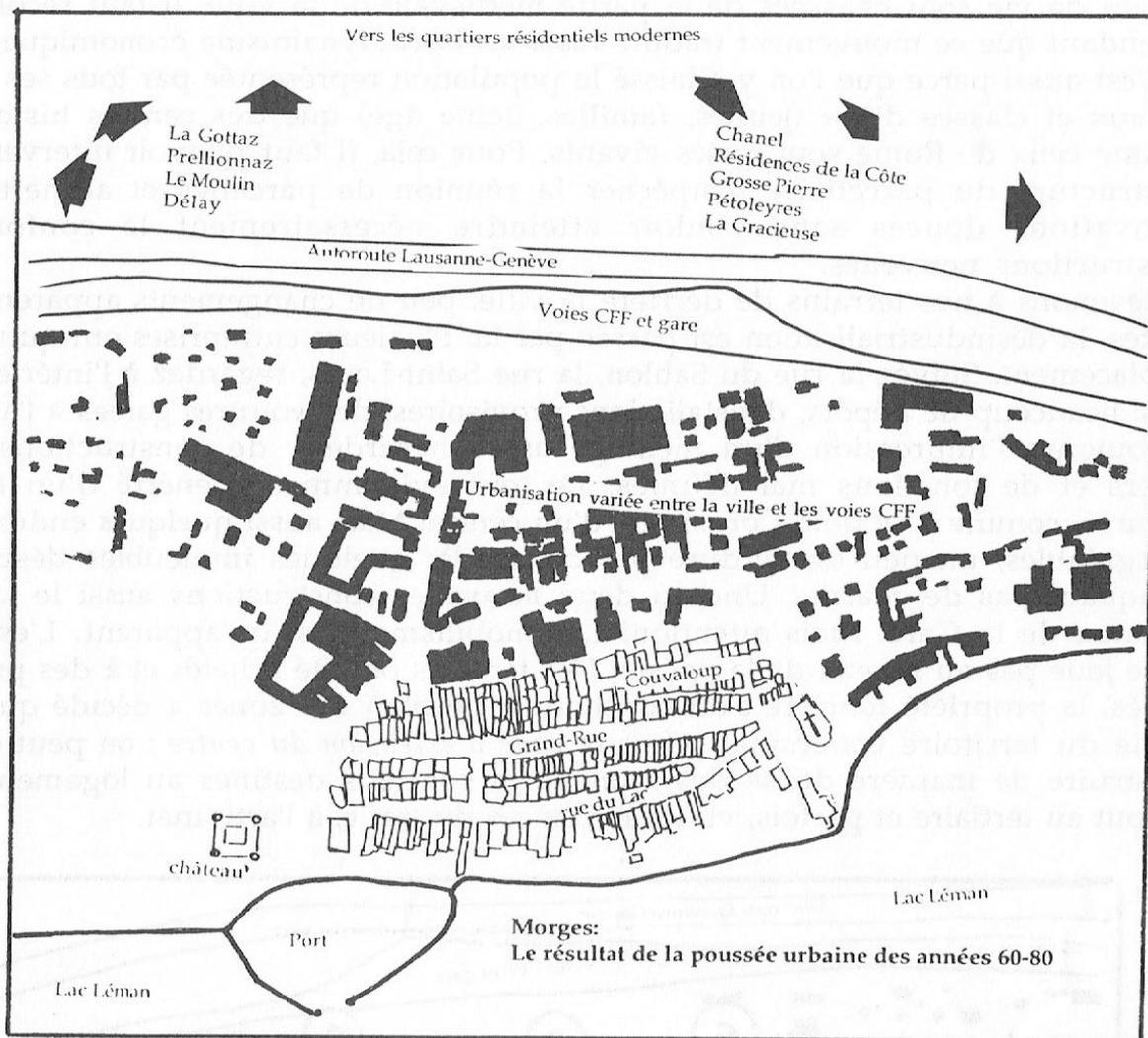
Pour ces terrains dont nous rappelons l'histoire, l'arrivée du chemin de fer représente un changement: ils se trouvent maintenant délimités par la ligne du train et par la ville.



