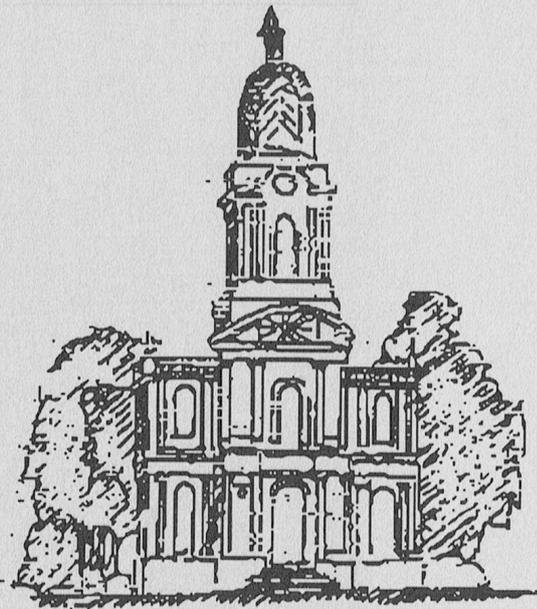


# ASM

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE  
MORGES



## BULLETIN D'INFORMATION

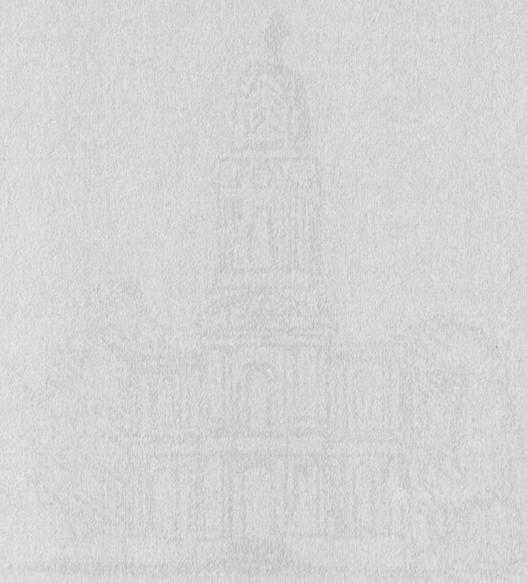
N°11

CASE 218 MORGES 2 CCP 10-17957-7

juin 1991

ASM

ASSOCIATION POUR LA SAUVETARTE  
MORSE



BULLETIN

D'INFORMATION

N°11

## Rétrospective 1990

Lors de l'assemblée générale du 29 novembre au Musée FOREL le président de l'ASM a dressé un bilan de notre activité. A l'intention de nos lecteurs et comme promis, revenons sur les principaux événements de 1990 en soulignant l'action de l'ASM.

Seulement 57 mises à l'enquête: cette baisse significative par rapport aux années précédentes quantifie le tassement conjoncturel. Le quart des projets soumis à autorisation concerne le centre ville. Cette tendance illustre le maintien de la pression sur ce secteur et justifie notre action de sauvegarde. C'est par l'analyse attentive des mises à l'enquête que l'ASM défend Morges.

### Le Plan Directeur

Demandé depuis longtemps par l'ASM, le plan directeur est enfin sorti des tiroirs de la Municipalité; après le Conseil communal, le public morgien a pu en prendre connaissance. Ce document, digne d'intérêt, bien que lacunaire sur de nombreux points, est néanmoins un utile instrument de planification pour vos édiles.

