

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 18 (2005)
Heft: [7]: Agglomération lausannoise : plans pour une nouvelle ville = Pläne für die neue Stadt

Artikel: Morges : un avenir au-delà de l'autoroute? = Morges : eine Zukunft ohne Autobahn?
Autor: Zanghi, Dominique / Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122710>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

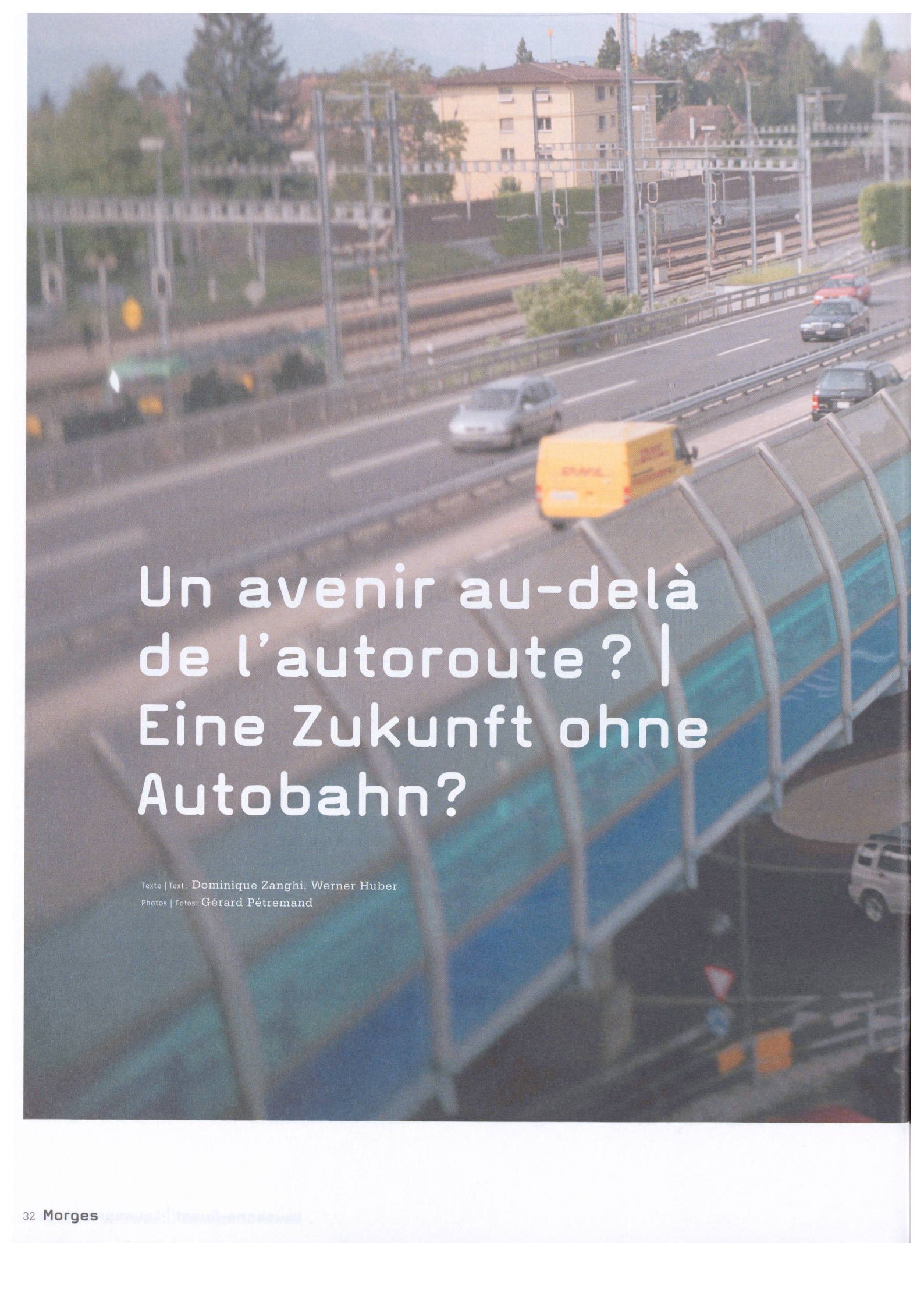
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Un avenir au-delà de l'autoroute ? | Eine Zukunft ohne Autobahn?