Evolution en douceur

Tout le monde sait que l'entrée de Morges dans le monde moderne du XXe siècle s'est faite en douceur. Il n'y eut jamais, dans cette ville, à la belle époque ou jusque au milieu de notre siècle, d'urbanisation effrénée si bien que le territoire compris entre la voie ferrée et la ville, perdit tranquillement son caractère agricole, mais pas tout à fait. On n'y trouve encore actuellement au moins trois bâtiments qui furent des fermes² et quelques portions de murs de vignes ou de jardins attestant cette vocation d'espace vert de "derrière la ville". Seules la rue de la Gare, la rue Centrale et la rue des Charpentiers présentèrent un vrai caractère urbain (et encore pas sur toute leur longueur). Le reste se construisit au gré des circonstances: quelques immeubles de logement de 3 ou 4 étages, d'autres plus petits avec leur jardin. Un grand nombre de petites entreprises artisanales, quelques industries (Gala, Morgia), de nombreux garages et entrepôts remplirent les cours ou s'installèrent dans des dépendances. Depuis que l'autoroute est venue renforcer la coupure du territoire morgien, c'est au-delà de la ceinture de circulation que les quartiers modernes de Morges ont vu le jour: Vogeaz, Prellionnaz, Grosse-Pierre, Gracieuse et les maisons familiales de Chanel, des Pétoleyres, etc...

² Une ferme sur le côté est de la rue Saint-Louis, les écuries de M. Willi, la maison Brélaz au Bluard, sans oublier plus loin la Gracieuse et Marcelin.



Une pression immobilière croissante

Et voilà que, après 1960, Morges subit une pression toujours plus forte: on veut y habiter, des entreprises cherchent à s'y établir, d'autres se modernisent, s'agrandissent et ont donc besoin des locaux adéquats. Chacun est témoin du résultat: ce qui fut la ville médiévale a été profondément transformé:

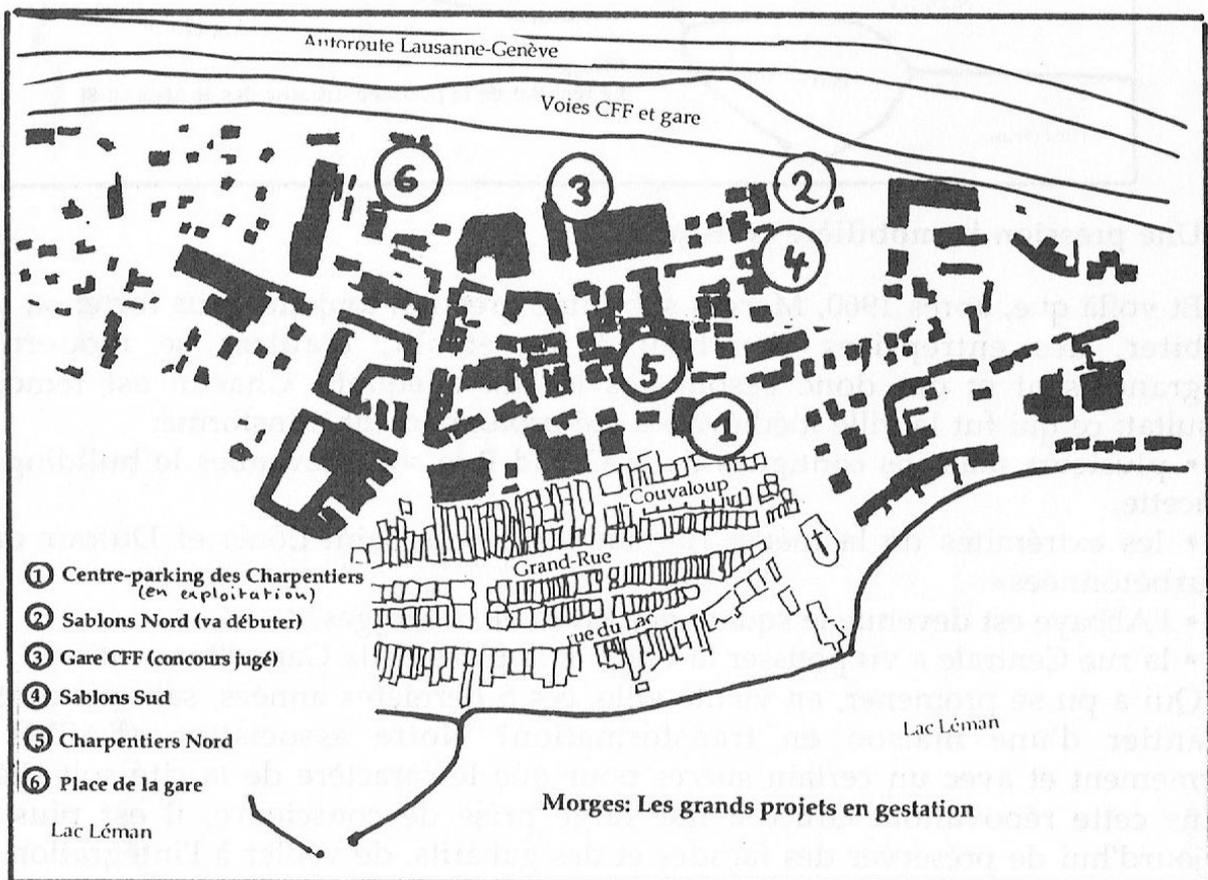
- plusieurs maisons contiguës de la Grand-Rue sont devenues le building de la Placette,
- les extrémités de la même rue sur les places Saint-Louis et Dufour ont été «surbétonnées»
- l'Abbaye est devenue le square des Rives de la Morges,
- la rue Centrale a vu pousser la Coop et la place de la Gare, l'Innovation.