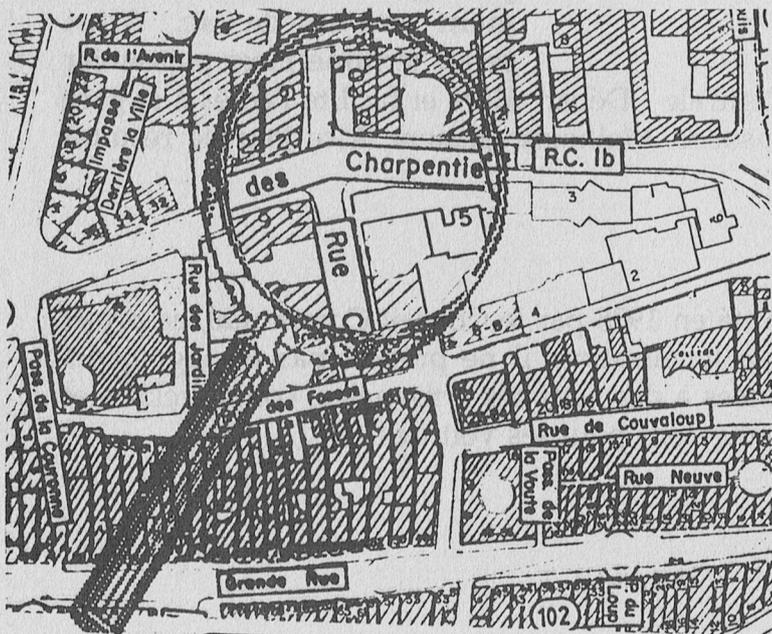
### Plan directeur des circulations

Un coin de voile a été levé. Les mesures envisagées sont les suivantes:

- Transformation de la jonction autoroutière Morges-Est: ainsi la circulation à travers Morges, principalement la rue Louis de Savoie, en sera soulagée.
- Délestage du centre ville par la création d'une voie parallèle aux voies CFF à travers Saint-Roch et reliant directement Peyrolaz à l'avenue Monod.
- Double sens à la Rue des Charpentiers.

Vu l'importance urbanistique de ces propositions, nous y consacrerons ultérieurement une analyse détaillée.

### Plan d'alignement des Charpentiers



Notre opposition à un élargissement à 23 mètres était motivée par l'absence de plan directeur et par la crainte de voir Morges traversée par une nouvelle semi-autoroute.

Entre temps, le plan directeur des circulations a été publié, il enlève toute justification à l'alignement à 23 mètres proposé par la municipalité.

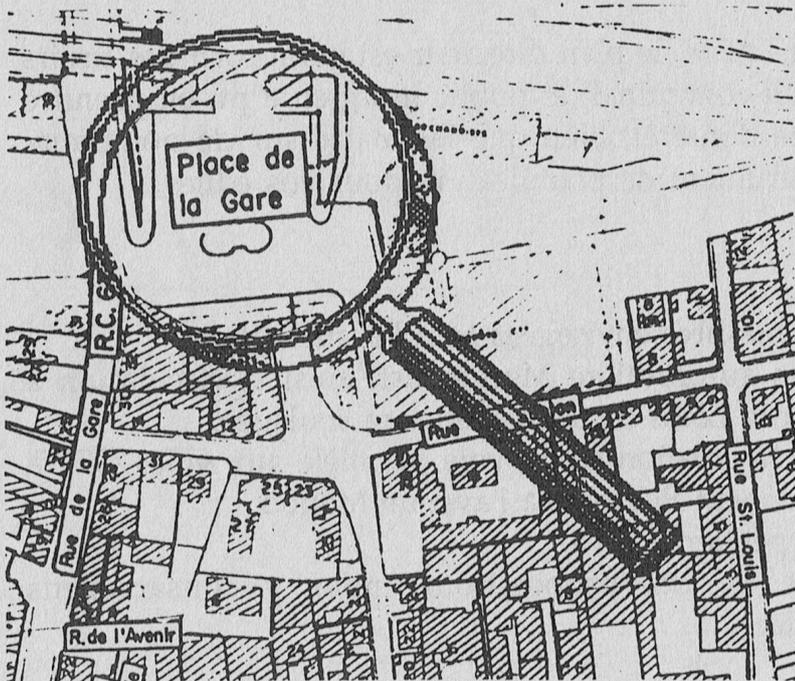
Notre opposition, celle des bordiers et le bon sens des élus communaux ont enterré le projet: le plan d'alignement

ne sera que de 19 mètres, amplement suffisant pour créer les six pistes que nous demandions:

une dans chaque sens pour chaque type d'utilisateurs:	1. piétons	<—>
	2. vélos	<—
	3. autos	<—
	4. autos	—>
	5. vélos	—>
	6. piétons	<—>

Par ailleurs, l'ASM plaide pour le rétablissement des feux tricolores au carrefour Charpentiers - Rue Centrale qui rythmeraient le trafic routier et permettraient aux piétons de traverser en toute sécurité la Rue des Charpentiers, que ce soit à la Rue Centrale ou au carrefour de la poste.

