



Morges, le 24 mai 2006

M. Moritz Leuenberger
Président de la Confédération et Chef du
département fédéral de
l'Environnement, des Transports, de
l'Energie et de la Communication
3003 Berne

Rail 2000 deuxième étape: report de la construction de la troisième voie CFF entre Allaman et Renens

Monsieur le Président de la Confédération,

Dans votre lettre du 18 janvier 2000¹, vous nous demandiez de prendre en considération tous les aspects, notamment nationaux, qui entrent en ligne de compte pour décider de la construction d'un complément de jonction d'autoroute. Bien que la construction du complément de jonction Morges-Est que nous réclamions eût été prévue par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud dans le plan de mesures OPAIR 1994, nous vous avons entendu. Nous avons accepté non pas la pollution de l'air toujours aussi préoccupante, mais de reprendre le problème dans une perspective plus large.

Nous l'avons fait d'autant plus volontiers que, par la suite, vos services ont étroitement collaboré avec le canton de Vaud, la ville de Morges et la région pour réaliser une étude-test "Que faire de l'autoroute?", étude qui est devenue elle-même la base du "Projet d'agglomération Lausanne-Morges" (PALM) prévoyant les lignes directrices d'aménagement du territoire et de développement de la croissance urbaine de l'agglomération dans notre région.

Vous n'êtes pas sans savoir que, de manière très sage, à la fois, pour des raisons économiques, pour préserver la mobilité, l'environnement et le paysage, tous ces projets sont basés sur une densification de qualité de la résidence et des activités à proximité de lignes de transport performantes. Durant toutes les phases de la réflexion ayant abouti à l'actuel projet d'agglomération, chaque fois que s'esquissait un projet de nouvelles infrastructures de transport, le refrain des autorités était de ne pas entrer en matière: Il fallait absolument, nous disait-on, concentrer les moyens sur l'axe central à réaliser en priorité, à savoir la quatrième voie ferroviaire entre Renens et Lausanne (avec nouvelle station à Malley) et la troisième voie entre Renens et Allaman. Avec un système REV doté d'une fréquence de 15 ou 20 minutes et des lignes de rabattement, cet axe lourd devenait le système nerveux central de l'Ouest lausannois étendu jusqu'au-delà de Morges. Ainsi, dans l'élaboration finale du projet, sont apparues des chronologies de réalisation du PALM qui prévoient des densifications de construction à portée de gares en concomitance avec la mise en service du REV renforcé peu après 2010.

Et voilà que, tout à coup, la presse nous apprend qu'avec la Direction des CFF, vous avez décidé de proposer un report aux calendes grecques de la nouvelle infrastructure sur laquelle tout le projet d'agglomération est basé. De notre point de vue, s'il devait effectivement se réaliser, ce report serait catastrophique:

- La hausse significative de la fréquence de desserte du trafic régional sur le tronçon ferré Allaman-Lausanne n'est pas une partie optionnelle du plan d'urbanisme, c'est un élément fondamental. En

¹ lettre du 18 janvier 2000 au Comité pour la construction rapide de la jonction Morges-Est de l'A1 p.a. M. Jacques Longchamp, Morges

effet, le défi lancé par les autorités est d'attirer les nouveaux habitants dans la zone urbaine plutôt qu'en zone périphérique et de reporter ainsi sur les transports publics la croissance de la mobilité des années à venir. Avec une desserte une fois par heure, le pari est perdu d'avance.

- Puisque, dans toutes les études, tout a toujours été basé sur cette desserte puissamment étoffée, aucun autre projet alternatif de transport performant n'est disponible et ne serait disponible avant longtemps.
- La chronologie de la réalisation (avant 10 ans), elle-même, fait partie du plan puisque les capacités routières sont insuffisantes. Sans ce chemin de fer d'agglomération performant à court terme, c'est soit la congestion du réseau, soit la construction de nouvelles infrastructures routières avec à la clé la perte d'une occasion unique d'encourager les nouveaux habitants à un usage réduit du véhicule privé et à une faible motorisation et l'échec du projet de densification.
- Surtout se profile, derrière ce possible retard de mise en service d'un REV performant, le pire scénario que nous redoutons depuis longtemps: Que la mise à 2 fois trois pistes de l'A1 et les mesures de gestion du trafic, que l'on veut nous faire admettre comme inéluctable solution provisoire à la saturation de l'autoroute restent de fait la seule mesure concrète résultant du projet d'agglomération. Ce serait, si elle restait effectivement unique, une mesure en sens contraire de toute la philosophie du PALM et un signal déplorable pour le comportement de la population vis à vis de la mobilité quotidienne.
- Pour les CFF eux-mêmes qui travaillent à la valorisation de leurs nombreux terrains à proximité des voies et des gares, l'absence de desserte ferroviaire d'agglomération efficace est contraire à leurs intérêts.
- Pour des haltes situées dans des zones de l'agglomération denses [et appelées à se densifier (Lonay ou Echandens, par ex.)] la persistance d'une desserte ferroviaire minimale est particulièrement absurde au moment où la communauté tarifaire vient d'entrer en pratique et où le M2 va prendre du service. Cette desserte défailante constitue un trou dans la chaîne des transports: Actuellement, le week-end, le trajet de Lonay au centre ville, par ex., possible normalement en 10 minutes, a été porté à 30 minutes avec un transbordement! Pour les habitants de ces communes, à quoi sert un transport performant en ville de Lausanne s'il reste "impossible" à atteindre?
- Enfin permettez-nous de dire que cet abandon, s'il a lieu, atteint à quelque part la crédibilité de l'Etat qui nous demande de collaborer avec lui à un projet urbain durable, qui investit des sommes importantes dans les études (et dans la réalisation du M2) et qui, tout à coup, par une autre décision s'ape totalement le projet qu'il a lui-même souhaité.

Pour que la Confédération assume son rôle de partenaire fiable dans la mise en œuvre du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges, projet totalement novateur par son aspect régional et par son souci du développement durable, nous vous prions instamment, Monsieur le Président de la Confédération, de revenir sur votre proposition et donc de tout mettre en œuvre pour que se réalise immédiatement la construction de l'infrastructure ferroviaire nécessaire à un transport d'agglomération efficace.

Certains que vous serez sensible à nos arguments et espérant que vous pourrez leur donner suite, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la Confédération, nos salutations distinguées.

Pour l'ASM

Francis Garnier, membre du comité

Jacques Longchamp, président

Copies pour information: M. Benedikt Weibel, Directeur des CFF
Conseil d'Etat du Canton de Vaud

Visitez notre site internet : <http://asm-morges.ch>

e mail: info@asm-morges.ch

Adresse du président: J. Longchamp, Banc-Vert 17, 1110 Morges, tél. 021 801'02'27