

A MORGES, LA CONSTRUCTION, C'EST REPARTI!!



1



2



3



4



5

Des chantiers,
des projets,
des plans:

On peut prévoir
une belle croissance
de la résidence, de
l'activité:

Faut-il le déplorer, le
craindre?

Faut-il s'en réjouir?

Chacun de nous est-il
concerné?



6



7



8



9



10

Si vous aimez résoudre les énigmes
et si vous êtes bon observateur de
votre cité, tentez de localiser ces 10
prises de vue.
Solutions en page 6

Sommaire:*La naissance d'une nouvelle ville:*

Editorial: Le bâtiment va / Vaudois, c'est la révolution!	3
Conditions de la densification	5
Le projet d'Agglomération Lausanne - Morges	11

Des idées pour Morges?

Les quartiers «sans voiture», une utopie en marche	4
Les zones de rencontre	5
Le limnimètre de Morges	5
Sylvana	6
La construction de logements à Morges	7

La vie de notre association

Mises à l'enquête	6
Un XXème anniversaire en fête	7
Compte-rendu de l'assemblée générale 2005	8
AG 2006	8
Appel	8
Chronique du «Sentier de la Morges»	9
Merci	10
Conférences des guides	11

Coups d'œil

Que se passe-t-il derrière l'emballage?	10
Point de vue	11

Dans ce cahier est glissé un bulletin de versement destiné au versement de la cotisation 2006. Rappel: 20.- francs par an.

Merci de régler cette somme au début de l'année, vous évitez des frais et du travail.

Merci aux très nombreuses personnes qui accompagnent leur cotisation d'un don.

Si vous n'êtes pas encore membre de l'ASM, vous pouvez le devenir en payant la cotisation. Dans ce cas, prière d'indiquer «nouveau membre» sur le bulletin de versement.

Impressum

Bulletin no. 45 - mars 2006

Edité par l'Association pour la Sauvegarde de Morges ASM

Case 2218, 1110 Morges 2

CCP 10-17957-7

Site Internet : <http://asm-morges.ch/>

Courriel info@asm-morges.ch

Cotisation annuelle: CHF 20.--.

Président: J. Longchamp, Banc-Vert 17, 1110 Morges, tél 021 801 02 27

Membres du comité: Mmes F. Kawkabani et J. Gerster et MM J. Alméras, F. Amrhein, P.-Y. Bosshard, F. Garnier, J-P Morisetti et Ph. Schmidt.

Crédit photographique : André Locher, Jean Alméras, Olivier Cruchet, Francis Garnier, Emile Jan.

Graphisme du logo et conseils: Vincent Jaques

Impression: Imprimerie Carrara Morges

Tirage : 500 exemplaires

Le bâtiment va!

Donc le mouvement de la construction de logements à Morges est bien lancé.

Tout indique que les chantiers vont se succéder: Oulevay, Charpentiers-Nord, Sablon-Gare, puis Eglantine et Longeraie, pour ne citer que les grands projets connus.

Morges n'est pas une exception: c'est la naissance d'une ville nouvelle de plusieurs dizaines de milliers d'habitants qu'on nous annonce entre Morges et Malley. Les autorités réaffirment sans cesse leur volonté de «densifier» la résidence mêlée à des activités compatibles à proximité immédiate des axes de transports publics.

Il est un fait que toutes les réflexions sérieuses convergent pour dire qu'un développement respectueux de l'homme et de la nature impose de **sacrifier le rêve** d'un habitat isolé dans la campagne et donc que les hommes du XXI^e s. ont à **réinventer la vie urbaine** où l'on partage son environnement quotidien de résidence, de travail et de loisir avec beaucoup d'autres.

L'Association pour la Sauvegarde de Morges ne peut qu'applaudir des deux mains à ces bonnes résolutions ... mais elle ne le fait qu'en tremblant.

Nous sommes proprement sidérés de voir dans quelle indifférence générale ces projets sont annoncés.

Vaudois! C'est la révolution!

Alors que ce n'est rien moins qu'une révolution qu'on nous propose: **révolution du comportement**: réduire significativement le rôle de l'automobile dans la mobilité! **révolution dans la mentalité**: s'approprier un chez soi urbain!, etc...

Ce n'est pas parce que le Conseil d'Etat l'a décrété que cela va se réaliser comme par magie dans de bonnes conditions!

Et nous n'avons pas le droit de nous «louper»: Il s'agit de la conception et naissance du cadre de vie de nombreuses générations! Construire une ville nouvelle, cela ne s'est jamais fait chez nous depuis le Moyen Age!

Dans la future agglomération esquissée par les crayons des spécialistes, Morges devient un lieu de concentration, maillon d'une suite d'espaces densément peuplés le long des voies de transport. Au-delà, les villages sont destinés à rester de modestes noyaux de résidence.

Bref, la réussite de cette poussée urbaine impose de nombreuses conditions dont quelques-unes sautent aux yeux:

- L'habitat construit doit être d'excellente qualité pour que chacun puisse en faire son chez soi durable.
- Il doit se trouver dans un environnement de valeur, en particulier avec des espaces publics attractifs, sûrs et bien desservis.
- Il doit être diversifié et à des prix abordables pour éviter la formation de ghettos de riches ou de pauvres.

Donc nécessité absolue d'activer l'imagination pour faire naître des idées nouvelles, inventer des instruments efficaces aux mains des autorités (éviter la hausse des prix de terrain, financer les espaces publics), retrouver le courage politique, susciter des projets rassembleurs intéressants pour les propriétaires, les promoteurs, les habitants et usagers.

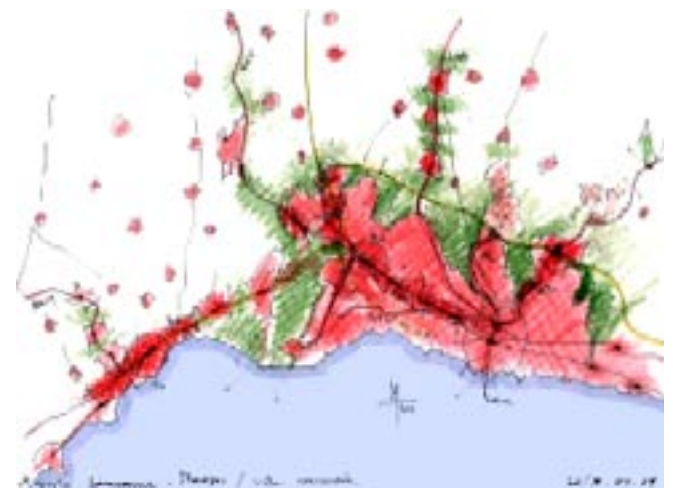
En deux mots: il faut créer un enthousiasme créatif durable!

Modestement ce numéro du bulletin ASM suggère quelques pistes...

Comme nous aimerions rencontrer des personnes, ou mieux des groupes, des associations avec lesquels nous pourrions collaborer à créer ce mouvement porteur!

A quelques encablures de nos hautes écoles qui regorgent de spécialistes en transport, en environnement, en urbanisme, en architecture ou autre géographie, nous n'allons pas laisser construire des suites de parallépipèdes rentables, gris et invivables tout simplement «parce qu'on savait pas»... «que c'était compliqué»... «qu'on n'est pas tous d'accord»... «qu'on ne pouvait pas» ...

Et les spécialistes les plus qualifiés ne peuvent rien réussir sans la collaboration de M. et Mme-tout-le-Monde.



Les quartiers «sans voiture», une utopie en marche

Ne pas utiliser la voiture en ville rend un service évident à la collectivité, mais ne permet pas d'éviter les nuisances du trafic motorisé des autres. En se regroupant dans un quartier, les ménages qui pratiquent une mobilité douce échappent au bruit et à la pollution des voitures. En Allemagne, des milliers de familles rejoignent ces quartiers sans voiture.

Dans l'Union Européenne et en Suisse, un quart des ménages n'a pas de voiture. En ville, la proportion atteint 40%. En Suisse, 80% des foyers sans voiture se déclarent satisfaits de leur sort.