### Concours de la gare CFF



Le concours organisé par les CFF a fait l'objet d'une exposition publique et de larges commentaires dans la presse. Intéressante est l'idée d'utiliser, en guise de «mur antibruit», le long des voies CFF, un bâtiment destiné à des activités peu sensibles aux nuisances phoniques. Mais l'intégration de cet immeuble, aux dimensions considérables et inhabituelles, restera difficile dans le tissu urbain morgien.

L'ASM et l'AST - Association suisse des transports - sont intervenues pour prolonger vers le nord le passage sous-voies actuellement en cul-de-sac. Ainsi serait terminé l'axe piétonnier

Echichens - Banc Vert - Gare - Rue Centrale - Débarcadère et facilité l'accès à la gare pour les habitants des hauts et Beausobre. Malheureusement, à ce jour, le résultat de nos démarches reste incertain.

### Plan de quartier Sablon- Gare

Conforme au plan de quartier adopté en 1988 par le Conseil Communal, ce projet ne soulève pas l'enthousiasme. Vu sa localisation, il ne prévoit pas de logements mais offre 6'000 m<sup>2</sup> de surfaces destinées à des activités artisanales, commerciales et de services, avec 250 places de stationnement pour les voitures.

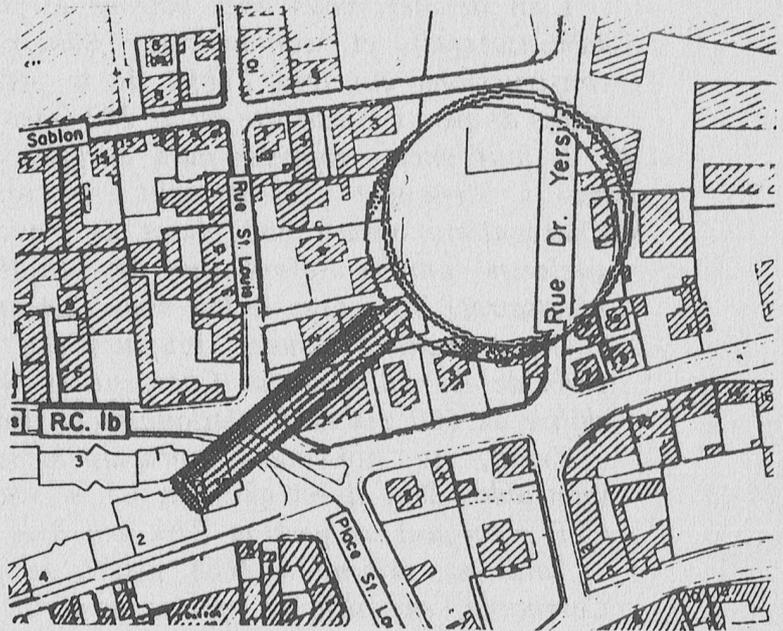
### **Ilot Saint-Louis - Sablon - Dr. Yersin - Pâquis**

L'ASM s'est opposée à l'enquête d'implantation d'un ensemble comprenant 15'400 m<sup>2</sup> de surfaces destinées pour 60% aux logements et pour le reste à des activités artisanales, commerciales et de services avec 400 places de parc pour voitures.

Ces deux projets, de part et d'autre de la rue du Sablon, démontrent la vitalité des Morgiens, le dynamisme de certains. Mais à quel prix? Quelles seraient les conséquences de cette juxtaposition?

Dans son opposition l'ASM demandait:

- une étude d'impact sur l'environnement (EIE) - exigence légale pour tout garage-parc dont la capacité dépasse 300 places;
- que nos autorités définissent leur politique quant aux stationnements et aux transports publics,
- un plan partiel d'affectation pour l'ensemble de l'îlot et non pas seulement pour les projets d'un seul propriétaire majoritaire.



