

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

Band: 55 (1957)

Heft: 12

Artikel: De l'emprise de terrains nécessaires aux autoroutes par voie de remaniement parcellaire en Allemagne occidentale

Autor: Petitpierre, Blaise

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-213603>

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: 15.01.2026

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

Pour le point P' et son ellipsoïde d'erreur le calcul est analogue. Grâce aux deux conditions (12) la valeur R^2 , carré du rayon de la sphère orthoptique en P , est ramenée de 2.57 à 1.37, gain appréciable. On voit le rôle joué par ces conditions même si les éléments fictifs furent choisis pour réaliser une certaine simplification. On évitait ainsi l'équation du troisième degré dont la résolution, en pratique, sera de règle; en dressant l'abaque résultant de l'équation (10), c'est-à-dire en traçant la cubique unicursale à une échelle suffisante, on obtient instantanément les trois racines cherchées avec une précision qui en général sera suffisante. Le problème des ellipsoïdes d'erreur gagnera en actualité en fonction du développement futur des méthodes d'aéromensuration et des procédés modernes de mesures linéaires en terrain accidenté. Le sujet n'est ici qu'effleuré; il est susceptible encore de bien des développements.

Littérature:

- [1] *Bouasse A.*, Mathématiques générales (Paris, Delagrave).
- [2] *Großmann W.*, Ausgleichungsrechnung (Berlin, Springer).
- [3] *Holsen J.*, Das mittlere Fehlerellipsoid (SZfV 1956, Nr. 9).
- [4] *Wellisch S.*, Ausgleichungsrechnung II (Wien, Fromme).

De l'emprise de terrains nécessaires aux autoroutes par voie de remaniement parcellaire en Allemagne occidentale

Blaise Petitpierre, Ingénieur-Conseil,
ancien chef du Service des améliorations foncières
du canton de Vaud

La loi du 18 décembre 1933 sur les «Reichsautobahnen» instituait la possibilité de réserver les surfaces d'emprise par voie de remaniement parcellaire. Cette loi a été modifiée par les nouvelles dispositions légales du 14 juillet 1953 (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1954), dispositions qui cherchent à répartir la perte de terrain sur un nombre de propriétaires aussi grand que possible. Certaines exploitations spécialisées (cultures maraîchères, fruitières, etc.) sont exclues de cette participation; mais les grandes propriétés peuvent être touchées davantage. Enfin, il est tenu compte des surfaces de terrain faisant partie d'une exploitation en dehors du périmètre intéressé par l'autoroute. Les exploitations de surface restreinte, qui de ce fait sont à la limite de la viabilité, sont exclues de la participation à l'emprise de l'autoroute.

Les conditions locales, la topographie et plus particulièrement le morcellement de la propriété foncière dans les régions que nous avons visitées, présentent certaines analogies intéressantes avec le pays de Vaud.

L'Allemagne dispose d'environ 2200 km d'autoroutes, les U.S.A. de 2000 km, l'Italie de 500 km, la Hollande de 300 km, la Belgique de quelques centaines et la France de moins de 100 km.

L'expérience a démontré que tout projet d'autoroute est à première vue impopulaire aux propriétaires fonciers.

Le principe fondamental des autoroutes est de permettre la fluidité du trafic, aussi bien entre les centres et régions industrielles que pour le trafic à grande distance.

Pour remplir ce but, les problèmes d'ordre technique à résoudre pour satisfaire les usagers de la route sont relativement aisés. Il est nécessaire de tenir compte constamment de l'évolution rapide qui se manifeste dans le domaine de la construction des autoroutes: leurs caractéristiques, leur équipement, leur dimensionnement.

L'étude de la réparation des dommages causés à la propriété foncière est plus complexe. En effet, une autoroute crée un barrage, une digue presque infranchissable; elle provoque plus d'inconvénient qu'une ligne de chemin de fer ou qu'un canal.

En Allemagne, le tracé des autoroutes est placé autant que possible au travers des très grandes propriétés appartenant à l'Etat, aux communes, propriétés domaniales, etc.

Dans certains territoires très morcelés, le kilomètre d'autoroute touche tout de même de 60 à 70 parcelles.

L'autoroute doit en principe épouser la topographie du sol. Les talus, s'ils ne sont pas trop hautes, doivent être abattus, ce qui améliore le dégagement de la route et facilite les cultures.

Les terrains agricoles de toute l'Allemagne avaient été taxés en détail et par parcelle par des spécialistes avant la dernière guerre mondiale. Ces estimations, réadaptées à la situation du jour, sont adoptées comme base pour les échanges et les achats.