Texte | Text : Dominique Zanghi, Werner Huber
Photos | Fotos : Gérard Pétremand



Synonyme de progrès en 1964, l'autoroute traversant Morges s'est avérée source de nuisances : elle coupe la ville en deux, enlaidit les quartiers qu'elle traverse, apportant bruit et pollution. Le problème qui se pose ici n'est pas nouveau. Mais comment corriger les erreurs du passé sans compromettre l'avenir ? Une question à laquelle toute la région tente de répondre.

• Depuis 1964, l'autoroute A1 divise la ville de Morges en deux. Aujourd'hui, l'essentiel du trafic qui circule sur l'autoroute entre Morges et Crissier est un trafic d'agglomération. Or, avec une croissance de 3,5% par an, soit un doublement tous les 18 ans, à l'horizon 2020, son niveau dépassera très largement la capacité d'une autoroute à deux fois trois voies. Le problème de la traversée de Morges ne peut être résolu sans une modification de la tendance lourde qui, ces dernières décennies, a provoqué une croissance continue du trafic routier. A la fin 2001, la Confédération, l'Etat de Vaud, la Ville de Morges et l'Association des communes de la région morgienne (ACRM) décidaient de réaliser une étude-test visant à établir un diagnostic des problèmes de transport, d'aménagement et d'environnement de la région. Au-delà du problème de l'autoroute, cette étude a toutefois une portée plus vaste, puisqu'elle englobe l'organisation du territoire, le potentiel de développement et la mise en valeur de la région.

Trois stratégies, un objectif

L'étude-test a permis de mettre l'accent sur trois actions convergentes susceptibles d'infléchir la tendance.

Transfert modal: La première action consiste à développer massivement les transports publics. Conjugés aux transports individuels non motorisés, ils permettront d'absorber la croissance prévisible de la mobilité de la population et des entreprises. Cela structurerait le territoire de Morges et de l'Ouest lausannois selon deux axes : l'axe ferroviaire CFF et l'axe de la RC1. L'objectif est d'atteindre à l'horizon 2020 une répartition modale de 54 % de déplacements individuels motorisés pour 46 % de déplacements en transports publics, contre respectivement 83 % et 17 % aujourd'hui.

Aménagement du territoire: La deuxième mesure vise à regrouper les nouvelles constructions dans des quartiers compacts proches des gares et des haltes bien desservies par les transports publics. Cette mesure aiderait le développement à terme de la région (potentiel estimé à 22 000 habitants et 46 000 emplois). Les nouveaux quartiers génèreraient une croissance de 27 % de la demande de déplacements, ce qui correspond à l'augmentation prévue de l'offre en transports publics.

Gestion des trafics routier et autoroutier: La troisième action vise à gérer le trafic automobile en fonction des divers intérêts en présence, en distinguant les fonctions de transit intervilles (circulation rapide), de distribution urbaine (moyennement lente) et de desserte locale (lente). L'objectif est aussi de régler l'accessibilité des quartiers, afin de limiter le trafic de transit, et de revoir la politique de stationnement.

Les résultats de l'étude-test

L'étude-test a permis d'établir quatre scénarios, S1 à S4. Si le scénario S1 permettait une diminution du trafic au

Die Autobahn, die die Stadt Morges in zwei Teile trennt, verunstaltet Quartiere, belastet sie mit Lärm, Gestank und Dreck. Die Probleme sind in Morges weder einzigartig noch neu. Doch wie können die Fehler der Vergangenheit korrigiert werden, ohne die Zukunft zu gefährden? Eine Frage, die die gesamte Region in gemeinsamen Diskussionen zu beantworten versucht.

• Seit 1964 teilt die Autobahn A1 die Stadt Morges in zwei Hälften. Der Verkehr auf dieser Autobahn zwischen Morges und Crissier ist hauptsächlich Agglomerationsverkehr. Bei einer Zunahme von 3,5 Prozent pro Jahr – was einer Verdoppelung alle 18 Jahre entspricht – würde selbst die Kapazität einer sechsspurigen Autobahn bis 2020 deutlich überschritten. Dieses Problem von Morges kann nur gelöst werden, wenn der Trend durchbrochen wird, der in den letzten Jahrzehnten zu einem kontinuierlichen Anstieg des Strassenverkehrs geführt hat. Ende 2001 haben der Bund, der Kanton Waadt, die Stadt Morges und der Gemeindeverband der Region Morges (Association des communes de la région morgienne ACRM) deshalb beschlossen, eine Teststudie zu den Bereichen Verkehr, Raumplanung und Umwelt in der Region durchzuführen. Dabei ging es nicht allein um die Autobahn, sondern auch um die Raumordnung, das Entwicklungspotenzial und die Aufwertung.