#### **Où en sommes-nous au moment où nous rédigeons?**

L'AST (Association Suisse des Transports) nous a transmis le texte d'une opposition qu'elle a déposée début juin et qui concerne la mise à l'enquête des bâtiments dans le périmètre Sablon - Dr. Yersin - Pâquis- Saint-Louis. Voici ce texte adressé au Service de l'Urbanisme de la Commune de Morges:

*L'étude d'impact sur l'environnement déposée avec les plans rappelle que les valeurs d'immission au centre de Morges excèdent déjà les normes. «Il est à noter que la pollution de fond actuelle en NO<sup>2</sup> est déjà très proche de la limite annuelle fixée par l'Opair<sup>1</sup>. La concentration en CO<sup>2</sup> dépasse aussi la limite dans toutes les rues du périmètre d'étude avec un dépassement pouvant atteindre 100% sur les grands axes» et indique que «l'augmentation de la pollution due à la réalisation du projet est inférieure à 4% sauf sur le petit segment Saint-Louis sud». En soi, effectivement, cette charge supplémentaire peut paraître minime, mais il convient de rappeler le contexte:*

*Il y a quelques semaines, s'achevait la mise à l'enquête d'un plan de quartier situé à 400 mètres de là prévoyant la construction de 510 places de*

<sup>1</sup>Ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (par ex.: brochure 319.411f à commander à l'Office central fédéral des imprimés. 3000 Berne)

parc dont l'étude d'impact précisait que la réalisation nuirait sensiblement à la qualité de l'air à Morges.

L'an dernier, vous avez octroyé le permis de construire à un immeuble administratif et commercial (Sablon Nord), en bordure nord des constructions qui font l'objet de la présente opposition. Là, le nombre de places de parc à construire est de 250 (sans EIE).

Il faut encore rappeler qu'à quelques mètres au sud-ouest des immeubles mis à l'enquête présentement, se trouve le grand parking public des Charpentiers offrant 650 places de stationnement, construction réalisée il y a quelques années (alors que les études d'impact n'étaient pas encore nécessaires) mais dans le but avoué est que Morges respire!

Directement à l'ouest (toujours des mêmes immeubles à l'enquête), on parle de la réalisation de Charpentiers Nord et d'aucuns ont déjà articulé le chiffre de 600 places de stationnement liées à ce projet.

Enfin, au nord-ouest, pratiquement en bordure encore des mêmes immeubles dont il est question ici, se réalisera le plan de quartier de la gare CFF prévoyant un parking Park and Ride (300 places ou plus?).

Total au minimum 2668 places de parc souterraines autorisées par la Commune, en quelques années dans un périmètre qui mesure à peine 400 sur 300 mètres, alors que le journal «Bilan» rappelait que l'ensemble du centre de Berne compte 3'500 places de stationnement.

Un autre point important est la situation de ce nouveau quartier mis à l'enquête: il sera desservi de manière presque optimale par les transports publics, à 3 minutes de la gare qui est le nœud des transports locaux, régionaux ou nationaux. A part les grands centres urbains (et encore la proximité immédiate de leur gare) peu de lieux jouissent d'une accessibilité d'un aussi haut niveau. Si dans des endroits pareils, on ne renonce pas à l'application schématique de la norme SIA du nombre de places de stationnement par rapport aux places de travail, aux mètres carrés de surfaces commerciales et au nombre de logements, jamais on ne freinera efficacement la génération de trafic. Notre proposition serait dans ce cas d'offrir une place de parc par logement et d'attendre de tous les autres utilisateurs qu'ils empruntent les transports publics ou contribuent à rentabiliser l'énorme investissement consenti par la Commune lorsqu'elle a participé à la construction du parking des Charpentiers.

Mai 1991  
AST Vaud

### **2700 places de stationnement dans un rayon de 150 mètres comptés depuis le milieu de la Rue Saint-Louis**

L'ASM réclame une politique cohérente en matière de transport: transports publics, itinéraires cyclables, places de stationnement publiques et privées. Le plan directeur des circulations, qui devrait répondre à ce genre d'interrogation, reste pour le moment muet!

Environ 2700 places dans un rayon de 150 mètres, avouons que ce n'est pas mal pour une petite ville de 13'000 habitants. et ce chiffre est inférieur à la réalité: s'ajoutent encore les places disponibles dans le reste de la ville.

