

Arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulots d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires

Réponse à la consultation

Qui sommes-nous ?

Alerté par le projet de contournement autoroutier de Morges, que le canton de Vaud et la Confédération élaborent, notre groupe de citoyens s'est formé spontanément pour s'opposer à un projet que nous jugeons inadéquat, tout en proposant des solutions plus efficaces et prenant mieux en compte l'environnement de toute une région. Nous souhaitons prendre part à un débat qui semble, hélas, vouloir être évité par certains milieux.

Très concernés par la proposition de construire un complément de réseau dans la région de Lausanne (contournement de Morges), nous usons de notre droit pour nous prononcer sur les points 3 et 4b du questionnaire de la consultation. Pour cela, nous nous référons au rapport de 69 pages destiné à la consultation.

Réponse au point 3 du questionnaire

a) Sur la nécessité d'une nouvelle infrastructure autoroutière dans la région morgienne

Selon le rapport mis en consultation, la volonté de construire une nouvelle route à grand trafic dans la région Lausanne – Morges se fonde sur une augmentation présumée du trafic individuel motorisé. En effet, le degré de surcharge n'est aujourd'hui pas considéré comme critique (page 18: degré I pour le tronçon Morges-Est - Ecublens). Sauf accident, on observe en effet que les ralentissements se concentrent sur les heures de pointes, 2 heures par jour environ, 5 jours par semaine, ce qui en regard des pays voisins reste très raisonnable.

Bien sûr, Morges souffre actuellement des voitures qui envahissent la ville et il faut améliorer cette situation; mais on sait depuis longtemps que la construction de nouvelles routes et autoroutes ne fait qu'augmenter le flot de véhicules et de nuisances. Il faut donc chercher une autre solution, car si l'on persiste dans la construction d'infrastructures additionnelles, la situation présente de Morges deviendra, demain, celle de toute une région.

Avant de penser à un nouveau développement autoroutier, nous estimons qu'il y a beaucoup d'autres mesures à prendre, bien plus efficaces, profitables et durables. On peut d'ailleurs penser que le contexte énergétique, économique et environnemental ne nous permettra tout simplement plus de nous déplacer d'une manière aussi peu rationnelle qu'aujourd'hui.

Lausanne-Morges n'est désormais plus qu'une seule agglomération, appelée d'ailleurs à se densifier et à s'étendre encore. Dans cet espace, c'est une évidence, les transports publics et la mobilité douce doivent être la priorité absolue, les déplacements en transports individuels motorisés devant se limiter au strict nécessaire. Actuellement on en est très loin et, en comparaison nationale, les statistiques de Lausanne-Morges sont très mauvaises.

En observant toutes ces voitures de pendulaires, occupées par une seule personne, roulant toutes à la même heure entre Morges et Lausanne, l'absurdité de la situation saute aux yeux. Est-ce pour favoriser cela que l'on voudrait construire de nouvelles infrastructures à grand trafic ?

Au contraire, nous pensons qu'il faut réaliser sans tarder la 3^{ème} voie CFF, développer sans relâche les transports en commun, encourager la mobilité douce par tous les moyens. Le retard est énorme, le potentiel de gain également.

Pour la région Lausanne-Morges, nous réfutons l'argument selon lequel "la promotion des transports publics n'est pas parvenue à provoquer un renversement de tendance dans l'évolution du trafic sur les routes nationales" (page 12). Premièrement, le développement des transports publics y a été très timide jusqu'à présent (toujours pas de 3^{ème} voie CFF, par exemple). Deuxièmement, il faut laisser un peu de temps aux gens pour changer leurs habitudes, conditionnées par plusieurs décennies orientées vers le trafic individuel motorisé.

Il n'y aurait plus d'engorgements si on parvenait à convaincre ne serait-ce qu'un tiers des automobilistes à utiliser les transports publics, à partager leur trajet avec 1-2 personnes additionnelles, à se déplacer plus souvent à vélo et à pied. Est-ce vraiment impossible ? Nous pensons que non, beaucoup d'automobilistes sont demandeurs à condition qu'on leur offre des alternatives performantes à un prix incitatif. Parmi les avantages d'un usage plus raisonné de la voiture, citons le fait que la circulation serait facilitée pour les activités qui nécessitent véritablement un véhicule individuel.

Dans notre société de services, avec les technologies de l'information que l'on connaît, parions aussi que le télétravail prendra de l'importance dans le futur. Combien de temps, combien de déplacements, combien de pollution pourra-t-on éviter par ce biais ?

Une plus grande souplesse au niveau des horaires de travail constituerait d'autre part une bonne réponse à la problématique des heures de pointe.

Les efforts à faire pour ces changements d'habitudes sont à mettre en balance avec l'impact de toute nouvelle construction d'autoroute sur le paysage, l'environnement et les riverains. Sans parler de l'aspect financier.

b) Sur le projet de contournement de Morges

Les autorités morgiennes et cantonales ont toujours prétendu qu'il n'y avait qu'un projet vague et flou de contournement, laissant les communes touchées dans l'ignorance du projet précis envoyé à Berne. Nous regrettons vivement cette démarche, car elle a été conduite sans information correcte et sans tenir compte de l'avis des communes et des populations concernées. Dès le début des réflexions, plusieurs communes ont émis des réserves ou se sont opposées, mais leur avis a simplement été ignoré.

