

ASM



ASSOCIATION POUR
LA SAUVEGARDE
DE MORGES

BULLETIN D'INFORMATION

CASE 218 MORGES 2 CCP 10-17857-7

N° 7
NOVEMBRE
1989

Notre bulletin d'automne est entièrement consacré aux "Réflexions et idées" pour un nouvel aménagement des quais et de la rue Louis-de-Savoie, du Château à l'Eglise.

Le département d'architecture de l'EPFL (service des professeurs Veuve et Bovy) a demandé à un groupe d'étudiants de dernière année, encadrés par leurs assistants Gasser, Siegwart et Zakarian, d'essayer de résoudre les problèmes urbanistiques de notre vieille ville, entre la Grand-Rue et le lac. Leurs idées et leurs réflexions, dans le cadre d'un enseignement de dernière année, ont été exposées au Casino de Morges en juin 1989; elles méritent d'être mieux connues et nous leur offrons les pages de notre Bulletin. Les illustrations sont donc indicatives et ne doivent pas être confondues avec des projets élaborés.

Problématique générale

Durant cette deuxième moitié du XXe siècle, les nécessités du trafic automobile ont profondément conditionné l'organisation et l'aménagement des espaces publics, entraînant une perte considérable des "qualités de vie" de la plupart des centres urbains. Aujourd'hui, un peu partout des réactions aux nuisances du trafic poussent à reconsidérer les bases de l'aménagement de l'espace public.

Problématique Morges

L'avenue Louis-de-Savoie, les quais ainsi que les places qui se trouvent à leurs extrémités (place du Château-Port et place de l'Eglise) sont totalement assujettis au trafic automobile de transit et au stationnement. Seule une proportion infime de cette surface est destinée aux piétons (principalement sur les quais).

Suite au projet, actuellement à l'étude, de déviation du trafic de transit par l'extérieur de la vieille ville (principalement par la rue des Charpentiers), un aménagement plus agréable de ces espaces sera possible.

Contribution majeure de l'exercice

- l'étude de la problématique de la rue et des espaces publics
- une entrée Nord-Est de la vieille ville marquée par la place de l'Eglise
- 3 idées pour le réaménagement de la rue Louis-de-Savoie
- création d'une nouvelle place du Château, trait d'union entre le château et la vieille ville, entre la ville et le port
- des quais plus animés avec ou sans circulation selon les saisons
- une nouvelle entrée arborisée du Sud-Ouest de la ville

Pour cette étude, nous avons effectué une trentaine d'interviews, en voici les résultats :

La majorité des habitants et usagers/clients de la rue Louis-de-Savoie s'y rend quotidiennement, parfois pour y effectuer quelques courses ou avoir recours aux services qui y sont proposés (banques, transports en commun, etc.), mais cette avenue est ressentie surtout comme un lieu de passage obligé, plutôt désagréable et où on ne s'attarde pas.

Ce trajet est effectué à pied lorsque la proximité du domicile le permet, sinon en voiture.

La place de l'Hôtel-de-Ville, du Casino et la rue Centrale, occupent aussi une place prépondérante, sinon symbolique, dans l'intérêt manifesté.

La majorité des habitants et usagers des quais et du port s'y rend quotidiennement ou le week-end, lorsque les conditions météorologiques le permettent, afin de s'y promener, de s'y délasser (terrasses) ou d'accéder à leur bateau (club nautique).

Par ailleurs, les quais sont reconnus de manière générale comme un lieu de rencontres et d'échanges agréables, même si les espaces publics et semi-publics à disposition ne semblent pas aménagés à cet effet. Le désir d'y trouver une terrasse de café au bord de l'eau, un jeu de boules ou encore des jeux pour les enfants a, par exemple, été mentionné.

La clientèle desservie par les commerces et services de l'avenue Louis-de-Savoie et des quais réside aussi bien à proximité immédiate de ce site que sur tout le territoire de la commune de Morges, ou dans les régions avoisinantes. En été par exemple, les quais attirent énormément de monde, aussi bien des résidents des communes voisines que des touristes.

Par ce fait, les trajets sont effectués en voiture individuelle. L'accessibilité motorisée du site et la proximité du stationnement sont primordiales pour les commerçants interrogés, alors que les habitants y accordent une importance moindre. L'ensemble des commerçants interrogés mettent l'accent sur la qualité des relations entretenues avec leur clientèle, même si cette dernière devient de plus en plus anonyme de par l'accroissement rapide et la mobilité des nouveaux résidents.

Le "centre" désigne principalement la vieille ville, située entre la rue des Charpentiers et le lac avec, toutefois, une très forte affirmation fonctionnelle des axes de la Grand-Rue, de la rue Centrale et symbolique de l'Hôtel-de-Ville et du Casino.

Le port et les quais sont considérés comme un espace de loisirs "à part" inscrit dans la continuité Parc des Sports - Parc de l'Indépendance - Parc Vertou.