L'acquisition des terrains peut se faire:

- a) par expropriation;
- b) par achat à l'amiable;
- c) par voie de remaniement parcellaire.

Ces trois procédés peuvent être mis en jeu dans la même entreprise, le remaniement parcellaire, étant plus spécialement réservé aux terrains de culture et forêts. – Ainsi, même dans un remaniement parcellaire, les parcelles industrielles ou urbaines doivent être acquises par voie d'expropriation ou par achat à l'amiable.

En règle générale, partout où il y a morcellement, on procède par voie de remaniement parcellaire:

- a) sur le territoire entier d'une commune, même si l'autoroute passe à la périphérie, mais sous réserve qu'un remaniement n'a pas déjà été exécuté;

- b) sur une partie seulement du territoire si le remaniement parcellaire a déjà été exécuté. Dans ce cas, la largeur nécessaire est estimée en général à 20 à 30 fois la largeur de l'emprise de l'autoroute; cette norme est parfois dépassée.

Dans ces deux cas, la surface d'emprise de l'autoroute est fournie par le syndicat et par le terrain acheté au préalable à l'amiable. Le pourcent d'emprise varie énormément suivant les possibilités d'acquisition préalable et la surface de l'entreprise. Il passe de 1 à 5 et même 7 %.

Les prix maximum sont fixés par le Landrat (préfet) d'après une ancienne disposition légale qui avait été promulguée pour éviter la spéculation. Ces prix maximum sont élastiques et peuvent varier énormément d'un Land à l'autre; ils sont en général, pour les terrains agricoles, inférieurs aux nôtres.

Deux mots sur l'enchaînement des études. Le bureau des travaux publics étudie le tracé de la future route, d'entente avec les Services A. F. Ceux-ci élaborent les projets des chemins ruraux, en vue des passages sur ou sous voie et étudient les problèmes relatifs à l'évacuation des eaux de surface et de drainage.

Une fois le projet de l'autoroute mis sur pied, celui-ci est soumis à l'enquête. Les ayants droit peuvent présenter leurs réclamations sur le tracé et éventuellement leurs recours aux différentes instances administratives. Précisons que les questions d'indemnités passent par les tribunaux ordinaires, à l'exception des indemnités à payer dans le cadre des Améliorations foncières; celles-ci sont traitées par les organes du génie rural et payées par le compte route du Bund.

Les autoroutes allemandes sont payées au 100 % par le Bund (prix de revient avant-guerre 1 million à 1 ½ million D.M. (= Mark = 1 franc suisse environ) par km, à ce jour 2 millions à 2 ½ millions D. M. par km). L'entretien des autoroutes est de même payé au 100 % par le Bund et revient à 12000 D. M. par km, et par an.

Le génie rural du Land paie au 100 % tous les frais de remaniement parcellaire proprement dits, c'est-à-dire établissement des plans, estimation, nouvelles répartitions, abornements, nouveau levé cadastral et établissement de tous les registres et documentation. Par contre les travaux, soit: chemins, canalisations, drainages, etc. sont supportés par le Syndicat qui bénéficie de subventions spéciales du Bund, des Länder et du compte autoroute, parfois très élevées. Dans les terrains viticoles par exemple, elles s'élèvent au 70 % des frais. Les propriétaires paient le 10 % et amortissent la dette restante de 20 % sur un emprunt accordé par le Bund à un taux réduit.

Dans le cadre d'un remaniement parcellaire, tel que signalé sous lettre *b* ci-dessus, c'est-à-dire remaniement parcellaire partiel, exécuté en vue de l'autoroute sur territoire déjà remanié, le Bund compte route prend tous les frais (remaniement parcellaire proprement dit et tous travaux) au 100 % à sa charge.

Dans le cas *a* d'une autoroute exécutée dans un territoire non encore remanié, le Bund compte route prend à sa charge au 100 % les frais d'un périmètre attenant à l'autoroute qu'il aurait fallu de toute façon aménager.

Considérant les délais nécessaires à l'opération du remaniement parcellaire, considérant d'autre part que les bureaux du génie rural sont, ainsi que chez nous, surchargés de travail, cette opération n'a pu s'effectuer en général qu'une fois les travaux de l'autoroute terminés.

Aujourd'hui, la situation s'est améliorée, dans ce sens que l'on considère comme idéal si les opérations de remaniement parcellaire proprement dites peuvent débiter avec la mise en chantier des terrassements de l'autoroute (délai admis pour l'opération du remaniement parcellaire: 4 ans). Il est bien entendu que le projet du génie rural: chemins et canalisations, avait été étudié au préalable, en accord avec les projets de l'autoroute.