En Europe, pour profiter encore mieux de leur choix, des centaines, voire des milliers de ménages se regroupent dans **des quartiers sans voiture**. Ce phénomène fait émerger un urbanisme inédit, où l'espace public est un lieu de vie à l'abri du vrombissement des moteurs et de leurs rejets polluants. Profiter des quartiers sans voiture est un rêve qui, pour beaucoup d'Allemands, devient aujourd'hui réalité. On en recense sept en Allemagne. Ailleurs en Europe, on en trouve à Vienne, à Edimbourg, à Amsterdam.

Il n'y a pas de modèle unique du quartier sans voiture. La forme de propriété, par exemple, diffère d'un quartier à l'autre. A Kassel, les locataires paient un loyer modéré. A Hambourg, les ménages sont propriétaires. Des coopératives de logement financent souvent ces projets, ce qui n'exclut pas les promoteurs privés. Leurs initiateurs sont des associations de locataires sans voiture, des villes ou, comme au quartier Johannesplatz, à Halle, le Ministère fédéral de l'environnement.

Paradis sur terre

Le trafic automobile est proscrit en dehors des voies d'accès. Seules les urgences ou les chargements échappent à cette règle. Tout est conçu pour faciliter la mobilité sans voiture: distances courtes jusqu'aux arrêts de transports en commun, chemins pédestres et pistes cyclables bien éclairés et sécurisés, services de livraison à domicile. Les ménages qui s'installent dans ces quartiers s'engagent à ne pas avoir de voiture.

«En 1997, l'association *Per Pedes* me demande de concevoir un quartier pour piétons et vélos», raconte Markus Heller, architecte berlinois. Sans communication particulière, 500 ménages se déclarent partants pour s'y établir.» Aujourd'hui, Markus Heller est un ardent défenseur des quartiers sans voiture: «En plus d'être calmes et moins pollués, ils profitent de la place et de l'argent économisés sur les parkings pour bâtir d'autres infrastructures et faire du meilleur ouvrage», observe-t-il. Avec les voies d'accès et de manœuvre, une place de stationnement nécessite 28 m² de terrain. A surface égale, un appartement sans place de parking est 12 200 euros moins cher dans le quartier Saarlandstrasse, à Hambourg, et 17 000 euros moins cher à Vauban (Fribourg-en-Brisgau).

Mais l'argument principal, ce sont les enfants. Ce sont souvent des parents de 25 à 45 ans, qui sont très sensibles aux problèmes que posent les voitures. Ils cherchent un coin de verdure pour élever leurs enfants sans renoncer à habiter en centre ville ou à proximité des services qu'offre un centre urbain. «On estime qu'un quart des personnes abandonnent leur voiture pour venir vivre dans ces urbanisations», déclare Henrik Freudenau. Ce chercheur tire un bilan positif de ces expériences. Les appartements sont occupés, la demande dépasse l'offre et les réglementations sur la voiture sont globalement respectées. Souvent, les garages à vélos saturent. En moyenne, chaque ménage possède trois bicyclettes.



Diffusion trop lente

De nombreuses études de marché allemandes prévoient un avenir florissant à ces quartiers.

Dès lors, pourquoi les exemples ne se multiplient-ils pas? Henrik Freudenau discerne une première raison:

«Pour beaucoup de gens, il est impensable de vivre sans voiture. Ils s'inquiètent de savoir ce que feront les habitants de ces quartiers lorsqu'ils changeront d'avis et achèteront des voitures.»

De nombreux voisins de ces quartiers redoutent l'apparition d'un déficit de places de stationnement qui rejaillirait sur eux. Les locataires potentiels eux-mêmes se demandent ce qui se passera le jour où ils auront besoin d'une voiture pour leur travail ou si, à 18 ans, leur fils souhaite en posséder une.

Pour cette même raison, les autorités paniquent souvent à l'idée du sous-équipement de ces quartiers pour accueillir les voitures. Or, leur soutien est crucial, car la législation allemande impose pour chaque nouvelle habitation construite, selon les Länder, un quota de 0,5 à 1 place de stationnement. Le parking est considéré comme une nécessité pour un logement au même titre que les toilettes ou le toit. Pour construire un lotissement avec moins de voitures, il faut une dérogation. Seule exception: le Land de Berlin a supprimé cette obligation.

Même si les quartiers sans voiture sont et resteront une niche. Cela ne les empêche pas de faire avancer la réflexion sur les liens entre habitat et mobilité et d'influencer l'urbanisme conventionnel. Des régies immobilières proposent des abonnements aux transports publics à des tarifs préférentiels ou offrent une semaine d'abonnement gratuite à tout nouveau locataire. D'autres réservent une ou plusieurs places pour des voitures partagées. Les locataires doivent seulement s'acquitter d'une taxe proportionnelle aux distances parcourues avec ces voitures.

D'après un article de Susana Jourdanet et Jacques Mirenowicz paru dans «LaRevueDurable», lui-même repris par «Le Courrier» (13.12.2005)

Pour prendre connaissance d'un exemple suisse, consulter le site:

www.seebucht.ch/fr/Baie_du_lac.pdf

Des idées pour Morges?

Décerné par Patrimoine suisse et distinguant une réalisation accordant un soin tout particulier au développement urbain et à la protection des sites, le **prix Wakker 2006** a été attribué à Délémont pour avoir revalorisé l'espace public près de la gare et dans la vieille ville. Le réaménagement de la Place de la Gare sous la forme d'une «zone de rencontre» a été particulièrement apprécié.

Savez-vous qu'une des nouveautés importantes de la zone de rencontre est que cette disposition légale n'est plus réservée à des quartiers résidentiels? **Ce sont des secteurs centraux des villes, tels que places de la gare, centres anciens, rues du centre-ville avec présence de commerces et trafic important qui sont aménagés en zones de rencontre!**



A première vue, la rue et la place de la Gare de Morges, la rue Louis-de-Savoie sont toutes désignées pour devenir des zones de rencontre.

Nous espérons que nos autorités et les techniciens qui les conseillent suivent de près les réalisations qui redonnent un attrait certain à de nombreuses villes suisses et sauront s'en inspirer:

A **Bienne**, Place Centrale, *trafic 12'000 véhicules/jour, 1'200 bus, etc...*

A **Granges**, Centre-ville, *trafic de 14'000 véhicules/jour*

A **Genève**, Place Cornavin

Autres exemples de places de la Gare transformées en zones de rencontre: à **Baar** (ZG), **Yverdon-les-Bains**, **Lyss** (BE) et **Romanshorn** (TG)

Densification de la ville ne signifie pas empilement de la population dans des lieux inhospitaliers. Si l'espace privé du logement est plus restreint, il doit être prolongé par un espace public attractif: rues piétonnes, squares collectifs, espaces verts. Pour promouvoir ce développement urbain plus durable, les collectivités doivent avoir des instruments nouveaux. En voici quelques-uns: obligation de construire des parcelles disponibles, prélèvement de la plus-value foncière, extension du droit d'expropriation, plans d'affectation à l'échelle de l'agglomération. Les plans imposés d'en haut vers le bas sont irréalisables. La nouvelle ville doit se construire par le dialogue avec tous les partenaires.

Tiré d'«Haro sur l'éparpillement urbain» article de notre membre et ami Albert Tille dans «Domaine Public» n°1670/ 9 déc. 2005

Le limnimètre de Morges

Nous avons tous connu le «Pont de la machine» à Genève. C'est à cet endroit que se trouvaient les vannes qui permettaient de régler le niveau du lac. Le débit était important, mais la chute faible. Le niveau du lac se mesurait sur le Haut-Lac, à Morges et à Genève. Lorsqu'à Morges, on a remblayé pour construire la courbe du nouveau quai, vers l'Eglise, le Service fédéral des eaux est intervenu pour que le limnimètre soit maintenu en service. Un fonctionnaire de notre police, M. Resin, était responsable de cet appareil de mesure vis-à-vis du service fédéral.