Pour la majorité des personnes interrogées, aucune distinction entre différentes parties du centre n'est véritablement effectuée (sauf, peut-être, pour les plus anciens résidents de la commune).

Par ailleurs, l'axe de la rue Louis-de-Savoie n'est pas perçu comme une coupure spatiale, mais tel un élément difficilement franchissable aux heures de pointe de la circulation.

Pour la rue Louis-de-Savoie et les quais, la description qui se dégage est plus ou moins satisfaisante du point de vue spatial, architectural et fonctionnel, à quelques exceptions près.

Les problèmes principaux relevés concernent surtout l'intense circulation (souvent de transit, y compris poids lourds), régnant presque à toutes heures de la journée sur la rue Louis-de-Savoie, ainsi que les nuisances qui y sont liées : bruit, pollution, danger, embouteillages, etc.

Par ailleurs, les deux extrémités de cet axe (côté Préfecture et côté Eglise) ressortent comme les points sensibles de cet ensemble.

Pourtant une certaine résignation à s'accommoder de l'état existant accompagne la plupart de ces constatations.

L'augmentation massive de la population locale et environnante, le changement d'échelle de l'agglomération, l'intense circulation automobile engendrée (entre autres par l'autoroute et ses sorties "qui transitent dans la ville"), ainsi que la dégradation progressive de l'environnement du piéton, semblent être les éléments les plus marquants de l'évolution de Morges ces 10 dernières années.

Par ailleurs, le manque d'animation du centre et des quais, en dehors des heures d'ouverture des magasins, ainsi que la disparition de sa vie sociale (les cafés-restaurants disparaissent peu à peu au profit des boutiques, des banques, etc.) préoccupent la plupart des personnes interrogées.

Il ressort, en premier lieu, de toutes les interviews effectuées, le désir d'atténuer et de modérer (voire même de supprimer) l'importante circulation automobile de la rue Louis-de-Savoie. Par contre, les avis restent très partagés pour ce qui est des mesures à prendre à cet effet (sens unique, déviations, obstacles-traitements de sol, interdictions, etc.)

Par ailleurs, le stationnement à courte durée, des deux côtés de la chaussée, est parfois relevé comme un élément modérateur de la circulation.

Pour ce qui est des quais, la suppression de la circulation automobile, au moins sur une section privilégiée et centrale de ces derniers (rue des Alpes - Casino) est très souvent mentionnée, à condition d'exploiter judicieusement et d'animer cet espace (terrasses au bord de l'eau, kiosque, jeux, etc). Dans cette hypothèse, la création de places de stationnement facilement accessibles et à proximité est toutefois souhaitée

Flash - informations

LES MURS ANTI-BRUIT

sont terminés, les riverains en tirent profit, mais seuls les étages inférieurs des immeubles hauts sont protégés; "pour les étages supérieurs, des fenêtres anti-bruit peuvent améliorer la situation". Pour déterminer si de telles fenêtres doivent être posées, il faut attendre le cadastre du bruit de la ville de Morges, soit au plus tôt en 1992.

Si vous êtes incommodés, voici les prix 1989: 1600 frs/m² pour une fenêtre isolante, avec un petit espoir d'être subsidiés, "seulement où les limites légales ne sont pas respectées", preuve à l'appui en décibels.

Conclusion: les murs anti-bruit ne font que de déplacer les nuisances sonores. Hélas.

CARREFOUR CHARPENTIER - RUE CENTRALE

Le passage sous-route est terminé, mais n'en bénéficient que les piétons impatients et valides. En effet, l'inclinaison du cheminement est telle que les personnes âgées n'osent pas s'y risquer et que les invalides en poussette y restent prisonniers, ne pouvant pas remonter! Pour leur venir en aide, des feux tricolores, à poussoir, ont été installés en face de la chapelle protestante, 50 mètres plus à l'ouest. Ce nouveau passage à piétons est donc le plus cher de Suisse : un million 900'000 ! Le plus simple eût été de maintenir l'ancien passage pour piétons qui donnait satisfaction, qui ralentissait et rythmait le flux des voitures et n'enterrait pas les piétons dans un boyau inesthétique et dangereux; sans parler de l'économie réalisée.

CHARPENTIER, AUTOROUTE URBAINE ?

La municipalité a mis à l'enquête un plan d'affectation fixant les limites des constructions à la rue des Charpentiers et à la rue de l'Avenir.

La rue des Charpentiers devrait avoir une largeur de vingt-trois mètres; l'arrière-cour de l'Avenir deviendrait un giratoire permettant aux bordiers et aux visiteurs de parquer leurs voitures ou de livrer des marchandises aux immeubles de l'angle Charpentiers - rue de la Gare.