Drei Strategien, ein Ziel

Im Rahmen der Teststudie haben sich drei Strategien herauskristallisiert, die alle das gleiche Ziel haben und die eine solche Trendänderung bewirken können.

Verkehrsverlagerung: Wird der öffentliche Verkehr massiv gestärkt, kann er – zusammen mit dem nicht motorisierten Individualverkehr – die voraussichtliche Zunahme der Mobilitätsnachfrage auffangen. Zwei Verkehrsachsen strukturieren das Gebiet von Morges und Lausanne West: die Bahnlinie der SBB und die Kantonsstrasse RC1. Bis 2020 soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von heute 83 auf 54 Prozent schrumpfen, der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 17 auf 46 Prozent anwachsen.

Raumplanung: Da eine lockere Bebauung eine grosse Abhängigkeit vom Auto mit sich bringt, sollen Neubauten in dichten Quartieren in der Nähe von Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrsnetzes angesiedelt werden. Ein Ansatz, der letztlich auch eine regionale Entwicklung mit einem Potenzial von 22 000 Bewohnern und 46 000 Arbeitsplätzen unterstützt. Damit würde zwar die Verkehrsnachfrage um 27 Prozent steigen, was aber dem geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs entspricht.

Lenkung des Strassen- und Autobahnverkehrs: Der Autoverkehr soll nach Funktion unterschieden werden: Transitstrassen für die schnelle Zirkulation, Zubringer- und Lokalstrassen mit eher langsamem Verkehr. Die Zufahrt in die Quartiere soll so geregelt werden, dass der Transitverkehr eingeschränkt wird, die Parkierungspolitik muss überdacht werden.

Die Resultate der Teststudie

Das Resultat der Teststudie waren die vier Szenarien S1 bis S4. S1 sah eine lokale Umfahrungsstrasse vor, die den Verkehr im Stadtzentrum zwar vermindert, die anderen

← **Depuis plus de quarante ans, l'autoroute A1 coupe la ville de Morges en deux.**

← **Seit über vierzig Jahren zerschneidet die Autobahn A1 Morges in zwei Teile.**

centre-ville grâce à une route d'évitement local, il ne répondait pas aux autres problématiques. Le S2, quant à lui, prévoyait d'augmenter les capacités de l'autoroute à deux fois trois voies et de la couvrir. Il offrait, certes, l'avantage de résoudre à court terme et localement les problèmes de surcharge sur l'A1, mais ne supprimait ni la coupure entre le nord et le sud de Morges, ni l'excès de trafic et la pollution sur le réseau local. Les scénarios S1 et S2 sont alors abandonnés à l'issue de la première phase.

Par contre, en automne 2003, le comité de pilotage décidait d'approfondir les deux scénarios S3 et S4 et de réaliser une nouvelle évaluation. L'étude sur Morges et ses environs a des relations étroites avec Lausanne et sa périphérie; afin de répondre aussi aux critères de la Confédération relatifs à la politique des agglomérations et au plan sectoriel des transports, il a été décidé d'intégrer l'étude-test au sein du projet « Agglomération Lausanne-Morges », ALM (page 6).

Le scénario 3 consistait à enterrer l'autoroute, sous son tracé actuel, de façon à recomposer en surface un urbanisme continu, restructuré de part et d'autre d'une route de distribution urbaine. Sont prévues une autoroute à deux fois deux voies (trois voies à partir de Morges), avec une capacité de 75 000 véhicules par jour et une route à deux voies, avec une charge de trafic limitée à 25 000 véhicules par jour. Trois jonctions renvoient au maximum le trafic de la route vers l'autoroute. En raison des problèmes liés à la →

Probleme aber nicht gelöst hätte. S2 hätte die Kapazität der Autobahn auf je drei Spuren erhöht, die A1 eingehaust und damit die Überlastung schnell und auf lokaler Ebene gelöst. Dieses Szenario hätte aber weder die Trennung der Stadt in Nord- und Südteil, noch die Verkehrsprobleme und die Umweltverschmutzung auf dem lokalen Strassen-netz gelöst. Deshalb liess man nach einer ersten Evaluati-on die Szenarien S1 und S2 fallen.