Depuis la construction du barrage du Seujet, la chute, marquant la fin du lac n'est plus visible à Genève. L'eau est turbinée dans trois turbines bulbes à axe horizontal qui fournissent le courant pour l'éclairage de la ville.

Dès ce jour, le limnimètre de Morges n'est plus utilisé. C'est un appareil placé à St-Prex qui renseigne l'usine de Verbois à Genève quant au niveau du lac.

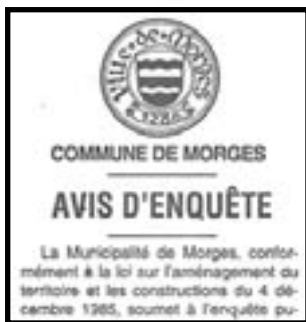
Depuis peu le limnimètre a été abandonné. A l'instar de ce qui se passe à la colonne du débarcadère pour la température et la pression atmosphérique, il est devenu impossible de lire le niveau du lac sur le limnimètre de Morges.

Pour soigner l'image de notre ville touristique, nous demandons que le limnimètre soit étalonné à nouveau et que la personne qui, chaque semaine change le papier millimétré du baromètre du débarcadère, fasse de même avec le limnimètre. On pourrait joindre à l'instrument une petite explication.

Jean Alméras



Merci aux autorités de faire revivre le vénérable instrument



Avril 2005

Rives-de-la-Morges 6
Fermeture des balcons

L'ASM s'était opposée à la fermeture des balcons par des vitrages.

En août, la Municipalité a accordé le permis de construire, justifiant que l'intérêt public ne pouvait s'opposer à l'octroi d'une dérogation aux limites de construction dans le cas précis.

Mai 2005 et Novembre 2005

Rue de Lausanne 47
Démolition, construction d'un point de vente ALDI.

L'ASM s'oppose à l'implantation de ce commerce pour des raisons de trafic essentiellement.

Nous n'avons pas reçu de réponse.

Décembre 2005

Rue de la Gare 39
Démolition, construction d'un immeuble de 36 logements et d'une surface artisanale

L'ASM s'est opposée à ce projet qui maintient l'entrée et la sortie des véhicules de l'entreprise Chatenoud sur la rue de la Gare.

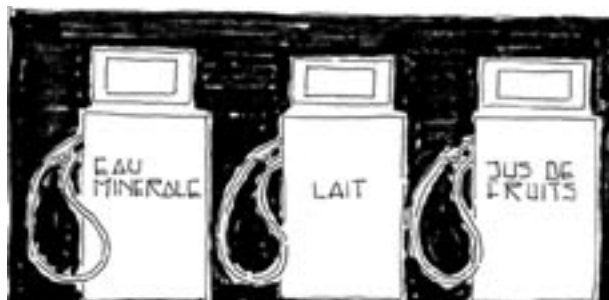
D'autre part, la qualité de vie des logements projetés est insatisfaisante.

Depuis la parution du dernier numéro de notre bulletin, l'ASM n'a pas chômé: Une vingtaine de projets ont été examinés, dont certains ont suscité une opposition. Il n'est pas certain que ces oppositions soient couronnées de succès, mais il était du devoir de notre association de refuser des projets qui vont à l'encontre du développement harmonieux de notre cité, notamment à la rue de Lausanne. Il serait regrettable que l'entrée est de la ville devienne une zone commerciale, telle que l'on peut en voir à l'entrée de nombreuses villes françaises ou, plus près de chez nous, à Etoy.

Janvier 2006

Rue de Lausanne 60
Démolition, construction d'une station-service COOP

L'ASM s'oppose à la réalisation d'une 5^{ème} station-service dans la rue de Lausanne et d'un «shop», concurrent des commerces du centre ville.



Février 2006

Rue Centrale 17
Demande d'autorisation préalable d'implantation d'un immeuble de 10 logements avec parking souterrain.

L'ASM s'oppose au parking souterrain en raison de la rampe d'accès qui débouche sur la rue des Charpentiers.

Sylvana

Des membres de l'ASM ont interpellé le comité à propos du chalet de Sylvana. En effet, ils ont été alertés par le préavis municipal concernant l'indispensable augmentation de la capacité d'accueil de notre centre de vie enfantine. Il est fait mention à ce propos d'une possibilité de regrouper des institutions sur le terrain de Sylvana.

Ces personnes se sont émues de la possible disparition du chalet et suggèrent à la Municipalité que, dès le début des réflexions sur une construction

nouvelle, on envisage sérieusement la possibilité de conserver le chalet, à côté d'un indispensable nouveau bâtiment. On pourrait y loger l'administration ou des services / dépendances du centre de vie enfantine qui n'ont pas besoin d'une grande capacité d'accueil.

A priori, cette proposition est séduisante pour préserver un peu du charme du quartier de Chanel. Cette solution permettrait à la Commune de montrer l'exemple de la préservation de l'environnement construit.

Solution du jeu de «Localisation» de la couverture:

1. Construction Charpentiers 26/28, vue depuis la rue de l'Avenir (déc. 2005)
2. Construction au bout de la rue de l'Avenir (déc. 2005)
3. Construction Charpentiers 26/28, vue depuis la rue des Charpentiers (nov. 2005)
4. Les friches à côté de la Concorde à Charpentiers-Nord (nov. 2005)
5. Construction sur l'ancienne usine Oulevay, vue depuis le Parc des Sports (mai 2005)
6. Excavation à l'angle rue de la Gare et rue de l'Avenir (janv. 2006)
7. Construction d'un immeuble d'activité vers le giratoire de la Longeraie (nov. 2005)
8. Construction sur l'ancienne usine Oulevay, vue depuis le Pont-Neuf (nov. 2005)
9. Vue aérienne où l'on distingue le secteur de la place de la Gare et Sablon-Gare, objet de la préparation d'un plan directeur localisé (26.11.2005)
10. Vue aérienne où l'on distingue le secteur de la Longeraie et de l'Eglantine, objet de la préparation d'un plan directeur localisé (30.08.2005)

(Les photos aériennes sont dues à M. André Locher © swisscastles, les autres à M. Jean Alméras)

La construction de logements à Morges

Il y a actuellement pénurie de logements dans le bassin lémanique, c'est pourquoi il ne faut pas manquer de remarquer les quelques chantiers qui ont été ouverts au centre ville et dans les environs immédiats. La plupart d'entre eux est destinée à la réalisation de logements :

- rue des Vignerons
- ch. du Bochet 13
- rue des Charpentiers 24
- rue des Charpentiers 26-28
- rue de la Gare / Avenir
- ch. de l'Alouette
- ch. de l'Alouette 3
- rue du Sablon 11-13
- ch. du Banc-Vert

soit au total environ **250 appartements**

Il y a lieu d'être satisfait d'une densification de l'habitat au centre ville, car cela doit signifier moins de circulation automobile, dans l'hypothèse optimiste que les nouveaux habitants n'utiliseront pas leur véhicule pour se déplacer à Morges.

Toutefois, il faut constater que la majorité de ces appartements qui ont été ou vont être mis sur le marché s'adresse à une clientèle relativement aisée. Parmi ces réalisations, il en est peu ou pas qui sont destinées à des bas ou moyens salaires.

Qu'en est-il de l'habitat social?

Une ville d'environ 14'000 habitants devrait être à même d'offrir un logement à toutes les couches de la population.

Selon les dernières données de la Croix-Rouge, un Suisse sur 7 vit en dessous du seuil de la pauvreté.

Transposées sur la ville de Morges, ces données signifieraient que, statistiquement, près de 500 familles ne seraient pas en mesure de payer un loyer que les lois du marché immobilier considèrent comme normal.

Est-ce qu'aujourd'hui notre ville peut répondre à une demande qui ira en s'amplifiant?

En 1996, la participation communale aux immeubles subventionnés dépassait les fr. 400'000, montant qui en 2004 ne s'élevait plus qu'à fr. 225'000.

Il serait temps de revoir ce subventionnement à la hausse.



