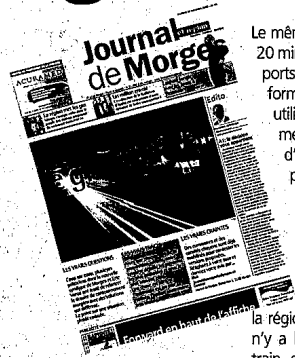


## région morges

Sortir à Echandens  
Pierre D. De Muralt

■ Avant de sortir des millions pour enterrer l'autoroute ou pour la détourner, il faut immédiatement mettre en service les sorties déjà construites à Echandens, en dessous du pont des CFF, 100 m après, plus ou moins en face de Thévenaz-Leduc. J'ai déjà emprunté cette sortie venant de Lausanne (ne le dites pas à la police), seulement celle-ci est fermée par un portail, mais on peut passer sous l'autoroute et on se retrouve sur la piste d'en face dans la direction de Lausanne.

Aujourd'hui les automobilistes venant de Genève et habitant à Lonay, Denges, Echandens, Romanel-sur-Morges, Adens, Bussigny, Préverenges, St-Sulpice, soit entre Morges-Est et Lausanne-Ouest, sont obligés de sortir à Morges pour rentrer chez eux ou d'aller plus loin jusqu'à la sortie de Bussigny/Crissier ou EPFL pour ensuite revenir en arrière, d'où des allers-retours qui doublent le trafic. Si la sortie d'Echandens était en service, tout le trafic Morges-Est et Lausanne-Ouest serait divisé par deux: plus d'aller-retour, plus de traversée de Morges même pour les automobilistes venant de Lausanne et devant se rendre entre Lausanne et Morges (...).

La mesure que je propose ne demande aucun investissement, coupe le trafic en deux, en évitant ces allers et retours.

Bonne chance!  
Frédéric Berthoud, St-Prex

■ Habitant St-Prex et travaillant à Nyon, il me faudrait 1 heure porte à porte par trajet en prenant le train (le régional met déjà 39 minutes, en plus des trajets maison-gare et gare-travail).

Le même trajet en voiture me prend 20 minutes. Sans une offre de transports publics un tant soit peu performante, le citoyen continuera à utiliser sa voiture. Pourquoi également faire payer les parkings d'échanges alors que la gratuité pourrait déjà être une incitation à faire du covoiturage, ou à laisser sa voiture près d'une gare mieux desservie.

Nos politiciens régionaux gauche et droite confondus n'ont pas su défendre la région à Berne. Pour la gauche, il n'y a bien souvent que la variante train, sans tenir compte des réalités et obligations professionnelles, alors que pour la droite, les transports publics n'étaient pas leur priorité jusqu'à ce jour.

Et la suite? Va-t-on encore accueillir des dizaines d'entreprises et des centaines d'habitants avec des structures complètement obsolètes? Il faut à

### « Nos politiciens de gauche et de droite n'ont pas su défendre notre région sur le plan fédéral, à Berne »

tout prix la 3e voie autoroutière et ferroviaire. L'un ne va pas sans l'autre.

Toutefois, bien qu'agé d'une quarantaine d'années seulement, je crains de ne jamais pouvoir profiter de cela avant ma retraite. Car il y aura toujours ces fameuses oppositions qui bloquent bien des projets importants en Suisse.

Alors en attendant, je continuerai à faire mes trajets en voiture. Bonne route et bon voyage à tous les courageux pendulaires.

### Une absurdité! Janine Henry, Tolochenaz

■ Décidez! Connaissiez-vous la plaine de la Vogéaz? Savez-vous qu'on y admire des hérons, des lièvres et même des chevreaux? Je vous invite à venir vous y promener, ainsi vous pourrez vous rendre compte de l'absurdité du contournement de Morges, qu'il soit petit ou grand.

Sacrifier ce lieu à la déesse voiture est une aberration. N'avons-nous pas appris de l'erreur de 64? Privilégions le développement des transports publics, les générations

futures nous en seront reconnaissantes.

