

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: 59 (1961)

Heft: 9

Artikel: Expériences faites le syndicat de Gilly : différences entre un syndicat d'autoroute et un syndicat ordinaire

Autor: Cavin, Frédéric

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-216915>

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: 15.01.2025

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

Expériences faites dans le syndicat de Gilly

Différences entre un syndicat d'autoroute et un syndicat ordinaire

Par Frédéric Cavin, géomètre officiel, Pully

Du point de vue purement technique, il n'y a pas grand chose à dire. On a vite fait le tour des particularités propres à un Remaniement parcellaire d'autoroute; elles n'ont rien de bien remarquable, elles s'imposent d'emblée à tout esprit averti.

Mais au fur et à mesure de l'avancement de l'étude, on s'aperçoit vite que le «climat» est bien difficile, et c'est là-dessus que j'aimerais insister au début de cet exposé.

Un remaniement parcellaire ordinaire est en quelque sorte, et pour une bonne part, un dialogue entre propriétaires et commission de classification; c'est un petit monde à soi, qui a sa vie propre, un peu égoïste. Au cours de l'étude, il est bon que la direction du syndicat soit très discrète, fasse confiance à la commission et lui laisse une grande liberté d'action.

Le Service des améliorations foncières, de son côté, veille à la bonne observation des règles techniques et des prescriptions juridiques. Mais il est bon que le dit service laisse une grande autonomie à la commission.

Dans ces conditions, on peut affirmer que du travail de la commission et du géomètre, de leurs connaissances, de leur sens psychologique, dépend le succès de l'entreprise.

Lors de mon premier remaniement parcellaire, j'ai reçu une lettre d'un propriétaire qui commençait ainsi: «Vous, levier tout-puissant.» Si sur le moment ma jeune vanité a été flattée, d'autres lettres, que je ne citerai pas, m'ont contraint à plus de modestie.

Mon correspondant tenait évidemment du Marseillais; mais il n'avait pas complètement tort. Dans un syndicat ordinaire, pendant l'étude du projet, la commission de classification et le géomètre ont de grandes responsabilités, ils disposent de pouvoir étendus, ils sont placés en quelque sorte en vedettes. Ensuite, pendant l'exécution des travaux, on les met sur une voie de garage; puis, lors de la répartition des frais, on les remet dans la course.

L'étude d'une entreprise dans le cadre d'une autoroute se présente bien différemment. Il n'y a pas qu'un syndicat, mais beaucoup d'autres. Il y a plusieurs commissions de classification, plusieurs directions de syndicats, plusieurs géomètres. Il y a le Service des améliorations foncières, le bureau de construction de l'autoroute de Lausanne, les bureaux d'arrondissements avec leurs ingénieurs, techniciens, dessinateurs, surveillants de chantiers, etc., etc. De modeste vedette que nous étions dans d'autres syndicats, nous devenons une personne parmi beaucoup d'autres à faire marcher la lourde machine.

On s'en rend très vite compte. A tout moment, avant de prendre une décision, la commission de classification doit s'en référer à d'autres

organes pour s'assurer qu'il y a une bonne coordination entre les syndicats, puis entre syndicats et autoroute.

Dans un syndicat ordinaire, il ne faut obéir qu'à un seul impératif: améliorer les conditions d'exploitation des champs. Dans les syndicats d'autoroute, c'est l'autoroute qui a une certaine priorité. Notre étude doit s'adapter au tracé de la nouvelle voie et des routes de raccordement. Notre tâche consiste à réparer autant que possible «la casse».

Dans un syndicat ordinaire, nos rapports avec le Service des améliorations foncières peuvent être peu fréquents. Ici, c'est bien différent; l'ingénieur du S. A. F. qui a la responsabilité de la coordination doit être consulté souvent pour éviter de fausses manœuvres. De fréquents contacts sont aussi nécessaires entre géomètres de syndicats voisins. En parlant des différentes étapes échelonnant l'étude de l'entreprise, je parlerai plus en détail de cette coordination si importante.

Mais auparavant, il est nécessaire que je dise quelques mots d'un autre aspect d'ordre général du problème. Un syndicat classique est constitué lorsqu'une majorité de propriétaires est favorable à l'opération; les opposants dans le canton de Vaud forment généralement une nette minorité. Dans ces conditions, on part sur une base solide, confortable.

Un syndicat d'autoroute par contre est imposé aux propriétaires. Ces derniers ne sont certes pas opposés au remaniement, au contraire; mais ce qui provoque leur mécontentement, c'est l'autoroute elle-même, qui saccage leur territoire et diminue de manière substantielle la surface cultivable.

Dans ces conditions, on se rend compte dès le départ d'une certaine tension, d'une méfiance bien compréhensible. Les propriétaires se demandent si, en définitive, le Service des améliorations foncières, les membres des commissions de classification, les géomètres, ne sont pas de connivance avec les autorités fédérales et cantonales et avec les ingénieurs de l'autoroute pour défendre principalement les intérêts de l'autoroute et ensuite seulement ceux de l'agriculteur et du vigneron.