En 2003, Marlyse Goumaz, conseillère communale socialiste, demandait par motion la réactivation de l'aide au logement par la commune, motion prise en considération, mais restée lettre morte jusqu'à aujourd'hui.

Les prochaines constructions importantes qui doivent être réalisées en ville de Morges bénéficieront-elles de cette aide ?

- **rue de la Gare 39** (36 appartements), actuellement à l'enquête,
- **quartier des Charpentiers nord** (100 appts), le nouveau plan de quartier doit encore être approuvé,
- **quartier de la Gare** (env. 300 appts), les études sont encore en cours.

La direction de l'urbanisme, avec l'appui des autorités cantonales, a la ferme volonté qu'y soient réservés au moins une trentaine d'appartements pour les personnes du troisième âge.

Ce n'est peut-être pas le rôle de l'ASM que de défendre une politique du logement un peu plus sociale, mais le développement harmonieux d'une cité ne passe-t-il pas par une qualité de vie qui doit être offerte à tous?

F. Garnier

Un XX en fête !

Que le lecteur se rassure, ce n'est ni un vêtement trop large, ni une série scabreuse que l'on évoquera, mais simplement l'anniversaire des vingt ans de l'association.

C'est le 19 août 2005 aux abords de Couvaloup en cette fin d'après-midi, que le ciel menaçant a testé notre constance pour nous offrir ensuite une douce soirée.

Le concours de la découverte de Morges a permis aux nombreux équipiers de se jouer des écueils malicieusement tendus par nos « experts-guides ».

Rassurez-vous, chacun a remporté un prix offert par de généreux commerçants morgiens.

L'appel lancé a réuni une centaine de personnes, édiles publics, anciens membres du comité, amis et supporters.

Après quelques discours bien sentis et l'apéritif sur la margelle du pressoir, de l'esprit nourri l'on est passé... À table.

Dans une sympathique bousculade l'on a suivi, armé de la fourchette et du couteau, le parcours du combattant pour se retrouver entre affinités dans les caves de Couvaloup.

Le Vufflens Jazz Band a chauffé la salle pour le plus grand plaisir de ses admiratrices et admirateurs. Les gambettes frétilaient sous les tables et souvenirs ou confidences s'égrenaient au fil de la soirée.



La tourte anniversaire ornée des vingt bougies est présentée par le président de l'ASM aimablement secondé du président du Conseil.

Rien n'a manqué, ni les vins, ni les desserts dignes des mille et une nuits, ni les cafés onctueux et encore moins la superbe ambiance.

La trace indélébile est laissée avec un bilan simple. Le plaisir d'une fête franche où la bonne humeur a dirigé toutes réjouissances et a marqué les épicuriens d'un soir...

A quand la prochaine ?

Philippe Schmidt

Compte - rendu de l'assemblée générale de l'ASM
Salle de la Concorde le 25 mai 2005 à 20h.

Pour une fois encore et sous les lambris grinçants de la salle de la Concorde, s'est tenue l'assemblée générale de l'année 2005.

La presse et une petite équipe de membres fidèles ont assisté, en ouverture de programme, à la remise du neuvième prix du mérite 2005. L'architecte, Mme Alexandra Mavrocordatos de Pully est lauréate avec la rénovation du bâtiment sis à la rue Louis-de-Savoie N° 82. Félicitations !

Le deuxième prix échoit à M. J.-Cl. Enderlin pour son immeuble à l'avenue de Plan N° 5.

Le gymnase et le centre d'enseignement professionnel, projet de Geninasca-Delafortie SA de Neuchâtel, obtient le troisième prix.

L'ordre du jour et le P-V de la précédente assemblée sont acceptés sans remarque.

Monsieur Longchamp, Président, commente le travail, de l'année écoulée, soit 7 séances chargées.

Les enquêtes se succèdent avec un rythme soutenu et l'ASM doit intervenir fréquemment. Notamment :

- . Sablon 11-13
- . Abri-bus de la rue de la Gare N° 27
- . L'ORIPH au chemin de Bellevue
- . Les Rives de la Morges 6
- . Aldi nouveau commerce de gros sur le site de l'ancienne SIM

La participation aux séances d'étude du quartier de la Gare nous permet de suivre et donner notre opinion sur un quartier très sensible ; nœud circulatoire où convergent difficilement véhicules, piétons et transports publics.

Deux bulletins ont paru. Une exposition des vues et mémoires de Morges, puis une action sur le thème « ouvre-moi ton album » furent montées avec la collaboration du musée Forel et du musée du Château.

Les guides morgiens sont actifs et l'organisation fonctionne bien. Les comptes sont indépendants de l'ASM.

Rappelons que durant l'hiver un cycle de conférence est ouvert au public.

Des invités prennent aussi la parole ; MM. P. Muret et X. Salina rééditeront leurs présentations poétiques de Morges données lors de la fête du 700ème.

La création du sentier de la Morges avance doucement et se perd parfois dans les méandres des administrations cantonales et contradictoires...

Enfin le rêve de notre Président serait de réaliser une maquette de Morges au XVII^e S.

Les comptes de l'année 2004, tenus par M. Morisetti et visés par les vérificateurs des comptes MM : L. Golay, J. Kirchhofer et R. Quiblier laissent pointer un bénéfice de Fr. 320, 90 et un capital de Fr. 11'876,95. Ce travail est approuvé par l'assemblée générale sans restriction.

Le budget 2005 reste sur les mêmes options mais en plus un montant de Fr. 15'000.- (déjà trouvé) servira à monter l'exposition des 150 ans du rail à Morges. Un petit risque est pris pour les festivités du XX^{ème} anniversaire, fixé au 19 août 2005.

Ainsi le budget accuse un déficit estimé à Fr. 4'165.- qui, néanmoins est approuvé à l'unanimité.

Les effectifs du comité sont renforcés par la venue de Mmes F. Kawkabani et J. Gerster.

Sa composition est la suivante : Mmes F. Kawkabani et J. Gerster.

MM J. Alméras, F. Amrhein, P.-Y. Bosshard, F. Garnier, P. Knobel, J. Longchamp, J.-P. Morisetti et Ph. Schmidt.

M. J. Merino démissionne pour des raisons professionnelles.

Les vérificateurs des comptes sont reconduits.

La séance se clôt sur un vœu de M. Loup, guide morgien qui souhaite un nettoyage du bloc erratique du parc de l'Indépendance.

Ph. Schmidt, secrétaire

APPEL

Pour être récurrent, cet appel n'en est pas moins vital pour l'ASM: Nous avons besoin de personnes qui s'engagent plus activement sur un ou deux dossiers ou comme guides.

Notre assemblée générale 2006

aura lieu le mardi 9 mai à 19h. 30 à Beausobre.

Elle sera suivie à 20 h15 d'une **discussion publique** au sujet du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges:

Et Morges dans tout cela?

M. J.-J. Lehmann, membre du comité de pilotage, fera une introduction et apportera des informations sur le contenu et l'état d'avancement du projet.

La chronique du SENTIER de la MORGES

Même si toutes les autorisations administratives ne sont pas encore en nos mains, c'est certainement d'ici quelques semaines que nous débiterons les travaux effectifs qui devraient aboutir au début de l'été à l'ouverture du sentier de Morges / Eaux-Minérales à Monnaz / Vufflens.

Le travail à effectuer ne manque pas:

L'ASM elle-même devra fort probablement:

- construire 4 escaliers dans la forêt,
- déplacer et reconstruire une clôture de pâturage,
- planter une haie de compensation,
- installer (et peut-être construire) des nichoirs,
- améliorer le sentier existant,
- débroussailler,
- concevoir, réaliser et installer des panneaux.

Si vous voulez collaborer n'hésitez pas une seconde à vous annoncer. Nous organiserons un premier samedi de travail en mars.



Le long de la façade ouest de la salle de gymnastique du collège du Petit-Dézaley, il s'agira de construire deux volées d'escaliers.