### Dépassé et destructeur Claire Richard, Chigny

■ Au nom des Municipalités de Lully et Chigny. Les partisans du tracé retenu affirment systématiquement que la nouvelle autoroute serait souterraine. Outre de nombreuses inconnues à ce sujet, c'est oublier un peu vite qu'une grande jonction à ciel ouvert est projetée dans la plaine de la Vogéaz, ainsi que la construction de nouvelles routes d'accès destinées à y amener les voitures du nord et du sud de la zone. C'est aussi omettre de dire que le projet prévoit le franchissement des rivières (Boiron, Morges) par des ponts, et non par un tunnel souterrain. Les municipalités de Lully et de Chigny sont persuadées que ce projet ne fait que répéter les erreurs du passé et menace gravement la qualité de vie de toute une région. Les premières esquisses de ce tracé datent du début des années 1960 et ne correspondent plus aux réalités urbanistiques d'aujourd'hui. Nos municipalités sont également convaincues de la nécessité d'aider à résoudre le problème de la traversée autoroutière de Morges et sont prêtes à adhérer à un projet cohérent et réellement porteur de progrès. Mais ce n'est pas le cas en l'espèce et nous continuerons à nous opposer à ce projet dépassé et destructeur.

### Merci M. Voruz! Janine Henry, Tolochenaz

■ A défaut d'enterrer les nouveaux projets autoroutiers dans la région, payons pour enterrer le flot de voitures qui à ma connaissance apporte plus de facilité aux habitants qu'elle n'engendre de désagréments.

### Traversée enterrée Thierry Ruch, Lully

■ La traversée de Morges réalisée en 1963 était effectivement une aberration que tout le monde reconnaît. L'absence de sortie Genève-Lausanne et d'entrée Morges-Genève à l'est de Morges et une autre aberration qui est responsable d'une bonne partie de l'engorgement de Morges aux heures de pointe.

L'utilisation projetée d'utiliser la piste d'arrêt d'urgence aura l'avantage, en

plus de fluidifier le trafic; d'évaluer l'effet de trois pistes et son éventuel report des «bouchons» sur la zone de Crissier. Une signalétique intelligente régularise le trafic et sera j'espère plus efficace que le célèbre (par ces déboires) panneau lumineux placé à la hauteur de Denges et qui ne nous indique pas beaucoup de choses importantes si ce n'est l'heure actuelle (que chaque automobile affiche déjà...). Habitant moi-même à Lully, je suis évidemment concerné de près par le projet de déviation de cette autoroute, mes intérêts personnels sont évidemment opposés à ce tracé, mais à l'heure où tout le monde s'accorde sur le fait de préserver les zones encore vierges, n'est-ce pas renouveler l'erreur de 1963 que de vouloir gâcher le paysage et la tranquillité de la plaine de la Vogéaz en créant échangeur, ponts et tunnels dans cette zone encore naturelle.

Je suis évidemment d'avis qu'il faut apporter une solution au problème de l'autoroute, en premier lieu pour redonner une vie normale aux Morgiens mais aussi d'assurer une fluidité des transports routiers qui est nécessaire au fonctionnement de l'économie locale, étant donné que les centres commerciaux et entreprises se trouvent maintenant largement aux abords de cette autoroute (...).

Mon avis est qu'il faut une solution à deux fois trois voies si l'on veut éviter que les automobilistes ne choisissent la route du lac plutôt que l'autoroute pour traverser Morges. La variante de traversée enterrée de Morges me semble la variante apportant le moins de nuisances à long terme, même si une période de perturbation est nécessaire durant les travaux. La ville de Neuchâtel, située également au bord d'un lac est elle-même traversée par une autoroute souterraine qui à ma connaissance apporte plus de facilité aux habitants qu'elle n'engendre de désagréments.

Une réflexion sur l'utilisation de la future ancienne autoroute est également à étudier maintenant, ne pourrait-on pas utiliser une partie de cet espace comme parking pour la gare de Morges, l'actuel étant saturé?

