

**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:** 62 (1964)

**Heft:** 8

**Artikel:** Autoroute et remaniement parcellaire

**Autor:** Agassiz, C.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-219223>

### **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:** 17.01.2026

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

# Autoroute et remaniement parcellaire

Par C. Agassiz, ingénieur

## Résumé

L'auteur décrit les tâches particulières qu'imposent les autoroutes en vue du maintien des exploitations agricoles et forestières. Les inconvénients résultant de la coupure et de l'isolement de parcelles doivent, en vertu de la loi fédérale du 8 mars 1960 concernant les routes nationales, être limités à ce qui est supportable. Il s'agit en premier lieu d'établir un plan de construction du nouveau réseau des chemins, comprenant également les mesures indispensables pour l'évacuation naturelle et artificielle des eaux. Dans le cadre des améliorations intégrales qui sont entreprises à ce moment, les dépenses conditionnées par la construction de l'autoroute sont fixées pour chaque cas.

Pour permettre l'exécution des travaux de l'autoroute Genève-Lausanne, l'autorité cantonale a été obligée d'autoriser prématurément la prise de possession des fonds nécessaires à l'autoroute, opération qui n'a pu être réalisée qu'après la classification des terres et après la fixation des indemnités revenant aux anciens propriétaires fonciers.

## Zusammenfassung

Der Verfasser schildert die besonderen Aufgaben, welche sich in Verbindung mit dem Bau der Nationalstraßen für die Erhaltung der betroffenen land- und forstwirtschaftlichen Betriebe ergeben. Die infolge der Durchschneidung und Abtrennung von Grundstücken entstehenden Nachteile sollen gemäß Bundesgesetz über die Nationalstraßen vom 8. März 1960 unter Anwendung des Landumlegungsverfahrens auf ein tragbares Maß zurückgeführt werden. Dazu gehören in erster Linie Planung und Bau eines neuen Wegnetzes mit den entsprechenden Maßnahmen hinsichtlich der natürlichen und künstlichen Entwässerung. Im Rahmen der meist zustandekommenden, erweiterten Gesamtmeliorationen sind ferner jeweils die auf den Nationalstraßenbau zurückzuführenden Kostenanteile festzusetzen.

Um den rechtzeitigen Baubeginn an der Autobahn Genf-Lausanne zu ermöglichen, mußte die kantonale Behörde den vorzeitigen Besitzantritt auf den benötigten Grundstücken anordnen, was erst nach durchgeführter Bonitierung sowie nach Festsetzung der allfälligen besonderen Entschädigungen an die früheren Grundeigentümer erfolgen konnte.

## Généralités

Les nouveaux articles constitutionnels de la Confédération précisent que, lors de la construction d'autoroutes, les autorités compétentes veilleront à donner au solde de parcelles fractionnées une utilisation économique du sol. Cela s'applique aussi bien aux terrains en nature de forêt, vigne et champ qu'aux terrains urbains.

La soustraction de surfaces assez grandes (environ 360 ha pour Genève-Lausanne dans le Canton de Vaud) à tout rendement économique doit être compensée par une amélioration des moyens de production dans toute la mesure possible, le regroupement des parcelles et la création de dévestitures rationnelles en sont un des moyens.

Les modes d'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux sont au nombre de trois:

*1<sup>o</sup> acquisition à l'amiable:* les tractions sont menées à cet effet, dans le Canton de Vaud, par une commission spéciale nommée pour cela.

*2<sup>o</sup> acquisition par voie d'expropriation:* la procédure appliquée pour les routes nationales est celle prévue par la loi fédérale d'expropriation.