Qui a pu se promener, en vieille ville, ces 5 dernières années, sans rencontrer le chantier d'une maison en transformation? Notre association (l'ASM) lutte fermement et avec un certain succès pour que le caractère de la cité soit préservé dans cette rénovation. Grâce à une large prise de conscience, il est plus facile aujourd'hui de préserver des façades et des gabarits, de veiller à l'intégration d'une construction dans un ensemble architectural. Par contre, il est beaucoup moins simple d'avoir une influence sur le contenu des bâtiments et leur fonction: trop souvent on ne garde que les murs extérieurs. Et pourtant, beaucoup de personnes s'inquiètent de la prédominance massive des activités commerciales et tertiaire des immeubles de la vieille ville. Le logement disparaît et, avec lui, toute une série de

formes de vie sont chassées de la partie médiévale de la ville. Il faut reconnaître cependant que ce mouvement traduit aussi un beau dynamisme économique...

C'est aussi parce que l'on y a laissé la population représentée par tous ses stades sociaux et classes d'âge (jeunes, familles, 3ème âge) que des centres historiques comme ceux de Rome sont restés vivants. Pour cela, il faut pouvoir intervenir sur la structure du parcellaire, empêcher la réunion de parcelles et admettre des rénovations douces sans vouloir atteindre nécessairement le confort des constructions nouvelles.

Revenons à nos terrains de derrière la ville: peu de changements apparemment! Certes, la désindustrialisation est passée par là. Plusieurs entreprises ont quitté leur emplacement. Suivez la rue du Sablon, la rue Saint-Louis, regardez à l'intérieur des îlots: beaucoup de dépôts, d'installations provisoires, des voitures garées à l'air libre et toujours l'impression d'un mélange assez hasardeux de constructions d'âge divers et de fonctions mal définies. Le tout évidemment pénétré d'un flot de voitures, comme il se doit à proximité d'un centre! Mais aussi quelques endroits pas désagréables; un peu de verdure par ci, par là; quelques immeubles désuets ne manquant pas de charme. Une ou deux nouvelles constructions aussi le long de l'avenue de la Gare. Mais attention! L'immobilisme n'est qu'apparent. L'essentiel ne se joue pas au niveau de la poésie! Des terrains ont été achetés et à des prix très élevés, la propriété foncière s'est concentrée. Le plan des zones a décidé que cette partie du territoire communal serait la *zone d'extension du centre*: on peut donc y construire de manière dense des immeubles contigus destinés au logement mais surtout au tertiaire et parfois, vu les nuisances du trafic, à l'artisanat.