Bravo diront ceux qui actuellement cherchent en vain une place pour garer leur voiture; mais ces mêmes conducteurs devront reconnaître qu'en centre ville, ils roulent en première, pare-choc contre pare-choc.

## Patinoire couverte

Ce projet, au passé mouvementé, nous a valu deux mises à l'enquête: d'abord un permis d'implantation, puis le projet d'exécution. L'ASM aurait souhaité une combinaison patinoire-piscine couverte, énergétiquement plus avantageuse. Mais le Conseil Communal en a décidé autrement, votant 14,5 millions pour un projet surdimensionné aux déficits assurés.

## Zone périphérique, sinistre feuilleton

Avant l'adoption du plan des zones, l'ASM avait combattu les dispositions réglementaires que nous jugions inadaptées à cette zone. Par la suite, nous avons fait cause commune avec les habitants de l'avenue Hugonnet s'opposant à de nouveaux immeubles imposants, mais conformes au règlement. La commission cantonale de recours en matière de construction - la CCR - nous a déboutés en fonction de la loi et non du bon sens. D'autres projets soulèvent des vagues de protestation et cela ne fait que commencer.

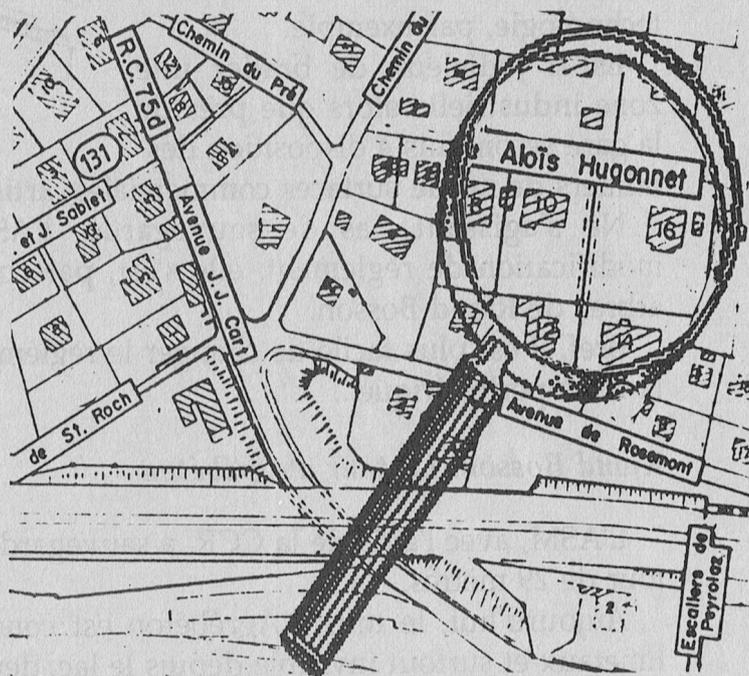
Densifier oui, mais pas n'importe comment; un plan de quartier était souhaité par les habitants de l'avenue Hugonnet. Bref, il s'agit d'un problème politique et du droit du propriétaire de disposer de sa parcelle.

### Où en sommes-nous au moment où nous rédigeons?

Le 21 octobre 1989, dans le but de maintenir le cachet apprécié de leur quartier et de le soustraire aux nuisances de l'écrasante ZONE PERIPHERIQUE qui autorise, certes "grâce" aux promoteurs, le massacre des villas familiales, des propriétaires fonciers des avenues Hugonnet et de Rosemont ont déposé une demande de plan de quartier auprès de la Municipalité, conformément à la procédure.

Convoqués à une séance d'information informelle le 18 mai 1990, les propriétaires ont été reçus par une délégation de la Municipalité composée de MM. Pellegrino,

syndic, Fessler et de Haller, municipaux. La discussion a surtout porté sur le périmètre de la requête, la Municipalité ayant décidé d'élargir celui-ci jusqu'à l'avenue de Chanel. Devant cette divergence et avant toute opération conforme à la procédure LATC, la délégation municipale s'est engagée à intervenir auprès du Service de l'aménagement du territoire à Lausanne, afin d'obtenir l'approbation cantonale quant au périmètre de plan de quartier à étudier.