Cet état de tension au départ a rendu notre tâche plus délicate. Sans rapports confiants entre commission de classification et propriétaires, aucun travail positif ne peut être réalisé; il fallait absolument que la méfiance disparaisse, mais seuls commission et géomètres ne pouvaient pas y arriver.

J'aimerais ici rendre hommage aux ingénieurs du Service des améliorations foncières et du bureau de l'autoroute qui, d'emblée, ont compris la situation. M. Agassiz, ingénieur au Service des améliorations foncières, nous a beaucoup aidés dans notre tâche, grâce à son intelligence, son entregent et aussi sa fermeté. Si l'étude des entreprises se poursuit sans grands heurts, c'est pour une bonne part à lui qu'on le doit.

Je dois dire qu'au départ, je voyais venir certaines difficultés de l'attitude des ingénieurs du bureau de l'autoroute. Ils n'auraient en vue, à mes yeux, que l'autoroute et ils n'auraient pas le temps de se pencher sur les quantités de problèmes posés par l'autoroute à la culture des champs et des vignes. Mes craintes ont été vaines. Je tiens à féliciter tous les ingé-

nieurs du bureau de l'autoroute pour leur compréhension et pour le temps qu'ils savent consacrer aux exigences de l'agriculture.

Que dire des directions des syndicats; de leur rôle, de leur influence pendant la période des études?

Dans les syndicats ordinaires, il y a généralement une bonne, même cordiale collaboration. Parfois, certains comités compliquent la tâche des commissions par leur manque de discrétion, leur souci de jouer un rôle ou leur zèle intempestif. Ces cas sont heureusement rares et le travail des commissions n'est pas compromis.

Qu'en serait-il des directions de syndicats d'autoroute, dont les membres ont été élus dans bien des syndicats dans un climat de tension et même d'opposition? Il y avait là une inconnue. Nous affichions un optimisme qui ne cachait peut-être pas toujours notre souci. Une direction de syndicat hostile, ou seulement méfiante, pouvait sérieusement compliquer notre tâche.

Mais ne parlons plus des directions de syndicats en général, mais de l'expérience de Gilly. Les membres de la commission de classification sont des personnalités; les membres de la direction du syndicat sont aussi des «caractères». Les discussions ont donc été très franches. Dans ces conditions, il n'a pas fallu longtemps pour que les uns et les autres s'aperçoivent qu'ils marchaient ensemble dans la même direction. Ainsi, grâce à une bonne collaboration, nous avons pu, je l'espère, faire ensemble du bon travail.

Il faudrait encore parler des propriétaires; le faire en détail nous mènerait trop loin. Disons simplement, et d'une manière toute générale, que nous avons pu discuter avec eux de manière constructive. Abstraction faite de certains contretemps quasi inévitables dans ces premiers syndicats d'autoroute, les difficultés que nous avons rencontrées n'ont guère été plus grandes que dans un syndicat classique.

Tout à l'heure, je disais que le succès d'un syndicat ordinaire, dans la phase des études, dépendait essentiellement de la commission de classification et du géomètre. Pour un syndicat d'autoroute, ce succès dépend en plus de l'ingénieur chargé de la coordination, des ingénieurs de l'autoroute, et de la direction du syndicat.

Examinons maintenant rapidement les différentes étapes de l'étude d'un syndicat d'autoroute. M. P. Regamey, chef du Service des Améliorations foncières, ayant déjà parlé des périmètres, je ne reviendrai pas sur ce sujet.

Réseau des chemins. – Il faut éviter autant que possible les chemins longeant l'autoroute, et ceci pour les deux raisons suivantes:

1° Ceux qui circulent sur l'autoroute ne doivent pas être troublés par une circulation trop proche et obéissant à d'autres règles; la nuit surtout, la sécurité pourrait être compromise. Si le chemin était au haut ou au bas d'un talus, ou séparé par un rideau de verdure, le danger serait bien diminué.

2° Les chemins longeant l'autoroute buteraient contre les talus des passages sur ou sous l'autoroute. Pour rejoindre la dévestiture principale,

il faudrait longer le talus; l'accès ne serait pas favorable et, en plus, il y aurait perte de terrain.

Les chemins parallèles à l'autoroute doivent en principe rejoindre la voie principale là où cette dernière est à niveau du terrain naturel.

Au cours de l'étude du réseau des chemins, des contacts fréquents sont nécessaires avec le bureau de l'autoroute, le Service des routes, pour les corrections de routes cantonales, éventuellement avec les géomètres des syndicats voisins.

Au début de l'étude, la question du nombre de ponts pour franchir l'autoroute s'est posée. Par une sorte de réflexe de défense, les propriétaires, par l'intermédiaire des directions de syndicats, ont eu la réaction suivante: «L'autoroute cherchera à limiter le nombre de passages pour faire des économies, mais nous lutterons pour qu'il y en ait suffisamment.»