Les choses vont bouger

Jusqu'à maintenant, les Morgiens n'ont pas encore vu concrètement ce que représentent cette concentration foncière et cette affectation du plan des zones. Mais

certains signes indiquent que nous allons très prochainement constater ce que signifie rentabiliser des investissements immobiliers:

- **Les CFF** ont lancé un concours pour transformer la gare. C'est très bien: cette modernisation de la gare s'accompagnera de la mise en valeur du patrimoine de la grande régie; il est donc prévu au nord des Sablons de louer des surfaces de bureaux et de l'artisanat. Surtout, les CFF prévoient la construction d'un grand garage-parc pour favoriser la pratique du *park and ride*. On peut se réjouir de voir, par ce moyen, des automobilistes convertis à l'utilisation des transports publics. Mais ce stockage de voitures dans une zone très proche du centre ville n'est pas une activité très enrichissante pour la vie urbaine...

- Et voilà que Geilinger SA et Conrad Zschokke SA mettent à l'enquête, **Sablons Nord** un immeuble de 3700 m², 4 étages plus 3 niveaux de parking souterrain (total 250 voitures) entre la rue des Sablons et les voies CFF.



Sablons Nord immeuble administratif et commercial

a passé le stade de la mise à l'enquête

- **Charpentiers Nord** (=en face du nouveau quartier/parking), est un projet plus ou moins connu d'immeubles à vocation commerciale, de service et de logement, lui aussi, richement doté de places de parc en souterrain.

- **Sablons Sud** (le grand parking à ciel ouvert actuel) est lui aussi annoncé.

- Quant au **quartier de la gare** (ancienne Morgia et environs), tout le monde sait qu'un projet d'envergure est en gestation.

Et nous ne pouvons citer les éventuels projets encore mal connus...

<i>Additionnons:</i>			
<i>Charpentiers Sud,</i>	<i>650 pl. de parc</i>	<i>m² de boutique</i>	<i>m² de bureaux</i>
<i>Charpentiers Nord,</i>	<i>600 ?</i>	<i>? m² de boutique</i>	<i>? m² de bureaux</i>
<i>Sablons</i>	<i>250</i>	<i>3700m² de bureaux et commerces</i>	
<i>Gare CFF</i>	<i>300 ?</i>	<i>? m² de boutique</i>	<i>? m² de bureaux</i>
<i>Gare Ouest</i>	<i>300 ?</i>	<i>? m² de boutique</i>	<i>? m² de bureaux</i>
<i>Sablons Sud</i>	<i>200 ?</i>	<i>? m² de boutique</i>	<i>? m² de bureaux</i>

 2300 places de parc (?)

combien de faillites?

Ce qui est certain chaque fois:

les densités de construction sont très fortes afin de rentabiliser le terrain, les activités artisanales, commerciales ou de tertiaire sont prédominantes. la dotation en places de parc pour les résidents, le personnel et les clients est très large.

si l'on additionne les possibilités futures de parquer sa voiture, en comptant les 600 places des Charpentiers, celles des CFF et plusieurs centaines à chaque projet, on arrive très vite à quelques milliers de voitures dont on prévoit le stockage dans cette zone.

Partant de là, de la fonction et de la taille des projets, on imagine très bien le genre de quartier qui pourrait bientôt sortir de terre: Un carrousel incessant de voitures aux heures de pointe, une multiplication des accès aux garages-parcs, des espaces aseptisés et où jamais personne ne pourra reconnaître son chez soi. Impossible, en effet, de s'identifier au genre d'urbanisme que laissent craindre les conditions de construction de cette zone. Des immeubles peut-être animés durant les heures de travail, mais morts le soir et en fin de semaine, malgré les logements des étages supérieurs.

Les exemples foisonnent de villes qui ont fait cette expérience: en densifiant leur tissu urbain ancien, elles ont été attentives à la rentabilité, elle n'ont pas craint la «monofonctionnalité» et aujourd'hui elles constatent qu'elles ont tué l'âme de la cité. Il semble qu'à Morges on n'a rien appris, qu'on s'appête à transformer largement les terrains «derrière la ville» en une zone de garages à voitures et d'activités. D'ici quelques années s'étendra derrière la ville une zone sinistrée et ... sinistre malgré les couleurs vives dont les architectes égaiant leurs créations aujourd'hui. Est-ce montrer trop pessimiste?

Que faire?

