



SAMEDI-DIMANCHE 13-14 JUIN 2009

30

HISTOIRE D'ICI

SAMEDI-DIMANCHE 13-14 JUIN 2009
24 HEURES

Il y a cinquante ans, Morges perdait sa longue bataille contre l'autoroute

Malgré le soutien de 23 000 Vaudois, les opposants ont été contraints de déposer les armes.

LISE BOURGEOIS

1960

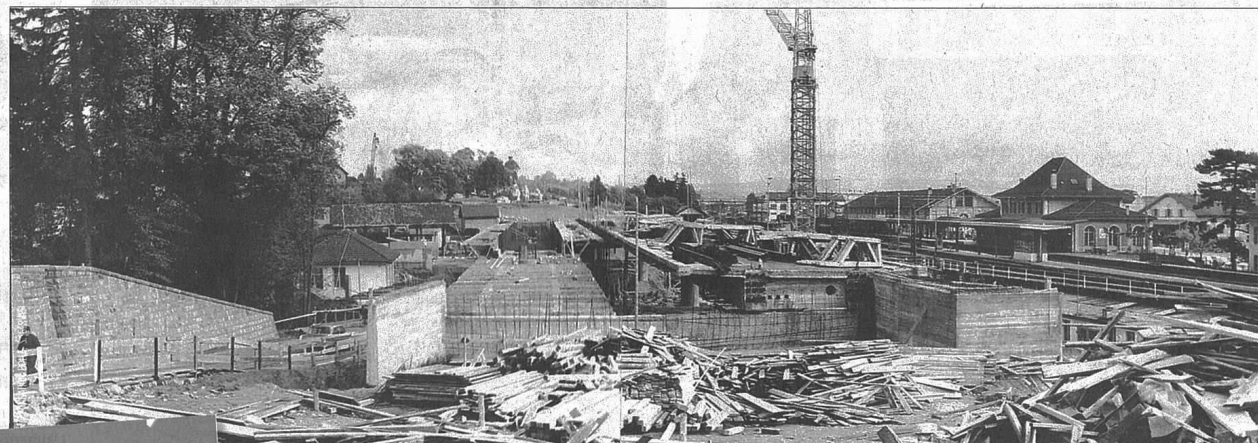
Si proche soit-elle, l'histoire de la traversée de Morges par l'autoroute a déjà déserté les mémoires. Récemment, la syndique Nuria Gorrite en a esquissé les grandes lignes devant un Conseil communal médusé. Il ressortait de son récit que les Morgiens de l'époque avaient remué ciel et terre pour ne pas voir leur ville balafrée, qu'ils avaient anticipé les nuisances à venir et qu'au bout du compte, ils avaient rendu les armes, se pliant, en quelque sorte, à la raison d'Etat.

Au milieu des années 1950, l'essor de l'automobile est ressenti comme un progrès important et toute initiative visant à lui ouvrir de larges voies a bonne presse. Dans le canton de Vaud, la perspective de l'Exposition nationale de 1964 galvanise les ardeurs des modernistes, admiratifs de ce qui se fait à Chicago. C'est clair: il va falloir construire une autoroute reliant Genève à Lausanne avant le 30 avril 1964, date d'ouverture de la grand-messe.

Un refus fatal

En 1954 sort le premier tracé. Les services de l'Etat de Vaud proposent un contournement de Morges par le nord, comme cela se fera pour Nyon et Rolle. Mais l'idée se heurte à l'opposition de la Municipalité de Morges, à celle du conseiller d'Etat Alfred Oulevay et à celle de nombreux propriétaires touchés. Les opposants plaident que le projet sacrifie le vignoble de Marcelin et condamne l'extension de la commune vers le haut. Ils militent alors pour que l'autoroute passe plus au nord, dans l'arrière-pays.