*3<sup>o</sup> acquisition par la procédure de remembrement.*

### *But*

De ce bref préambule, il ressort que les buts du remaniement parcellaire à exécuter en corrélation avec la construction des autoroutes sont multiples. Il s'agit donc de remédier aux inconvénients et difficultés que nous venons de citer par:

*1<sup>o</sup> l'étude et la création d'un nouveau réseau de chemins déterminant les passages nécessaires sur et sous l'autoroute.* Pour ce faire, il s'agit de connaître, d'une part les centres d'exploitation et leurs zones d'influence, d'autre part, les liaisons principales entre ces centres eux-mêmes. Certes, les Travaux publics ne négligent pas les routes cantonales et ce sont eux qui en fixent les tracés nouveaux ou maintenus; mais, dans nos régions très peuplées, les villages sont denses et reliés entre eux par de nombreuses routes communales. Il s'agit de maintenir le minimum de passages inférieurs ou supérieurs à travers l'autoroute compatible avec l'économie locale. Dans les régions rurales, il fallait éviter aussi de mêler le trafic agricole avec le trafic routier proprement dit. Ces études demandent une collaboration étroite entre le Service des routes, les Municipalités et les responsables des améliorations foncières.

*2<sup>o</sup> l'étude des systèmes de drainage et d'évacuation des eaux* qui puissent servir simultanément à l'autoroute et aux syndicats d'améliorations foncières. L'autoroute, barrière visible, est un obstacle coûteux à franchir pour des canalisations souterraines ultérieures. La situation et le dimensionnement des aqueducs doivent être examinés minutieusement non seulement dans le seul intérêt de l'autoroute, mais aussi en fonction des projets généraux des régions traversées.

*3<sup>o</sup> le déplacement de lignes à haute tension, de canalisations d'eau potable, de gaz, de téléphone et autres servitudes d'intérêt général.* Ces déplacements posent aussi des problèmes auxquels doivent être associés les communes et les syndicats de remaniement parcellaire.

*4<sup>o</sup> l'acquisition des terrains par la procédure de remembrement.* Elle est applicable partout où elle est dans l'intérêt de la route et où la construction de l'autoroute est de nature à compromettre l'utilisation économique du sol. Pour s'assurer la propriété des emprises de terrains nécessaires, l'autoroute dispose, au sein du syndicat d'améliorations foncières:

- a) des biens-fonds du domaine public rendus inutiles;

- b) des parcelles acquises sur l'emprise ou hors de l'emprise, en vue de la compensation en nature des propriétaires touchés;
- c) d'une réduction procentuelle des prétentions des propriétaires dont les parcelles sont englobées dans le syndicat d'améliorations foncières. Les terrains acquis de cette façon sont bonifiés à leur valeur vénale à l'entreprise de remaniement parcellaire;
- d) de l'imputation sur les terrains des plus-values apportées à certains biens-fonds par les travaux d'améliorations foncières dus à la construction de la route (défrichement, drainage, etc.).

5° *la création de nouvelles parcelles régulières combinée avec un regroupement intensif.* Une forme rationnelle et un regroupement des biens-fonds fractionnés par l'autoroute permet aux propriétaires de recevoir de nouvelles parcelles qui peuvent être utilisées conformément à leur destination et, ainsi, de parer à un des plus graves inconvénients dus à la construction de l'autoroute.

### *Moyens*

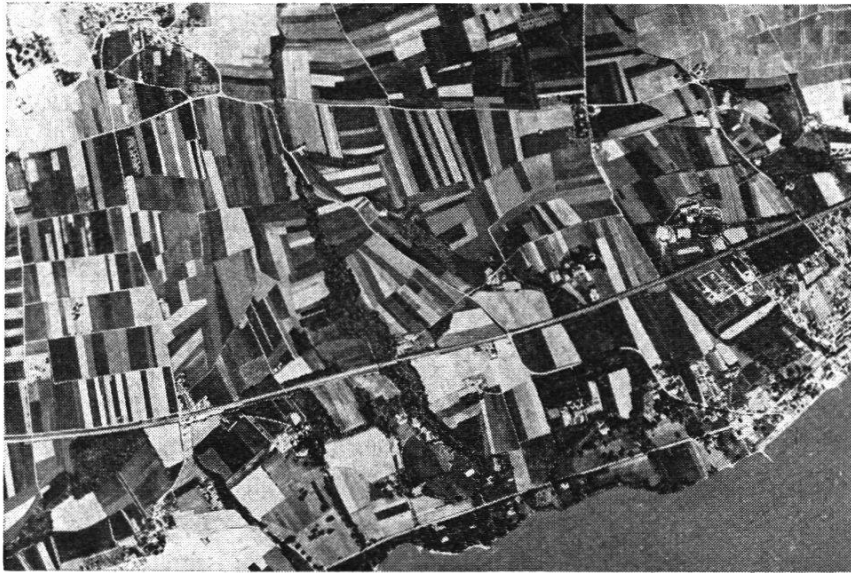
La loi fédérale sur les routes nationales permet d'imposer le remaniement parcellaire partout où il se révèle nécessaire. Pour éviter la recherche des majorités légales au sens de l'art. 703 du Code civil, les gouvernements cantonaux peuvent ordonner ce remaniement selon les périmètres qu'ils estiment utiles.

