

DETERMINATION MUNICIPALE SUR LA MOTION STEPHANE DEWARRAT « UNE NOUVELLE TRANSVERSALE MORGIENNE » DEVELOPPEE LORS DE LA SEANCE DU CONSEIL COMMUNAL DU 27 JUIN 2012

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

Historique

La thématique du trafic en ville de Morges fait l'objet, depuis de nombreuses années, aussi bien d'interventions politiques auprès des instances communales, cantonales et fédérales que de différentes études. L'augmentation du trafic individuel a entraîné la réalisation du complément de jonction autoroutière Morges-Ouest dans les années 1980 ainsi que le plan des mesures pour la protection de l'air à Morges du 21 septembre 1994, proposant que, dans le domaine de la gestion de la circulation, l'on mette en place un évitement au Nord du centre-ville. Cette mesure était aussi accompagnée par la réalisation du complément de jonction autoroutière à l'Est de la Ville.

Le 7 mars 2001, le Canton nous annonçait qu'il avait déposé auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU), une demande d'autorisation pour lancer une étude de faisabilité des jonctions de Chavannes et d'Ecublens et par la même occasion, renonçait définitivement à la construction de la jonction autoroutière Morges-Est. Les réactions des autorités politiques morgiennes de l'époque ont incité le Canton à étudier les possibilités de réaliser une transversale routière morgienne Est-Ouest. En effet, si le complément de jonction de Morges-Est devait vraiment être abandonné, il a été demandé instamment que l'Etat s'engage clairement, notamment au niveau financier, pour une réalisation rapide et efficace de mesures qui soulageraient notre ville, et particulièrement le centre historique, de la circulation et des nuisances.

Cette intervention a débouché sur le lancement d'une étude-test avec pour objectif de présenter une vision globale d'aménagement du territoire et de mobilité en intégrant la question de la traversée autoroutière. Cette étude-test a été réalisée en partenariat avec la Confédération, le Canton, la Ville de Morges et l'Association des communes de la région morgienne (ACRM). L'étude-test s'est déroulée dès début 2002 avec la définition des objectifs de la structure d'étude et des cahiers des charges pour se terminer en février 2004 avec l'évaluation multicritères et les recommandations. Cette étude-test ainsi que les différentes phases du projet d'agglomération Lausanne-Morges ont fait l'objet de plusieurs présentations aux communes touchées par le projet ainsi que plusieurs conférences et communiqués de presse.

Variante en tunnel sous Morges

Dans le cadre de cette étude, un grand nombre de variantes ont été proposées afin de soulager la Ville de Morges de son trafic. La variante d'une transversale Est-Ouest en tunnel sous la ville, telle que proposée par le motionnaire, faisait également partie de l'étude.

Deux bureaux d'ingénieurs en trafic ont évalué les différentes variantes et démontré que cette variante devait permettre de soulager le trafic de transit d'environ 25% mais que ce facteur serait réduit d'environ 50% si des mesures étaient prises au niveau de l'autoroute pour maintenir le trafic d'échange sur celle-ci. La création de la BAU (bande d'arrêt d'urgence) a démontré que ce pronostic était exact puisque le trafic de transit au centre-ville a diminué depuis sa mise en exploitation. La réali-

sation de la jonction d'autoroute d'Ecublens dont la mise à l'enquête est planifiée pour 2015 avec une mise en service probable annoncée pour 2018 devrait encore réduire le trafic de transit de 12 % (à mettre en relation avec les 25% de diminution du trafic estimatif du tunnel sous Morges). De plus, ils ont également conclu que la création d'un tunnel avait pour inconvénient de supprimer le réseau en peigne qui permet de reprendre sur un axe principal les différentes pénétrantes mais aussi le trafic provenant du centre.

