Dépotoirs le long des autoroutes : l'éloquent exemple de Saint-Légier

Autor(en): **Bodinier, Claude**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **73 (1978)**

Heft 1-fr

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-174711

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

L'éloquent exemple de Saint-Légier

Dépotoirs le long des autoroutes

Cas exemplaire que celui de St-Légier qui se trouve – nolens volens – à l'embranchement de deux autoroutes: la N 9 (celle du Léman) et la N 12 (en construction) par le vallon de la Veveyse. Toute autoroute attirant les industries, les entrepôts, les «grandes surfaces», les dépôts, etc., on imagine les pressions auxquelles est exposée une petite commune dans cette situation.

Il s'y trouve heureusement un groupe de citoyens décidés et qui, attachés à leur terre, à leurs sites, se sont posé la question: est-il fatal que les abords d'autoroutes deviennent des dépotoirs? Ils ont fondé en 1975 une *Association pour un aménagement rationnel de St-Légier (APAR)* qui n'est pas un groupement occasionnel, formé pour un combat momentané, mais entend exercer durablement sa vigilance. Non seulement pour «s'opposer», mais aussi proposer des solutions positives, étudiées à fond avec le concours de gens compétents. La section vaudoise du «Heimatschutz» l'a soutenue dès le début.

Ce qui se passe dans une zone résidentielle...

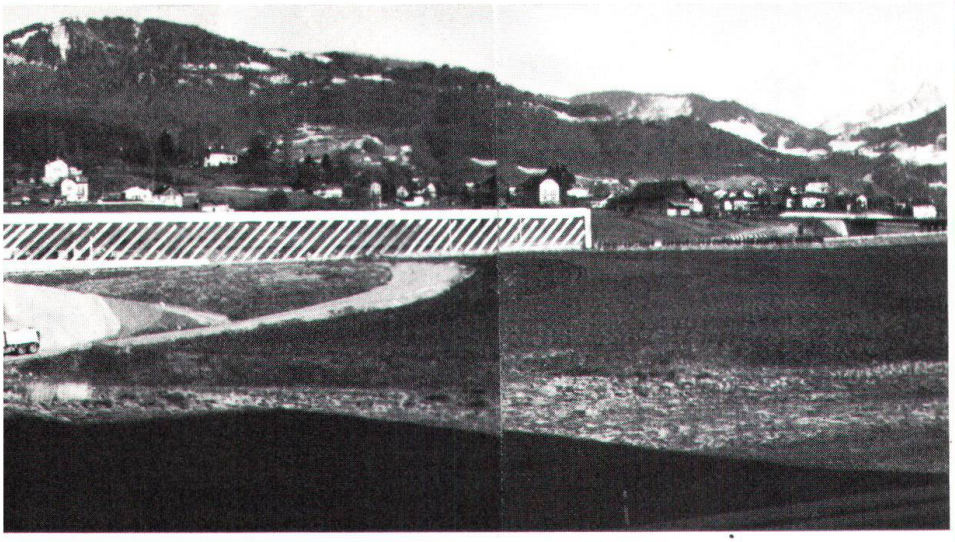
Les quelques cas, parmi d'autres, que nous allons citer, ont ceci de commun – et de troublant – que les intéressés ont acquis leurs terrains de l'*Etat de Vaud* (qui possédait encore 29 ha après l'achèvement de la N 9). Ajoutons ce détail significatif que ces terres de l'Etat avaient comme par hasard échappé au fameux arrêté fédéral urgent (AFU). Commençons au nord de cette autoroute. Une entreprise de transports a reçu en 1971 de l'Etat, puis de la Municipalité après l'achat du terrain (et sans mise à l'enquête), une autorisation «provisoire»(!) de faire stationner ses camions sur une parcelle sise partie en zone de villas et partie en zone de locatifs résidentiels. Des terrassements *illicites* sont aménagés. L'endroit se transforme peu à peu en dépôt de véhicules hors d'usage et de machines de chantiers. L'APAR demande à la Commune de retirer son autorisation. Refus. Recours à la commission cantonale, aboutissant à une transaction: moyennant retrait du recours, l'autorisation ne sera valable que jusqu'à fin 1979 au plus tard.

Passons au sud de l'autoroute. «En Milavy», une entreprise de maçonnerie projette la construction d'un *bâtiment industriel avec tour.* Vive opposition de l'APAR, qui obtient le déplacement du projet en zone industrielle. Mais entre-temps des terrassements illicites ont été faits, et l'entreprise met le terrain à disposition des écoles de conduite de la région (autorisation provisoire de la Municipalité). Recours à la commission cantonale et nouveau compromis: l'entreprise retirera la mise à disposition, moyennant quoi les opposants acceptent les terrassements – sans préjudice de la destination résidentielle de la zone.

Au «pré Blanc», magnifique parcelle de verdure, une S.A. dépendant d'une grande coopérative projette un *centre commercial de 26 000 m²*, avec parc pour 1200 voitures. Dans ce cas, une personne

Premier projet de hangars, au nord de l'autoroute N 9 (20 m et 10 m de hauteur, environ 150 000 m³), mis à l'enquête. Le second projet est plus réduit, mais n'a pas été rendu public.

