

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural
<b>Band:</b>	57 (1959)
<b>Heft:</b>	12
<b>Artikel:</b>	Acquisition de terrains et aménagement de la propriété foncière lors de la construction d'autoroutes
<b>Autor:</b>	Regamey, P.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-215269">https://doi.org/10.5169/seals-215269</a>

### 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:** 19.02.2026

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

# Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie

Revue technique Suisse des Mensurations, du Génie rural et de Photogrammétrie

Herausgeber: Schweiz. Verein für Vermessungs-wesen und Kulturtechnik; Schweiz. Kulturingenieurverein  
Schweiz. Gesellschaft für Photogrammetrie

Editeur: Société suisse des Mensurations et Amélio-rations foncières; Société suisse des Ingénieurs du Génie rural; Société suisse de Photogrammétrie

Nr. 12 • LVII. Jahrgang

Erscheint monatlich

15. Dezember 1959

## Acquisition de terrains et aménagement de la propriété foncière lors de la construction d'autoroutes

*Procédure vaudoise*

par

*D<sup>r</sup> P. Regamey, Ingénieur, Chef du Service  
des améliorations foncières, Lausanne*

Les autoroutes suisses seront généralement situées dans le plateau, c'est-à-dire dans des terrains de valeur, au point de vue agricole, forestier ou urbain. Il importe donc de ménager ces terrains, dans la mesure compatible avec les nécessités de la construction des autoroutes. Ce principe a d'ailleurs été introduit dans la Constitution fédérale ensuite de la votation populaire du 6 juillet 1958.

Dès qu'il a été question de construire des autoroutes dans le canton de Vaud, et tout d'abord entre Lausanne et Genève, le Conseil d'Etat a pris des mesures pour sauvegarder les intérêts des propriétaires des terrains situés sur le tracé, ou aux abords des artères nouvelles. Bien que, à l'époque, il n'existaient aucune disposition légale sur les autoroutes, le Conseil d'Etat a nommé, en 1954, une «Commission foncière de l'autoroute Genève-Lausanne» chargée des missions suivantes:

1<sup>o</sup> étudier l'organisation de syndicats d'améliorations foncières dans les terrains en bordure de l'autoroute, en vue du remaniement parcellaire;

2<sup>o</sup> étudier un avant-projet de chemins et de canalisations pour rétablir des dévestitures et les écoulements des eaux de drainage ou de surface coupés par cette artère;

3<sup>o</sup> acquérir à l'amiable des terrains, qui par la suite, pourraient servir d'échange par voie de remaniement, pour obtenir l'emprise de l'autoroute.

*Bases légales.* Dans l'impossibilité d'attendre l'entrée en vigueur d'une loi fédérale sur les routes nationales, il a fallu introduire, dans la

législation vaudoise, des dispositions légales permettant la construction d'autoroutes, l'acquisition des terrains nécessaires et la réorganisation de la propriété foncière démantelée par les tracés. En date du 26 mai 1958, le Grand Conseil adoptait des modifications aux quatre lois suivantes: Loi sur les routes – Loi sur la police des constructions – Loi sur l'expropriation – Loi sur les améliorations foncières.

L'acquisition des terrains et la réorganisation de la propriété foncière (remaniement parcellaire) sont intimement liées. A ce sujet, la législation vaudoise, après modification du 26 mai 1958, offre, en bref, les possibilités suivantes:

1<sup>o</sup> *Les terrains peuvent être acquis: à l'amiable, par expropriation, ou par échange au cours du remaniement parcellaire* pour autant que les propriétaires des terrains situés sur l'emprise n'aient pas exigé l'expropriation. Sur ce dernier point, le projet de loi fédérale est plus restrictif, à juste titre nous semble-t-il. Il réserve, dans le cadre du remaniement, la possibilité d'exiger l'expropriation dans le cas exceptionnel où il apparaît comme impossible de restituer au propriétaire des terrains semblables à ceux qu'on lui enlève (propriétés de plaisance, terrains industriels, etc.). Ce projet fédéral prévoit aussi deux autres possibilités d'acquisition inconnues dans la procédure vaudoise:

- a) la réduction proportionnelle opérée sur les terrains de chaque propriétaire, dans le périmètre du remaniement, avec paiement à la valeur vénale.
- b) l'imputation sur les terrains d'une partie des plus-values foncières résultant de travaux d'assainissement.