L'Etat retire sa copie et convoque, le 21 mai 1955, les édiles morgiens. Le Château leur présente ce jour-là sa nouvelle idée: un tracé traversant la ville de bout en bout. Parce que ce projet



Le chantier de l'autoroute a littéralement éventré Morges. Plus grave: les promesses de Berne et du canton de rendre la traversée supportable à long terme n'ont pas été tenues. Par exemple, le projet de jonction complète à l'est, qui aurait soulagé un peu la ville, a été refusé.

FEUILLE D'AVIS
DE LAUSANNE

Berne décide:
l'autoroute
coupera
MORGES

Baudouin fiancé
DEUXIÈME ÉDITION



«Par ce geste,
les Morgiens
ont voulu montrer
combien ils tenaient
au maintien
de la paix»

CHARLES-PAUL SEREX,
ANCIEN SYNDIC DE MORGES,
À PROPOS DE L'INITIATIVE
CANTONALE
RETIRÉE



La Clinique de Vert-Mont est l'une des bâtisses sacrifiées à l'autoroute. De nombreuses autres ont été détruites en sept endroits de la ville.

est notamment assorti d'un tunnel passant derrière la gare, la Municipalité s'y déclare favorable séance tenante, avant d'avoir consulté le Conseil communal...

S'ensuit une saga de cinq ans, où les Morgiens vont tenter de rattraper le coup, avec d'autant plus d'ardeur que le projet de tunnel va être *in fine* refusé par Berne. Les opposants ne ménagent pas leurs forces: motion au Grand Conseil, pétition, campagne de presse, engagement d'experts et, en désespoir de cause, initiative cantonale.

La loi d'alors exige un minimum de 6000 signatures (contre 12 000 aujourd'hui) pour faire

aboutir une telle action. A l'automne 1960, les Morgiens parviennent à récolter 23 000 parafiches dans les 19 districts du canton. Le texte de l'initiative spécifie notamment que le tracé d'une autoroute doit «permettre un élargissement futur», ce qui n'est pas le cas avec la traversée de Morges, «où il sera impossible de passer de 4 à 6 pistes». Visionnaire, il mentionne aussi le danger «pour la santé des habitants (bruit, gaz d'échappement)».

La presse de toute la Suisse parle de cette rébellion. Berne et le Château sont dans l'embarras: d'une part, l'Expo approche, d'autre part, il serait fâcheux

pour le développement autoroutier suisse qu'une petite ville parvienne à faire capoter un tel projet.

Rattrapés par la loi

En décembre, le Conseil d'Etat produit un rapport étoffé au Grand Conseil, auquel il recommande de ne pas faire voter le peuple. Motif: la nouvelle loi fédérale sur les routes, basée sur un article constitutionnel plébiscité en 1956 par le peuple suisse et... par les Morgiens, est entrée en vigueur le 21 juin 1960. Elle stipule que la Confédération a la haute main sur les autoroutes. Or, les Morgiens produisent une

initiative cantonale qui sera inévitablement invalidée par le Tribunal fédéral si elle est acceptée par le corps électoral vaudois.

Le 13 décembre, au Grand Conseil, le syndic Charles-Paul Serex, également député, lit à ses collègues une lettre du comité d'initiative. Ce dernier estime avoir été «induit en erreur», ne sachant pas qu'il aurait fallu lancer une initiative fédérale. Il retire donc son initiative et rappelle les récentes promesses des autorités en vue d'un aménagement harmonieux de l'autoroute à travers Morges.

«Par ce geste, les Morgiens ont voulu montrer combien ils te-

naient au maintien de la paix, commente ensuite Charles-Paul Serex. Ils espèrent qu'ils pourront compter sur votre appui également lorsque viendront à vos oreilles les difficultés qu'ils pourront encore rencontrer. Ils retirent leur initiative avec peine et regret, mais heureux de compter 23 000 amis dans le canton.»

Les décennies qui suivirent ne furent que déception. Aujourd'hui, les Morgiens attendent un contournement par le nord qui pourrait voir le jour d'ici à... une trentaine d'années. L'expression vaudoise «Mon pauvre ami de Morges» n'aurait-elle pas cette histoire pour origine? ■