La législation vaudoise prévoit que ces syndicats d'améliorations foncières se constituent et s'organisent librement, mais qu'en cas de défaillance de l'assemblée générale du syndicat, l'Etat y pourvoit d'office.

Ainsi, l'assemblée générale doit décider de la constitution du syndicat, adopter des statuts et nommer ses différents organes: Comité de direction, Commission de classification, etc.; elle désigne d'autre part le technicien (géomètre) de son entreprise. Les étapes de la procédure des améliorations foncières se poursuivent alors normalement, selon le schéma suivant dont nous ne développerons que les caractéristiques propres aux syndicats de l'autoroute.

1. *Périmètre:* comme expliqué précédemment, le périmètre de l'entreprise a été fixé par la Commission cantonale d'achat des immeubles pour les routes nationales. Son choix a été guidé par les principes suivants:

- a) *conditions de propriété* (parcellaire et possibilité d'achat de parcelles par l'Etat);
- b) *limites naturelles* (ruisseaux, chemins de fer, routes);
- c) *limites économiques* (nature des terrains: vigne, bois, champ, etc.);
- d) *limites techniques* (longueur des parcelles dans le nouvel état, réseau général de dévestitures permettant une exploitation rationnelle des parcelles séparées de leur centre d'exploitation par l'autoroute, étude de l'évacuation des eaux impliquant souvent l'obligation d'incorporer une partie importante des bassins de réception dans le périmètre).