2<sup>o</sup> La législation vaudoise permet au Conseil d'Etat d'ordonner le remaniement parcellaire en bordure de l'autoroute, dans des périmètres déterminés de telle sorte que l'on assure une réorganisation complète de la propriété foncière démantelée par l'autoroute. Dès que le remaniement est ordonné, les propriétaires organisent eux-mêmes leurs syndicats, dans la même forme que les entreprises volontaires. Ainsi, l'obligation imposée par le Conseil d'Etat se limite à passer outre à la recherche des majorités prévues par le Code civil, art. 703. En cas de carence de la part des syndicats, le Conseil d'Etat prendra les mesures nécessaires à l'exécution du remaniement.

3<sup>o</sup> L'Etat peut prendre possession de façon anticipée de l'emprise de l'autoroute, soit qu'il s'agisse d'expropriation, soit qu'il s'agisse de remaniement, ceci dès que les terrains auront été estimés, ou, en cas d'expropriation, après estimation et mesures conservatoires. Cette possibilité est indispensable, si l'on ne veut pas retarder la mise en chantier des travaux, la procédure de remaniement ou d'expropriation demandant beaucoup de temps.

4<sup>o</sup> La loi vaudoise sur les améliorations foncières fixe que les frais de remaniement (travaux géométriques, chemins, assainissements) seront supportés par l'Etat, compte «autoroute» (déduction faite de la contribu-