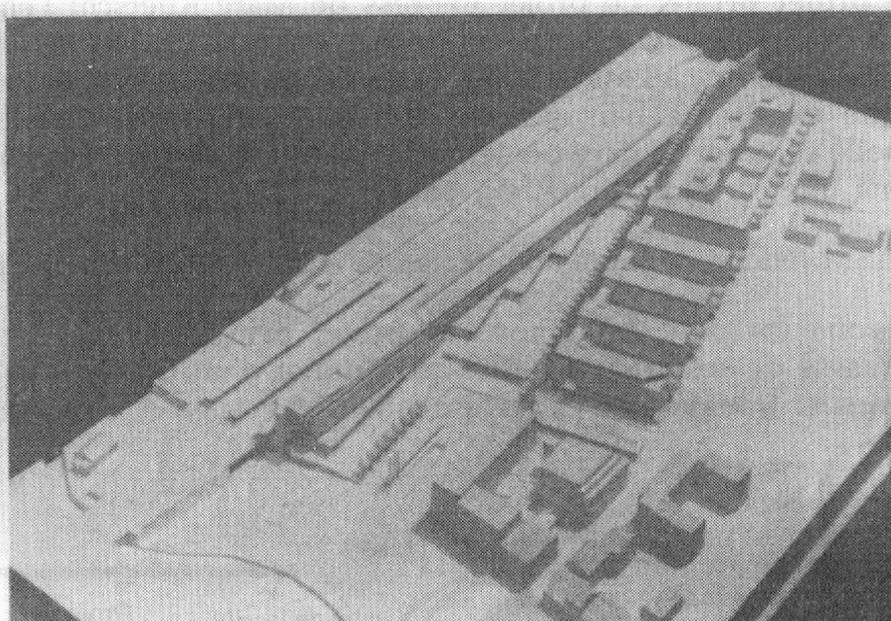
Certes, il est peu judicieux d'espérer modifier un plan des zones qui vient d'être péniblement adopté. Mais plutôt que de réagir amèrement lorsque les immeubles prévus sortiront de terre et de constater l'échec de l'urbanisation d'une partie essentielle de la ville, il serait peut-être préférable de demander à la Municipalité d'instaurer un vrai débat démocratique sur la vocation de ce cœur moderne de la cité. La confection d'un plan directeur pourrait être l'occasion de cette discussion.

Ce plan directeur, l'ASM l'a réclamé, il existe, mais est resté dans un tiroir de l'Hôtel de Ville. Il permettrait, entre autres, de prendre des mesures efficaces pour harmoniser tous les plans de quartier isolés, promouvoir une vraie qualité de vie, en particulier en panachant les activités et en modérant la circulation automobile.

Il y a plus de 700 ans des Morgiens faisaient preuve d'imagination et d'audace en fondant leur ville, pouvons-nous construire Morges du XXI^e siècle en nous contentant de répéter les erreurs commises ailleurs?



Morges 2000



1^{er} prix, projet No 9, «Express»

Le concours d'idées et de projets ouvert aux architectes vaudois et invités a permis d'entrevoir la restructuration de la gare de Morges et de ses environs - la place, les entrepôts au nord des Sablons.

Quel foisonnement d'idées: 35 projets, 35 solutions différentes et 35'000 heures de travail pour imaginer, dessiner, ébaucher sur maquettes la future gare! Huit prix sont venus récompenser les meilleurs.

Les problèmes à résoudre ne sont pas qu'esthétiques, ils sont techniques - les CFF ont des impératifs de sécurité et de gestion -, urbanistiques - intégrer la nouvelle gare dans son environnement, canaliser les trafics publics et privés, ménager les piétons et les usagers du rail -, de faisabilité - réaliser l'objet sans perturber le fonctionnement de la gare.

