

**Arrêté fédéral concernant le programme d'élimination
des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales
et l'allocation des moyens financiers nécessaires**

REPONSE A LA CONSULTATION

QUESTION 3

QUE PENSEZ-VOUS DE LA PROPOSITION DE CONSTRUIRE DES COMPLEMENTS AU RESEAU AFIN D'ELIMINER LES DEUX GOULETS D'ETRANGLEMENTS LES PLUS SERIEUX DANS LA REGION DE LAUSANNE (CONTOURNEMENT DE MORGES) ET LA REGION DE ZURICH (GLATTALAUTOBAHN) ?

Contournement de Morges

En tant que communes directement touchées, nous sommes fermement opposées au concept actuel de grand contournement de Morges. Sur cette question, nous répondons à la consultation en trois points.

1) Est-il judicieux d'augmenter la capacité autoroutière dans la région morgienne ?

Alors que la 3^{ème} voie CFF n'est pas encore acquise, on voudrait créer une nouvelle autoroute de 2 x 3 voies. De plus, on voudrait conserver l'autoroute actuelle sous forme d'un boulevard urbain, qui continuerait à accueillir le flot de pendulaires. En clair, cette option constituerait une augmentation massive de la capacité routière et un fort encouragement aux transports individuels motorisés. Avec ceci, l'augmentation de trafic est programmée ainsi que le non-respect des normes OPAIR dans la région morgienne.

A l'heure actuelle, Lausanne-Morges est une agglomération dans laquelle les transports individuels motorisés occupent une part très élevée (83%¹). Selon le Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), il s'agit d'ailleurs de l'agglomération suisse dans laquelle on se déplace le plus en voiture et le moins en transports publics et mobilités douces. L'effort doit donc porter sur ces derniers et sur le covoiturage, seuls garants d'un développement durable dans une agglomération aussi dense que Lausanne-Morges. Or, l'extension du réseau routier telle que proposée concurrencerait très clairement ces modes de déplacement. Il faut changer de cap.

Pour illustrer l'effort de rattrapage à faire au niveau des transports publics, rappelons qu'aujourd'hui encore, bien des gens de la région morgienne préfèrent rallier Lausanne en voiture individuelle, simplement parce que cela demeure le moyen le plus rapide, alors même que l'on se trouve en pleine agglomération.

¹ Réaménagement du réseau autoroutier de l'ouest lausannois (Rychen P.), Route et trafic, num. 5, 2008

L'autoroute actuelle est saturée une heure le matin et une heure le soir, ce qui est caractéristique du trafic pendulaire. Des réflexions au niveau des horaires de travail et du télétravail pourraient apporter des gains spectaculaires à moindres coûts.

A propos des degrés de surcharge, on lit à la page 18 du rapport mis en consultation que le tronçon Morges-Est – Ecublens se trouve actuellement en degré I. Ce n'est que dans le cas où le trafic continuerait d'augmenter que ce tronçon passerait en degré III. Or il nous semble que les perspectives énergétiques et environnementales actuelles ne permettent plus de tabler sur une augmentation du trafic individuel motorisé. A la page 55, le rapport va d'ailleurs dans ce sens en relevant qu'il faut prendre en considération "l'effet de désengorgement produit par l'extension de l'offre en TP avec la troisième voie Lausanne-Genève" (ferroviaire).

2) Faut-il réaliser des voies de circulations supplémentaires sur le réseau existant ou faut-il au contraire prévoir un complément de réseau ?

Nous pensons que la capacité de l'autoroute doit être augmentée uniquement si l'on s'aperçoit que les diverses mesures prises (TP, horaires de travail, etc.) sont insuffisantes dans les faits. Dans ce cas, l'augmentation devrait se faire par le biais de voies de circulation supplémentaires, sur l'autoroute existante. Comme le souligne le rapport aux pages 16 et 17, c'est en effet "la mesure la plus simple et la plus économique", qui ne provoque "aucun ingérence dans les paysages jusque-là épargnés".

Dans le cas de Morges, le rapport indique que cette solution est impossible (pages 27 et 54). Toutes les possibilités ont-elles réellement été étudiées ? Par exemple la solution suivante, qui ne nécessiterait pas d'élargissement:

- réduire la vitesse à 80 km/h de manière permanente,
- remplacer la berme centrale par un mur de sécurité,
- 6 pistes de 3.5 mètres,
- bande d'arrêt d'urgence et/ou places d'arrêt d'urgence,
- amélioration/extension des parois anti-bruit, couverture partielle,
- compléter la demi-jonction autoroutière de Morges-Est par une entrée direction Genève et une sortie direction Lausanne.

Ce dernier point comblerait une lacune qui est aujourd'hui en grande partie responsable de l'engorgement du centre ville. Les Morgiens le savent, cet engorgement les pénalise davantage que l'autoroute elle-même.

Parmi les avantages d'une solution sur le tracé actuel, on relèvera:

- le coût infiniment plus raisonnable que celui du grand contournement,
- l'absence de dégâts aux paysages et écosystèmes jusque-là épargnés, puisque l'on éviterait de créer une nouvelle cicatrice dans un paysage qui est précieux pour toute la région.