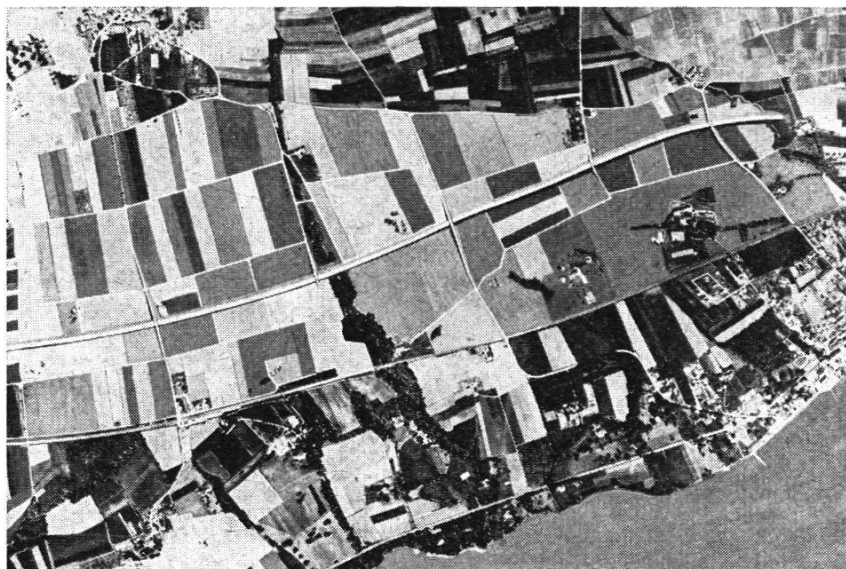


Comme on peut le voir, les limites territoriales des communes ne jouent pas un rôle primordial, comme c'est le cas dans une entreprise de remaniement parcellaire habituelle. En effet, s'il est d'une part difficile d'imposer le remaniement à toute une commune, alors qu'elle n'est que peu touchée par l'autoroute, il est d'autre part impossible pour le Canton de Vaud de remanier intégralement toutes les communes qui seront touchées par les routes nationales. La possibilité est offerte, lors de la mise à l'enquête de ce périmètre imposé par arrêté du Conseil d'Etat, d'étendre ou de réduire ce dernier. L'expérience a montré que les observations formulées à l'enquête tendent le plus souvent à demander des extensions de périmètre, même sur une base volontaire au sens de l'art. 703 du Code civil, c'est-à-dire là où doivent être obtenues les majorités légales habituelles; ainsi de nombreuses communes ont demandé ou demandent de pouvoir procéder au remaniement parcellaire intégral de tout leur territoire. Dans ce cas, l'autoroute ne participe pas aux frais engagés dans ce secteur volontaire; ceux-ci sont entièrement à la charge des propriétaires, déductions faites des subventions ordinaires allouées à titre d'améliorations foncières. Simultanément, le Canton de Vaud avait introduit une procédure d'option qui a permis à certains propriétaires de demander à ce que soit appliquée la procédure d'expropriation, en ce qui concerne ses biens-fonds touchés par l'emprise de l'autoroute. Peu de propriétaires ont usé de cette possibilité; ils préfèrent en général vendre à l'amiable ou recevoir une compensation en nature. La procédure d'expropriation pour l'autoroute ne doit être appliquée, dans un syndicat d'améliorations foncières, que si le remaniement parcellaire ne peut manifestement pas réparer le dommage, principalement lorsqu'il s'agit de propriété bâtie (maison de maître, villa, etc.).

2. *Avant-projet des travaux collectifs*: les travaux collectifs (collecteurs et chemins) se subdivisent en travaux:

- a) dus à l'autoroute et 100 % à sa charge;





- b) mixtes, aux frais du syndicat et de l'autoroute;
- c) indépendants de l'autoroute.

*Chemins.* Les principes qui ont guidé l'élaboration des avant-projets de chemins ont consisté à prévoir, de part et d'autre de l'autoroute, des chemins parallèles à celle-ci. La distance qui sépare ces chemins de l'autoroute est variable selon que le sens de culture est parallèle ou perpendiculaire à cette dernière. En principe, les chemins de dévestiture ne sont pas collés à l'autoroute (à l'exception des chaintres); d'une part, pour éviter qu'un conducteur puisse être désorienté la nuit par un véhicule venant en sens inverse sur l'un de ces chemins ruraux, d'autre part, pour ne pas créer de carrefour dangereux à proximité des passages sur ou sous l'autoroute. Au point de vue purement économique, de tels chemins ne seraient pas rationnels, puisqu'ils ne peuvent être utilisés qu'à 50 %.

Le but de ces avant-projets a consisté aussi à éviter de créer trop de passages ruraux sur ou sous l'autoroute, en tenant compte des distances et des directions des centres d'exploitation. Les commissions de classification estimaient préférable, à juste raison, d'obtenir de bonnes voies de détournement de l'autoroute qu'une quantité de passages maintenus, mais sans bonne liaison entre eux.

Pour le compte de l'autoroute, le revêtement de ces chemins principaux a été, en principe, prévu gravelé empierré partout. Pour les territoires remaniés où, pour la plupart des cas, d'excellents chemins souvent récents ne peuvent être remplacés, la solution consiste à renforcer les chemins maintenus par la pose d'une dalle de béton, vu la sollicitation accrue à laquelle ils seront soumis. La transformation des chemins gravelés en chemins en béton, lorsque le terrain ou les circonstances l'exigent, se ferait dans les territoires non remaniés sur le compte du syndicat.