Heureusement notre modeste association a reçu des offres de collaborations très précieuses: Nous ne nous occupons que d'une petite portion du tracé avec l'aide compétente et amicale des Services communaux de Morges. «Morges en fête», le comité si dynamique nous a annoncé sa participation aux frais et sa collaboration au chantier. Le département des métiers verts du centre professionnel de Marcelin prend en charge la préparation d'une partie du cheminement à Marcelin et les habitants de Monnaz, sous la direction de leur Municipalité, aménageront le tracé sur leur commune. UN IMMENSE MERCI.

Pourtant, il faudra assumer des frais: matériel de construction et surtout panneaux d'obligations et d'explications. Si vous pouvez nous amener des sponsors (ou jouer vous-même les mécènes), vous nous enlèverez une bonne épine du pied.



Sur la plus grande partie du tracé nous utiliserons des sentes existantes (comme ici dans le bois du Petit-Dézaley). Notre intention est de laisser la nature intacte autant que possible. Cela signifie aussi que ce «sentier-nature» pourra être boueux et glissant suivant la météo et qu'il n'est pas conçu comme un chemin de promenade revêtu à parcourir avec la poussette comme les quais.



Le long du méandre de la Morges qui se trouve sous l'école ménagère de Marcelin, le service de la faune nous demande d'épaissir le cordon boisé de la rive en plantant des arbustes afin d'offrir aux oiseaux un biotope plus vaste et de compenser ainsi l'intrusion des passants qui dérangeront les activités de nidification. Il faudra aussi installer des nichoirs.



A la hauteur de la ferme de M. J. Imhof, vigneron-viticulteur, il s'agira de grimper de la rive de la Morges pour atteindre le chemin au pied des vignes: Un gros débroussaillage s'impose. Puis il restera à construire un escalier assez long (le plus gros ouvrage à charge de l'ASM).



Le pont-tuyau qui en amont de la Morgette permettra au sentier de passer de la rive de Chigny à celle de Morges sera transformé par les soins de la Commune de Morges qui en fera une passerelle sûre et agréable pour les piétons.

Merci, Communes de Morges et Chigny qui avez su vous entendre!

Ces travaux devraient être réalisés ces tout prochains temps.



Avant de pénétrer dans la forêt (en amont de la Morgette, sous les pâturages de Marcelin), il faudra déplacer et refaire une clôture pour le bétail afin de permettre un passage aisé entre forêt et pâturage.

Ces quelques aperçus vous permettent de mieux réaliser concrètement ce que sera le sentier de la Morges. Par ailleurs, vous mesurez mieux la tâche à accomplir pour offrir au public ce cheminement le long de notre «fleuve».

Nous souhaitons vous avoir convaincus que nous avons besoin de votre collaboration.

Si c'est le travail pratique que vous voulez nous offrir, n'hésitez pas à vous inscrire à l'aide du talon réponse en page 12.

Si vous préférez nous aider à trouver le financement, prenez également contact avec nous. Nous allons très prochainement tenter d'intéresser divers sponsors.

Que se passe-t-il derrière l'emballage?

Mardi 9 février, à l'initiative de la Municipalité, les principaux acteurs de la rénovation du temple ont présenté à un public très intéressé l'état des travaux à ce jour et surtout les démarches qui les ont précédés.

Il faut encourager la Municipalité à poursuivre dans cette voie, même si les Morgiens n'ont pas été très nombreux à suivre ces exposés captivants, en dépit des annonces parues dans la presse.

De nombreux thèmes sont encore susceptibles de faire l'objet de présentation publique, tels le quartier de la gare, le musée Forel,...

MERCI

Peu avant NOËL, la première exposition montée par l'ASM fermait ses portes au Château de Morges. «Le rail à Morges, 1855-2005» est une aventure passée.

Il est difficile de mesurer le succès de cette manifestation. Plusieurs présentations de haute qualité se tenaient au Château en parallèle. Mais le nombre d'entrées enregistrées a été très important. Par ailleurs, toutes les personnes qui se sont exprimées sur notre exposition ont été très positives. De là à dire qu'elle fut un succès...

En tous cas, ce fut un énorme succès de collaboration. Nous renonçons à citer toutes les associations, groupes, institutions, firmes et personnes qui ont concouru à ce succès en donnant du temps, des compétences, de l'argent, etc... Ils se reconnaîtront. Mais nous ne voulons pas manquer de renouveler nos remerciements très chaleureux.

Point de vue



Un restaurant cède sa place à un 6^{ème} opticien.

Les Morgiens seraient-ils plus myopes qu'affamés ?

Conférences du groupe des guides

Lundi 27 février 2006: «**Emile Küpfer**» par M. J.- P. Perrin

Lundi 27 mars 2006 «**Le temple de Morges**» par M. le Prof. Vinicio Furlan

Lundi 24 avril 2006: «**Louis Buvelot, peintre**» par M. Philippe Schmidt

Lundi 29 mai 2006: «**La vie en 1800**» par M. Louis Golay

Toutes les causeries se tiennent à Couvaloup 10. Attention à cause du système de sécurité, se présenter à 20h00 (ou 19h30) très précises, sinon on risque de trouver porte close.

Projet d'agglomération Lausanne-Morges

Il est difficile de parler de ce projet «révolutionnaire» pour notre ville et notre région dans la mesure où peu de personnes en ont pris connaissance. C'est pourquoi, avant de l'analyser avec vous, nous avons pris la liberté de reproduire directement ici, dans notre bulletin, quelques éléments majeurs du projet. La lecture est peut-être ardue, mais le contenu est fondamental.

Ceux qui désirent prendre connaissance du document complet lui-même peuvent se référer au site internet: <http://www.agglo-lausanne-morges.ch/presentation.php>

Sans projet d'agglomération: un avenir problématique

Jusqu'à présent, l'agglomération Lausanne-Morges s'est surtout développée par étalement urbain. C'est essentiellement en consommant de l'espace qu'elle a trouvé les capacités d'accueil de nouvelles activités et les marges d'adaptation pour répondre aux nouvelles demandes de logements, de sites d'activités et d'équipements.

Engagé depuis plusieurs décennies, **le processus d'étalement** a aujourd'hui des inconvénients de plus en plus sensibles. Sa poursuite amplifierait encore les problèmes.

Mitage du territoire

Le mitage du territoire par les constructions et les voiries atteindrait des territoires toujours plus étendus. Comme d'autres périphéries urbaines, l'agglomération Lausanne-Morges tendrait à devenir **une «nappe» peu structurée** d'activités, d'habitat, de friches, de parkings, de centres commerciaux, etc.

Délaissement des secteurs centraux

La concurrence de la périphérie aurait deux effets sur les secteurs déjà bâtis de l'agglomération:

- > une **dévitilisation des centres-villes**, délaissés par les commerces et par les couches sociales supérieures
- > l'abandon des «friches urbaines», **secteurs en déclin à l'intérieur de l'agglomération**, trop complexes et trop chers à aménager par comparaison avec des implantations faciles et bon marché en périphérie.

Ce processus d'étalement est impulsé par des facteurs puissants, notamment:

> *la démocratisation de l'automobile et la construction de voiries rapides, qui ont rendu de vastes territoires habitables pour des personnes travaillant en ville et suscité la création de grands centres commerciaux en périphérie (les clients prenant en charge une part des frais de transport des marchandises)*

> *l'attrait, pour les entreprises et le grand commerce, de terrains périphériques bon marché, aux règles d'urbanisme souples et très accessibles en voiture*

> *les mécanismes du marché foncier, qui veulent que les terrains soient d'autant moins chers qu'ils sont éloignés du centre-ville et les procédures de construction plus simples et plus rapides*

> *la baisse des coûts de construction des maisons individuelles, mises ainsi à la portée de plus nombreux ménages aux revenus moyens, et l'absence d'alternative d'habitat attrayant en milieu urbain*

> *l'attraction fiscale des communes éloignées du centre-ville et, a contrario, la pression fiscale des communes-centres supportant seules diverses charges d'agglomération (culture, social, santé, nuisances du trafic, environnement, etc.).*

Projet d'agglomération Lausanne-Morges (suite de la présentation)

Les retombées négatives de la poursuite de l'étalement urbain

Des finances communales déséquilibrées

Les communes périurbaines auraient **encore plus de mal à financer** les équipements et les services de niveau urbain réclamés par leurs nouveaux habitants (écoles, transports, sécurité, déchets, animation, commerces, etc.). Pendant ce temps, les communes centrales peindraient à **assumer seules des charges** qui sont en fait des responsabilités d'agglomération (équipements culturels ou sportif, aide sociale, par exemple).