3) Le concept de contournement proposé par la Confédération et le canton est-il adéquat ?

La solution du complément de réseau ne devrait être envisagée qu'en tout dernier recours, si les autres mesures s'avèrent vraiment insuffisantes, expérience faite. Dans ce cas, il s'agirait d'enterrer complètement le tracé et ses accès, en les mettant sous tunnel. Toute autre option ne ferait que répéter l'erreur des années soixante et reporter le problème sur les générations futures.

Le concept de grand contournement dont nous avons actuellement connaissance est dit "enterré", mais en réalité il ne l'est que très partiellement, avec plusieurs ponts et jonctions. Selon la lettre du 1^{er} novembre 2006 de M. le Conseiller d'Etat François Marthaler, le tracé comprend 6 km de tranchées et tunnels, 1.6 km de ponts et 4.4 km à ciel ouvert. A cela, il faut ajouter les routes d'accès, dont certaines seront également à ciel ouvert.

Ce projet aurait un impact colossal et inacceptable sur les villages et les paysages traversés. Il ne constitue en fait qu'un simple déplacement du problème vers la périphérie de Morges. Villages, rivières, vignobles, forêts, domaines agricoles, zones naturelles, zones de détente, zones alluviales d'importance nationale sont directement touchés voire saccagés par ce tracé additionnel. A son propos, l'étude de variantes menée en 2002-2003 par le Canton, la Confédération et la région morgienne², signalait d'ailleurs sans ambiguïté les "impacts très graves d'une nouvelle autoroute dans une campagne préservée" (page 25 de l'étude).

Non seulement cette nouvelle infrastructure porterait une atteinte considérable à l'environnement, mais elle augmenterait globalement les nuisances et ne résoudrait pas le problème de Morges, puisqu'elle serait placée en bordure immédiate de la ville, dans une zone déjà très peuplée. Morges serait prise en tenailles entre la nouvelle autoroute 2 x 3 pistes et l'ancienne autoroute 2 x 2 pistes reconvertie en boulevard urbain, au trafic toujours dense.

De plus, cette solution radicale et coûteuse ne solutionnerait pas non plus la problématique que connaît déjà aujourd'hui la région d'Aubonne.

Par ailleurs, d'une manière générale, nous regrettons que la grande majorité des communes et des populations concernées aient été tenues dans l'ignorance du projet de contournement de Morges, qui à l'évidence est déjà bien avancé.

CONCLUSION

1) Faut-il augmenter la capacité autoroutière dans la région morgienne ?

La réponse est NON. Il faut cesser de tabler sur une hausse continue des transports motorisés individuels. C'est de transports publics, de la 3^e voie CFF, de mobilité douce et de covoiturage dont l'agglomération Lausanne-Morges a besoin. Les horaires de travail peuvent être flexibilisés, le télétravail peut être encouragé, cela déchargera les routes.

2) Faut-il des voies de circulations supplémentaires sur le réseau existant ou faut-il de nouvelles infrastructures ?

S'il faut augmenter la capacité (ce qui reste à démontrer), il faut le faire sur le réseau existant à l'aide d'une réduction de vitesse, de voies supplémentaires et de diverses mesures annexes. Un complément de réseau entraînerait d'une part des coûts disproportionnés, d'autre part une ingérence intolérable dans des paysages jusque-là épargnés.

3) Le concept de contournement proposé par la Confédération et le Canton est-il adéquat ?

Sans tenir compte de l'avis des communes concernées, le Canton et la Confédération ont imaginé un tracé soi-disant enterré. En fait, il ne l'est que très partiellement et il porte des atteintes inacceptables aux villages et paysages traversés. Si une solution de grand contournement devait s'avérer nécessaire (ce qui reste à démontrer), le tracé et ses accès devraient être à 100% en tunnel.

25 février 2009

² Morges : une vision globale d'aménagement du territoire à concrétiser. Bilan d'une étude-test : que faire de la traversée autoroutière?, juillet 2003

Original envoyé à : Office fédéral des routes (OFROU)
Division Réseaux routiers
Domaine Planification des réseaux
3003 Berne

Copie :

- Union des communes vaudoises
- Région Morges
- PALM
- Office cantonal des routes, MM. Marthaler et Mermoud
- Commune de Morges
- ACRM

Municipalité de Bremblens

Le syndic :

La secrétaire :

Eric Buehler

Anne-Marie Viret-Grasset

Municipalité de Chigny

Le syndic :

La secrétaire :

Jean-Jacques de Luze

Sandrine Livet

Municipalité de Denens

Le syndic :

La secrétaire :

Michel Reymond

Mary Distretti

Municipalité de Lonay

Le syndic :

La secrétaire :

Philippe Guillemin

Annie Debétaz

Municipalité de Lully

La syndique :

La secrétaire :

Marlise Holzer

Corinne Tréhan

Municipalité de Monnaz

La syndique :

La secrétaire :

Ursula Goy

Catherine Cruchon

Municipalité de Romanel-sur-Morges

Le syndic :

La secrétaire :

Pierre Lanthemann

Fabienne Kessler