

Extention du réseau autoroutier dans l'agglomération Lausanne-Morges. Position de l'ATE Vaud

Le Conseil fédéral propose aux Chambres de compléter le réseau des routes nationales par un nouveau tronçon autoroutier, le contournement « à large échelle » de la ville de Morges¹. Il s'agit d'un « complément de réseau prioritaire », d'une longueur totale de 12 km dont le but est « d'éliminer les problèmes de capacité actuels et futurs de la région de Lausanne-Morges ».

Pour l'ATE, ce projet (et ses variantes de tracé) ne peut être évalué pour lui-même, sans prendre en compte les autres projets d'extension autoroutière dans l'agglomération Lausanne-Morges. Ainsi, il convient de considérer également le projet d'éclatement de la jonction autoroutière de la Blécherette et les projets de nouvelles jonctions à Ecublens et à Chavannes.



Aujourd'hui, l'examen global de ces projets fait apparaître deux éléments essentiels :

- La volonté de l'OFROU de sortir l'A1 de l'agglomération pour préserver un axe de transit Genève-Berne, délesté du trafic d'agglomération ;
- Le maintien d'un réseau autoroutier à l'intérieur de l'agglomération constitué du tronçon actuel en traversée de Morges, du tronçon entre Ecublens et Villars-Ste-Croix et du tronçon Ecublens-Maladière.

Contournement autoroutier de Morges

L'ATE est opposée à l'extension du réseau autoroutier dans le but d'augmenter la capacité et donc le trafic global mais défend un projet qui limite les nuisances (air et bruit) subies par les habitants de la région.

A titre d'exemple, l'ouverture des bandes d'arrêt d'urgence a entraîné une augmentation de près de 5% du trafic moyen sur l'autoroute en moins de 2 ans, et de près de 10% pour l'heure de pointe du soir !

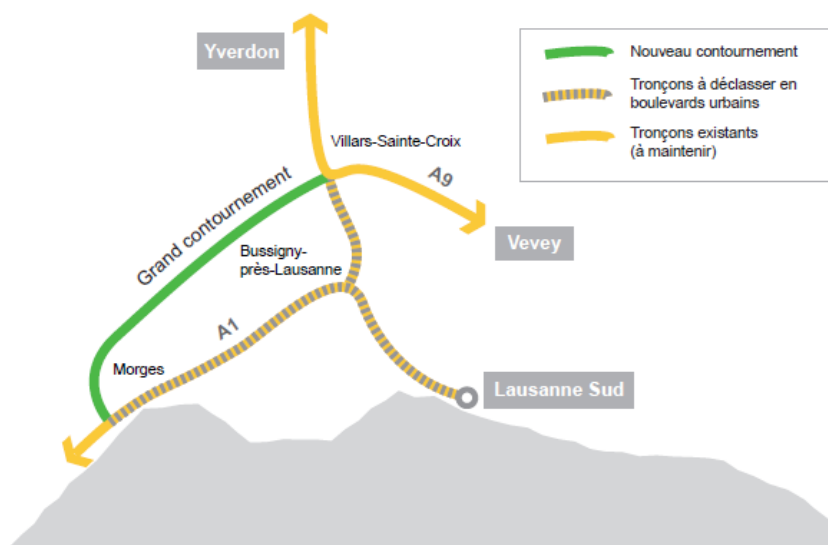
¹ Message concernant l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales et son financement du 18 janvier 2012. Feuille fédérale, page 596 et suivantes.

Ceci montre que l'exercice est vain : la pollution et les accidents retrouveront rapidement leur niveau d'avant, et l'argent aura été dépensé en pure perte ou pour accompagner un accroissement du trafic que par ailleurs on essaye de combattre ou de transférer sur des modes moins polluants.

En conséquence, l'ATE se prononce sur le projet de nouvelle autoroute à Morges en soutenant deux variantes à des conditions particulières:

1. Petit contournement de Morges : OUI si :
 - Construction souterraine sur l'essentiel du nouveau tronçon
 - Maintien de la capacité actuelle (2 x 2 voies)
2. Grand contournement de Morges : OUI si
 - Construction souterraine sur l'entier du nouveau tronçon
 - Déclassement du tronçon actuel en traversée de Morges.
 - Suppression du projet de « piqûre » (contraire au PAC Venoge)
 - Déclassement du tronçon Ecublens-Villars-Ste-Croix
 - Déclassement du tronçon Ecublens-Maladière
 - Création d'une nouvelle sortie autoroutière à Villars-Ste-Croix

Avec sa deuxième proposition, l'ATE offre une vision nouvelle de l'agglomération Lausanne-Morges :



Deux mesures fortes :

- La suppression des pénétrantes autoroutières historiques au cœur de l'agglomération en les déclassant en boulevards urbains.
- La reconstruction d'une ceinture autoroutière autour de l'agglomération qui permet à la fois le trafic de transit (axe Genève-Valais ou Genève-Berne) et repousse le trafic d'agglomération sur la ceinture autoroutière (limitation du trafic interne).

Ce réaménagement en profondeur du réseau routier de l'agglomération offre les avantages suivants :

- Des déclassements qui permettent de recoudre le tissu urbain tant à Morges que dans l'ouest lausannois ;
- La réaffectation des tronçons autoroutiers en boulevards urbains desservant le cœur de l'agglomération et permettant le développement des transports publics et de la mobilité douce ;
- Assainissement de l'air au cœur de l'agglomération et la limitation des nuisances (air et bruit) ;
- La limitation du trafic de transit est-ouest en travers des quartiers densément habités ;
- Une optimisation des ressources financières.

Adaptation du réseau autoroutier (autres projets) :

- Projets de nouvelles jonctions autoroutières : En déclassant en boulevards urbains le tronçon autoroutier entre Morges ouest-et la Maladière, ainsi qu'entre Ecublens et Villars-Sainte-Croix (secteur de Crissier), **l'aménagement onéreux de nouvelles jonctions peut être avantageusement remplacé par des compléments routiers permettant de relier le futur boulevard au réseau routier local.** Moins chers et moins gourmands en espaces que les projets à Ecublens, Chavannes ou Malley, ces routes de liaisons généreront moins de nuisances tout en complétant efficacement le réseau interne à l'agglomération.
- Elimination du goulet de Crissier : le contournement autoroutier de Morges reliant Tolochenaz à Villars-Ste-Croix au niveau de l'échangeur, associé au **déclassement de l'axe Morges-Maladière, permettrait de diminuer l'engorgement de Crissier sans augmentation de la capacité.**
- Doublement (ou éclatement) de la jonction de la Blécherette : l'ATE est résolument **défavorable à un étalement de l'infrastructure routière qui va déplacer le problème de l'engorgement à l'intérieur de la ville** et qui **sacrifie des terres agricoles** et interfère dans une pénétrante verte importante dans l'agglomération. On doit préférer une amélioration des flux de trafic par le **réaménagement de la fonction de l'échangeur existant** et l'organisation du stockage des véhicules le long de l'autoroute au moyen de contre-allées.

Pour le comité ATE Vaud, Valérie Schwaar, Secrétaire générale

Lausanne, le 30 juin 2012