La pratique envisage donc le début des études du remaniement parcellaire proprement dit avec la mise en chantier des terrassements de l'autoroute. En effet, lors des travaux, certaines modifications des tracés, des talus, raccords, etc. peuvent influencer considérablement le nouvel état de propriété. Il est donc indiqué de ne pas précipiter les opérations du remaniement parcellaire.

En Suisse, nous admettons une emprise de l'autoroute et de ses annexes de 3 à 4 ha par km. En Allemagne, on estime devoir compter de 4 à 5 ha par km.

La construction des autoroutes porte parfois des préjudices considérables aux exploitations agricoles. Aussi les indemnités extraordinaires sont fixées par l'autorité supérieure des Améliorations foncières, après que les représentants de l'entreprise de l'autoroute aient été entendus. Ces indemnités extraordinaires sont versées aux syndicats par le compte route du Bund.

Dans la mesure du possible, l'on indemnise les propriétaires fonciers en nature, c'est-à-dire par du terrain acquis au préalable à l'amiable. Toutefois, l'Etat n'a pas l'obligation de dédommager les propriétaires en nature si cela n'est pas possible, il le fait alors en argent. L'on ne procède à l'expropriation que si toutes les autres possibilités d'acquisition des terrains n'ont pas abouti.

En Allemagne, les chemins de remaniement parcellaire sont souvent construits d'une façon plus sommaire que chez nous, mais leur emprise est en général plus large (5 à 6 m); parfois l'on rencontre des chemins principaux goudronnés.

Le réseau des chemins du remaniement parcellaire doit éviter les possibilités d'accès latéraux sur l'autoroute. Ces accès sont indésirables et dangereux. A cet effet, les chemins longeant l'autoroute ou y aboutissant doivent être évités. Les parcelles seront placées si possible longitudinalement à la route.

Tous les dégâts aux cultures en dehors de l'emprise de l'autoroute et pendant l'exécution des travaux sont estimés et déterminés par les re-

présentants des chambres d'agriculture. Ils sont payés directement par le compte autoroute aux intéressés.

Une fois les travaux de l'autoroute terminés, une convention fixe les responsabilités en ce qui concerne l'entretien des ouvrages. En principe le compte autoroute supporte l'entretien de tous les ouvrages sis sur l'emprise de l'autoroute. Mais souvent d'autres ouvrages, tels que canaux, etc., en dehors de l'emprise, sont mis à sa charge également.

Considérations

En Allemagne et en Suisse, la population et les propriétaires fonciers reconnaissent la nécessité d'un réseau de routes nationales et d'autoroutes, mais ils sont d'avis en général que l'on devrait passer sur le voisin ou tout au moins ailleurs que sur leur propre terrain... Ils contestent le tracé projeté par des arguments témoignant peut-être d'une vue un peu personnelle, mais cela est humain, et il ne faut pas leur reprocher de défendre leurs biens.

L'automobiliste lui, ne voit strictement que son avantage, le reste ne l'intéresse guère. Il ne comprend souvent pas le sacrifice du terrain, lequel ne subit pas seulement une dépréciation, mais est surtout affecté par une diminution de son outil de travail. Evidemment, des indemnités lui sont allouées, mais elles ne sont que relatives.

L'autoroute crée un barrage dans un territoire, elle le saccage, enlève les possibilités d'aménagement, d'expansion, de tranquillité, de commodités d'accès, etc. Les chemins de fer ont fait déjà bien des dommages, mais en contre-partie ils avaient l'avantage de desservir chaque village, raccordé par une gare et d'être à la disposition de la totalité de la population. Toutes autres sont les autoroutes, réservées à une classe exclusive d'usagers.

L'opération du remaniement parcellaire ne présente pas de difficultés spéciales, si la question financière peut être résolue avec une largeur de vues qui s'impose. Mais l'on peut aussi se demander si l'opération du remaniement parcellaire par trop accéléré ne risque pas de nuire à la réalisation de l'œuvre.

En effet, dans certains cas, – en particulier dans les territoires non encore aménagés, – il serait peut-être indiqué de procéder au préalable à la réunion parcellaire qui aurait pour avantage de permettre une pré-sélection des parcelles ou des domaines, à gauche et à droite du tracé de l'autoroute, et de placer les surfaces des parcelles acquises à l'amiable sur l'emprise de la route. Ainsi, les opérations futures seraient grandement facilitées.

En conclusion, il faut reconnaître que les remaniements parcellaires sont seuls en mesure de réduire, dans une forte proportion, les inconvénients résultant de la construction d'autoroutes, ouvrages qui non seulement morcellent la propriété foncière, sectionnent les exploitations et hachent les territoires des communes, mais diminuent encore la surface du sol disponible.