En parallèle, il a été confié à un bureau spécialisé une étude géologique afin de déterminer la faisabilité de passages en tunnel ou en tranchée couverte sous - ou au droit de - Morges. Outre les difficultés géologiques importantes engendrées par la mauvaise qualité du sous-sol et de la présence de la nappe phréatique, la présence de pieux implantés au fur et à mesure du développement de la ville lors de la construction des bâtiments est un obstacle supplémentaire à la réalisation d'un tunnel sous Morges.

L'étude-test recherchant en outre une solution régionale au problème de trafic dans l'agglomération, les conclusions concernant la variante en tunnel, en supposant qu'elle soit réalisable (faisabilité, financement), indiquaient que la solution ne serait pas à même d'améliorer substantiellement ni durablement la situation car elle aurait un effet trop limité et il a été décidé de ne pas poursuivre dans cette direction. En résumé, si Morges avait souhaité poursuivre dans cette voie, elle aurait dû assumer l'ensemble des coûts sans appui financier de la Confédération et/ou du Canton.

Vers un contournement autoroutier

Cette étude-test a démontré clairement que la solution pour désengorger le trafic en Ville de Morges devait passer par un nouveau contournement autoroutier. L'OFROU ayant repris du Canton la responsabilité globale des autoroutes, il a décidé en 2010 de lancer une étude d'opportunité sur le contournement autoroutier Lausanne-Morges.

A l'issue de cette étude, trois variantes ont été retenues par le comité de pilotage, composé de représentants de l'OFROU, du Canton, de l'ARCAM ainsi que de la Ville de Morges. A noter que la variante autoroutière sous la ville de Morges a été rapidement écartée car elle nécessitait entre autres problématiques, de plonger profondément pour pouvoir passer sous le lit de la Morges. Cette exigence entraînerait la création de longues rampes arrivant beaucoup plus loin que les jonctions autoroutières actuelles ainsi qu'un point bas non souhaité dans un tunnel. La variante du « Petit contournement » retenue par l'OFROU dans le tiercé final prévoit par conséquent le passage de l'autoroute sous le co-teau.

La Municipalité a décidé, considérant les conclusions de l'étude d'opportunité, de soutenir la variante préconisant le grand contournement avec déclassement de l'autoroute en traversée de Morges. Cette dernière deviendrait ainsi une route de distribution urbaine et permettrait une plus grande fluidité du trafic au sein de notre Ville ainsi qu'une diminution notable de la pollution atmosphérique et sonore.

Bien entendu, la Municipalité s'engage également à soutenir la réalisation de cette nouvelle infrastructure principalement en souterrain afin d'éviter que les nuisances soient reportées sur d'autres localités. Précisons encore que ces considérations sont partagées à l'échelle de la région tant par l'ARCAM que par Région Morges, organismes consultatifs auprès du Canton.

Un tunnel sous Morges en attendant ?

Une solution transitoire avec une réalisation en souterrain, telle que proposée par les motionnaires ne paraît pas judicieuse. En effet, toute nouvelle infrastructure de transit en ville de Morges doit s'inscrire désormais au cœur d'une vision d'agglomération plus large, où les flux de trafic s'étudient et se planifient au sein d'un périmètre qui se situe à l'échelle du PALM.

Contrairement à ce qui est affirmé dans le texte de la motion, la réalisation d'une telle infrastructure demanderait des délais beaucoup plus longs que les 10 à 15 ans mentionnés par les motionnaires, les exemples présentés pour d'autres localités sont plutôt d'une trentaine d'années. Ce délai irait bien au-delà de celui du contournement autoroutier, dont une mise en exploitation est évoquée pour environ l'année 2035.

Les coûts d'une telle infrastructure, si elle était réalisable (voir ci-dessus) sur quelques centaines de mètres, peuvent être estimés entre 50 et 100 millions de francs selon les difficultés techniques rencontrées. Notre connaissance du sous-sol morgien nous fait plutôt pencher pour le haut de la fourchette sans compter les éventuels dégâts collatéraux qui pourraient être causés aux immeubles et infrastructures existants.