Buts de l'opération : un "Charpentier" à 4 pistes et la possibilité d'interdire le parage des voitures à la rue de la Gare et aux Charpentiers.

L'Association pour la Sauvegarde de Morges a fait opposition ainsi que les propriétaires riverains : nous ne voulons pas d'une deuxième autoroute dans Morges. De plus, il nous paraît illogique de mettre à l'enquête des alignements nouveaux sans connaître les conclusions du Plan directeur du Centre-ville.

Notre souhait : un "Charpentiers" à six pistes, 3 dans un sens, 3 dans l'autre : un trottoir, une piste cyclable et une piste voiture, le tout agrémenté d'une double allée d'arbres. En interdisant le parage des voitures, le transit serait fluide. Enfin, cette solution soulagerait le Val-de-Savoie.

AVENUE HUGONNET

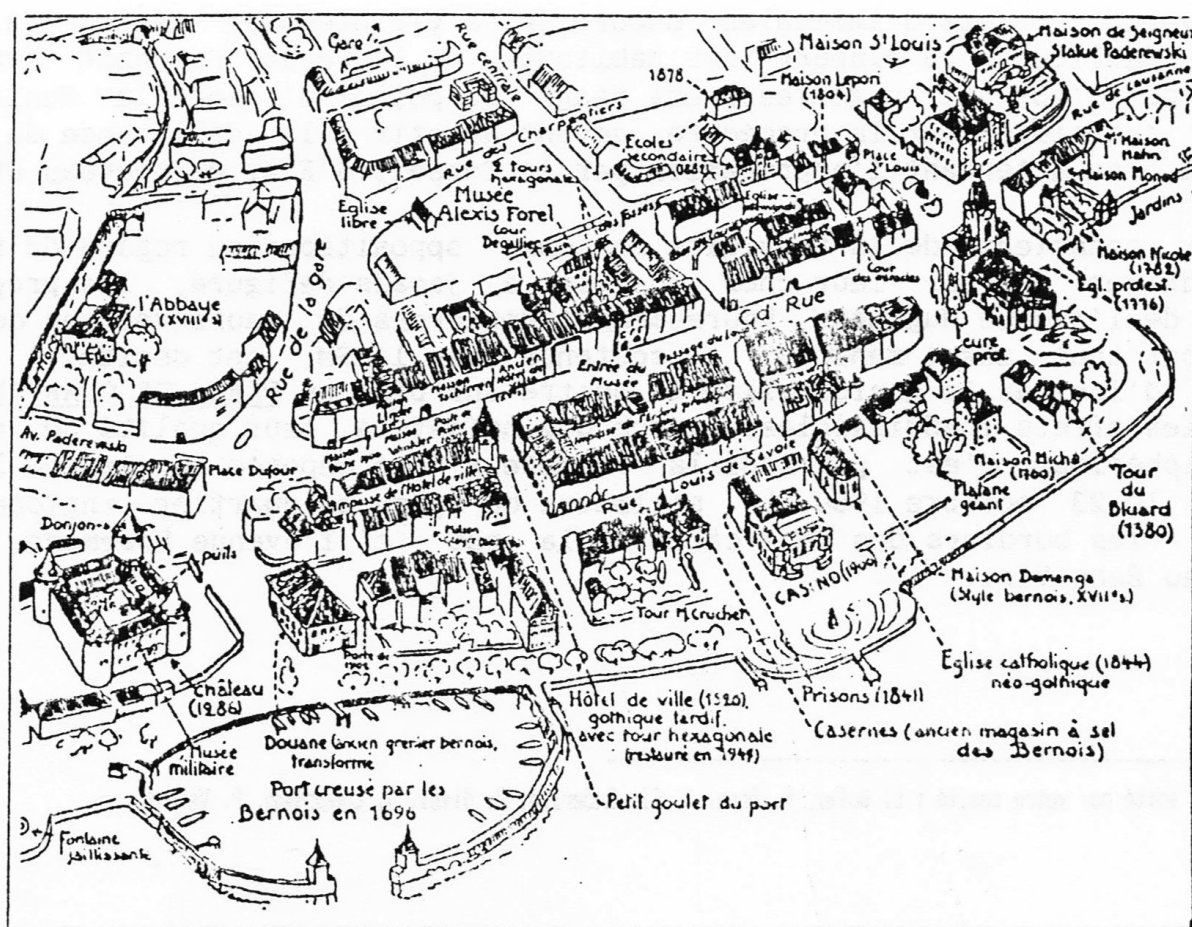
Classée en zone périphérique, l'avenue Hugonnet n'a pas manqué d'attirer l'attention des promoteurs malheureusement plus intéressés par la rentabilité de leurs réalisations que par la qualité de vie offerte à leurs clients, condamnés à se passer de verdure et à subir les nuisances en tous genres, allant de la circulation intolérable à la promiscuité détestable (trois immeubles totalisant 31 appartements assortis de 45 places de parc devant remplacer un chalet et deux villas d'un logement chacun). Le premier immeuble au volume démesuré et inesthétique, ... mais hélas conforme au nouveau RPE, construit au Nx 11, a entraîné le bétonnage des quelque(s) 2/3 de la parcelle sur laquelle s'élevait alors un modeste chalet environné de verdure.