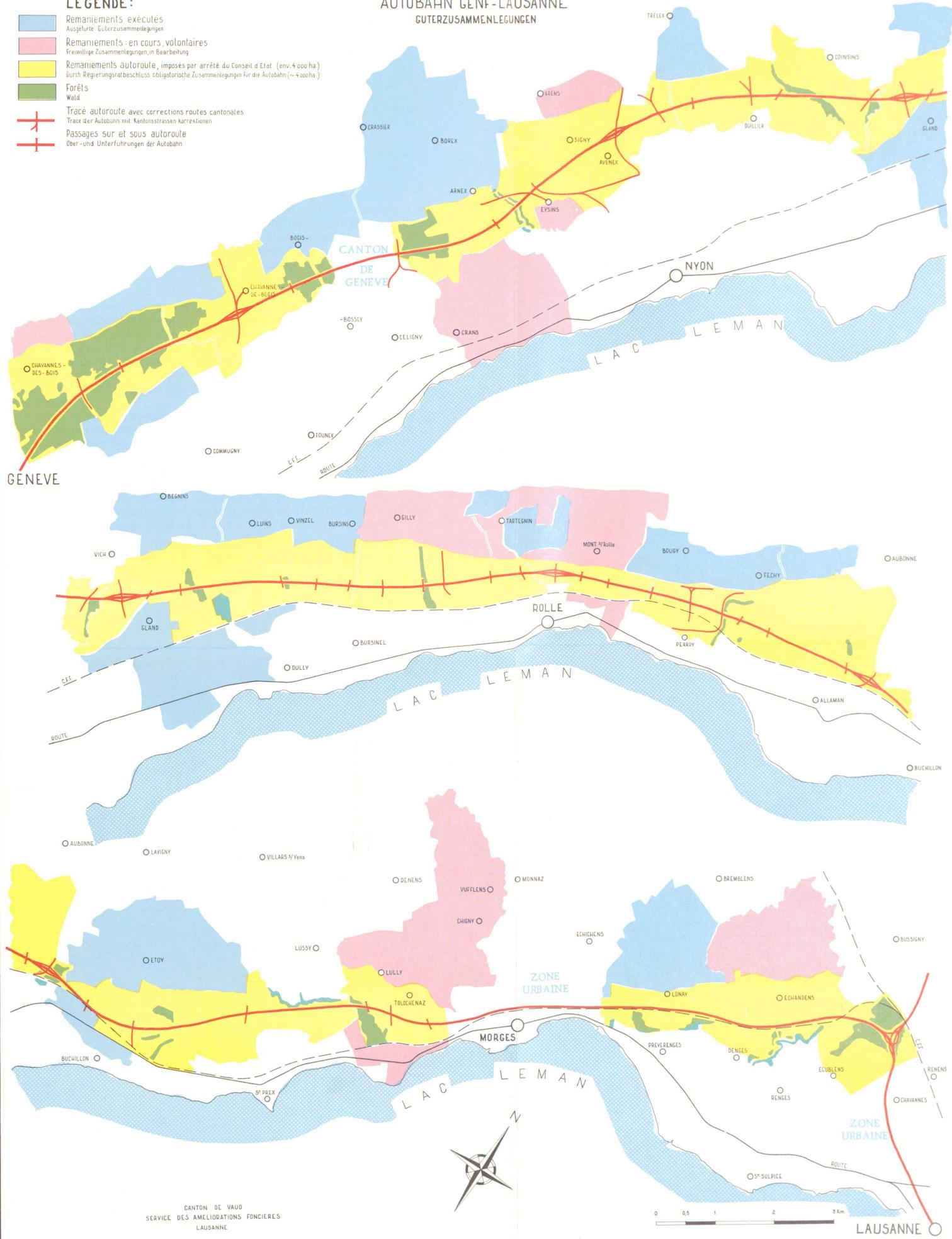
# AUTOROUTE GENEVE-LAUSANNE

## REMANIEMENTS PARCELLAIRES

### LEGENDE :

- [Blue Box] Remaniements exécutés  
Ausgeführt Güterzusammenlegungen
- [Pink Box] Remaniements : en cours, volontaires  
Freiwillige Zusammenlegungen, in Bearbeitung
- [Yellow Box] Remaniements autoroute, imposés par arrêté du Conseil d'Etat (env. 4000ha)  
Durch Regierungsratsbeschluss obligatorische Zusammenlegungen für die Autobahn (~4000ha)
- [Green Box] Forêts  
Wald
- [Red Line] Tracé autoroute avec corrections routes cantonales  
Trace der Autobahn mit Kantonstrassen-Korrektionen
- [Red Line with cross-hatch] Passages sur et sous autoroute  
Ober- und Unterführungen der Autobahn

### AUTOBAHN GENF-LAUSANNE GÜTERZUSAMMENLEGGUNGEN



tion de la Confédération). Toutefois les propriétaires seront tenus d'y participer dans la mesure où ils en retirent des avantages.

5° Enfin, les propriétaires ont la faculté de demander l'extension du remaniement parcellaire au reste de la commune. Ils peuvent ainsi saisir l'occasion de réaliser des améliorations foncières définitives sur l'ensemble du territoire communal. Cette extension sera alors volontaire (majorités légales selon Code civil, art. 703), et les frais seront supportés entièrement par les propriétaires, déduction faite des subventions cantonale et fédérale ordinaires au titre «améliorations foncières».

\*

#### *Application au cas de l'autoroute Genève-Lausanne*

C'est l'urgence de la construction de cette autoroute, qui a rendu nécessaire la modification de la législation vaudoise, avant l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les routes nationales.

**Périmètres.** Les périmètres ont été déterminés par la «Commission foncière de l'autoroute» agissant à titre consultatif sur mandat du Conseil d'Etat.

Les principes suivants ont été admis pour arrêter ces périmètres:

- a) englober tous les terrains acquis par l'Etat en vue d'échange;
- b) assurer un regroupement rationnel des exploitations agricoles d'un seul côté de l'autoroute, ou lorsque cela n'est pas possible, en limiter au minimum la traversée par des passages agricoles sur ou sous route.
- c) englober les terrains intéressés à la transformation de réseaux de chemins et d'assainissements, à rétablir ou à construire, du fait de l'autoroute.

Fallait-il, pour des raisons techniques ou psychologiques restreindre les périmètres le plus possible? L'expérience prouve le contraire. Plus les périmètres sont grands, plus les échanges sont faciles. Le compte «autoroute» ne s'en trouve pas plus chargé, puisqu'il supporte seulement les frais pour les travaux dont l'autoroute est responsable. Certes, les frais des travaux géométriques dans ces périmètres seront à sa charge, mais ils représentent peu de chose (350 à 450 fr./ha) en regard des facilités qu'ils procurent.

Les enquêtes ouvertes au sujet des périmètres ont montré que les propriétaires n'y étaient pas hostiles, au contraire, la plupart des observations formulées tendaient à des extensions de périmètres et non à des réductions.

Pour les 41 km d'autoroute en territoire vaudois, entre la frontière genevoise et la banlieue lausannoise (traversée de Morges non comprise) les périmètres de remaniement obligatoire représentent environ 4000 ha, répartis en 13 syndicats d'améliorations foncières, situés sur les territoires de 36 communes (voir plans annexés 1 et 2) avec 1852 propriétaires.