Der Steuerungsausschuss hatte danach beschlossen, die Szenarien S3 und S4 zu vertiefen. Weil die Teststudie eng mit der Planung für Lausanne und seiner Peripherie verbunden ist und weil sie sowohl die Vorgaben der Agglom-erationspolitik des Bundes und den Sachplan Verkehr erfüllen muss, integrierte man sie in das Agglomerations-projekt Lausanne-Morges (Seite 6).

Das Szenario S3 sah vor, die Autobahn unter der heutigen Trasse in den Boden zu verlegen. Dadurch würde auf der Oberfläche wieder die durchgehende Besiedlung möglich, die sich entlang einer städtischen Zubringerstrasse aus-dehnen könnte. Vorgesehen waren eine Autobahn mit je zwei (und ab Morges mit drei) Spuren mit einer Kapazität von 75 000 Fahrzeugen pro Tag sowie ein je einspuriger →

Au lieu de l'autoroute, une route urbaine devrait un jour traverser Morges.

An Stelle der Autobahn soll dereinst eine städtische Strasse durch Morges führen.



- > Comité de pilotage Morges (étude-test) | Leitung Testplanung: Philippe Biéler, Conseiller d'Etat DINF (jusqu'en 2003); François Marthaler, Conseiller d'Etat DINF (dès 2004), Président du COPIL du Schéma directeur de la région morgienne; Eric Voruz, syndic de Morges; Frédéric Jomini, Municipal à Morges; Yves Paccaud, Jean-Pierre Seiler, Jean-Jacques Lehmann, ACRM; Roger Glur, préfet; Michel Matthey, ODT; François Guenot, OFROU; Nicole Surchat Vial, cheffe de service SAT (jusqu'à fin 2003); Dominique Zanghi, SAT (dès 2004); Henri Rollier, chef de service SEVEN; Bernard Daucher, chef de service SR; Vincent Krayenbühl, chef de service ST
- > Groupe de suivi technique | Technische Begleitung: Alain Jaccard, Philippe Desarzens, Claudio Pensini (et ACRM), commune de Morges; Dominique Zanghi, adjoint à la cheffe de service du SAT en charge de la conduite pour le Canton du Schéma directeur Morges, SAT; Pasquale Novellino, ST; Dominique Luy, Sylvain Rodriguez, SEVEN
- > Experts étude-test | Experten Teststudie: M. Pierre Feddersen, expert urbanisme; M. Roland Ribi, expert transport; M. Olivier Lasserre; expert paysage; M. Georg Roth, expert environnement
- > Mandataires, première phase | Auftragnehmer erste Phase: Team+/G. Chevalier SA/CSD Ing-Conseils SA; Esplanade Aménagement SA/Cert-Aragao; Metron/Weber & Brönmann/P+; Fernand Bernasconi, Urbaplan et Pascal Bovey, CFF
- > Mandataires, deuxième phase | Auftragnehmer zweite Phase: Fernando Bernasconi (Urbaplan); Pascal Bovey (CFF); Michel Schuppisser et Metron; Georg Roth (IC Infraconsult); CERT-Pedro Aragao; Transitec SA; SEDE SA

→ construction d'une autoroute souterraine, sous l'autoroute actuelle, un nouveau scénario (plan 3) est développé. Il prévoit de déplacer l'autoroute actuelle sans créer de dessertes favorisant le trafic depuis le Nord.

Concrètement, le nouveau tracé autoroutier reliant Morges à Ecublens fait environ 8,5 kilomètres, entièrement en tunnel ou tranchée couverte. L'ancienne plate-forme de l'A1 serait utilisée comme route principale, avec un urbanisme à redessiner. Les coûts d'investissement sont estimés à un total d'environ 1,9 milliard (sans les mesures d'accompagnement), soit 1560 millions pour le trafic individuel motorisé et 370 millions pour les transports publics. Dans une deuxième étape, le contournement serait relié à l'échangeur de Villars-Ste-Croix.