Deux nouveaux projets d'immeubles encore plus gigantesques ayant été soumis à l'enquête publique, la plupart des habitants de l'avenue Hugonnet avec l'appui apprécié de l'ASM ont vigoureusement réagi au point d'amener la Municipalité à suspendre judicieusement la procédure devant aboutir à la délivrance du permis de construire, en attendant l'approbation par le Conseil d'Etat du nouveau RPE.

Cependant, conscients de la fragilité de leurs oppositions au regard du RPE et dès lors du danger de voir leur cher quartier à jamais défiguré, les propriétaires fonciers de l'avenue Hugonnet, heureusement renforcés de leurs voisins de l'avenue de Rosemont tout aussi menacés, et soutenus par l'ASM, ont décidé, à une forte majorité, d'inviter la Municipalité à mettre sur pied un PLAN DE QUARTIER afin de limiter les effets inadmissibles, parce que néfastes à leur qualité de vie, de la zone périphérique. C'est pourquoi la requête a été déposée auprès de l'autorité communale le 23 octobre 1989. Le périmètre du plan de quartier englobe l'avenue Hugonnet - les bordiers des deux côtés de la rue - et l'avenue Rosemont, de Loulou Schmidt au Banc-Vert.

Ce bulletin est édité par votre comité : L. Golay, F. Bron, J.-Cl. Enderlin, P. Givel, J. Longchamp, P. Vernet

MORGES, UNE VILLE AUX RESSOURCES SOUS-UTILISEES



Au fil du temps, la ville hérite de bâtiments et d'aménagements qui deviendront les points de repère de l'histoire. Puis, peu à peu, selon les besoins et les idées du moment, ces témoins se transforment, leur environnement change complètement de caractère, l'économie et l'urgence font la loi, le décor se banalise et l'on ne perçoit plus les richesses de l'héritage.

Quelques points faibles



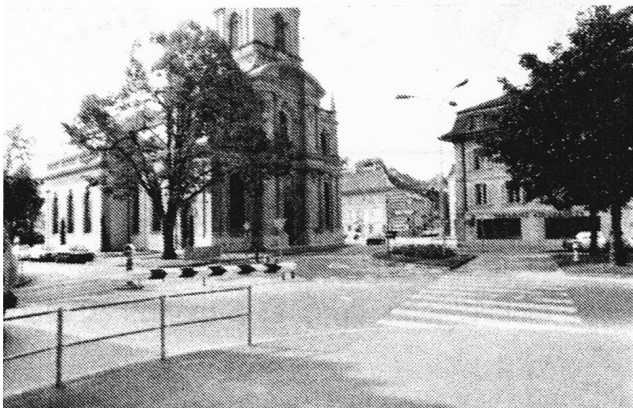
Trop de trafic avec ses nuisances -bruit, poussière, insécurité, enlaidissement de la rue - font perdre les qualités essentielles de l'environnement urbain.

Même une belle rue du Moyen-Age perd son attrait.



La ville n'existerait pas sans son château. Leurs relations sont "historiquement" étroites. Mais un jour, on a isolé le château de son contexte en l'enfermant derrière des grilles, puis la circulation s'est installée entre les grilles et la préfecture.

Aujourd'hui, le château est réduit à une curiosité que l'on peut visiter.



A l'origine, l'église était dans les murs. Les murs et l'église ont été démolis, l'église actuelle a été implantée plus à l'extérieur, le front Nord au centre ville n'est plus reconnaissable.

Aujourd'hui, par les espaces consacrés à la circulation, l'église se présente comme une "île" entourée de bitume.