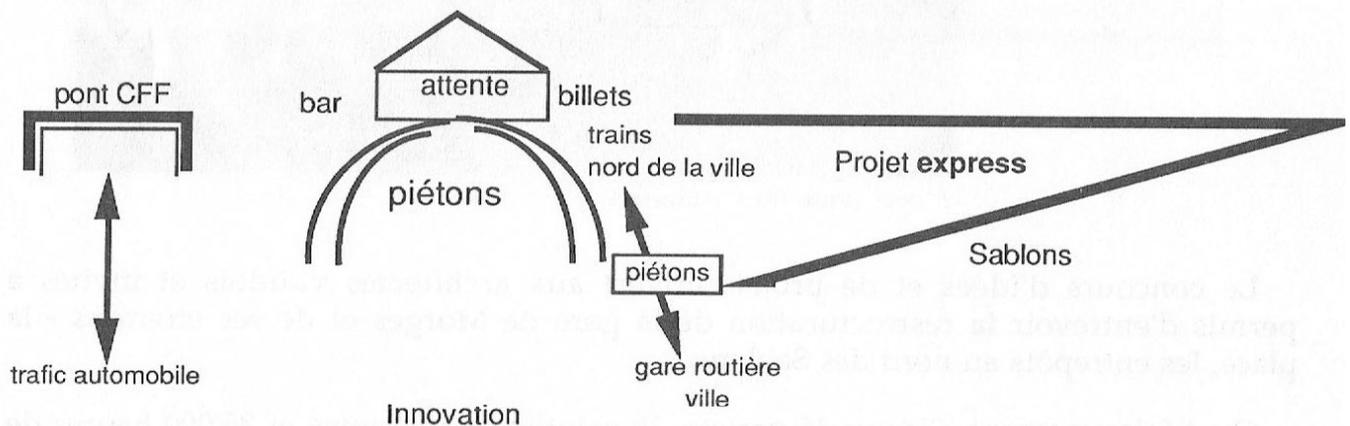
Fallait-il sauvegarder la petite gare grise, chère aux Morgiens, tête de ligne en 1855 mais remaniée depuis? Les gares CFF, toutes construites à la fin du siècle passé, disparaissent les unes après les autres. Ne doit-on pas en garder quelques-unes, témoins de l'architecture de l'époque? Tous les architectes des projets primés l'ont supprimée; pour se simplifier la tâche? ou plutôt parce qu'elle ne répond plus aux exigences fonctionnelles modernes?

Un regret et un souhait: Nous regrettons beaucoup que rares soient les projets qui intègrent une ouverture piétonne vers le nord par le passage sous-voies. Le projet primé conçoit la gare comme limite de la ville. Si cela peut se défendre du point de vue des volumes ou de l'urbanisme, cela devient une hérésie si l'on pense au rôle d'une gare dans la ville où la majorité des habitants résident au nord des voies³. La gare - au moment où l'on veut redonner aux transports publics un nouvel attrait - doit être, pour le piéton, un nœud ouvert dans toutes les directions. Nous souhaitons donc que la municipalité, voire le conseil communal, prévoie avec les CFF l'ouverture nord du passage sous-voies afin de desservir Beausobre et tous les quartiers au nord de l'autoroute par des cheminements piétons attrayants en continuité directe avec la Rue Centrale.

Le projet primé: Le projet Express de Marc Ruetschi l'emporte. Il est clair, un grand triangle couché, formant double barrage antibruit, fonctionnel; la nouvelle gare des autobus, à l'est de l'Innovation et dans le prolongement de la Rue Centrale, est une excellente liaison avec la ville. Par contre nous devons regretter que l'actuelle place de la gare devienne la bouche d'un garage-parc: tout pour la voiture, comme une certaine Riponne à Lausanne...

L'ASM félicite ce jeune architecte qui a damé le pion à son professeur, 2ème prix.

Rêvons un peu! Imaginons le projet primé en conservant la gare de 1855, débarrassée de ses rajouts, sertie au sommet d'un fer à cheval, dominant une place piétonne et transformée en salle d'attente flanquée d'une billetterie et d'un bar!



En bref

Opposition des habitants de l'Avenue Hugonnet à la construction d'un immeuble à la place de la villa Hugonnet 16

- Craignant pour l'identité du quartier,
- subissant les nuisances d'un trafic automobile croissant, intense lors des soirs de manifestations à Beausobre, trop important pour une petite avenue résidentielle,
- souffrant du voisinage d'immeubles surdimensionnés écrasant l'intimité des petites villas,

³Voir l'article qui expose ce point de vue dans notre bulletin n°8, avril 1990

les habitants de Hugonnet, appuyés par l'ASM, avaient espéré qu'un plan de quartier nouveau aurait bloqué la construction de l'immeuble projeté.

