

LE TEMPS

vaud Lundi 13 août 2012

Une ceinture autoroutière pour délester l'Ouest lausannois

Par Marco Danesi

L'ATE défend un grand contournement de Morges assorti de boulevards urbains afin de délester l'agglomération lausannoise

L'ATE défend un grand contournement de Morges assorti de boulevards urbains irriguant la région

L'Association transports et environnement (ATE) réclame à la fois une ceinture autoroutière pour sauver l'Ouest lausannois de l'asphyxie et la suppression de «la balafre de Morges» qui coupe en deux la ville de la côte depuis 1964. Roger Nordmann, vice-président de l'organisation, a défendu ce lundi une vision en «boulevards urbains»: des routes ouvertes à tous, et non pas réservées aux véhicules à moteur; qui seraient en outre bordées d'immeubles, a indiqué Valérie Schwaar, secrétaire générale de la section vaudoise de l'ATE. Si cela devait aboutir un jour, ce serait du jamais-vu en Suisse.

«Pas dogmatique», l'ATE admet qu'une nouvelle autoroute pourrait être l'occasion de revoir l'ensemble du réseau dans l'agglomération lausannoise. Elle propose de séparer le transit Genève-Berne du trafic d'agglomération. La construction d'un grand contournement au nord-ouest de Morges, a expliqué Roger Nordmann, devrait aller de pair avec «le déclassement de la traversée de Morges, certes, mais aussi celui du tronçon Ecublens-Villars-Ste-Croix et de l'accès sud à la ville de Lausanne. Tous les trois seraient ensuite transformés en grandes avenues mêlant habitation et circulation, irriguant l'Ouest lausannois.

Déjouer les oppositions

Avec ce projet, l'ATE entend participer au débat qui rentre dans une phase décisive. [L'étude des variantes](#) par l'Office fédéral des routes (Ofrou) approche de la fin. Le 31 mai dernier, le Conseil national a donné son feu vert à un grand contournement de la commune vaudoise. L'idée d'un détour de taille plus réduite a été abandonnée. La Chambre basse a par contre refusé de déclasser la traversée autoroutière de Morges, au regret de Roger Nordmann, qui revient ainsi à la charge avant l'examen du dossier par le Conseil des Etats.

Le socialiste voit dans la proposition de l'ATE une base de discussion susceptible de réduire les oppositions. En effet, dès sa conception il y a plus de 50 ans, le goulet morgien a provoqué la controverse. Un «[Collectif pour une mobilité sans nouvelle autoroute](#)», composé d'élus locaux et de citoyens, combat d'ailleurs vertement le nouveau contournement, même enterré. «Une chose est sûre, a asséné Roger Nordmann, si l'on ne supprime pas la balafre de Morges, le contournement est voué à l'échec. Ce n'est pas en augmentant la capacité du réseau actuel et en multipliant les sorties dans l'Ouest lausannois, comme le prévoit l'Ofrou, que l'on gagnera le soutien des riverains et que l'on désengorgera véritablement le secteur.»

Nuria Gorrite, nouvelle responsable des Infrastructures du canton, sans commenter la proposition, souhaite surtout que Berne retienne le principe d'un grand contournement et que le déclassement de la traversée de Morges, incertain à ce stade, suive dans la foulée. «L'un sans l'autre serait incompréhensible», observe l'ancienne syndique de Morges, qui tient au développement conjoint du rail et de la route, dont le financement se jouera prochainement au parlement.

De leur côté, les autorités de Morges affichent un certain intérêt pour l'option de l'ATE. Reste à savoir «si le report du trafic ne viendra pas saturer les routes locales», s'interrogeait Eric Zuber, responsable des Finances, à l'issue de la présentation. En effet, rappelait-il, trois quarts des déplacements via l'autoroute servent à rallier un point ou l'autre de l'agglomération.

Bref, rien n'est acquis pour un projet coûteux – environ 3 milliards de francs – dont ni le financement ni la planification – les travaux ne démarreraient pas avant 20 ans – ne sont assurés, a indiqué Roger Nordmann. Sans parler de la forte concurrence d'autres projets ailleurs en Suisse, tous en quête de l'argent de la Confédération, à l'image de la traversée du lac à Genève.

Dans ce contexte, il semble légitime de se demander si le contournement sera réalisé un jour. Et là, les réponses se veulent évasives. Tous se limitent à répéter qu'il faut agir sur tous les tableaux, mais surtout favoriser le transfert du trafic privé vers les transports en commun et, donc, soutenir le renforcement du réseau ferroviaire de l'Arc lémanique.

LE TEMPS © 2012 Le Temps SA