Transports: congestion et déficits

En matière de transport, on voit mal comment pourraient être assumées les conséquences d'une poursuite de la tendance actuelle.

> Le réseau routier et autoroutier est déjà largement saturé. Une poursuite de l'étalement augmenterait encore le trafic et, donc, la congestion. On circulerait de moins en moins bien dans l'agglomération, au prix d'embouteillages toujours plus fréquents et donc de temps de déplacement toujours plus longs et imprévisibles. Comment réagiraient les populations? les entreprises? Faudrait-il se résigner à rationner la mobilité? Mettre en place des politiques (inégalitaires) de restriction de l'usage de la voiture?

> Les transports publics devraient être assurés, pour répondre notamment aux demandes des non-automobilistes (jeunes, personnes âgées, etc.). Mais, ne pouvant desservir des urbanisations de faible densité dispersées sur de larges territoires sans déficits de fonctionnement exorbitants, ils ne pourraient offrir que des prestations médiocres, contribuant à la dégradation des conditions de mobilité.

> La mobilité douce trouve, dans l'étalement urbain, des conditions très défavorables. Dans les zones périphériques de faible densité, aux territoires spécialisés et à l'urbanisme à large maille, l'usage de la voiture est pratiquement exclusif, l'organisation de l'espace public décourageant les piétons et les cyclistes. L'augmentation du trafic routier sur les réseaux restreint d'autant plus la place dévolue aux modes doux et réduit leur attrait, en raison de la détérioration des conditions de circulation et de sécurité.

Environnement

Les perspectives sont aussi sombres en matière d'environnement. Des territoires mités, **une pollution de l'air** aggravée par l'intensité du trafic routier, **des nuisances sonores** omniprésentes... Si l'étalement urbain devait se poursuivre, l'agglomération Lausanne-Morges serait en voie de perdre ses atouts territoriaux et sa qualité de la vie.

Des handicaps pour le développement

Aujourd'hui, le processus d'étalement menace les dynamiques de développement. Congestion des réseaux, dévalorisation des sols, dégradation des paysages, lourdeur des processus, pollution... Aux yeux des décideurs économiques, Lausanne-Morges risquerait à terme de **perdre l'avantage territorial** que lui assure sa petite taille par rapport aux métropoles plus importantes.

Un développement «au compte-gouttes»

En l'absence d'un projet d'agglomération permettant aux acteurs de coopérer, le développement serait géré pour l'essentiel à l'échelon communal. Logiquement, les préférences des communes iraient à des opérations de faible importance, dont elles pourraient assumer la responsabilité. Un tel processus **ne permettrait pas de répondre aux demandes de développements** plus importants nécessaires pour entretenir la vitalité de l'agglomération.

Une poursuite de l'étalement de l'agglomération ferait courir un risque sérieux de déclin. Dévalorisation des territoires, saturation des réseaux, gaspillage des avantages territoriaux et environnementaux, développement «au compte-gouttes», dégradation du cadre de vie et de l'environnement au détriment de la santé de la population: il faut trouver d'urgence d'autres perspectives!

En décembre 2005, une consultation était lancée sur le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

L'ASM a répondu (entre autres):

- **qu'elle était en principe très favorable à la politique volontariste d'aménagement global du territoire proposée par le PALM,**
- **qu'elle demandait que les moyens efficaces soient mis à disposition pour réussir ce projet en terme de développement durable pour tous (qualité de la résidence, diversité du logement, implication des milieux économiques, etc...),**
- **que le cas spécifique de la région Morgienne ne devait pas se perdre dans l'agglomération,**
- **que des mesures transitoires efficaces soient prises pour que l'amélioration de la situation ne soit pas repoussée à 2020 ou 2030,**
- **qu'il fallait garder comme alliées les communes hors du PALM et prendre garde de ne pas les transformer en concurrents jaloux,**

...

Projet d'agglomération Lausanne-Morges (suite de la présentation)

Schéma transports 2040: la base nécessaire au développement

Les transports sont un élément-clé pour l'avenir de l'agglomération.

Transports individuels motorisés

Il n'est pas imaginable qu'en 2040, les secteurs urbanisés de Morges et de l'Ouest lausannois supportent encore les inconvénients graves d'une traversée autoroutière, notamment ses impacts sur la santé de la population. L'amélioration des transports individuels nécessitera la **création d'un nouveau tronçon autoroutier entre Tolochenaz et Villars-Ste-Croix**, l'autoroute étant ainsi reportée au-delà de la partie urbanisée de l'agglomération. Une fois réalisé ce contournement, les tronçons autoroutiers actuels entre Morges, Villars-Ste-Croix et la Maladière seront reconvertis en «**boulevards urbains**».

Pour le reste, le scénario transports 2040 ne suppose que des adaptations mineures des réseaux existants, les investissements les plus importants étant des aménagements de jonctions et d'éventuels évitements ou réaménagements de traversées de localités.

Le principe retenu est **un système de «poches»**. Depuis l'autoroute, on doit accéder le plus directement possible aux centres-villes et aux quartiers, sans traverser d'autres secteurs urbanisés ou quartiers d'habitation.

- > L'autoroute reste l'armature principale pour le trafic de transit et le trafic de distribution principale de l'agglomération.
- > Au nord de l'autoroute, des routes principales péri-urbaines raccordent l'autoroute à la périphérie de l'agglomération.
- > Au sud de l'autoroute, un petit nombre de routes pénétrantes donne accès à la partie centrale de l'agglomération.
- > Des liaisons concentriques plus ou moins continues sont assurées.
- > Entre ces routes principales, les «poches» urbanisées ou paysagères sont résistantes au trafic de transit.
- > Les localités se trouvant sur les routes principales font l'objet de traitements particuliers (traversée aménagée, contournement, etc.).
- > Ces dispositions sont complétées par une politique du stationnement, des interfaces avec les transports publics (P+R par exemple) et des mesures encourageant le covoiturage.

Transports publics

L'agglomération Lausanne-Morges a la chance de disposer d'infrastructures de transport public très denses, régulièrement améliorées grâce à une politique suivie d'investissements substantiels (le grand chantier étant actuellement le métro M2).

Une utilisation optimale des infrastructures existantes et programmées conduit, pour l'horizon 2040, au schéma suivant.

- > De nombreuses lignes diamétrales partent de trois «**étoiles**», les gares de Lausanne, Renens et Morges. Ces gares sont des interfaces d'agglomération, rendez-vous majeurs entre transports publics nationaux, régionaux, urbains, transports motorisés et transports non motorisés. Les possibilités de correspondances sont excellentes entre lignes de toute nature. Des parkings B+R incitent à l'utilisation du vélo.
- > Ces trois «**étoiles**» sont desservies par des liaisons rapides (desserte ferroviaire IR, RE et REV), resserrant les liens entre ces trois pôles de l'agglomération.
- > Des liaisons tangentielles relient les pôles périphériques et les quartiers importants sans passer par le centre des trois «**étoiles**».
- > Des liaisons de rabattement conduisent les voyageurs vers l'armature principale ferroviaire (CFF, M1, M2, LEB)