Depuis lors, (Anne, ma sœur Anne ne vois-tu rien venir?), le Groupement des propriétaires, malgré une requête conforme, attend toujours une réponse. Mais, hélas, pendant ce temps, les deux immeubles contestés (style caserne pour l'un, bunker pour l'autre) se construisent et départent on ne peut mieux l'un des quartiers de Morges prétendument la Coquette.

### *Zone industrielle: modification du règlement*

En avril 1990 a été mise à l'enquête une modification purement technique et, à première vue, anodine du règlement de la zone industrielle, l'adaptant à un état de fait: Riond Bosson est le siège de dépôts, de garages, de commerces et non de véritables industries nouvelles. Les entreprises morgiennes ont déménagé en périphérie, ne créant pas de nouvelles places de travail alors qu'on aurait pu faire venir des industries de haute technologie, par exemple.

Est-il judicieux de brader une zone industrielle alors que près de la gare seront mis à disposition des milliers de m<sup>2</sup> de surfaces commerciales, artisanales ou de bureaux?

Ne s'agissant pas de sauvegarde, l'ASM n'est pas intervenue pour cette modification de règlement; elle s'est, par contre, opposée en vain à l'abattage des arbres de Riond Bosson.

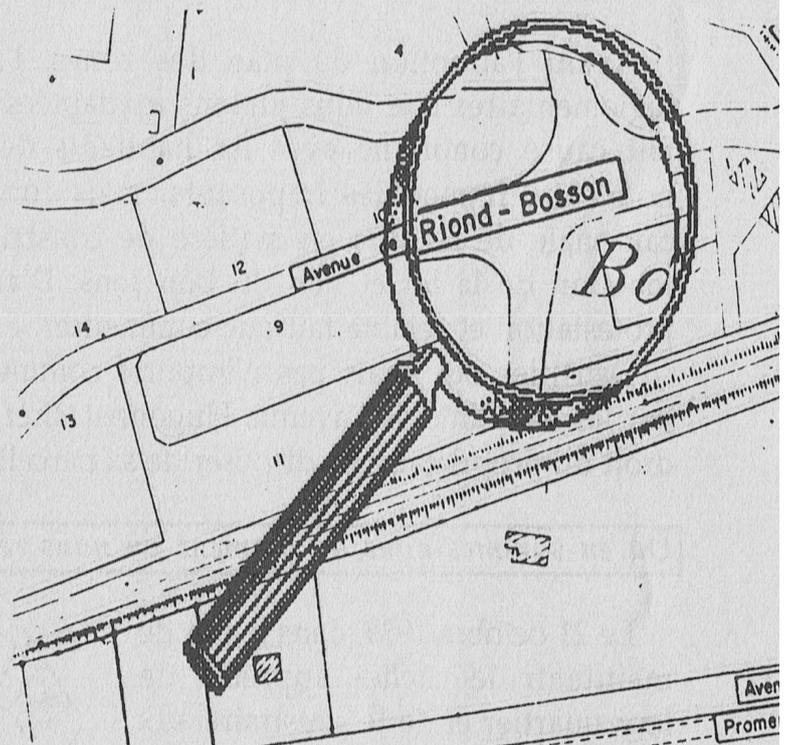
Bref, il est plus facile de changer le règlement de la zone industrielle que celui de la zone périphérique...