Une RDU au lieu d'une autoroute

Le scénario 4 envisageait un nouveau tronçon autoroutier depuis l'ouest de Morges pour relier directement l'échangeur de Villars-Ste-Croix, sans jonction intermédiaire. Les tronçons actuels étaient reconvertis en route de distribution urbaine (RDU). Le volume de trafic sur cette route, en 2020, aurait correspondu à celui d'aujourd'hui (66 000 véhicules par jour). Le scénario 4 prévoyait en outre la mise en place d'une stratégie coordonnée du développement de la mobilité dans l'agglomération Lausanne-Morges, avec pour but le doublement de la part des transports collectifs et/ou de la mobilité douce. Une charge de trafic importante subsistant sur la route principale, le scénario modifié (plan 4) vise à améliorer la situation, tout en conservant les acquis du grand contournement. La solution proposée favorise un meilleur report du trafic individuel de transit sur la nouvelle assiette de l'A1, limitant le trafic sur le boulevard urbain de Morges aux seuls besoins du trafic individuel motorisé interne. Concrètement, le nouveau tracé autoroutier reliant Morges à Villars-Ste-Croix, avec une bretelle à Ecublens, fait environ 13 km, dont deux tiers en tunnel ou tranchée couverte. Les coûts d'investissement (sans mesures d'accompagnement) sont de l'ordre de 2,3 milliards de francs: 1730 millions pour le trafic individuel motorisé, 570 millions pour les transports publics.

Les deux scénarios modifiés sont alors évalués par rapport à une situation de «laisser-faire» à l'horizon 2020. En résumé, si la variante S3 mod n'est pas la solution optimale,

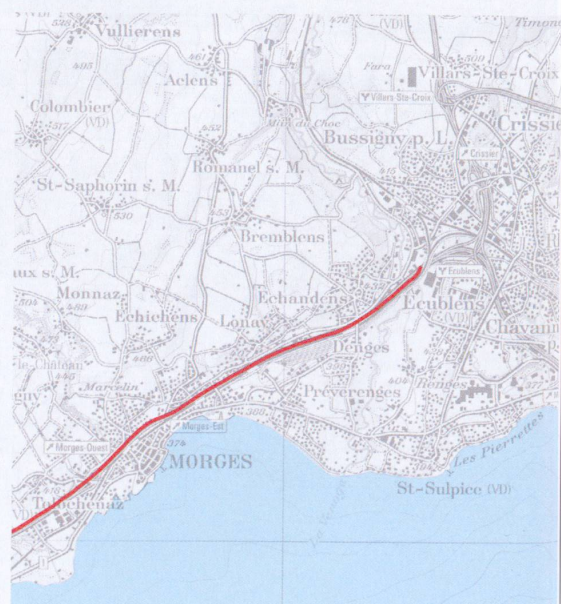
→ Zubringer mit einer Kapazität von 25 000 Fahrzeugen pro Tag. Maximal drei Zufahrten sollten die Verbindung von dieser Strasse zur Autobahn sicherstellen. Der Bau einer Autobahn im Boden unter der heutigen Trasse ist jedoch mit grossen Problemen verbunden, weshalb ein modifiziertes Szenario (Plan 3) erarbeitet wurde. Dieses sieht eine kleinräumige Verlegung der aktuellen Autobahn vor. Das neue Autobahnstück wäre rund 8,5 Kilometer lang und würde komplett unterirdisch geführt oder eingehaust. Die heutige A1 könnte dann als Hauptstrasse genutzt und entsprechend umgestaltet werden. Die geschätzten Investitionskosten für dieses Szenario belaufen sich auf insgesamt rund 1,9 Milliarden Franken (ohne Begleitmassnahmen): 1,6 Milliarden für den motorisierten Verkehr und 370 Millionen für den öffentlichen Verkehr. In einer zweiten Etappe könnte die Umfahrungsstrasse mit dem Autobahnkreuz in Villars-Ste-Croix verbunden werden.