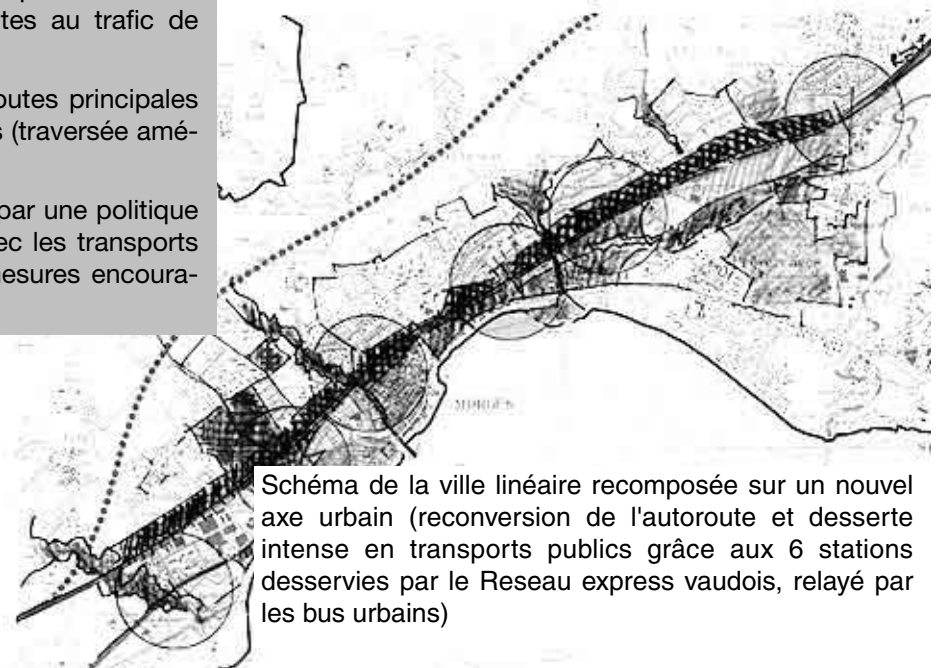


Schéma de la ville linéaire recomposée sur un nouvel axe urbain (reconversion de l'autoroute et desserte intense en transports publics grâce aux 6 stations desservies par le Réseau express vaudois, relayé par les bus urbains)

Projet d'agglomération Lausanne-Morges (suite de la présentation)

Mobilité douce

Le microrecensement 2000 de la mobilité en Suisse a montré qu'un déplacement sur 8 se termine au bout d'un kilomètre (15 minutes à pied) et un sur deux au bout de 5 kilomètres (15 minutes à vélo). Or ces déplacements courts sont souvent effectués en transports motorisés: ils pourraient avantageusement se reporter sur le vélo ou la marche à pied. Un recours accru à la mobilité douce contribuerait non seulement à réduire les nuisances (bruit, pollution de l'air), mais aussi, du fait de l'activité physique qu'elle implique, agirait directement sur la santé des personnes. Une politique durable des transports ne peut s'envisager sans cette composante essentielle.

Le scénario Transports 2040 prévoit de **promouvoir les moyens de transport non motorisés**, en les traitant à leur juste valeur lors de la concrétisation des projets touchant à l'espace public. Augmenter l'attractivité des modes doux passe par le développement des réseaux piétonniers et cyclables et par la création d'espaces publics de qualité. Une couverture territoriale optimale est à assurer par la mise en réseau de liaisons de proximité (desserte fine des centres et des quartiers) et de liaisons structurantes au niveau de l'agglomération. Cette tâche ne nécessite pas d'investissements massifs ni de grands projets, mais plutôt des interventions ponctuelles et de portée géographique limitée qui, assemblées, donnent l'opportunité et l'envie, aux uns de rester piétons ou cyclistes, aux autres de renoncer à la voiture.

Ces interventions très diverses peuvent se regrouper en six thèmes:

- > franchissement des infrastructures: atténuation des obstacles et coupures urbaines
- > requalification des grands axes: continuité des parcours, raccourcis agréables
- > articulation des parcours: nœuds, pivots des liaisons en réseau
- > interfaces avec les transports publics: nœuds multimodaux, continuité des parcours grâce aux modes ménageant l'environnement
- > promenades: chemins de randonnée pédestre et parcours sur l'ensemble du territoire
- > toponymie: lieux qualifiant les quartiers, noms facilitant l'appropriation du territoire.

Les exigences techniques requises par les aménagements pour piétons et pour vélos sont à intégrer dans une image globale des espaces-rues, des places et des quartiers. La continuité de l'offre, la sécurité et la qualité d'aménagement sont les clés d'un réseau attractif, en synergie et complémentarité avec l'offre en transports publics.

Scénario de l'agglomération compacte

Lausanne-Morges a la chance rare, peut-être unique en Suisse, d'avoir en plein cœur de l'agglomération un secteur sous-utilisé et desservi par d'excellentes infrastructures de transport public. L'espace entre la gare de Lausanne et celle de Renens, dans le prolongement immédiat du centre-ville et du Flon, offre des capacités de développement très importantes qui, utilisées par une urbanisation dense (un prolongement du centre-ville à l'ouest), concurrenceraient avantageusement les pôles multiples qu'on peut envisager en périphérie.

Le processus d'étalement urbain serait arrêté. Le développement n'empièterait pas sur la campagne, mais utiliserait alors les potentialités considérables disponibles dans la partie urbanisée de l'agglomération. La densité et la mixité des projets permettraient de résoudre les problèmes de friches urbaines, reconverties en quartiers urbains.

Corrélativement, **la périphérie serait préservée.** Elle resterait une véritable campagne, aux atouts paysagers et environnementaux intacts (et pas seulement un jardin pour des citadins). Des activités agricoles pourraient être maintenues, avec le soutien de l'agglomération, parallèlement à des activités de loisirs.

Ce scénario **assure aux transports publics une fréquentation nettement plus importante**, par la desserte de quartiers plus proches et nettement plus denses qu'un étalement de la résidence. Entre Lausanne et Renens, l'infrastructure ferroviaire (4^{ème} voie entre Lausanne et Renens + troisième voie jusqu'à Morges) serait exploitée par une desserte REV de type urbain, avec la création d'une nouvelle station intermédiaire à Malley. Toutes les autres lignes, bien interfacées, bénéficieraient de cette desserte REV au cœur de l'agglomération et pourraient offrir des niveaux de service très attractifs.

Les transports individuels nécessiteraient la **construction d'un contournement autoroutier** de la partie compacte de l'agglomération et la reconversion des tronçons autoroutiers désaffectés en boulevards urbains. Une part importante des déplacements étant assurée par les transports publics, la croissance du trafic individuel pourrait être ralentie.

La mobilité douce augmenterait sa part modale, du fait de la densification du territoire et de l'augmentation de la mixité, dans le secteur central comme dans la périphérie, ainsi que des mesures de requalification des espaces publics et de leur mise en réseau.

Le principal inconvénient de ce scénario est son volontarisme. Limiter le développement en périphérie et le concentrer dans les secteurs déjà urbanisés exigerait de la part des autorités publiques une coopération ambitieuse dans l'intérêt de l'ensemble de l'agglomération. Par ailleurs, ce projet suppose **une politique volontaire d'aménagement concerté** entre tous les acteurs dont dépend le développement de l'agglomération (communes périphériques, centrales, CFF, etc.). Des accords explicites sont à négocier, afin de garantir une répartition équilibrée des charges et des bénéfices.

