

## Infrastructure

# Le parlement divisé sur le contournement de Morges

**Le Grand Conseil pourrait débattre le contournement autoroutier en se prononçant sur la motion de Martial de Montmollin**

Lauriane Barraud

«Si l'Office fédéral des routes (OFROU) ne reprend pas en considération la variante du petit contournement de Morges, on va aller droit dans le mur. Les problèmes de saturation que Morges connaît actuellement ne seront que déplacés vers Bussigny, qui se retrouvera ceinturé.» Martial de Montmollin, député Vert bussignolais, ne mâche pas ses mots quand il s'agit d'évoquer l'avenir de la région dans le délicat dossier de l'autoroute de contournement.

Pour faire entendre sa voix, il a déposé, en mai dernier, la motion «Sauvons le petit contournement», objet à l'ordre du jour du Grand Conseil cet après-midi. Dans ce texte, il demande au Conseil d'Etat de mettre tout en œuvre pour que cette variante – qui rejoindrait l'ouest de Tolochenaz à Denges tout en déclassant le tronçon actuel qui coupe Morges en deux – ne soit pas abandonnée et qu'elle soit conservée dans la suite du processus.

Cette prise de position de l'écologiste fait suite à la décision de l'OFROU de ne conserver que les deux longues liaisons. Toutes deux relieraient l'ouest de Tolochenaz à l'échangeur de Villars-Sainte-Croix (voir l'infographie). Mais subtilité qui n'est pas des moindres: l'une se ferait avec le déclassement de la traversée actuelle de Morges et avec une liaison intermédiaire près de Denges, pour un montant de 3,2 milliards. L'autre – estimée à 2,3 milliards – prévoit de conserver le tronçon actuel et ce, en plus du futur contournement.

## Unité des autorités

Au parlement, le débat sur la question risque de bien d'être animé. La commission chargée de l'étude de la motion n'a pas réussi à se mettre d'accord et a présenté deux rapports. Pour la majorité des commissaires, qui s'opposent à la prise en considération du texte, il s'agit désormais de montrer une certaine unité des autorités vaudoises. «Nous soutenons la position du Conseil d'Etat qui préconise la variante longue avec le déclassement du tronçon morgien, précise l'UDC Michaël Buffat, rapporteur de la commission



L'autoroute près de Morges est saturée. L'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme troisième voie permet actuellement de fluidifier quelque peu le trafic en cas de forte affluence. ARC

## Les tracés des variantes de contournement



de majorité. Nous sommes dans une phase importante de discussions avec Berne, nous devons impérativement parler d'une seule voix. Par ailleurs, l'option du petit contournement ne résout pas le problème du goulet d'étranglement de Crissier.»

Un avis que ne partage évidemment pas Martial de Montmollin, par ailleurs conscient qu'il a peu de chances de convaincre le Grand Conseil avec sa motion. «A mon avis, le choix de l'OFROU va se porter sur la variante qui prévoit de conserver le tronçon actuel, car elle coûte 900 millions de francs de moins que l'option qui prône le déclassement. Il est complètement illusoire de croire que la Confédération va dépenser près de 1 milliard supplémentaire pour les beaux yeux de Morges. De plus, le tronçon du côté de Bussigny ne sera pas enterré, au grand

dam des habitants du futur quartier qui sera construit à l'ouest de la ville.»

## Pas de calendrier précis

Pour Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures et ancienne syndique de Morges, l'important, aujourd'hui, est de fluidifier ce tronçon autoroutier déjà saturé. «Nous sommes favorables à une liaison longue avec le déclassement de Morges et la liaison intermédiaire, explique-t-elle, rappelant que le grand contournement a l'avantage de désengorger Crissier. Par ailleurs, nous avons demandé que la Confédération fasse des études supplémentaires pour évaluer, par exemple, l'impact du franchissement de la Venoge avec le futur tracé. Aujourd'hui, nous attendons le retour des consultations préliminaires de l'OFROU. La balle est dans leur camp.»

## Calendrier

Selon l'OFROU, les travaux du futur contournement devraient démarrer dans vingt ans. C'est dire si le chemin jusqu'à la réalisation de cette infrastructure est encore long. Maintenant que l'OFROU a annoncé qu'il ne retenait que les variantes avec un grand contournement, il doit faire des études approfondies. Elles démarreront cette année. Une fois que la variante aura été choisie, à une date à déterminer, le dossier sera mis en consultation. Le Conseil fédéral se prononcera en dernier lieu.

Du côté de l'OFROU justement, on ne peut pas avancer de calendrier précis quant au choix de la variante définitive. «Nous sommes actuellement dans la phase où nous devons détailler les deux options, connaître les coûts ainsi qu'établir un calendrier précis, précise Guido Biemann, porte-parole. Puis, une fois que la variante aura été choisie, il y aura encore une étape de consultation officielle.»

Enfin, Vincent Jaques, syndic socialiste de Morges, rappelle que les enjeux et la vision sur ce dossier se font à échelle régionale et pas seulement à celle de la ville. «Nous entrons en matière sur un grand contournement mais à condition qu'il soit le plus enterré possible. Nous soutenons aussi le déclassement du tronçon de Morges qui serait alors transformé en un boulevard urbain.»