

**ANNIVERSAIRE** Il y a 50 ans, l'A1 était sur le point d'être inaugurée. Une autoroute qui a traversé de nombreuses parcelles et coupé certains domaines en deux. Des fils d'agriculteur racontent.

# Un ruban qui a coupé les terres en deux

FABIENNE MORAND  
fmorand@lacote.ch



Peu importe le passage final choisi, l'autoroute Genève-Lausanne allait

forcément empiéter sur des terres. Selon la plaquette publiée pour l'inauguration le 23 avril 1964, «le tracé de l'autoroute a été déterminé par quatre passages obligés, soit: le raccordement avec l'aéroport de Cointrin, la traversée de l'Aubonne à Allaman, la bifurcation près d'Ecublens et son aboutissement à la Maladière, à l'entrée de Lausanne». A ces quatre impératifs, il a fallu ajouter les contraintes topographiques.

«Durant les années 1950, nous entendions qu'une autoroute allait être construite, mais sans savoir vraiment où elle allait passer», se souvient Adrien Streit qui vit, à Aubonne, à quelques dizaines de mètres des voies rapides. L'Etat et certains privés (ayant un poste au canton) ont commencé à acheter des parcelles, «à ce moment-là on savait où le tracé passerait», sourit Adrien Streit qui avait 17 ans au moment de l'inauguration de l'A1.

Pierre Froidevaux, 94 ans aujourd'hui et ingénieur civil à l'époque, a été engagé pour rattraper le retard pris. «Pendant six mois, je n'ai fait que courir d'un propriétaire à l'autre pour acheter du terrain, se souvient-il. En général, cela se passait bien, les vendeurs cherchaient surtout à céder un peu moins de surface. Il n'y a eu que quelques cas que nous avons dû défendre jusqu'au Tribunal fédéral». Le terrain était payé jusqu'à 4 francs le mètre carré, ce qui était beaucoup pour



Pour finir dans les temps, de nombreux véhicules étaient engagés, comme à Chavannes-de-Bogis. Au pied du domaine aubonnois, on devine la bande de terre dégrappée. En bas à gauche, le pont de l'Aubonne direction Genève. PIERRE WACHER/SERVICE DES ROUTES, DR/STREIT ET PLEINJEU/LAUSANNE



l'époque.

Pierre-Alain Tardy, la vingtaine au moment des faits, rappelle qu'à Saint-Prex de nombreuses personnes possédaient de petites bandes de terre, pas suffisantes pour en vivre. «Ces gens ont profité de cette période pour les vendre au canton», souligne le Saint-Preyard. «L'Etat avait aussi racheté des terrains à des agriculteurs en fin de carrière», raconte Samuel Dutruy, de Luins, qui avait plus ou moins le même âge lors de la construction.

«Le plus difficile a été de trouver des terrains pour les zones de dé-

charges et de dépôts, se souvient Pierre Froidevaux. Souvent, nous entamions les travaux avant même d'avoir signé l'acte d'achat. L'accord oral nous suffisait. Pour certains achats, nous avons discuté jusqu'à la fin des travaux», relate Pierre Froidevaux. En parallèle, pour trouver des solutions d'échanges, les agriculteurs mettent en place des syndicats de remaniements parcellaires pour chaque secteur de l'A1. Les terrains étaient taxés selon leur qualité et positionnement. «Les échanges se faisaient à la valeur du terrain et non au mètre carré», ajoute Pierre-Alain Tardy.

## «Un mal nécessaire»

Toutefois, certains domaines, à l'exemple de celui des Tardy, Streit et Dutruy, ont été coupés en deux. «Il est clair que cela ne nous fait pas plaisir qu'une route traverse nos champs, mais il me semble que les gens disaient à l'époque que c'était un mal nécessaire vu l'état du réseau routier», explique Samuel Dutruy. Si les décisions étaient ra-

pides, il était aussi possible de négocier. Toutefois, les Streit durent aller jusqu'au tribunal pour conserver leur chemin privé qui menait à la gare d'Allaman. «Autrement nous aurions dû passer par Féchy ou la route cantonale pour descendre le lait.» «C'est grâce au Bies, le cours d'eau, qu'un pont a été construit pour aller à notre domaine. Sinon nous aurions dû construire une route sur nos terres», souligne Marinette et Pierre-Alain Tardy.

D'autres domaines virent la bande de bitume frôler leurs terres. «Le tracé ne traversait juste pas notre domaine. Par contre, quand par la suite ils ont voulu construire le restaurant de Bursins, il manquait de la place. Ils ont ainsi acheté notre vieille ferme contre du terrain qu'il leur restait. Dans l'histoire, nous avons perdu 10 000m<sup>2</sup>, mais on s'en est sorti financièrement», relève Guy Parnelin, agriculteur à Bursins.

Finalement, pour la plupart des interlocuteurs, ces remaniements

furent une bonne chose. «Nous avons gagné en efficacité», constate Adrien Streit. Les domaines n'étaient plus un patchwork de petites bandes de terre, mais étaient composés d'un ou plusieurs gros morceaux et bordés par des routes davantage droites, les fameux chemins de remaniement. Pour les aspects négatifs, les agriculteurs relèvent la mauvaise qualité des terrains qui bordent l'A1. «Ils n'avaient pas les connaissances, ni le respect de la terre qu'on a actuellement, résume Samuel Dutruy. Nous avons dû sortir de nombreux cailloux et câbles qu'ils avaient laissés en terre.»

«Avec l'autoroute, nous avons les inconvénients, mais nous l'utilisons aussi. Toutefois, quand je repense à mon enfance, c'était idyllique, il y avait les vaches dans les prés et rien d'autre. Mes grands-parents, qui sont arrivés ici en 1927, me racontaient que le dimanche ils descendaient à pied jusqu'à la route Suisse pour voir si des voitures passaient...», sourit Adrien Streit. ●



« Avec l'autoroute nous avons les inconvénients, mais nous l'utilisons aussi. »

ADRIEN STREIT AGRICULTEUR À AUBONNE À QUELQUES MÈTRES DE L'A1