

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 23 (1986)
Heft: 806

Artikel: Corsy-Perraudettaz : plus de 25 ans et ce n'est pas terminé! : Sortir de l'impasse
Autor: Ruffy, Victor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1022714>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.01.2025

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

Plus de 25 ans et ce n'est pas terminé!

21 juin 1960 — *Approbation par les Chambres fédérales de l'Arrêté sur le réseau des routes nationales. Il concerne les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général. L'accès à Lausanne-Est n'y figure pas.*

23 mars/22 juin 1977 — *Motion adressée par les deux Chambres au Conseil fédéral. Elle demande un rapport sur le bien-fondé du réseau des routes nationales débouchant sur une éventuelle révision à la baisse de l'arrêté du 21 juin 1960. Parmi les six tronçons qui doivent faire l'objet d'une analyse en raison de leur classement contesté figurent la N1, Yverdon-Avenches et la N9, Lausanne-Est: Corsy-Perraudettaz.*

Novembre 1978 — *Création de la commission technique, chargée par le Conseil fédéral de réexaminer les six tronçons contestés. Malgré son caractère technique prioritaire, la commission, forte de 21 membres, ne comprend pas moins de dix représentants du monde politique, dont le président, Walter Biel.*

Décembre 1981 — *Publication du rapport de la commission. Par dix-huit voix contre deux et une abstention, elle fait le choix suivant pour la N9 Corsy-Perraudettaz: «Reste dans le réseau», avec pour caractéristiques: gabarit fortement réduit, tracé partiellement en tunnel, seulement croisement à niveau à la Perraudettaz; tout prolongement au-delà est abandonné.*

28 novembre 1982 — *Vote indicatif du peuple vaudois sur la suppression de la N1 et du tronçon Corsy-Perraudettaz telle que prévue par la commission d'experts — et proposée d'ailleurs comme solution améliorée par le gouvernement vaudois et les communes de la région lausannoise. Par 68 318 voix contre 60 014, le souverain vaudois approuve*

la suppression du tronçon Corsy-Perraudettaz, alors que par 68 383 voix contre 60'458, il s'oppose à celle de la N1.

17 décembre 1984 — *Publication du message du Conseil fédéral concernant le réexamen des tronçons litigieux. Au sujet de l'accès Est à Lausanne, en dépit des recommandations de la commission d'experts, le Conseil fédéral, se reposant sur le résultat du scrutin populaire, déclare: «En l'occurrence, celui-ci sera néanmoins maintenu à Corsy.»*

Sortir de l'impasse

Telle se présente, en ligne brisée, l'histoire de ce malheureux tronçon; face à cette succession de choix politiques faits d'aller et retour entre différents niveaux et différentes instances, de verdict populaire et de recommandations techniques, les Chambres vont devoir se prononcer.

COMMENT DÉCIDER SAGEMENT?

Inutile de préciser que derrière les choix de nature politique se cachent des enjeux économiques majeurs: l'ensemble des travaux remis en question porte sur trois milliards de francs. Lorsque l'on connaît les appréhensions actuelles du secteur de la construction devant la baisse des mandats confiés par le secteur public, on comprend mieux le refus systématique en commission des représentants de la construction d'amputer le réseau initialement prévu, ne serait-ce que d'un seul de ses tronçons. Mais l'obstination à tout garder d'un réseau pourtant sérieusement remis en question s'explique encore par un autre événement, d'ordre financier, qui touche directement les collectivités publiques cantonales et communales. Comment en effet peut-on accepter de renoncer à un tronçon, partie intégrante d'un système, joignant le réseau natio-

nal à celui de l'agglomération lausannoise, quand on sait que cet abandon équivaut, dans les conditions actuelles, à un renoncement de la participation financière de la Confédération à toute solution de rechange? Le canton de Vaud doit-il vraiment faire désormais seul les frais liés au raccordement de l'autoroute N9 dans la partie orientale de la capitale?

Corsy c'est le cul-de-sac autoroutier doublé de l'impasse politique et, moralement, la Confédération ne peut se sentir moins impliquée dans la recherche d'une solution correcte ici que dans l'agglomération zurichoise. Initialement les deux pénétrantes — celle de l'Ouest jusqu'à la Maladière et celle de l'Est jusqu'à la Perraudettaz — étaient appelées à se rejoindre, comme l'atteste aujourd'hui le terme anachronique de «bretelle». Alors qu'à Lausanne, par respect pour la vie urbaine et la ville, le principe de la transversale a été récemment abandonné pour ne garder que la ceinture, à Zurich, poches remplies obligent, on s'apprête à mettre la bretelle après la ceinture (un des deux tronçons surajouté au réseau de 1960) au grand désespoir de la majorité des habitants de la métropole. Laisser les Vaudois seuls pour résoudre leur problème, alors que les Zurichois pourront bénéficier d'un soutien fédéral de l'ordre d'un demi-milliard pour l'achèvement de la traversée urbaine, heurte le sens élémentaire de l'équité; ce serait une sorte de prime à la fuite en avant et la sanction de solutions intégrant de nouvelles préoccupations.