Autobahn soll Zubringerstrasse werden

Szenario S4 plante ein neues Autobahnstück ab dem Westen von Morges, um so eine direkte Verbindung zum Autobahnkreuz Villars-Ste-Croix ohne Zwischenanschluss zu schaffen. Die bestehende Autobahn würde in eine städtische Zubringerstrasse umgewandelt, deren Verkehrsvolumen im Jahr 2020 im Bereich des heutigen mit 66 000 Fahrzeugen pro Tag liegen sollte. Szenario S4 sah zudem eine Mobilitätsentwicklung vor, die den Anteil des öffentlichen Personenverkehrs und des Langsamverkehrs verdoppeln sollte. Weil aber die grosse Verkehrsbelastung auf der Hauptstrasse bestehen bleibt, wurde das modifizierte Szenario 4 (Plan 4) erarbeitet: Es favorisiert eine stärkere Verlagerung des individuellen Transitverkehrs auf die neue Linienführung der A1, sodass die Strasse durch Morges nur noch für den innerstädtischen Verkehr genutzt würde. S4mod umfasst den Bau eines 13 km langen Autobahnstücks zwischen Morges und Villars-Ste-Croix und einen Anschluss in Ecublens. Rund zwei Drittel der neuen Autobahn würden in Tunnels geführt oder eingehaust. Die Investitionskosten (ohne Begleitmassnahmen) betragen rund 2,3 Milliarden Franken: 1,7 Milliarden für den Individual- und 570 Millionen für den öffentlichen Verkehr. Um den Nutzen der beiden modifizierten Szenarien zu beurteilen, wurden sie auf das Jahr 2020 extrapoliert und mit



1



2

c'est indéniablement le scénario qui pourrait préserver au mieux l'espace non construit de haute valeur dans les collines au nord de Morges. La non réalisation de jonctions dans cette région pourrait permettre, en outre, de gérer plus facilement un développement délimité de l'espace. A contrario, S4mod offre une très haute qualité de service pour le trafic individuel non motorisé. En proposant un tracé autoroutier complet, il prend en compte l'ensemble du secteur Morges-Ouest lausannois. Les deux jonctions permettent de réduire sensiblement le trafic en traversée des localités, mais augmentent surtout considérablement l'attractivité des régions au nord de Morges.

Mesures préconisées

Même si le ministre des transports, Moritz Leuenberger, a lui-même reconnu l'urgence d'agir, une nouvelle autoroute n'est pas pour demain. Dès lors, la réalisation de mesures incitatives pour favoriser le transfert modal vers les transports publics, à moyen et long terme, peut et doit débuter aussi rapidement que possible.

— Indépendamment de l'intervention prévue sur l'autoroute, les mesures favorisant les transports publics doivent être engagées immédiatement.

— Les propositions relatives à la réorganisation de la circulation à Morges doivent être réalisées dans les meilleurs délais, sans attendre plus longtemps la création de nouvelles infrastructures de transport.

— Les aménagements favorisant la mobilité douce doivent être projetés (schéma directeur des espaces publics).

— La localisation des jonctions et leur nombre, ainsi que les effets sur les réseaux locaux et sur l'autoroute elle-même, doivent encore être définis.

— La coordination technique avec le projet ALM et le plan directeur cantonal doit absolument être poursuivie, car elle joue un rôle véritablement essentiel.

Ces recommandations sont à la base du cahier des charges de l'actuelle étude qui doit aboutir à l'élaboration d'un schéma directeur pour la région morgienne. Pour des décennies encore, l'autoroute va continuer de partager Morges en deux. Mais on peut déjà agir. Pour empêcher que le *statu quo* ne fasse encore croître les embouteillages sur les routes existantes, en garantissant toutefois la mobilité des habitants – notamment grâce aux transports publics. •

der Alternative des 'Laisser-faire' verglichen. Der Vergleich zeigte, dass S3mod zwar nicht die optimale Lösung, aber eine akzeptable Verbesserung bringt. Es ist zudem das Szenario, das den wertvollen, noch nicht überbauten Raum in den Hügeln im Norden von Morges am besten schützt. Weil in dieser Region keine Autobahnanschlüsse realisiert werden, lässt sich die Raumentwicklung besser steuern. S4 modifiziert bringt zusätzlich ein qualitativ äusserst hochstehendes Angebot für den nicht motorisierten Individualverkehr. Der Vorschlag einer durchgehenden Autobahn berücksichtigt zudem die gesamte Region zwischen Morges und Lausanne West. Durch die beiden geplanten Zufahrten kann der Durchgangsverkehr durch die Ortschaften deutlich reduziert werden.

Auch wenn selbst Verkehrsminister Moritz Leuenberger dringenden Handlungsbedarf festgestellt hat, lässt sich eine neue Autobahn nicht von heute auf morgen realisieren. Deshalb müssen so schnell wie möglich Anreize für eine mittel- und langfristige Verkehrsverlagerung hin zu den öffentlichen Transportmitteln geschaffen werden.

— Unabhängig von baulichen Interventionen bei der Autobahn muss der öffentliche Verkehr gefördert werden.