### *Riond Bosson: La tour d'Agrébéton*

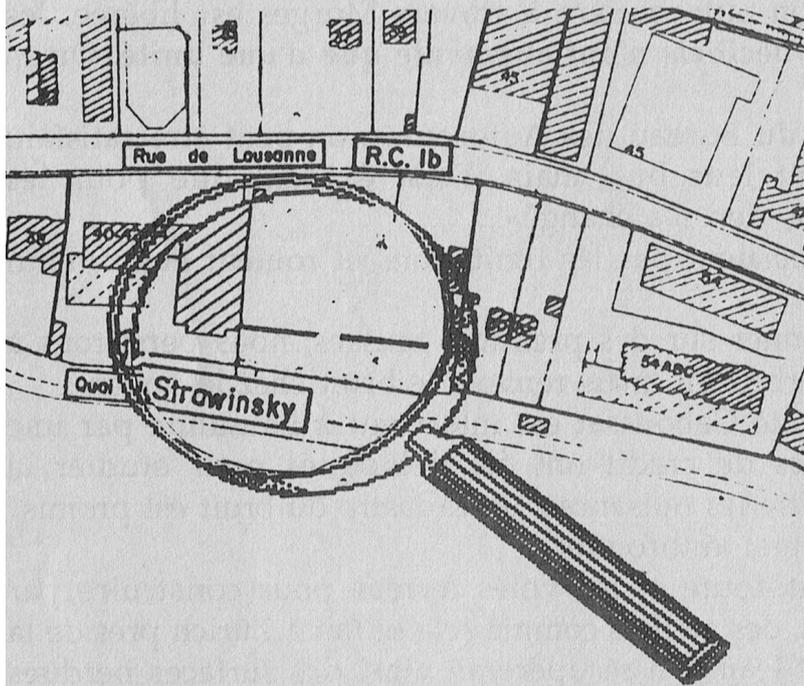
L'ASM, avec l'aide de la CCR, a sauvegardé le paysage de Morges, lui évitant une tour de 29 mètres.

Aujourd'hui, le mur d'Agrébéton est construit, antibruit pour les habitants des Emetaux et surtout invisible depuis le lac, derrière les grands arbres de Bonjean.

Cette fabrique de béton ultramoderne réclame une voie ferroviaire industrielle; espérons que la direction des CFF exaucera ce vœu, évitant aux Morgiens les nuisances d'un important trafic de camions.



## En bref

*Un hôtel à la Blancherie*

Il y a quelque temps, la municipalité a fait savoir par voie de presse son intention de mettre le terrain de la Blancherie à disposition de particuliers ou de sociétés désirant construire un hôtel. Cet emplacement est actuellement utilisé comme parc à véhicules.

Ce terrain resterait propriété de la Commune et serait loué au futur preneur selon une convention établie sur plusieurs dizaines d'années. L'argument avancé pour la construction d'un tel ouvrage est le manque de chambres d'hôtellerie à Morges spécialement lors de congrès ou autres séminaires.

Selon une récente étude réalisée par les hôteliers morgiens, le nombre de lits à disposition à Morges est suffisant pour le tourisme. Pourtant, en cas de congrès, il y aurait peut-être effectivement pénurie. Un nouvel établissement bien équipé pourrait répondre à cette demande qui, d'ailleurs, est plus régionale que locale.

Il ne faut pas perdre de vue que les congressistes sont des gens qui travaillent dans une salle aménagée à cet effet, mangent et dorment dans l'établissement sans trop se préoccuper du cadre environnant.

Ne serait-ce pas plus judicieux de réserver cet emplacement du bord du lac à des logements à loyers abordables, donnant la possibilité à des familles morgiennes de profiter de cet endroit privilégié? Il y aurait la place pour diverses possibilités de logement. Le fait que le terrain est communal pourrait neutraliser toute spéculation.

Quant à un nouvel hôtel, s'il y a vraiment nécessité de le construire, il pourrait trouver sa place dans le futur Charpentiers Nord ou dans le périmètre Sablon - Dr. Yersin. De ce fait, il serait situé à proximité du centre ville, de la gare CFF et de l'ensemble de Beausobre.

L'ASM pense que ces éventuelles réalisations méritent mûres réflexions sans précipitation. Morges doit penser à la qualité de la vie de ses habitants dans leur environnement, en vivant avec son époque bien sûr, mais en évitant toute exagération de prestige.

## Rose

Pourquoi la ville devient-elle rose (aucune allusion politique!)? Tous les immeubles qui ont droit à un coup de pinceau sont revêtus de rose et, par contagion, ce bulletin est aussi sur papier rose...

### *Autoroute 100km/h décibels....etc*

Depuis janvier 91, la circulation autoroutière à travers Morges est libérée, les voitures ne sont plus freinées, les décibels n'ont augmenté que d'une unité. Qu'en pensez-vous?