*Assainissement.* Dans les territoires déjà remaniés et assainis, l'autoroute doit prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir et assurer

le bon fonctionnement des systèmes d'évacuation construits par les améliorations foncières. Pour le reste, les études se font en étroite collaboration entre les syndicats de remaniement parcellaire et l'autoroute, pour éviter la construction d'ouvrages qui feraient double emploi ou, au contraire, qui se révéleraient sous-dimensionnés.

*Défrichement.* Certaines surfaces de forêts en dehors de l'emprise de l'autoroute devront être défrichées par ses soins. Ce sont d'une part des forêts sises au sud du tracé qui doivent être éliminées, pour permettre une bonne insolation de la chaussée, dont le solde se réduit à un bosquet incultivable; d'autre part, des lisières de bois à aménager, pour pouvoir utilement cultiver le solde du terrain entre l'autoroute et la forêt.

3. *Estimation des terres et des servitudes:* il ne doit pas être tenu compte des projets de l'autoroute pour estimer les valeurs des terrains; celles-ci sont comme d'habitude des valeurs d'échange et sont basées sur l'ancien état des lieux.

4. *Etude des plans d'exécution:* celle-ci ne peut commencer que lorsque sont connues toutes les données concernant l'autoroute (plan de situation, profils en long et en travers, évacuation des eaux, etc.). Les géomètres-adjudicataires des entreprises de remaniements parcellaires doivent recevoir tous ces éléments assez vite, pour pouvoir tenir compte de difficultés particulières (accès aux nouvelles routes cantonales, situation et profondeur des aqueducs, par exemple). Une des particularités des syndicats «autoroute» est d'imposer parfois des études urgentes sur tel ou tel point précis, surtout si les travaux de l'autoroute doivent commencer avant la fin des opérations de remaniement parcellaire, ce qui est le cas en particulier pour l'autoroute Genève-Lausanne. Il peut s'agir par exemple de prévoir une canalisation au fond d'un ravin, en vue de l'établissement d'une place de décharge des matériaux excédentaires ou inutilisables comme remblais de l'autoroute, ailleurs ce sera un chemin d'accès à un chantier, etc.

5. *Prise de possession anticipée des terrains nécessaires à la construction de l'autoroute.* Pour que les travaux de l'autoroute Genève-Lausanne puissent commencer avant la fin de la procédure de remaniement parcellaire, il a fallu prévoir une prise de possession anticipée des terrains nécessaires à son emprise et à celle de ses ouvrages annexes.

Les commissions de classification sont chargées de fixer les indemnités auxquelles ont droit les propriétaires touchés par cette mesure. Pour l'ensemble de l'autoroute, et malgré la diversité des syndicats et des commissions de classification, le Service des améliorations foncières a obtenu que soit appliquée une unité de doctrine garantissant un traitement égal entre tous les propriétaires, compte tenu des situations particulières de chacun.

Pour que le Conseil d'Etat puisse autoriser la prise de possession anticipée des terrains nécessaires à la construction de l'autoroute, il faut préalablement:

- que les terres aient été estimées par les soins de la commission de classification;
- que les indemnités portent sur l'ensemble de la perte subie par le propriétaire dont le terrain aura été pris en possession prématurément.

Ces dernières se présentent:

- a) sous forme d'indemnité unique: arbres, cépages, remboursement des frais de culture faits de bonne foi par les intéressés, et autres valeurs passagères (rûchers, clôtures, etc.);
- b) sous forme d'indemnités annuelles:
  - aa) le manque à gagner par suite de perte temporaire de terrain, sous réserve des droits des tiers (locataires, fermiers);
  - bb) les difficultés accrues pour l'exploitation des soldes de parcelles restant à l'intéressé.

L'Etat met d'autre part à disposition des syndicats les parcelles de compensation qu'il a acquises dans le périmètre de remaniement. Ceci évite souvent des indemnités pour réduction notable et temporaire de l'aire d'exploitation de certains domaines plus particulièrement touchés.