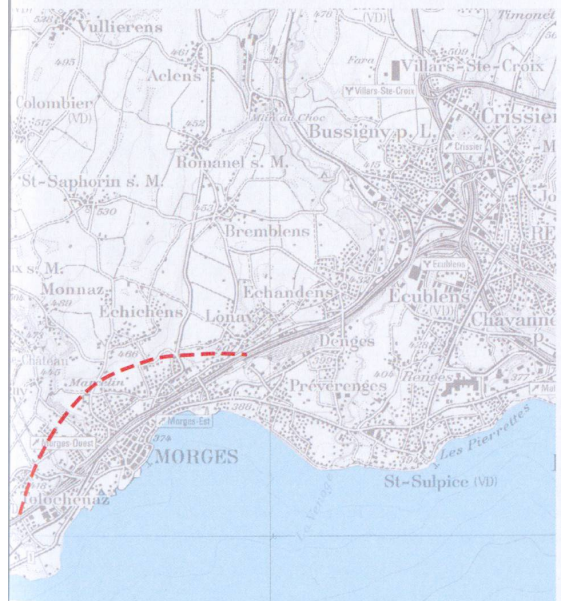
— Die Vorschläge zur Umgestaltung des Verkehrsnetzes in der Stadt Morges müssen so schnell wie möglich umgesetzt werden, ohne zuerst die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen abzuwarten.

— Einrichtungen zur Förderung des Langsamverkehrs müssen geplant werden (Richtplan öffentliche Räume).

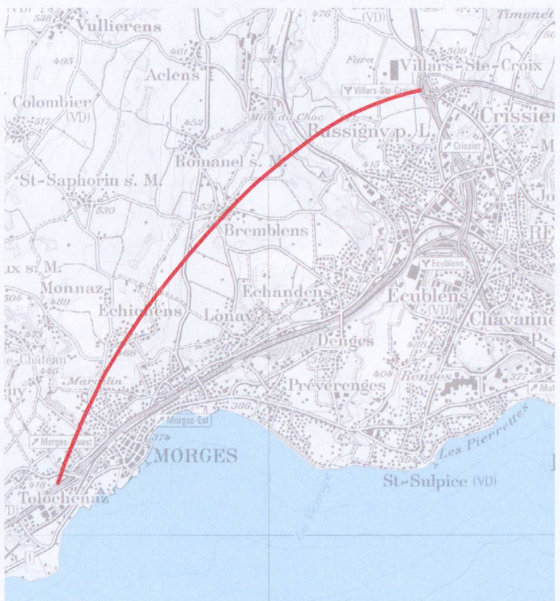
— Standorte und Anzahl der neuen Autobahnzufahrten sowie deren Auswirkungen auf das Strassennetz und auf die Autobahn selbst müssen noch abgeklärt werden.

— Die fachliche Koordination mit dem Agglomerationsprojekt Lausanne-Morges und dem kantonalen Richtplan spielt eine grundlegende Rolle.

Diese Empfehlungen bilden die Grundlage des Pflichtenhefts für die laufende Studie, die zur Erarbeitung eines Richtplans für die Region Morges führen soll. Noch für Jahre oder Jahrzehnte wird die Autobahn A1 die Stadt aber teilen. Handeln kann und muss man jedoch schon heute, um zu verhindern, dass die Staus auf den bestehenden Strassen noch weiter anwachsen. Will man die Mobilität der Bevölkerung dennoch gewährleisten, braucht es rasch Verbesserungen – insbesondere für den öV. •



3



4 Plans: Reproduit avec l'autorisation de swisstopo (BA057207)

1 Scénario 1 : une route d'évitement locale, qui ne résout pas vraiment le problème.

2 Scénario 2 : un élargissement de l'autoroute qui ne supprime pas la coupure entre le nord et le sud de Morges.

3 Scénario 3 modifié : l'autoroute est légèrement déplacée, l'A1 devient route principale.

4 Scénario 4 modifié : traversant l'arrière-pays, la nouvelle autoroute permet de réduire les traversées de localité.

1 Szenario 1: Eine lokale Umfahrsstrasse, die das Problem nicht grundlegend löst.

2 Szenario 2: Ausbau der Autobahn, würde Trennung von Morges nicht aufheben.

3 Szenario 3 modifiziert: Die kleinräumige Verlegung der Autobahn. Die heutige A1 würde zu einer Hauptstrasse.

4 Szenario 4 modifiziert: Die Autobahn im Hinterland reduziert die Ortsdurchfahrten.