**Constitution des syndicats obligatoires.** Par arrêté du 28 mars 1958, le Conseil d'Etat a ordonné le remaniement dans les périmètres en question,

ainsi que la création de ces 13 syndicats. Ceux-ci se sont ensuite tous constitués et organisés volontairement, ont adopté des statuts, nommé leurs organes (Comité, Commission de classification et géomètre), sans qu'il ait fallu recourir à la contrainte prévue par la loi en cas de carence ou d'opposition des propriétaires.

*Option entre remaniement et expropriation.* La loi vaudoise sur les améliorations foncières permet aux propriétaires des terrains sur l'emprise de l'autoroute d'exiger l'expropriation plutôt que de voir leurs terrains échangés par voie de remaniement. L'expérience montre que cette disposition destinée à sauvegarder au mieux le droit de propriété, est sans grand intérêt.

En effet, sur 421 propriétaires intéressés à l'emprise (dans les syndicats entre la frontière genevoise et Morges) seuls 10 d'entre eux exigent actuellement l'expropriation. C'est que d'une façon générale les propriétaires désirent ardemment recevoir du terrain plutôt, que de l'argent.

Nous sommes donc d'avis que cette possibilité d'option n'apporte rien à la sauvegarde du droit de propriété. Elle complique et prolonge inutilement la procédure. Le texte du projet de loi fédérale sur les routes nationales (art. 29, ch. 3) nous paraît bien préférable, puisqu'il limite la possibilité d'exiger l'expropriation au cas exceptionnel, où le remaniement n'est manifestement pas en mesure de fournir à un propriétaire situé sur l'emprise, un bien-fonds semblable à celui qu'il abandonne.

*Acquisition par l'Etat de terrains dans le périmètre.* Mandatée par le Conseil d'Etat, la «Commission foncière de l'autoroute» a acquis, à l'amiable, des terrains aux abords du tracé. Elle a réussi à obtenir à des prix raisonnables (par exemple en bons terrains agricoles 1.50 à 2 fr. m<sup>2</sup>) à peu près partout des surfaces et valeurs nécessaires à compenser, par voie de remaniement, la surface de l'emprise (voir exemple plan annexé 2).

*Chemins et assainissements.* Les organes des syndicats (Commission de classification, géomètres, Comités) ont établi le réseau des chemins nécessaires au remaniement ainsi que des ouvrages d'assainissement. Après avoir entendu le préavis des Commissions de classification, la Commission foncière de l'autoroute, au fur et à mesure de l'avancement des études, a établi sous forme de proposition, une clé de répartition des frais relatifs à ces ouvrages, entre le compte «autoroute» (frais à la charge de l'Etat et de la Confédération) et les syndicats (frais à charge des propriétaires avec subventions ordinaires au titre «améliorations foncières»).

Par contre, le coût des travaux géométriques dans les périmètres de remaniements obligatoires sont intégralement à charge du compte «autoroute».

Après approbation par l'Inspection fédérale des travaux publics, les réseaux de chemins et assainissements, avec la clé de répartition des frais, sont soumis à l'enquête sur plans au 1:5000 (voir par exemple, plan réduit annexé 2). Dans les trois syndicats où cette opération a déjà eu lieu, aucune observation importante n'a été formulée. Ce mode de répartition des frais entre compte «autoroute» et syndicats d'améliorations foncières

correspond d'ailleurs aux principes énoncés dans le projet de loi fédérale sur les routes nationales.

*Estimation des terres (remaniement).* Cette opération a lieu selon la procédure ordinaire prévue par la loi vaudoise sur les améliorations foncières. Les Commissions de classification des syndicats d'améliorations foncières en sont chargées. L'estimation des terres basée sur les valeurs d'échange est naturellement valable pour les parcelles acquises par l'Etat, comme pour l'emprise de l'autoroute. L'Etat est ainsi traité au sein des syndicats, comme un autre propriétaire, à la seule différence que sa nouvelle parcelle est déterminée d'avance par l'emprise de l'autoroute.

*Prise de possession anticipée.* Dès que l'estimation des terres a été soumise à l'enquête, la prise de possession anticipée peut avoir lieu. Une indemnité aux propriétaires de l'emprise doit évidemment être fixée. Elle représente une location ainsi qu'un dédommagement pour les complications dues à la culture de parcelles ou domaines partagés par le tracé, jusqu'à la prise de possession légale. Dans les rares cas où l'expropriation est exigée (actuellement 10 cas entre Morges et la frontière genevoise), la prise de possession anticipée aura lieu dès que les mesures conservatoires auront été prises par le Tribunal unique d'expropriation, Tribunal prévu par la loi vaudoise d'expropriation.