Le déclassement de l'autoroute en traversée de Morges nécessitera une destruction partielle de l'infrastructure existante afin de relier le réseau des routes communales et cantonales à la nouvelle route de distribution urbaine. Cette opération devra sans aucun doute être financée principalement par la Ville de Morges. Des choix doivent par conséquent être fixés pour les investissements futurs dans le domaine routier, les moyens financiers n'étant pas extensibles.

Le Plan directeur des circulations

Le Plan directeur des circulations doit apporter des propositions pour les 20 prochaines années. Le Conseil communal a octroyé un crédit d'étude lors de sa séance du 7 mars 2012 pour vérifier/confirmer les orientations définies dans le volet mobilité du PDComm et leur faisabilité ainsi que définir les mesures concrètes et les modalités de leur mise en œuvre.

Suite aux amendements au PDComm apportés par le Conseil communal concernant le volet mobilité, l'étude du plan directeur des circulations s'est vue enrichie de travaux préalables et supplémentaires. Ainsi, des alternatives aux propositions du PDComm doivent être imaginées, leur faisabilité vérifiée et une comparaison entre ces différentes alternatives effectuée. Ensuite, le choix sera opéré. Dès lors, dans une deuxième phase des travaux, les mesures concrètes et les modalités de mise en œuvre de la variante retenue pourront être proposées. C'est du résultat de cette démarche que dépend le Plan des circulations avec les propositions de mesures correspondantes.

Conclusion

Par conséquent, la Municipalité s'oppose à la prise en considération de la motion.

Nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre acte de la présente détermination.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 26 novembre 2012.

Voir chronologie ci-après.

Chronologie :

- 1963 Ouverture de l'autoroute Genève-Lausanne.
- 1977 Limitation de vitesse à 100 km/h en traversée de Morges.
- 1979 Accord par le Canton de construire les murs anti-bruit.
- 1980 Complément de jonction Morges-Ouest.
- 1984-1989 Construction des murs anti-bruit et levée de la limitation de vitesse.
- 1999 Dépôt d'une pétition munie de 1'500 signatures devant le Grand Conseil pour le complément de jonction Morges-Est.
- 2002 Lancement de l'appel d'offres de l'étude-test.
- 2002 Lancement de la première phase de l'étude-test avec quatre mandataires développant des approches très contrastées.
- 2002 Expertises « Traversée de Morges – Etude préalable » et Projections de trafic routier à l'horizon 2010 et 2020.
- 2002 Lancement du projet-modèle « agglomération lausannoise ».
- 2003 Edition du rapport de la 1^{ère} étape de l'étude-test avec les recommandations du comité de pilotage.
- 2003 Lancement de l'étude-test, 2^e phase.
- 2003 Début de la planification pilote de l'Agglomération Lausanne-Morges.
- 2004 Contre-projet à l'initiative Avanti refusé en votation populaire.
- 2004 Mise en place du COPIL Morges pour l'élaboration du schéma directeur de la Région morgienne (SDRM).
- 2005 Lancement du SDRM.
- 2006 Consultation du PALM et mise au point du projet final.
- 2007 Signature du SDRM.
- 2007 Signature de la convention du PALM entre les communes, les associations régionales et le Canton (février) et remise du projet à la Confédération (novembre).
- 2008 Evaluation du PALM 1^{ère} génération par la Confédération.
- 2009 Début des travaux pour la réalisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) sur l'autoroute Morges-Ouest et Ecublens.
- 2009 Mise en place par la Confédération du fonds d'infrastructures dont CHF 5,5 milliards pour la suppression des goulets d'étranglement.
- 2010 Libération des fonds par les Chambres fédérales pour les projets d'agglomération de 2011 à 2014.
- 2010 Mise en service de la BAU.
- 2010 Lancement par la Confédération de l'étude d'opportunité du « Contournement de Morges ».
- 2012 Rapport final de l'étude d'opportunité du « Contournement de Morges ».
- 2012 Dépôt du PALM 2^e génération.

Détermination présentée au Conseil communal en séance du 5 décembre 2012.