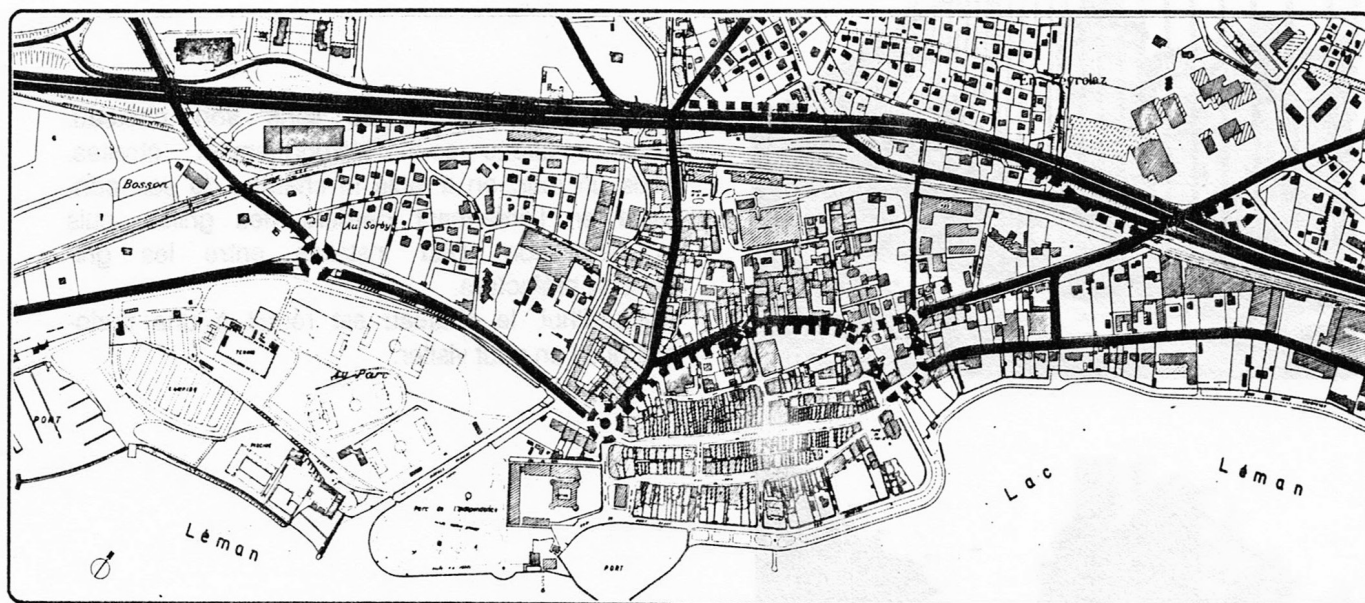
Au cours du temps, les comblements ont détaché la ville du lac en créant une série de "ceintures" qui se succèdent côte à côte: trottoirs, chaussées réservées au stationnement et au trafic, quais, plates-bandes, murets, enrochement, ceintures donnant l'impression d'un site unique depuis le club nautique jusqu'au bout du quai Lochmann.

L'aménagement doit mettre en évidence qu'il s'agit de plusieurs séquences aux caractères différents.

UNE INTERVENTION NECESSAIRE:

REDUIRE LE TRAFIC DANS LA VIEILLE VILLE

Etat actuel

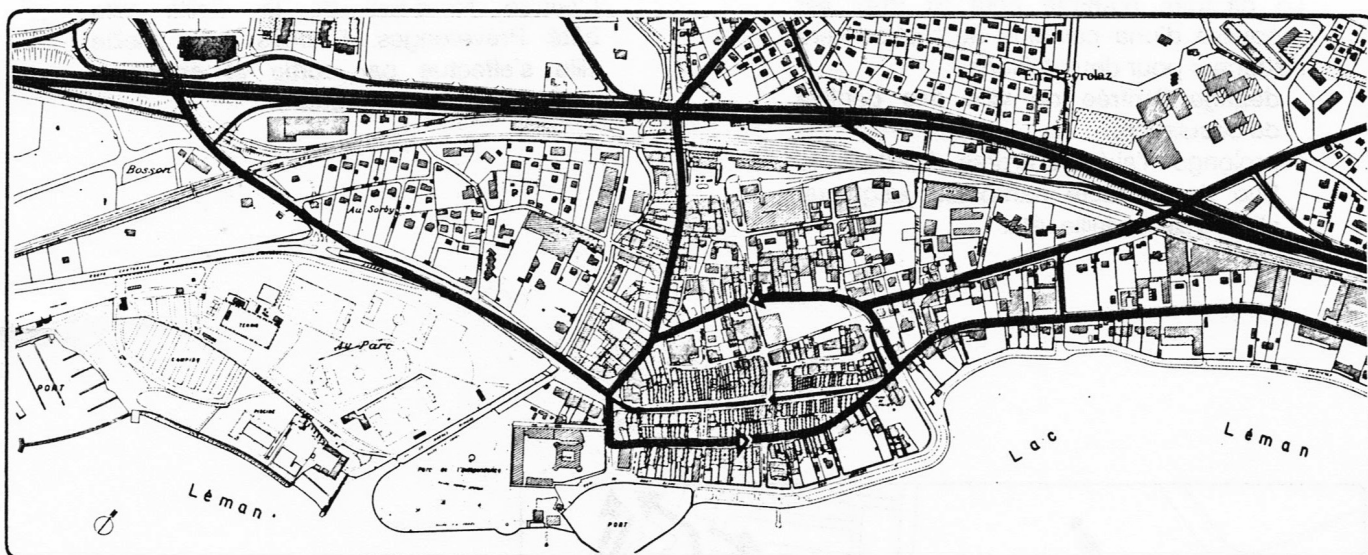


Actuellement l'organisation de la circulation consiste en une boucle à sens unique formée par la rue des Charpentiers et la rue Louis-de-Savoie. La plupart des mouvements dans et à travers la ville passent par ces deux rues.