La commission cantonale de recours en matière de construction leur a donné tort: l'intervention des opposants est tardive (elle aurait dû se manifester lors de la mise à l'enquête du plan des zones), illusoire et contraire à la volonté des autorités communales de densifier le quartier.

Les constructeurs ayant le droit pour eux, l'immeuble se fera...



La villa qui disparaîtra



Le genre d'immeuble que permet le plan des zones et que les voisins craignent.

Déboisement à Riond-Bosson (suite et fin en tout cas pour les arbres...)

Réponse de la Municipalité de Morges

Suite à deux articles parus dans le **Journal de Morges** des 20 et 30 mars 1990, sous les titres respectivement «Echos du Conseil communal — Eclats de verre» et «Arbres malades», la Municipalité entend donner des explications et rétablir les faits.

Arbres malades

C'est en février 1984 lors de l'adoption partielle du plan d'affectation communal, soit les zones industrielles et artisanales, que le Conseil communal a pris la décision de rejeter la proposition municipale prévoyant qu'un vingtième au moins de la surface de la zone industrielle de Riond-Bosson serait affecté en espaces verts et plantations. En septembre 1986, M. André Signori déposait la motion intitulée «Pour protéger et valoriser la zone boisée de Riond-Bosson», motion tendant à cadastrer la partie boisée et à la classer en zone de verdure protégée.

Le Conseil communal a refusé de prendre en considération cette motion. Ainsi, pour la deuxième fois, le Conseil communal donnait la priorité à la zone industrielle, préférant par là soutenir l'emploi plutôt que conserver la zone de verdure.

Mais la Municipalité, en conservant l'allée de chênes (2500 m²) comme cordon boisé, et les superficières, en aménageant les abords de leurs parcelles, ont montré de manière évidente qu'ils entendaient garder de la verdure dans cette zone industrielle de Riond-Bosson et cela au-delà du 5 % proposé par la Municipalité en 1982.

Ce bosquet n'a jamais été cadastré en aire forestière; il était considéré comme un parc non soumis à la loi forestière. Cependant, les années passant et le diamètre des arbres augmentant, il nous a fallu demander une autorisation de défricher car, pour les raisons exposées ci-avant, nous étions soumis selon les nouvelles normes aux lois forestières cantonale et fédérale.

Cette autorisation nous a été accordée le 19 février 1990 par l'Etat de Vaud, service des forêts et de la faune, assortie de conditions, notamment: «Nous autorisons le défrichement d'une surface de 2411 m² à Riond-Bosson. Nous fixons les conditions suivantes:

Boisement de compensation

— 1700 m² au Pont du Delay — commune de Morges, au plus tard fin 1992;

— 1965 m² au Boiron — commune de Tolochenaz, au plus tard fin 1992.

Les reboisements prévus (env. 4860 m²) étant supérieurs au défrichement projeté (2411 m²), l'excédent effectif sera déterminé lors de la reconnaissance des plantations, et porté au crédit de la commune de Morges au titre de boisement compensatoire anticipé, disponible pour elle-même (ou des tiers désignés par elle) dans un délai de quinze ans dès la plantation.»

Donc, contrairement à ce qui a été écrit par l'Association pour la sauvegarde de Morges (ASM), il n'est pas question de replanter des arbres à la Vallée de Joux mais bien à Morges.

Depuis dix ans, la Municipalité a replanté davantage d'arbres qu'elle n'en a abattus. Aujourd'hui, elle est toujours très sensible à la nature et continue sa politique de remplacement d'arbres vieux ou malades par de plus jeunes et plus vigoureux.

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, les surfaces vertes ont augmenté à Morges. Nous en sommes heureux pour nous et les générations futures.

Pour toutes les personnes qui souhaiteraient de plus amples informations sur les sujets traités ou sur d'autres, les membres de la Municipalité sont à leur disposition.

La Municipalité



Commentaire de l'ASM:

La municipalité n'entre pas en matière pour expliquer comment des arbres réputés malades supportent si bien les tempêtes...



