

Autoroute de Morges – Collectif pour une mobilité sans nouvelle autoroute

Office fédéral des routes
OFROU
Jean-Luc Poffet
Suppléant du chef de la
division réseau routier
Daniel Kilcher
Chef de projet
3003 BERN

Lully, le 30 juin 2010

Messieurs,

Nous nous référons à la séance d'information que vous avez organisée le 11 mai dernier au Théâtre de Beausobre à Morges et tenons à vous en remercier. Selon la presse, ce sont nos diverses actions qui vous auraient incité à mettre sur pied une telle séance. Si tel est bien le cas, alors nous pouvons déduire de la forte affluence observée ce soir-là, entre 600 et 700 personnes, que nous avons vu juste et que la population locale souffrait réellement d'un déficit d'information. De surcroît, les nombreuses réactions du public contre tout projet de nouvelle autoroute, alors qu'aucun intervenant parmi l'assistance n'a défendu l'idée d'un nouveau tronçon d'autoroute, ont été révélatrices d'un clivage marqué, sur le concept du grand contournement autoroutier en particulier, plus généralement sur la mobilité, entre le monde politique et la population.

A défaut de grandes révélations, notre collectif estime que la séance a été malgré tout utile et que vos présentations ont été de bonne qualité. Vous étiez visiblement bien préparés, vos propos étaient clairs et vous aviez pris conscience de la nécessité de remettre le dossier à plat.

Repartir de zéro

Notre Collectif a en effet pris note de votre décision de faire table rase du passé, c'est-à-dire de toutes les études réalisées jusqu'à aujourd'hui, et de repartir de zéro. Selon vos propos, il n'existe donc aucun projet concret dans vos tiroirs et aucune variante n'est écartée à ce stade, y compris celle de l'enterrement de l'autoroute sous son tracé actuel, ainsi que la variante zéro. En bref, aucune orientation n'est prise à ce jour. Nous avons compris que vous aviez opté pour une démarche globale, incorporant de nombreux paramètres, dont le développement des transports en commun, de la 3ème voie CFF en particulier (on voit mal en effet qu'un éventuel contournement autoroutier de Morges se réalise avant la 3ème voie CFF !).

Nous avons été ravis d'apprendre que toutes les variantes allaient être analysées avec un esprit neuf et que leur impact sur les paysages, sur les zones habitées et sur la fréquentation des routes cantonales, notamment, serait pris en compte.

Il a également été annoncé qu'une optimisation du réseau routier actuel serait effectuée car il existe

un important gisement d'améliorations dans ce domaine. Par exemple, deux phases d'aménagement du réseau autoroutier sont prévues, pour un budget total de 220 millions de francs, afin de remédier au problème du goulet d'étranglement de Crissier. L'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, entre Morges et Ecublens, est un autre exemple réussi d'optimisation du réseau autoroutier actuel. Dans ce dernier cas, on peut juste regretter que l'accès à troisième voie, la plus rapide, ne soit pas conditionné, comme aux Etats-Unis (« carpool lanes »), par la présence d'au moins un passager. Il y avait là une réelle occasion de faire passer un message et d'inciter la population au covoiturage. Dommage.

A la recherche d'une « solution idéale »

Nous avons également pris note du lancement d'une « étude d'opportunité », qui devrait aboutir à une « solution idéale » durant le 2ème trimestre 2012. Outre que l'expression « solution idéale » est fort mal choisie (une telle solution existe-t-elle vraiment ? Solution idéale pour qui ?), il nous paraît fondamental d'explicitier clairement les problèmes visés par cette solution (une solution à quels problèmes ?) :

1. Résoudre les problèmes actuels et futurs de bouchons sur l'autoroute actuelle ?
2. Résoudre le problème de l'engorgement de Morges ?
3. Diminuer les nuisances à Morges (bruit, pollution) ?
4. Réduire globalement le bruit et la pollution ?
5. Rationaliser l'usage des véhicules individuels motorisés ?
6. Résoudre tous ces problèmes en même temps (solution miracle) ?

Les objectifs visés par le projet de contournement autoroutier de Morges devront donc être clairement explicités afin de pouvoir en évaluer l'atteinte. Les gains espérés devront être quantifiés. De plus, vous ne pourrez faire l'économie d'une démonstration éclatante de la nécessité de réaliser un tronçon autoroutier supplémentaire. A ce sujet, une simple projection en fonction de l'unique évolution démographique ne serait à nos yeux pas recevable. En effet, une telle approche par projection ne permet pas d'explorer des situations nouvelles, comme des changements brutaux (rupture économique par exemple). Sachant que l'on construit une autoroute pour 100 ans, il importe de faire des hypothèses sur les facteurs qui déterminent les comportements, le besoin et donc l'évolution du réseau autoroutier : évolutions et contraintes technologiques, scientifiques, démographiques, environnementales (dont réductions CO₂), politique de développement, changements économiques, prix de l'essence, taux de pollution supportables, développement des systèmes de communication, difficultés d'extraction et d'approvisionnement en hydrocarbures, réductions générales des vitesses pour augmenter les débits et réduire la pollution, incitatifs au transfert vers les transports en commun et la mobilité douce, etc.

La technique des scénarios évite de privilégier une seule vision comme futur probable. Ensuite, il s'agira soit de choisir un scénario comme avenir préférable et élaborer une stratégie qui conduise à la réalisation de ce scénario, soit imaginer des stratégies compatibles avec plusieurs scénarios (stratégies robustes).

Il va de soi que la nécessité d'une hypothétique nouvelle autoroute deux fois trois pistes - plutôt que deux fois deux pistes - devra également être clairement démontrée.

En ce qui concerne le cadrage de l'étude d'opportunité, la question du périmètre n'a pas été expressément abordée lors de la séance d'information. A ce sujet, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous préciser le périmètre qui délimitera les tracés possibles du projet de contournement autoroutier.

Démarche participative

Vous avez annoncé que votre démarche serait participative et que les avis des communes concernées et de leurs habitants seraient pris en compte. Vous avez également prévu de discuter des résultats intermédiaires de l'étude d'opportunité à trois reprises, lors de forums publics. Nous saluons cette volonté et souhaitons être régulièrement informés des résultats intermédiaires de vos travaux, pas seulement lors des forums mais aussi à d'autres moments. Nous voulons également être consultés au moment des décisions stratégiques.

Il nous semble également crucial de bien expliquer aux Morgiens et à la région ce qui les attend : devenir de l'autoroute actuelle, travaux à réaliser pour transformer cette autoroute en éventuel boulevard urbain, impact sur les routes secondaires et sur l'engorgement de Morges, impact de l'éventuelle nouvelle autoroute pendant et après la construction, etc.

En conclusion, votre présentation nous a fait bonne impression et nous accueillons donc favorablement votre démarche. Vous l'aurez cependant compris, nous analyserons très attentivement les résultats de vos travaux et réagirons opportunément le cas échéant. A ce stade, nous sommes convaincus que dans l'agglomération suisse on l'on se déplace le plus en voiture, des alternatives plus douces et plus efficaces existent et que le rapport coût-bénéfice d'un éventuel contournement autoroutier est loin d'être démontré. Dans tous les cas, nous attirons votre attention sur l'importance d'une solution « gagnant-gagnant », la seule acceptable à nos yeux. Parfois accusés d'égoïsme, nous considérons que les égoïstes sont plutôt ceux qui, chaque jour, renoncent par pure aisance aux transports en commun pour emprunter l'autoroute seuls au volant de leur voiture.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.