

## Morges ne veut pas être oubliée dans le réseau de transport public

**PALM – Partie intégrante de l’agglomération lausannoise, Morges a dû renoncer à un tram la reliant à la capitale vaudoise. Mais plusieurs voix s’élèvent pour défendre des perspectives plus ambitieuses à terme.**

**Par LAURENCE ARTHUR**

*Publié le 22 janvier 2008*

Morges délaissée au profit des ambitieux projets lausannois de trams et de trolleybus ? Le conseiller d’Etat François Marthaler s’en est défendu lors de la présentation des axes forts des transports publics urbains de l’agglomération Lausanne-Morges, la semaine dernière.

Le chef du Département des Infrastructures a rappelé l’enjeu, celui de gagner un subventionnement de Berne en justifiant l’opportunité de l’investissement. « La ligne 7 lausannoise transporte 10 millions de passagers par an; pour la ligne 9, ce sont 7 millions, tandis que la ligne 57 de Morges concerne 300 000 voyageurs. »

### Un minitriangle d’or

Hier, deux organismes se sont associés pour réagir, par le biais d’un communiqué de presse: l’association pour la Sauvegarde de Morges (ASM) et celle pour la Défense des intérêts de la Région des hautes écoles (ADIRHE).

Toutes deux déplorent le peu de cas fait de la zone stratégique dans le triangle intégrant l’EPFL, l’UNIL, Echandens et Morges. « Nous reconnaissons que la densité de la population de la région n’est en rien comparable avec celle de Lausanne. Cependant, de notre point de vue, on a très largement sous-estimé la population entre Allaman et Saint-Sulpice, potentiellement concernée par les déplacements vers cette deuxième ville du canton constituée par le site EPFL. Il est indispensable d’envisager un site propre (ndlr : tram ou métro) pour avoir une chance de capter les



**PROJET** La ligne 57, actuellement exploitée par les Transports Lausannois (TL), sera cédée à la compagnie de transports de Morges (TPM) en décembre 2008. Dès lors, elle reprendra la ligne 1 allant à Echichens et améliorera sa vitesse sur le tracé. *Photo STÉPHANE ROMEU*

pendulaires, qui continueront à prendre la voiture si les transports publics ne sont pas suffisamment efficaces », commente Jacques Longchamp, président de l'ASM. « Il faut prévoir dès aujourd'hui des mesures, afin de laisser ouverte la possibilité d'un site propre », renchérit Tristan Juillerat, président de l'ADIRHE.

### **Lot de consolation**

Certes, la ligne 57 est destinée à desservir le site de manière plus efficace. Mais pour les deux associations, ce développement ne suffit pas à garantir l'efficacité et la rapidité du service: « Si on veut que Morges soit un centre, il faut la considérer comme tel », ajoute Jacques Longchamp. Le syndic Eric Voruz, à l'époque, s'était insurgé contre la décision d'examiner toute possibilité de tram jusqu'à Morges. Aujourd'hui, il adopte une position moins tranchée. « Donnons-nous les atouts en Suisse romande. Si nous faisons la guerre entre nous, nous n'obtiendrons rien face à l'appétit zurichois. Mais je regrette la disparition de Morges sur la carte du réseau des transports qui a été présenté la semaine passée par le conseiller d'Etat. Morges n'est pas un alibi. » En espérant mieux, la ville et sa région s'attachent donc à développer leur ligne 57 « structurante », reliant Echichens à la Bourdonnette toutes les 20 minutes et toutes les 10 minutes aux heures de pointe, et dont l'importance justifiera un nouveau baptême : ligne 1.

### **Tracé bientôt à l'étude**

Le tracé précis et son exploitation feront l'objet d'une étude, conduite dans le cadre du Schéma directeur morgien. Le 14 février, un mandat sera attribué à un bureau d'étude. Les premiers résultats seront diffusés au début de l'été. L'objectif prioritaire reste celui d'améliorer la rapidité du bus par l'aménagement d'une voie réservée. Si le développement de cette offre ne justifie pas un financement fédéral, il sera soutenu par le canton et les communes. Cet investissement devra aussi se justifier par l'établissement de connexions avec d'autres lignes, dans la planification d'un réseau régional.