### Changer nos habitudes Philippe Hartmann, Lully

■ L'autoroute actuelle est saturée, Morges est asphyxiée. On nous propose un remède simple: créer une nouvelle autoroute à peine plus haut, là où il y a un peu moins de

## Courrier des lecteurs

monde (pour l'instant). Déplacer le problème de 1 km et de 10-20 ans, une solution, vraiment? Plutôt que de construire de nouvelles autoroutes en générant du trafic additionnel et des futurs bouchons, pourquoi ne pas remettre en question notre comportement? Pourquoi ne pas adapter nos modes de déplacement, avant d'y être contraints et forcés par des taux de pollution insupportables ou une pénurie énergétique? Il ne s'agit pas de bannir la voiture, parfois indispensable, mais bien d'en faire un usage plus raisonnable et plus ciblé. La plupart d'entre nous peuvent y parvenir, au quotidien, sans effort démesuré. Les transports pu-

### « Il ne s'agit pas de bannir totalement la voiture, mais d'en faire un usage plus raisonnable »

blics, la mobilité douce (marche, vélo) ou encore le covoiturage sont autant de bonnes réponses, pour réduire le trafic individuel. Fort heureusement, nos autorités et certaines démarches régionales vont maintenant dans ce sens et il faut le saluer. Reste que le retard est énorme. Le PALM le rappelle: Lausanne-Morges est l'agglomération suisse où l'on se déplace le plus en voiture et le moins en transports publics et mobilité douce, avec les conséquences que l'on connaît. Engageons-nous résolument dans ce changement de cap. Mettons-y les moyens collectifs qu'il faut et agissons individuellement. Cela me paraît infiniment préférable à la mise en place d'une pseudo-solution, avec une autoroute de contournement qui décalerait certes une partie de la pollution vers la bordure nord de Morges, mais qui impliquerait surtout des nuisances additionnelles et de graves atteintes au paysage, sans résoudre quoique ce soit sur le long terme. Un contournement qui prendrait aussi Morges en tenaille, sachant que l'autoroute actuelle serait maintenue sous la forme d'un boulevard urbain.

### Une erreur à éviter Nicole Sperandio, Lully

■ Allons-nous laisser saccager la plaine de la Vogéaz sans rien dire, sans rien faire? Le contournement d'autoroute de Morges, s'il est enterré, ne sera que partiellement et

encore. Le bras de raccourci prévu depuis Denens ne le sera certainement pas. Si nous ne sommes pas responsables des erreurs de 1964, au moins ne les répétons pas. Respectons et protégeons la nature pour nous-même et les générations à venir en développant les transports en commun.

### Souterrain, vraiment? Emile Tasev, Lussy

■ On a souvent pu lire que le contournement autoroutier de Morges serait dans tous les cas souterrain. Rien n'est plus faux!

En automne 2007, le concept de grand contournement a été présenté par le canton aux citoyens de Chigny et Lully, sur demande des municipalités qui s'inquiétaient de ses conséquences sur la région et ses habitants. Plutôt qu'une autoroute souterraine, c'est une alternance de ponts (sur le Boiron, sur La Morges) et d'échangeurs (dans la Vogéaz) que les nombreuses personnes présentes ce soir-là ont découvert. D'après les plans présentés, la partie à ciel ouvert représente 40 à 50% dans le secteur Tolochenaz-Lully-Chigny, ceci sans compter les routes d'accès! Si l'on considère l'ensemble du tracé entre Lully et Villars-Sainte-Croix, la proportion est à peu près la même.

Présenter ce contournement comme «souterrain» est clairement abusif. Imaginer que les impacts et les nuisances seront faibles est certainement contraire à la réalité, que ce soit pendant la construction, ou après la mise en service. Cette nouvelle autoroute 2x3 pistes créerait une très importante saignée dans le paysage de La Côte, sur les hauteurs de Morges, à Tolochenaz-Lully, Chigny, Echichens, Lonay, Bremblens, Echandens, Bussigny, ... L'étude de variantes menée en 2002-2003 par le canton, la Confédération et la région morgienne ne manquait d'ailleurs pas de signaler à propos du grand contournement, les «impacts très graves d'une nouvelle autoroute dans une campagne préservée». Aux abords immédiats de la ville, pourrait-on ajouter.

### Continuez à réagir!

### Poursuivez le grand débat de l'autoroute en envoyant vos avis par mail

journal@morges@edipresse.ch