De plus, certaines liaisons avec l'autoroute passent obligatoirement à travers le centre.

La faiblesse du système provient du transit obligé à travers une des rues les plus typiques de la vieille-ville: la rue Louis-de-Savoie.

Le plan directeur des circulations

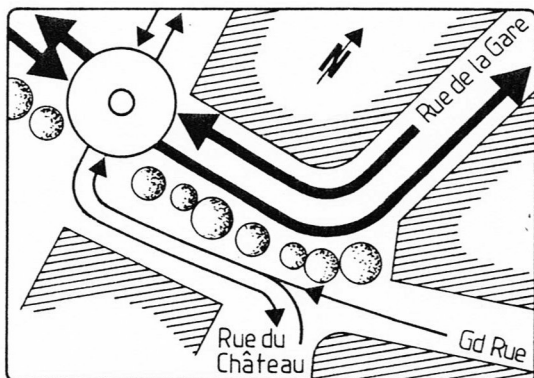


La Municipalité a confié l'étude des circulations au bureau Transitec. Il en ressort que pour améliorer la fluidité et l'accessibilité quelques compléments du réseau de circulation sont indispensables:

1. profiter au maximum des possibilités de circulation de l'autoroute en complétant la demi-jonction Morges Est avec les rampes "de" et "vers" la Côte et Genève.
2. compléter le réseau routier le long de l'autoroute de façon à relier les quartiers sis au Nord des voies CFF entre eux et avec l'autoroute pour offrir une alternative à la traversée du centre.
3. réinstaurer le trafic à double sens sur la rue des Charpentiers.

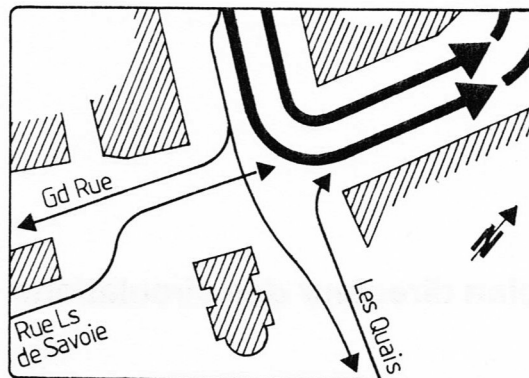
Une des conséquences de cette réorganisation des circulations est la nette amélioration de la qualité de vie dans la vieille ville. La rue Louis-de-Savoie serait ainsi libérée des 2/3 ou 3/4 du trafic actuel. Le trafic restant étant du trafic de desserte locale engendré par les riverains et les activités économiques et touristiques de ce secteur.

Idées nouvelles à propos des circulations



Le giratoire d'entrée côté St Prex est repoussé d'une centaine de mètres vers l'extérieur pour deux raisons:

- . dégage l'entrée de ville des conflits de circulation,
- . prolonge l'allée d'arbres bordant le Sud de la route cantonale jusqu'aux abords de la vieille ville.



L'entrée Nord-Est de la vieille ville côté Préverenges. L'accès à la vieille ville s'effectue par sortie et entrée à droite sur un vaste giratoire.

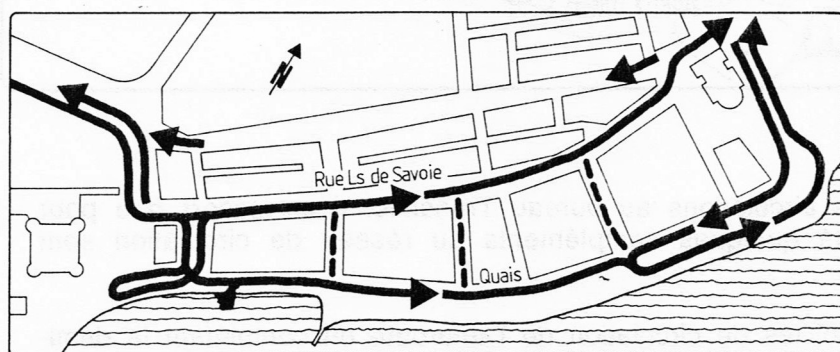


Schéma de circulation "hiver" pour les quais: espace à circulation modérée.

