

Vaudois, ne répétez pas l'erreur d'il y a 50 ans

A1 La conférence de presse de deux syndicats, mercredi, sur l'autoroute de contournement de Morges est l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire.

Jean-Claude Pécelet

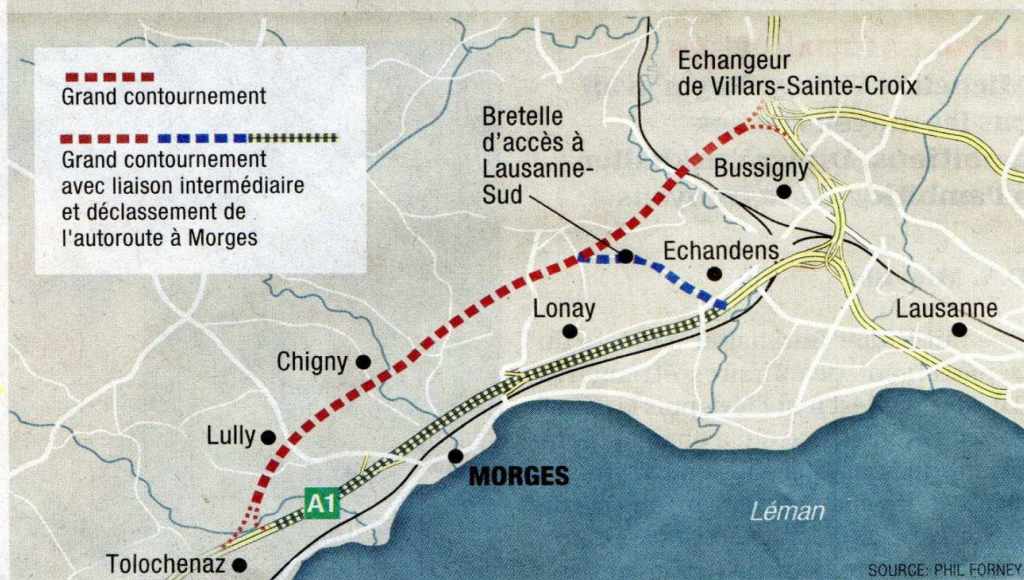
jean-claude.pecelet@lematindimanche.ch

Dire que le contournement de Morges aurait pu être réalisé il y a un demi-siècle! Les élus locaux le défendaient à Berne, mais les commerçants et la famille Oulevay avaient d'autres intérêts. Il y eut des tractations en coulisses. La Confédération était pressée par l'Expo 64 et coupa court. Ainsi naquit la balafre.

Cette semaine, c'est une autre balafre qu'ont dénoncée les syndicats de Bremblens, Eric Buehler, et de Lonay, Philippe Guillemain. Alors qu'un grand contournement de Morges est de nouveau projeté, ils en contestent les tronçons à ciel ouvert et surtout la bretelle (en bleu sur la carte) raccordant par Echandens la nouvelle autoroute à l'A1 actuelle. «Ne répétons pas les erreurs d'il y a 50 ans!» disaient-ils mercredi.

Justement: l'erreur des Vaudois fut leur désunion, payée au prix fort. Quand on les amène sur le sujet, les deux syndicats assurent que les treize communes touchées par le futur tracé sont avec eux. C'est faux. Claire Richard, syndique de Chigny et présidente de Région Morges, s'«étonne de cette action personnelle» menée «dans le dos des associations régionales, consultées par Berne sur le projet et dont ces deux communes font partie». Ancien syndic de Morges, le conseiller national Eric Voruz (PS) prévient: «Si la région ne s'entend pas, le risque est que Berne ne fasse rien.» Son collègue Olivier Français (PLR) surenchérit: «Sans appui cohérent des communes et du canton, la Confédération ira dépenser son argent ailleurs.» Car les projets s'entassent sur le bureau de l'Office fédéral des routes (OFROU). Si le contournement de Morges figure parmi les priorités

LES TRACÉS DES VARIANTES DE CONTOURNEMENT



SOURCE: PHIL FORNEY

LE CHIFFRE

3,2

En milliards de francs, c'est le coût estimé du contournement de Morges.

nationales, son financement n'est pas assuré. Or il coûtera cher: 3,2 milliards de francs (estimation avec la bretelle d'Echandens), soit autant que l'achat des avions Gripen. Et ce n'est pas l'augmentation de la vignette à 100 francs votée lundi dernier qui va le payer – «des peanuts», selon le conseiller national socialiste Roger Nordmann.

Deux heures de bouchon

Ce dernier défend, avec l'Association Transports et Environnement et une partie des élus vaudois, une vision plus large de ce chantier du siècle. En résumé: il ne sert à rien de construire une nouvelle autoroute ceinturant l'agglomération morgienne si parallèlement, on ne déclassé pas en boulevard urbain l'actuelle A1 sur tout le tracé Morges-Lausanne Sud. Une telle solution rendrait superflue la

bretelle d'Echandens et serait cohérente avec l'aménagement futur de l'Ouest lausannois, qui prévoit l'accueil de 20 000 nouveaux habitants, pour autant que la qualité de vie le permette. «Elle s'inscrit pile dans la mise en œuvre de la LAT révisée que les Suisses viennent d'accepter», souligne la conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite.

Mais ce n'est pas la vision de l'OFROU, qui regarde ses compteurs à véhicules: des pointes de 94 000 par jour à l'échangeur d'Ecublens, deux heures de bouchons quotidiens pronostiqués à l'horizon 2030. Officiellement, l'office veut «la meilleure solution pour la région» mais retient pour l'instant un scénario à deux autoroutes où seul le tronçon Echandens-Morges de l'A1 actuelle serait éventuellement déclassé – et pas en boulevard urbain, mais en route cantonale à quatre voies.

Ce scénario est inacceptable pour la région. Si elle en veut un autre, elle devra en payer une part et, surtout, le défendre d'une seule voix. Pas comme cette semaine. Nuria Gorrite reste optimiste: «Rien n'est encore décidé, et la zone concernée, au sens large, pèse tout de même 23% de l'impôt fédéral direct.»