Rue Louis de Savoie 54: La municipalité rejette notre opposition

Dans le cas de cette rénovation qui tarde, votre comité, après de longues délibérations, a décidé qu'il ne fallait pas défendre des vieilles pierres par principe et qu'il ne pouvait s'opposer à la rénovation lourde d'une maison de si peu de valeur – l'intérieur «squatté» a été sacagé, brûlé et l'extérieur n'est qu'un vulgaire crépi appliqué sur des matériaux indignes d'être restaurés. Pourtant nous nous sommes opposés sur deux points: l'élévation du faîte du toit et surtout l'élévation de la corniche. Nous étions motivés par deux raisons importantes: ne pas permettre de créer un précédent et ne pas augmenter l'ombre portée sur la ruelle et les maisons sud de la Grand-Rue.

La municipalité a rejeté notre opposition et nous n'avons pas recouru: Le service des monuments historiques a estimé qu'une surélévation de 80 cm des corniches était admissible et justifiée pour respecter les vides d'étages. Quant à la surélévation du faîte, elle est licite, le règlement étant muet à ce sujet.

Enfin, nous avons obtenu gain de cause: le traitement architectural du rez-de-chaussée sera revu.

Assemblée ASM 1990

Traditionnellement l'automne ramènera notre assemblée annuelle. Nous vous la présenterons dans notre prochain bulletin. Mais déjà nous pouvons vous annoncer que nous aurons besoin de nos membres pour décerner notre prix du

mérite et notre bonnet d'âne. Si, d'ores et déjà, des membres désirent attirer l'attention du comité sur telle ou telle réalisation urbanistique morgienne, ces suggestions seront les bienvenues.

Eloge de la voiture:

La rédaction de votre bulletin ASM ne résiste pas au plaisir de vous offrir un petit florilège d'une réflexion sur la voiture parue dans le numéro du printemps 1990 du «Temps Stratégique»

Convivialité automobile:

Voyez les salons de l'auto, les embouteillages de fins de semaine ou les départs en vacances: ils réunissent dans un corps à corps, un tôle à tôle, des milliers d'individus, participant, dans le bruit des moteurs et le parfum des gaz d'échappement, à un véritable battement de cœur sociétal, à un flux vital formidable.

Communication:

Cette chaleur de l'être ensemble s'enrichit d'une négociation permanente avec l'autre automobiliste derrière ses glaces, par le biais de gestes du haut du corps, dont chacun comprend la signification sans apprentissage particulier: agressivité, mépris, drague, compétition, courtoisie, «attention aux flics». Cette entrecroisement de sentiments est essentiel: il nous lie, en effet, les uns aux autres dans un vécu automobile commun.

Vocabulaire:

L'automobile est l'un des vocables les plus riches en synonymes: tire, caisse, bagnole, poubelle, tas de boue, char, limousine, carcasse, pot de yaourt, traîne con, etc...

Identification:

La voiture sert encore de palette descriptive: « Tu sais, la petite jeune fille à la R5 rouge qui sort avec le mec à la Golf GTI...»

Psychanalyse:

La voiture est devenu le lieu de nos transferts: Par elle nous voyageons de la réalité aux phantasmes. Nous éprouvons la nécessité de *posséder* la voiture, elle est devenue un intermédiaire indispensable entre nous et le monde, une prothèse technique à laquelle nous ne pouvons pas renoncer, même lorsque les conditions de circulation rendent son utilisation déplaisante, voire déraisonnable.

Mythes:

La voiture nous relie aux mythes: Lorsque nous sommes au volant, nous éprouvons l'illusoire impression de maîtriser le Temps et donc de nous soustraire à la mort présente à chaque tour de roue.

La Lune:

Les Américains y ont laissé comme signature les traces de roues de leur jeep lunaire. Pour surenchérir, les Russes ont abandonné sur notre satellite une voiture-radio télécommandé à huit roues.

Besoins fondamentaux:

L'automobile est l'objet magique dont nous avons besoin pour restructurer notre espace-temps et, coincés en position fœtale derrière notre volant, éprouver une bienheureuse impression de chaleur, d'émotion haletante. Pour retrouver aussi les grands mythes de l'humanité que la laïcisation avait gommés, mais qui n'avaient jamais déserté nos rêves, nos nostalgies, nos fantaisies.



BULLETIN D'INSCRIPTION

Je désire adhérer à l'Association pour la Sauvegarde de Morges (ASM),
case postale 218, 1110 MORGES 2

Nom: Profession:

Prénom:

Rue:

Lieu et n° postal:

Date: Signature:

Cotisation annuelle: 20 francs