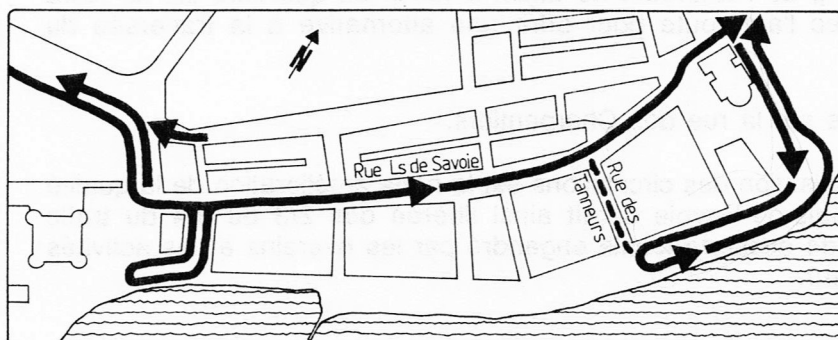
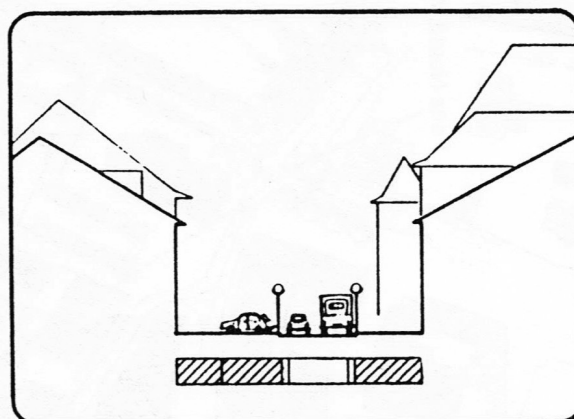


Schéma de circulation "été" pour les quais: vaste esplanade piétonne de la place du Port à la rue des Tanneurs. Seuls les riverains peuvent accéder avec leur voiture.

IDEES POUR UN NOUVEL AMENAGEMENT

La rue Louis-de-Savoie et les portes de la ville.



Variante proposée:
parcage d'un côté en épi

La rue Louis-de-Savoie

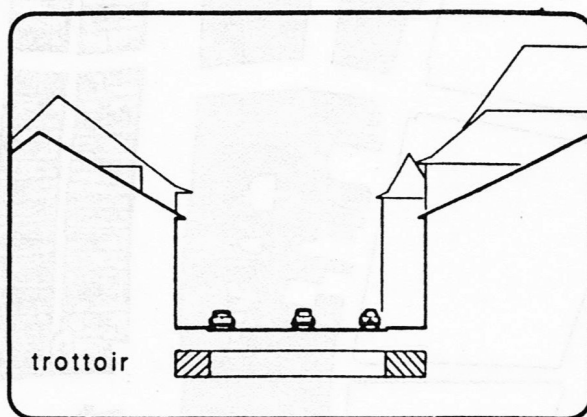
En éliminant le trafic transit dans la rue Louis-de-Savoie, il ne reste plus que le trafic en relation avec les activités de la vieille ville, son volume est ainsi réduit de plus de la moitié par rapport à aujourd'hui. C'est un trafic qui peut être lent, sur une chaussée d'une largeur de 4,50 m. Un camion à l'arrêt pour la livraison peut être dépassé.

En réduisant à la fois le volume du trafic et sa vitesse, on diminue, d'une manière très importante, le niveau sonore, la pollution de l'air et on améliore la sécurité.

Le stationnement est organisé sur les trottoirs, ce qui présente deux avantages.

D'une part, l'espace réservé au trafic est mieux délimité, d'autre part, si les circonstances l'exigent, on peut supprimer à certaines occasions tout ou partie du stationnement et bénéficier ainsi d'un très large trottoir. Différents modes de répartition du stationnement peuvent être envisagés : stationnement latéral sur deux côtés, stationnement en épi sur un côté, etc.

La réduction de la largeur de la chaussée est au bénéfice des trottoirs qui s'élargissent et peuvent ainsi accueillir des terrasses de café ou des extensions de surface de vente à l'extérieur.



Situation actuelle



Porte Sud-Ouest

L'entrée de la ville se fait par un grand giratoire situé sur la Morges. La perspective de l'allée d'arbres côté lac se poursuit jusqu'en direction de la SBS et accompagne ainsi le mouvement du grand trafic.

Une contre-allée arborisée vient se brancher sur le giratoire et permet d'accéder ou de sortir de la vieille ville.

La distinction nette entre la chaussée du grand trafic et celle destinée à la vieille ville illustre bien la volonté d'exprimer, par la contre-allée, une entrée dans un lieu privilégié que l'on doit respecter.

Porte Nord-Est

- La porte d'entrée de la vieille ville du côté de Préverenges est volontairement limitée par une chaussée à 2 voies. Un espace généreux dégage l'église et les immeubles donnant sur la place St. Louis de la circulation, une "façade" Nord-Est de la ville peut s'exprimer avec la porte d'entrée de la vieille ville.

- L'espace autour de l'église est délimité par un léger rehaussement par rapport aux voies de circulation, l'église est ainsi cadrée par une sorte d'esplanade.

- Une place arborisée abrite un parc de stationnement pour 30 voitures. Elle peut être également disponible pour des cérémonies.