Invariablement, il a été dit et répété que dans tous les cas, le contournement serait enterré. Aujourd'hui, il semble pourtant que la variante entièrement souterraine a été abandonnée (sans doute un peu vite) et qu'un concept de contournement déjà très abouti a été élaboré, avec des zones réservées (!).

Nous estimons que le projet de grand contournement tel qu'imaginé aujourd'hui est un projet du passé, qui ne fait que répéter les erreurs commises à la hauteur de Morges dans les années soixante. Si ce tracé de grand contournement était envisageable à l'époque, il ne l'est plus 50 ans après, les communes s'étant développées sans soupçonner l'existence de cette menace.

A notre sens, le grand contournement partiellement enterré cumule un maximum d'inconvénients:

- coût disproportionné (la majeure partie du temps, l'autoroute actuelle n'est pas saturée),
- concurrence à une mobilité plus réfléchie de la part des usagers,
- concurrence aux transports publics,
- augmentation globale du trafic et des nuisances,
- déplacement du problème de quelques centaines de mètres,

- répétition du mauvais choix des années soixante, avec une autoroute de "contournement" qui traverserait des zones périurbaines déjà très peuplées, appelées à se densifier,
- création d'une seconde coupure dans le paysage (la coupure morgienne actuelle demeurerait: ligne CFF, autoroute actuelle transformée en boulevard urbain),
- encerclement de Morges qui serait pris en étau entre le trafic du boulevard urbain (au sud) et l'autoroute de contournement (au nord),
- atteinte inacceptable aux paysages traversés: vignobles, domaines agricoles, forêts, zones naturelles, zones de détente, etc.,
- nuisances inacceptables pour les villages et zones d'habitation traversés,
- problème des jonctions et des entrées-sorties non résolu,
- malgré le coût exorbitant, la problématique des surcharges sur le secteur Ouest Aubonne-Rolle n'est pas résolue.

Comme le souligne à plusieurs reprises le rapport mis en consultation, l'élargissement des voies de circulation existantes est généralement privilégié pour éliminer les goulets, cette mesure étant la plus simple, la plus économique et la moins dommageable pour le paysage.

Dans le cas de Morges, on voudrait déroger à ce principe et réaliser un complément de réseau à travers des paysages jusque-là épargnés, entre Lully, Tolochenaz et Villars-Ste-Croix. C'est oublier un peu vite l'impact d'une autoroute 2 x 3 voies qui traverserait les villages, les vignobles, le Boiron, la plaine de la Vogéaz (une zone de détente très appréciée et très fréquentée), la Morges, la Venoge, etc. C'est aussi oublier un objectif essentiel du Schéma directeur de la région morgienne (SDRM), qui est de "préserver la diversité des paysages, avec une priorité au coteau et à ses vignes (en tant qu'espaces particulièrement fragiles) ...".

En cas de nécessité avérée, l'ajout d'une voie supplémentaire sur l'autoroute actuelle serait pourtant possible, si on acceptait de limiter la vitesse à 90 km/h, permettant ainsi de diminuer la largeur des pistes. Les avantages de cette réduction de vitesse seraient multiples: meilleure fluidité du trafic, réduction des nuisances (bruit et pollution), amélioration de la sécurité. En augmentant les mesures de protection, on pourrait encore réduire les nuisances. En complétant la demi-jonction de Morges-Est par une entrée direction Genève et une sortie direction Lausanne, on limiterait en outre le trafic de transit au centre-ville de Morges.

Cette solution, qui s'appuie sur les infrastructures existantes serait beaucoup moins coûteuse et radicale que le grand contournement. Elle améliorerait grandement la situation, sans faire la part trop belle à la voiture et en laissant une chance aux solutions alternatives développées au point a) ci-dessus. Enfin, elle pourrait être mise en œuvre le moment venu, uniquement dans le cas où le besoin s'en ferait vraiment sentir.

c) En résumé

Nous ne croyons pas à la nécessité d'ajouter une infrastructure routière majeure dans la région morgienne. Plutôt que de compter sur une augmentation ininterrompue du trafic individuel, nous estimons qu'il faut miser sur une mobilité plus réfléchie et un développement conséquent des transports en commun.

La construction d'une nouvelle infrastructure en bordure immédiate de Morges est inadéquate, très destructrice et extrêmement coûteuse. Si le besoin d'augmenter la capacité est véritablement démontré dans le futur, la réalisation de trois pistes dans les gabarits existants, associée à une diminution de la vitesse, contribuerait rationnellement à une mobilité plus sûre et plus efficace. Ceci avant d'envisager toute autoroute surnuméraire.

Nous attendons des autorités cantonales et fédérales qu'elles prennent enfin en compte l'avis des communes et des populations directement touchées par le projet de contournement.

Réponse au point 4b du questionnaire

Nous désapprouvons l'idée d'une adaptation de la surtaxe sur les huiles minérales pour couvrir les dépenses dues à la réalisation de nouveaux éléments de réseau.

Si une hausse devait être envisagée, ce serait pour l'affecter au développement des transports publics, mais certainement pas pour créer des compléments au réseau autoroutier.

15 avril 2009

Pour le Comité d'opposition au contournement autoroutier de Morges:

Original: Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
Domaine Planification des réseaux
3003 Berne

Copies:

- Office fédéral du développement territorial
- Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
- Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
- Service des routes du Canton de Vaud
- PALM
- SDRM
- ACRM