Soit, selon l'ingénieur Steudler du Bureau des Autoroutes, on peut être satisfait: «Les murs anti-bruit remplissent leur but, mais il est évident que pour les immeubles d'une certaine hauteur, rien n'a changé»...

Soit les automobilistes ne respectaient pas les limitations et roulent aujourd'hui aussi vite qu'avant!

Pour nous, il ne faut pas raisonner sur des prémices fausses; nous persistons à croire qu'un mur anti-bruit n'absorbe rien, mais renvoie le bruit chez le voisin.

A la session de mai 91, le député Caboussat est intervenu à Lausanne par une nouvelle motion et 220'000 francs de crédit ont été débloqués pour étudier la situation actuelle... pour lutter contre les nuisances; un cadastre du bruit est promis.

L'unique solution eût été le tunnel autoroutier.

Ou mieux encore: couvrir l'autoroute et les voies ferrées pour construire par dessus des logements, des bureaux, des ateliers comme cela se fait à Zürich près de la gare ou se fera à Genève en Saint Jean. On récupérerait ainsi des surfaces perdues pour la ville et on pourrait mieux les utiliser. Cham, prix Wakker (cf. ci-dessous), y créerait une ceinture verte avec des itinéraires pour cycles.

### *Exemple à suivre*



*La rue de Sins rendue plus étroite au profit d'une piste pour piétons.*

Cham reçoit le prix Wakker 1991 réservé aux communes méritantes pour la restauration de leur patrimoine. Ancien village devenu petite ville de 10'000 habitants, siège de Nestlé - Anglo Swiss Conserved Milk -, Cham a su donner la priorité à la qualité de vie en créant des réserves naturelles, préférant une ceinture verte à une nouvelle route de contournement, les petits commerces aux grandes surfaces et créant une zone piétonne.

La circulation automobile, devenue insupportable dans les années 80, a été drainée par de meilleurs accès à l'autoroute, remplacée par des transports publics performants et surtout modérée en redimensionnant les rues, doublant les trottoirs et ne laissant que deux pistes aux voitures (une dans chaque sens). Bravo.

### *Disparition et renaissance du cinéma morgien*

Coup sur coup, les cinémas Central et Odéon ont fermé leur portes; le premier pour toujours, remplacé par 7 studios — c'est plus rentable —, le second pour renaître plus beau qu'avant.

Un grand merci aux tenanciers qui, amoureux du 7ème art, ont pris le risque de cette nouvelle aventure. Un grand merci aux conseillers communaux d'avoir permis la participation financière de la Commune à ce sauvetage.

L'animation de notre ville fait aussi partie des sujets de réflexion de l'ASM: sauvegarder la qualité de vie à Morges.

### *Aménagement de la Grand-Rue*

Il va bon train, les dallages choisis plaisent, mais la Grand-Rue ne sera pas piétonne: les commerçants y font la loi et réclament des clients motorisés!!! Et pourtant, si la Grand-Rue était piétonne, Morges aurait une grande place où il ferait bon discuter, consommer à la terrasse, flâner et faire du lèche-vitrine.

## La vie de votre ASSOCIATION

### *Appel à nos membres*

Pour que l'ASM puisse remplir sa mission de sauvegarde intelligente et à long terme de la ville de Morges, il est indispensable

- que le comité soit mieux étoffé: qui est d'accord de venir participer à son travail?

- que les membres fassent part au comité régulièrement de ce qui se passe dans leur quartier, qu'ils communiquent leur réaction face aux articles du bulletin. Pourquoi pas un courrier des lecteurs?

- que les membres prennent en charge une distribution plus large du bulletin afin que toutes les personnes susceptibles d'être intéressées le reçoivent.

- que les membres actuels fassent du recrutement dans tous les quartiers, dans tous les milieux et dans toutes les classes d'âge.

Le comité remercie chacun de sa participation à la vie de l'association.

### *Le vert est de saison*

C'est la couleur du bulletin de versement glissé dans ce numéro. Il vous servira à verser votre cotisation 1991. Décision de l'Assemblée générale: francs 20.- par an (ou plus). Merci à chacun de payer cette somme sans attendre le rappel du caissier.