Dépôt illégal de camions et machines en zone de villas.



qui refusait de vendre maison et jardin adjacents, convoités pour une voie d'accès, s'est vue menacer d'expropriation par l'Etat! Pour l'instant, la récession semble retarder la réalisation. Mais la menace subsiste; or, estime l'APAR, «il n'est pas dans la vocation de notre commune et de ses coteaux résidentiels d'être le réceptacle de ce genre d'installations, démesurées, laides et génératrices de trafic».

Collaboration avec la Commune

A la suite d'une motion au Conseil communal, demandant un cordon boisé le long des autoroutes, un groupe d'étude a été formé où l'APAR est représentée par son dynamique président, M. André Guex, et un autre membre du comité. Ils y siègent en compagnie de représentants de la Municipalité, du Conseil communal, du Bureau des autoroutes, du Service cantonal de l'aménagement du territoire, d'un avocat, d'un géomètre, avec l'assistance technique du bureau Urbaplan.

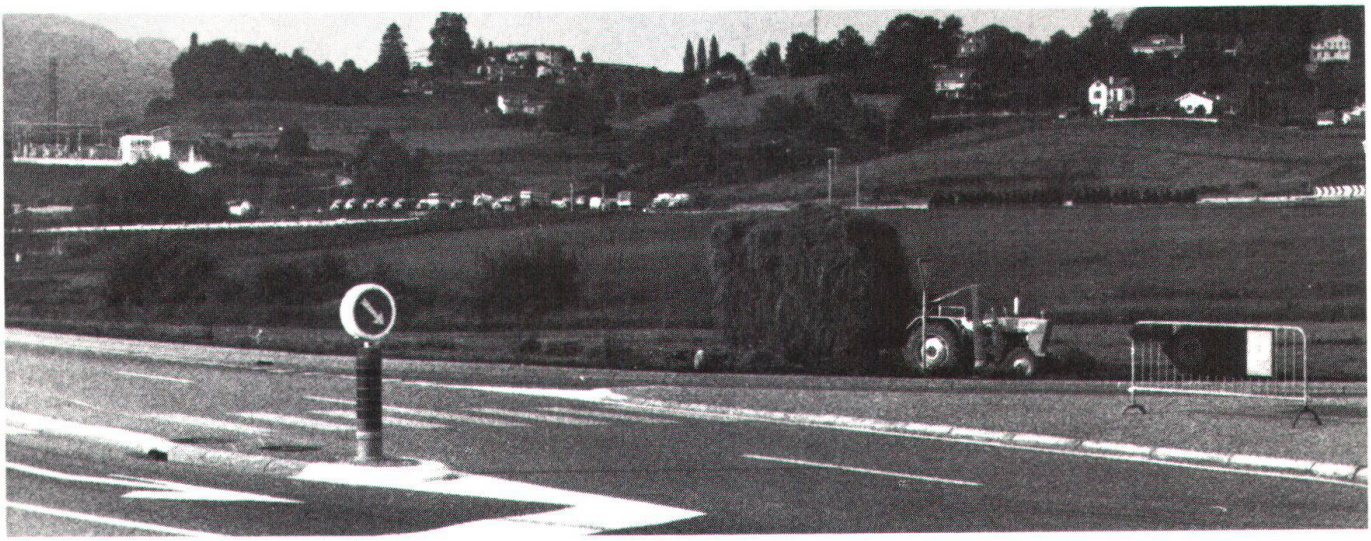
Cette collaboration marque un *tournant*, qui pourra être fructueux. Les discussions sont parfois tendues, mais les choses paraissent en bonne voie. En fait, c'est tout le problème des zones qui est revu fondamentalement, dans un périmètre englobant les cas mentionnés ci-dessus. L'APAR a notamment proposé de contribuer à la protection des terrains menacés en plantant de la vigne (ce qui reste du vignoble de la commune étant très dispersé et menacé).

Bretelle sud de l'autoroute N9 et, derrière, le terrain convoité en zone résidentielle par une grande coopérative, pour un centre d'achat 26000 m².

L'autoroute N 12

Reste la construction de la N 12, par un tracé contesté et irrationnel, mais désormais irrémédiable. Il n'en sera pas moins nécessaire de veiller au grain, pour obtenir notamment la *remise en état des abords*, avec une couverture suffisante de terre arable, contrairement à certaines parcelles bordant l'autoroute du Léman, dont l'aspect désolé sert maintenant de prétexte à l'implantation d'entrepôts et d'usines!

«Nous continuerons à dénoncer», déclare le dernier rapport d'activité, «les gravières qui s'éternisent, les chantiers qui n'en finissent pas, le galvaudage de la terre végétale, (...), bref, le mépris de la fonction nourricière et esthétique de notre territoire; à plus forte raison si ces abus sont le fait de l'Etat lui-même...» L'APAR fait ici allusion aux masses de terre végétale qui, avec la N9, ont tout simplement disparu de la commune; et aux terrains incultes (une trentaine d'hectares) qui, au mépris du règlement, subsistent aux abords de la N 9 et de l'échangeur.

Les autoroutes, ou le règne des puissants et de la désinvolture...

Claude Bodinier