*6. Etude du nouvel état:* Comme cité plus haut, le regroupement des parcelles fractionnées ne suffit pas à établir une œuvre complète; il s'agit en outre de ramener sous l'emprise de l'autoroute les terrains acquis dans tout le périmètre par l'Etat, puis d'échanger les parcelles entre propriétaires dont les bâtiments d'exploitation se trouvent de part et d'autre de l'autoroute et, enfin, d'obtenir pour chaque exploitation un regroupement le plus intense possible. Ce dernier postulat se heurte d'ailleurs souvent à certaines difficultés. En effet, le passage de l'autoroute provoque une hausse sensible des prix des terrains, les citadins se trouvant à quelques minutes de la campagne. Certains sites sont très recherchés, alors qu'au point de vue agricole ils n'étaient que de maigre rapport. Ce fait demande beaucoup de doigté de la part des commissions de classification et, peut-être, un peu moins d'exigences de la part des autorités de surveillance.

*7. Exécution des travaux:* La Direction des travaux est assurée par le Comité de direction du syndicat de remaniement parcellaire, sous la surveillance du Service cantonal des améliorations foncières. Lors de l'application de la procédure de prise de possession anticipée, la Direction des travaux est assurée par le Bureau de construction de l'autoroute, sur la base des plans admis par le syndicat d'améliorations foncières pour tous les travaux dits d'urgence, comme cité plus haut. Les travaux mixtes, canalisations par exemple, utiles aux syndicats et à l'autoroute, sont exécutés par l'autoroute; il en est de même des passages inférieurs ou supérieurs de l'autoroute jusqu'à leur raccordement à une route ou un chemin existants.



8. *Répartition des frais*: Comme dans toutes les entreprises d'améliorations foncières, les syndicats de remaniement parcellaire constitués en corrélation avec la construction d'une autoroute sont tenus de procéder à une répartition des frais. En effet, si l'autoroute cause des dommages, elle peut aussi amener des avantages, surtout dans des régions où le remembrement ou d'autres travaux d'améliorations foncières étaient déjà nécessaires.

Aussi selon que les travaux prévus par le syndicat d'améliorations foncières sont dus à la construction de la route ou non, les frais qu'ils comportent sont à la charge de l'autoroute ou à celle du syndicat de remaniement parcellaire. Certains ouvrages peuvent présenter un intérêt égal pour la route ou pour le syndicat; dans ce cas, il y a lieu de répartir équitablement leur coût entre les intéressés. La loi fédérale sur les routes nationales prévoit que c'est le Département fédéral de l'intérieur qui statue dans chaque cas. Pratiquement, le Service cantonal des améliorations foncières présente des propositions à l'autorité fédérale qui les accepte ou les modifie. La décision qui suit ces discussions doit être publiée; l'assemblée générale des propriétaires du syndicat de remaniement parcellaire est en effet seule compétente pour décider de l'exécution des travaux qui ne seraient pas financés tout ou partie par l'autoroute.

Les instances cantonales et fédérales allouent alors les subventions ordinaires à titre d'améliorations foncières sur les travaux dont les frais incombent aux propriétaires.

Les périmètres restreints, 250 à 500 mètres de part et d'autre de l'autoroute en moyenne, justifient par contre que tous les frais d'études et des travaux géométriques soient mis sur le compte de l'autoroute.

Dans le Canton de Vaud, l'Etat assume le financement des travaux et la gestion financière de tous les syndicats constitués en corrélation avec l'autoroute, par contre, il remboursera les frais supplémentaires causés aux syndicats d'améliorations foncières déjà constitués et qui doivent tenir compte des projets de l'autoroute.

Les frais, déduction faite de la participation de l'autoroute et des subventions ordinaires, sont alors répartis entre les propriétaires, selon les avantages que chacun a retirés des opérations de remaniement parcellaire. Un des caractères particuliers des syndicats d'améliorations foncières constitués en corrélation avec la construction d'une autoroute est qu'il faut tenir compte, lors de la répartition des frais, des désavantages éventuels que certains propriétaires devront encore supporter (morcellement d'une grande propriété, allongement du parcours entre le centre d'exploitation et les parcelles, etc.). Par analogie, il est facile d'utiliser les critères énoncés par la loi fédérale d'expropriation.