*Syndicats d'améliorations foncières volontaires.* Plusieurs syndicats se sont constitués, ou s'y préparent, pour réaliser le remaniement de l'ensemble de la commune ou d'un groupe de communes, en même temps que le remaniement résultant de l'autoroute. C'est le cas par exemple dans les communes de Crans, Lully et Tolochenaz.

Ces syndicats exécuteront l'ensemble des études et travaux dans leurs périmètres, syndicats obligatoires compris. Le compte «autoroute» leur remboursera la part de frais lui incomtant.

*Devis.* Le devis provisoire des études et travaux d'améliorations foncières imputables à l'autoroute est de 15 millions de francs pour 4000 ha, coût à la surface relativement élevé du fait que les périmètres sont, malgré tout, restreints, augmentant d'autant la densité des chemins. D'autre part, plusieurs communes avaient déjà réalisé le remaniement parcellaire dans ces cas, les contributions des propriétaires aux chemins nouveaux seront donc très restreintes. Le devis en question est évidemment provisoire et devra être revu lors de l'étude détaillée des ouvrages d'améliorations foncières. Les expériences faites à ce jour, avec les premiers syndicats, permettent de conclure que, à moins de conditions économiques nouvelles, le coût des travaux d'améliorations foncières restera dans le cadre de ce devis provisoire.

*Conclusions.* La procédure vaudoise permet d'assurer la réorganisation de la propriété foncière de façon complète, et avec le minimum de difficultés. Elle permet d'acquérir les terrains nécessaires à l'autoroute en limitant l'expropriation à des cas exceptionnels. Ainsi, si la construction d'autoroutes cause des dommages inévitables dans des secteurs agricoles,

forestiers, ou même urbains, le remaniement parcellaire est en mesure de réparer ces dommages. Les frais qui en résulteront restent modestes en regard du coût des autoroutes, et en regard de la simplification de la procédure. (Devis autoroute Lausanne-frontière genevoise: 210 millions de francs, dont 15 millions pour les travaux d'améliorations foncières, soit le 7%).

Les propriétaires fonciers n'ont pas manifesté d'oppositions sérieuses à l'égard de cette procédure. Dans ce domaine, les dispositions prévues par le projet de loi fédérale sur les routes nationales sont, dans ses grandes lignes, semblables à celles appliquées actuellement dans le canton de Vaud.

L'expérience a ainsi montré jusqu'ici, que cette procédure facilitait la construction des autoroutes, facilitait aussi les acquisitions de terrains, tout en sauvegardant très largement le droit de propriété.

(Extrait d'un exposé, présenté à la Conférence des Directeurs des Travaux publics, le 25 septembre 1959, à Herisau.)

## **Der Landerwerb und Neueinteilung des Grundeigentums beim Bau von Autobahnen<sup>1</sup>**

*Das waadtländische Verfahren*

*Von Dr. P. Regamey, Ingenieur,  
Chef des Kantonalen Meliorationsamtes, Lausanne*

Die schweizerischen Autobahnen sind zum größten Teil im Mittelland vorgesehen, das heißt, wertvolles Land sowohl in land- und forstwirtschaftlicher wie auch in siedlungspolitischer Beziehung wird beansprucht. Es ist deshalb unerlässlich, mit dem Boden sparsam umzugehen, soweit sich dies mit den technischen Anforderungen des Autobahnbaues vereinbaren lässt. Dieser Grundsatz wurde ja auch mit der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 in der Bundesverfassung verankert.

Schon kurz nachdem der Bau von Autobahnen im Kanton Waadt in Erwägung gezogen wurde – es handelte sich dabei vorerst um die Strecke Genf–Lausanne –, hat der waadtländische Regierungsrat Maßnahmen zum Schutz der Interessen der Landeigentümer längs der vorgesehenen Linienführung getroffen. Obschon damals noch keine gesetzlichen Bestimmungen über die Autobahnen aufgestellt waren, setzte der Regierungsrat im Jahre 1954 eine «Landerwerbskommission der Autobahn Genf–Lausanne» ein. Es wurden ihr folgende Aufträge erteilt:

1. Prüfung der Bildung von Meliorationsgenossenschaften in den Gebieten längs der Autobahn im Hinblick auf eine Güterzusammenlegung.

<sup>1</sup> *Anmerkung der Redaktion:* Ausnahmsweise wird auf besonderen Wunsch die deutsche Übersetzung des vorangegangenen französischen Artikels gegeben.