

# LE TEMPS

---

**Transports** Lundi 25 janvier 2010

## Evitement de Morges: l'Etat de Vaud prend-il un raccourci?

Par Marco Danesi

### Le Grand Conseil prêt à appuyer le contournement par le nord. Les communes de la région s'en émeuvent

Le parlement vaudois va à nouveau parler autoroutes. Ce mardi, les députés répliqueront au rapport du Conseil d'Etat, qui a répondu en un seul paquet à la déferlante de postulats et d'interpellations questionnant les destins croisés de l'évitement de Morges et d'une troisième piste sur l'A1 entre Lausanne et Genève.

Dans son exposé, le gouvernement a béni le choix fédéral privilégiant l'évitement par le nord du bourg. Il mise en même temps sur les transports publics, le rail surtout et sa 3e voie préfinancée avec les voisins genevois. L'élargissement de l'autoroute «reste illusoire» pour absorber le va-et-vient croissant dans l'agglomération à l'ouest de la capitale vaudoise; d'autant plus, a rappelé l'exécutif, que l'essor des routes nationales incombe désormais exclusivement à la Confédération.

La commission chargée d'examiner le texte, avant son passage en plénum, a ratifié le choix du grand contournement de Morges. En revanche, sous l'impulsion de la droite, elle a désavoué le collègue sur la 3e piste autoroutière. Mardi, forts de ce premier succès, les défenseurs de l'extension entendent contraindre le collègue à revoir sa copie. Ils exigent en outre que le Conseil d'Etat s'emploie davantage en faveur des aménagements routiers. Berne vient d'ailleurs d'agender les plus urgents pour éliminer les goulets d'étranglement dans la région lausannoise: à Crissier, Malley et la Blécherette.

#### Un vieux feuilleton

Le crève-cœur morgien vit, quant à lui, un autre épisode d'un long feuilleton commencé au début des années 60. La Confédération a admis la nécessité de l'intervention et elle est prête à considérer une hausse de 3 à 4 centimes de la taxe sur les carburants afin de couvrir les coûts prévus: 2,8 milliards. La Ville de Morges et sa syndique, Nuria Gorrite, soutiennent à leur tour le déplacement de l'A1 vers l'arrière-pays, au lieu d'une traversée souterraine, voire du statu quo, également envisagé.

L'élue PS était partisane un temps d'une petite boucle dont elle défendait les avantages dans le postulat auquel a répondu le Conseil d'Etat. Les intentions de la Confédération en faveur du projet d'évitement l'ont poussée à revoir sa position. Cette variante devrait soulager la ville au bord du lac et la plateforme de Crissier, prise d'assaut jour et nuit. Morges région, l'ancien schéma directeur, a adopté aussi l'idée.

En revanche, les communes concernées par le nouveau tracé manifestent quelques réticences depuis l'été dernier. Et elles continuent d'exprimer aujourd'hui un fort besoin d'information et de dialogue dont elles dénoncent l'absence.

En effet, les édiles du terroir morgien s'interrogent sur le parcours retenu. Ils soupçonnent l'existence

d'un plan déjà arrêté, malgré les assurances des autorités selon lesquelles la géographie détaillée du tronçon n'aurait pas encore été dessinée. Or, un tracé virtuel (voir infographie) existe bel et bien sur les cartes du Plan d'agglomération Lausanne–Morges (PALM). Il rallierait Tolochenaz à l'échangeur de Villars–Sainte–Croix, avec une bretelle rejoignant l'autoroute actuelle à l'ouest d'Echandens. La langue d'asphalte passerait ainsi au sud de Chigny, au nord d'Echichens, entre Bremblens et Echandens, avant d'effleurer Bussigny. Prévoyant, l'Etat a réservé l'usage d'un certain nombre de parcelles dans la région.

### **Une hypothèse de travail?**

C'est la preuve, déplorent les villages éparpillés entre lac et Pied du Jura, que le contournement est davantage qu'une hypothèse de travail. De surcroît, se plaignent-ils, la réquisition préventive des terrains freine leur développement urbain. Voilà pourquoi la communauté d'intérêt née au mois de juillet réclame un débat sur la question explique Eric Bühler, syndic de Bremblens. Non sans suggérer d'autres moyens pour supprimer la balafre de bitume qui défigure Morges. En vrac, le transfert des pendulaires motorisés vers le rail, la mobilité douce, la réduction à 80 km/h avec l'utilisation de la bande d'urgence de manière permanente et non seulement en cas de surcharge, comme c'est possible depuis quelques jours grâce au projet pilote voulu par l'Office fédéral des routes (Ofrou) et le canton à l'approche de Morges par l'échangeur d'Ecublens.

Bref, le débat risque de ne pas s'apaiser. Même si, mardi, le parlement approuvera certainement l'option retenue par le Conseil d'Etat et la Confédération.

**LE TEMPS © 2009 Le Temps SA**