Projet d'agglomération Lausanne-Morges (suite de la présentation)

Site Morges - Lonay - Prévèrenges

Ville linéaire recomposée sur un nouvel axe urbain (reconversion de l'autoroute)

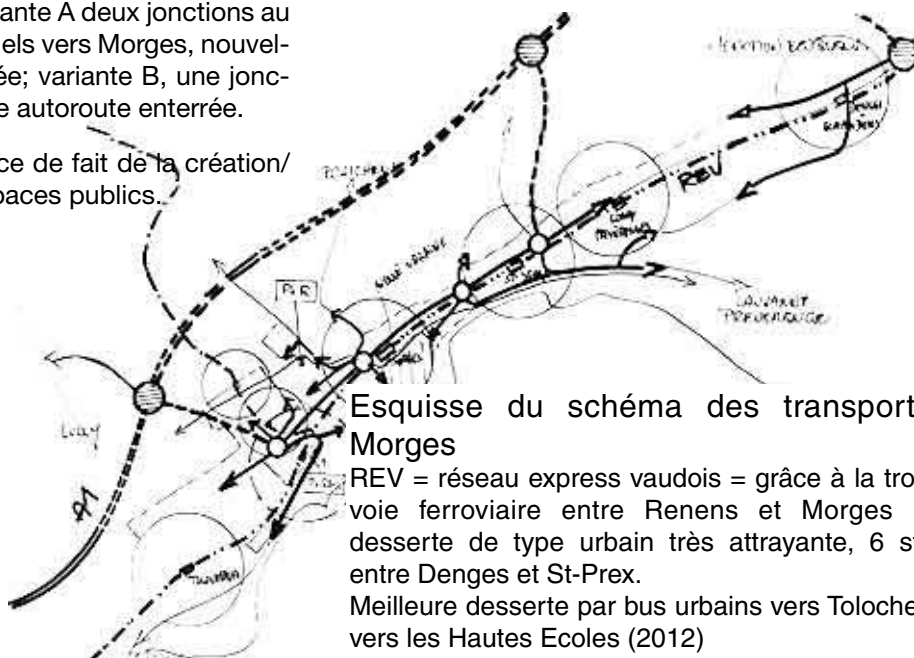
Transports

- > Desserte transports publics REV, avec notamment maintien des haltes REV actuelles (2017).
- > Réseau des transports publics morgiens à développer en étoile autour de la gare de Morges. Liaison Morges - Hautes Ecoles et Morges - Tolochenaz (bus urbains 2012) à renforcer.
- > Transports individuels: phase de transition, cohérence à assurer dans l'attente du contournement de Morges (2025-2030). Deux variantes pour l'aménagement et l'exploitation du contournement: variante A deux jonctions au nord de Morges, liaisons par tunnels vers Morges, nouvelle autoroute partiellement enterrée; variante B, une jonction à l'ouest de Morges, nouvelle autoroute enterrée.
- > Valorisation de la mobilité douce de fait de la création/recomposition du réseau des espaces publics.

Principes d'aménagement

- > Dans la perspective d'un contournement autoroutier de Morges et d'une reconversion de l'autoroute actuelle en «boulevard urbain», création d'une série de centralités urbaines aux arrêts du REV, développement du quartier de la Longeraie et requalification des secteurs au sud de la voie ferrée.

Communes concernées: Morges, Tolochenaz, Lonay, Echandens, Prévèrenges, Denges



Esquisse du schéma des transports de Morges

REV = réseau express vaudois = grâce à la troisième voie ferroviaire entre Renens et Morges (2017) desserte de type urbain très attrayante, 6 stations entre Denges et St-Prex.

Meilleure desserte par bus urbains vers Tolochenaz et vers les Hautes Ecoles (2012)

De l'avenue urbaine que deviendra le tracé actuel de l'autoroute, 4 portes vers le sud. Aucun transit par la ville ou les quartiers de résidence.

Etablissement de P+R

Développement de la mobilité douce de fait de la création/recomposition des espaces publics

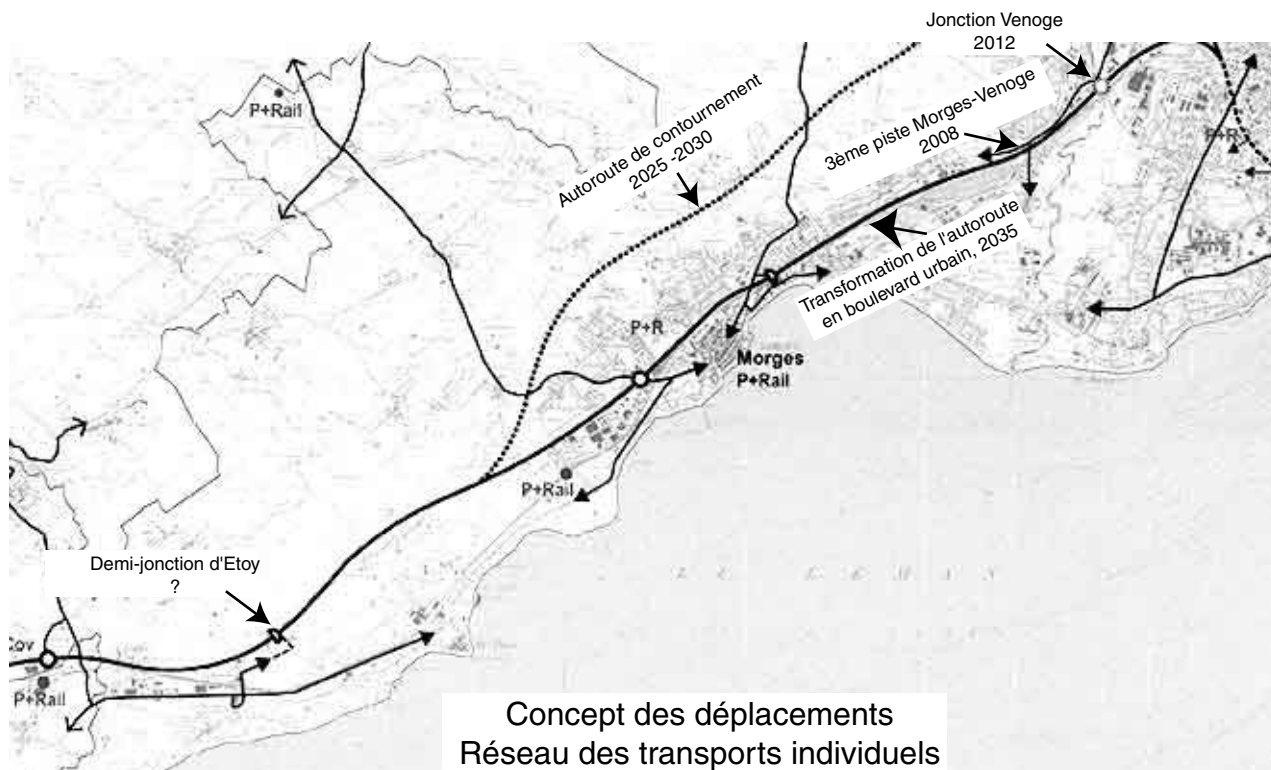
Nous proposons de revenir dans de prochains numéros du bulletin ASM sur des problèmes et aspects spécifiques à la région morgienne et de mieux comprendre l'effet de ce projet sur l'état actuel.

Notre assemblée générale 2006, mardi 9 mai à Beausobre, sera suivie d'une grande discussion publique sur le projet d'agglomération (PALM), discussion qui bénéficiera des compétences de M. Lehmann membre du comité de pilotage du PALM.

D'ores et déjà, nous constatons que l'effort important qui est nécessaire pour préparer l'avenir à l'horizon 2040 représente un travail hors du commun. Mais ce que nous n'avons pas encore bien compris, c'est ce qui doit se faire dans la période entre aujourd'hui et 2040. On ne peut pas imaginer attendre 30 ou 40 ans pour sortir de l'impasse des problèmes circulatoires, de pollution, etc... Et pour maîtriser cette phase, il faut une bonne dose de courage et de travail!

Qu'est-ce que nous pouvons faire, simples citoyens durant cette période? Il faut vraiment réfléchir dans quelle mesure chaque individu et corporation, avec un esprit ouvert, peut accepter un changement de comportement pour le bien de notre encore très belle région. Il y a beaucoup à faire, mettons-nous au travail!

Projet d'agglomération Lausanne-Morges (fin de la présentation)



REPONSE A NOTRE APPEL A LA COLLABORATION

N'hésitez pas à vous annoncer à l'ASM pour une collaboration:

- Je suis prêt à travailler un samedi ou plus à la réalisation du sentier de la Morges.
- Je suis prêt à collaborer à la recherche de financement pour la réalisation du sentier de la Morges.
- Je désire collaborer sur un autre dossier (promotion et organisation du Pédibus, par exemple).
- Je désire me former pour devenir guide d'accueil de Morges.

Nom:

Prénom:

Adresse:

A retourner à:

ASM
Case postale 2218
1110 Morges 2
 ou, par courrier électronique, à: **info@asm-morges.ch**