Il semblait qu'il y aurait là une source de conflits. En fait, dans la plupart des syndicats, il n'y en a pas eu. Le bureau de l'autoroute n'a pas fait de difficulté pour prévoir des passages là où ils étaient nécessaires; et les propriétaires ont compris qu'il n'y a pas que des avantages à avoir des ponts, mais aussi d'assez gros inconvénients.

En effet, à chaque passage sur ou sous l'autoroute correspondent des talus assez importants sur environ 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute, ce qui est une sérieuse entrave à la culture des champs.

On s'est ainsi rendu compte que, pour bien défendre l'agriculture, il faut étudier le réseau des chemins et la répartition des parcelles, de manière à restreindre le plus possible le nombre des ponts.

Estimation des terrains. – Sur ce point, comme sur beaucoup d'autres, les commissions de classification ne peuvent pas agir à leur guise. Une fois de plus, il faut une bonne coordination entre syndicats; pour l'estimation des terrains en particulier, c'est très important.

Il arrive fréquemment que des propriétaires aient leurs domaines qui chevauchent dans l'ancien état de propriété sur deux syndicats.

Il faudra donc faire des échanges de parcelles entre syndicats pour favoriser le groupement. Pour que cela soit possible, les estimations devront être faites d'un syndicat à l'autre sur les mêmes bases.

Répartition des parcelles. – Le simple bon sens dit qu'il faut éviter, comme je viens de le dire, les passages au travers de l'autoroute et intensifier le groupement par des échanges entre syndicats bordiers.

A Gilly, la répartition des parcelles est terminée; il y a eu quatre recours à la commission centrale. La prise de possession des parcelles aura lieu cet automne.

Pour terminer, une chose intéressante est encore à signaler au sujet de l'activité de la commission foncière. Tout au début de l'étude de l'autoroute, les projets de tracé ont été soumis à la dite commission, pour qu'elle puisse faire part de ses observations éventuelles.

Dans le secteur dans lequel nous nous trouvons, entre Gland et Rolle, le tracé était prévu 200 mètres plus au nord que le tracé définitif. La com-

mission foncière s'est alors rendu compte, en étudiant l'état de la propriété, que la limite des zones d'intérêt ou de culture des communes situées côté lac d'une part, et de celles se trouvant côté Jura d'autre part, se situait plus au sud du tracé prévu.

Elle a alors demandé à l'ingénieur chargé de l'étude de l'avant-projet s'il lui serait possible de déplacer le tracé à l'endroit figurant sur le plan définitif. Le terrain étant relativement plat et dégagé, le vœu exprimé par la commission foncière a pu être réalisé.

Grâce à ce déplacement, un seul propriétaire de Gilly possède une parcelle en aval de l'autoroute, sans cela il y en aurait eu six ou sept. Il en aurait été probablement de même dans le syndicat voisin.

Si le tracé primitif avait été maintenu, un pont supplémentaire aurait probablement été nécessaire. La collaboration entre ingénieur et commission foncière a permis de trouver un tracé plus favorable pour l'autoroute; plus favorable également ou moins mauvais pour l'agriculture.

Les syndicats d'autoroute doivent donc être placés, plus que les syndicats classiques, sous le signe de la coordination et de la collaboration à tous les échelons.

Il ne faut pas oublier également que si le sérieux est nécessaire dans le travail, il y faut également de la bonhomie; on y est aidé dans ce magnifique pays par cet excellent vin blanc qui nous est généreusement offert au terme de ces deux journées d'étude.

Planungsprobleme im Raume Zürich

Bn. Vor einigen Monaten hat eine im Auftrage des zürcherischen Kantonsrates eingesetzte Expertenkommission die Frage der zentralisierten Besiedelung im Kanton Zürich studiert und in einem Bericht festgehalten.

Wir greifen einige wesentliche und allgemeingültige Gesichtspunkte dieses Berichtes heraus: Während sich die Bevölkerungszahl in der Schweiz zwischen 1850 und 1950 verdoppelte, hat sie sich im gleichen Zeitraume im Kanton Zürich verdreifacht. 1850 lebte ein Fünftel der Bevölkerung in den Städten Zürich und Winterthur. Heute wohnen ungefähr drei Fünftel des Kantons in diesen beiden Großstädten! Zudem pendelten 1950 Tag für Tag 27000 Personen zur Arbeit nach Zürich. Die Experten rechnen für den Kanton Zürich in den nächsten zwei bis drei Jahrzehnten mit einer Bevölkerungszunahme von 300000 Einwohnern. Davon wird rund die Hälfte beruflich an die Großstadt gebunden sein, während die andere Hälfte ebensogut in andern Gemeinden des Kantons Fuß fassen kann. Der Verkehr wird sich in den nächsten Jahrzehnten nicht nur proportional mit der Bevölkerung steigern, sondern aus verschiedenen Ursachen einen weit größeren Umfang annehmen. Dabei ist mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten, daß sich bei einer ungelenk-