Devrait-on pour cette raison rétablir dans le réseau ce tronçon litigieux qui n'y figurait pas? Nous ne le pensons pas et estimons même que ce serait démocratiquement dangereux de le faire pour les raisons suivantes:

- le Conseil fédéral a déclaré que ce tronçon n'était pas d'importance nationale,
- en incluant ce tronçon dans la révision générale à la baisse, exigée en 1977 par les Chambres, ces

dernières ont voulu un examen complémentaire avant de le voir se réaliser en catimini, sous la seule responsabilité de la Confédération,

— le soutien négatif du peuple vaudois est venu confirmer qu'aucune des variantes Corsy-Perraudettaz, même celle revue à la baisse, ne pourrait être envisagée.

Dans ces conditions, les Chambres ne peuvent imposer cette solution sans administrer un véritable camouflet aux citoyennes et citoyens qui estiment avoir le droit d'exprimer leur avis sur des questions qui les concernent directement.

Pour sûr qu'on entendrait — et chanté fort — le refrain «de toute façon, ils font comme ils veulent à Berne!». Le peuple vaudois a dit «oui» à la NI (on peut la soutenir!) et «non» à la bretelle (on doit l'abandonner). *Punkt schluss.*

LA SEULE VOIE POSSIBLE

Le problème, qui reste entier, doit donc trouver une autre solution technique tout en bénéficiant du soutien financier de la Confédération. Sans parler

de la surcharge des pénétrantes lausannoises de la Borde et du Bugnon, les réseaux routiers en place des communes de Pully, Paudex, Lutry ne peuvent assurer, dans des conditions satisfaisantes, la fonction de liaison. Des quartiers résidentiels entiers sont si gravement touchés par un trafic de transit qu'on peut douter de leur fonction. Lutry tout spécialement, déjà éventré par la route cantonale du bord du lac qui sépare le centre urbain de son arrière-pays colonisé par des immeubles étagés, voit maintenant ce dernier livré à un trafic qui, d'improvisé au départ, est devenu la règle, faute de mieux.

Il faut dès lors se pencher sur une solution partant de Corsy et se prolongeant sous forme de trafic éclaté, pensé et aménagé. Le Conseil d'Etat vaudois a déjà déclaré qu'en cas de renoncement définitif au tronçon Corsy-Perraudettaz, il lancera un concours d'idées. C'est selon nous la seule voie possible avec bien sûr à la clé l'assurance que la Confédération se déclare solidaire et contribue financièrement à sortir de l'impasse. **V. R.**

VELTHEIM

Carrière sans surprise

La carrière du nouveau président de la commune de Veltheim (1099 habitants), située entre Brugg et Aarau, présente certaines caractéristiques qui aident à mieux comprendre les comportements politiques de nombreux compatriotes alémaniques. Hans Ulrich Stamm a 49 ans. Originaire de Veltheim, il y est né et y habite. Son père, manoeuvre dans une conserverie de Lenzbourg, a été membre des autorités communales de Veltheim. Hans Ulrich Stamm accomplit un apprentissage d'armurier, métier qu'il exerce durant quelques années; puis il change de profession et devient instructeur au Département militaire fédéral. Par chance il

maintient son domicile à Veltheim, ce qui lui permet de faire de la politique active.

Approché par les socialistes pour une candidature au Grand Conseil, il adhère au parti et se retrouve premier des viennent-ensuite dans le district de Brugg; puis une vacance lui permet d'y entrer. Sur le plan communal, l'Union ouvrière, proche du PS, lui propose une candidature à l'Exécutif. Il est élu. Après huit ans à la municipalité et quatre années à la vice-présidence, il devient président de Veltheim aux dernières élections de fin 1985. S'en étonnera-t-on? Hans Ulrich Stamm déclare ouvertement, qu'en cas de scission du PS, il rallierait le camp «raisonnable et démocratique des sociaux-démocrates».

Ces données sont extraites d'un portrait publié dans le *Brugger Tagblatt* (4 janvier).

RÉSIDENCES SECONDAIRES

Coopérer pour donner la vie

Nous avons souvent évoqué dans ces colonnes le problème d'aménagement du territoire créé par la rapide multiplication des résidences secondaires, notamment dans les régions de montagne (cf. DP 799).

Certaines communes commencent à réagir et cherchent les moyens de maîtriser leur développement. Pour l'heure c'est la commune de Praden, à une dizaine de kilomètres de Coire, qui a choisi la solution la plus radicale. Les paysans-propriétaires de la zone à bâtir se sont groupés dans une coopérative à laquelle appartient aussi la commune. La vente d'une parcelle n'est possible qu'à un acheteur qui s'établit à Praden; une clause du contrat assure le retour du terrain à la coopérative en cas de départ du bénéficiaire.

Paradoxalement c'est par le biais d'une institution de droit privé — la coopérative — qu'une collectivité publique conduit sa politique foncière et de développement; avec les seuls instruments légaux de l'aménagement du territoire, elle n'aurait pu atteindre une telle maîtrise.

Motivation de cette stratégie unique en Suisse? La volonté de maintenir le village en vie. Avec 51 habitants en 1980, Praden — 60 maisons dont la moitié en résidences secondaires fermées dix mois sur douze — était condamné à devenir le dortoir de la station touristique voisine de Tschierschen. L'autorité communale a tout d'abord réussi à convaincre quelques propriétaires de louer leurs logements non plus à des vacanciers mais à des résidents; la commune a ensuite construit quelques logements. Et en 1984 déjà le village comptait 84 habitants et les terrains de la coopérative devraient permettre l'objectif visé de 100 à 120 habitants.