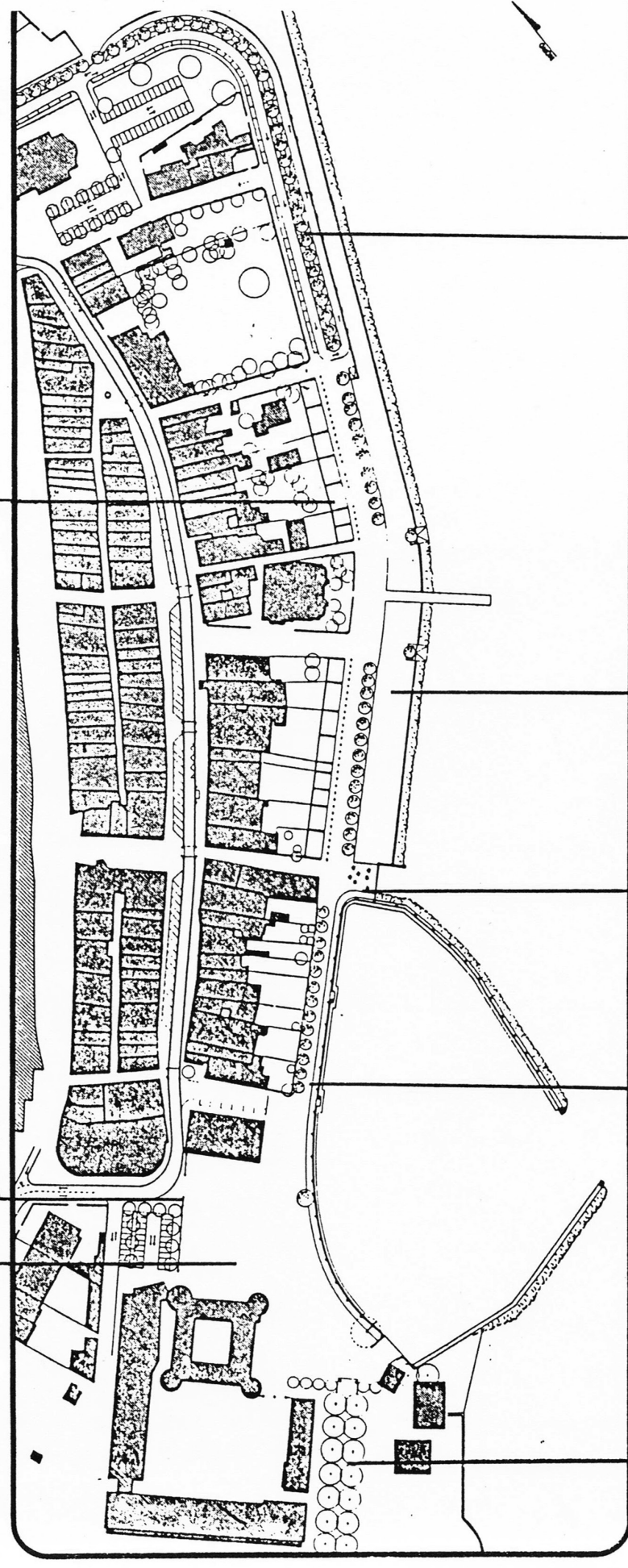
IDEES POUR UN NOUVEL AMENAGEMENT

Le château, le port et les quais.

La ville est présente par l'aménagement, en bordure des jardins, d'une bande construite au rez-de-chaussée avec des arcades donnant sur le quai, structure d'accueil pour des activités en relation avec cette zone de loisirs.

Le fond de la place du Château, côté ville, est délimité en réutilisant les grilles actuelles. Derrière les grilles, un parking de 30 places.

Le château apparaît majestueux sur une grande place urbaine. Il redonne un sens à sa relation avec la ville et avec le port. La place offre la possibilité d'accueillir les activités les plus diverses: fêtes, marchés, expositions, régates, etc.



L'annonce du parc de l'indépendance se fait par une entrée clairement indiquée avec la présence des arbres sur la place.

La forme du port est dégagée sur tout son pourtour. Un nouvel alignement d'arbres est implanté en bordure des murets des jardins. Ces murets sont renhaussés pour constituer une surface continue d'extension.

Entre le port et le quai Lochmann, un espace aménagé marque la transition, espace qui peut être utilisé comme terrasse de café.

L'espace du quai est divisé en deux parties: une partie arborisée destinée à la promenade et une partie légèrement plus basse réservée aux jeux et loisirs.

La circulation et le stationnement étant supprimés pendant la saison d'été depuis la hauteur de la rue des Tanneurs jusqu'au château, cette extrémité du quai assure un stationnement complémentaire sous la forme d'une double allée. Le nombre total actuel des places de stationnement sur le quai est ainsi maintenu.