

## VD\_OMNI AC.1992.0090 vom 2. Juni 1993

VD Tribunal cantonal, 1993-06-02, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.1992.0090](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1992.0090)

FR: VD\_OMNI AC.1992.0090 du 2 juin 1993

IT: VD\_OMNI AC.1992.0090 del 2 giugno 1993

### Regeste

SOCIETE D'ART PUBLIC c/SRA | Validité de l'avis de mise à l'enquête publié dans la FAO. Termes utilisés lors d'une mise à l'enquête. Imprécis mais pas de nature à invalider l'enquête publique.

### Volltext

Vaud Tribunal cantonal Cour de droit administratif et public 02.06.1993 AC.1992.0090

SOCIETE D'ART PUBLIC c/SRA | Validité de l'avis de mise à l'enquête publié dans la FAO. Termes utilisés lors d'une mise à l'enquête. Imprécis mais pas de nature à invalider l'enquête publique.

canton de vaud TRIBUNAL ADMINISTRATIF - A R R E T - du 2 juin 1993 \_\_\_\_\_

sur le recours interjeté par la SOCIETE D'ART PUBLIC, section vaudoise de la Ligue suisse du patrimoine national, à Lausanne, contre la décision du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports, Service des routes et des autoroutes, du 27 février 1992, levant son opposition au projet de reconstruction du pont sur la Veveyse de Fégire. \*\*\*\*\* Statuant à huis clos, le Tribunal administratif, composé de MM. E. Poltier, juge J.-J. Boy de la Tour, assesseur Mme L. Bonanomi, assesseur Greffier : M. C. Parmelin, s'entend et constate en fait : \_\_\_\_\_

A. La route cantonale (ci-après RC no 734e), qui relie Saint-Légier-La Chiésaz à Châtel-St-Denis, traverse la Veveyse de Fégire en empruntant un pont voûte en maçonnerie de moellons de molasse, taillés et jointoyés, dont la construction remonte à 1874. La rivière marque la limite entre les cantons de Vaud et de Fribourg. Long de près de 50 mètres, cet ouvrage se compose d'une voûte en plein cintre de 15 mètres d'ouverture, de tympans et de murs en retour en maçonnerie. Il présente des parapets de pierres appareillées, d'une hauteur de 80 centimètres, percés d'ouvertures en demi-lune. Entre les parapets, la chaussée a une largeur libre de 4,80 mètres qui permet le croisement des véhicules légers mais exclut celui des poids lourds. Côté Fribourg, le rayon d'accès à l'ouvrage est de moins de 30 mètres sans courbe de raccordement. L'ouvrage a fait l'objet de plusieurs réfections en 1936 (reconstruction du mur et du tympan amont rive droite et renforcement de la voûte), en 1973 (reconstruction du mur en retour aval rive gauche) et en 1983 (reconstruction du mur en retour et du parapet aval rive droite). B. a) A fin janvier 1989, une importante fissure est apparue dans le revêtement de la chaussée. Une inspection de l'ouvrage a aussitôt été entreprise. Le rapport préliminaire établi le 7 février 1989 par le bureau d'ingénieurs-conseils Michel Monnard, à Châtel-St-Denis, fait état de dégradations de quatre types : "- fissures au niveau du revêtement avec affaissement local de la chaussée et du parapet au tiers de l'ouvrage en venant de Blonay, côté droit (amont). - renflement apparent du parement du mur tympan gauche amont vers l'extérieur, avec un faux aplomb de l'ordre de 30 cm. - tassement et fissuration généralisée des deux

parapets latéraux au niveau du tablier. - état général de la voûte présentant des désordres avec des fissures longitudinales entre la voûte et les voussoirs amont et aval, état de la pierre localement très dégradé (stratigraphie), dégradation des joints." Les dégâts ainsi constatés ont conduit le Département des Ponts et Chaussées du canton de Fribourg et le Service des Routes et des Autoroutes du canton de Vaud à mettre le pont hors service et à interdire la circulation entre la route venant de Blonay, Café de la Veveyse et Châtel-Saint-Denis. b) L'expert mandaté a conclu peu après à la nécessité d'une consolidation provisoire du pont afin de stopper le phénomène de dégradation et permettre à court terme une remise en circulation partielle du tronçon; il a également proposé l'étude des variantes consistant dans la réfection de l'ouvrage avec mise à jour complète de celui-ci, dans le doublage complet de l'ouvrage en béton coffré et dans le remplacement pur et simple de l'ouvrage existant. c) Informée de la fermeture de la RC 734e, la Section des monuments historiques du canton de Vaud a mandaté une historienne des monuments, Mme Isabelle Ackermann-Gachet, en vue d'établir un rapport d'expert sur la valeur historique et architecturale du pont. Réalisé en avril 1989, ce rapport parvient aux conclusions suivantes : "Conclusion sur l'architecture Du point de vue stylistique, le pont de Fégire s'inscrit dans une série de grands ponts en pierre à une seule arche que l'on construit au XIXe siècle, comme celui d'Orbe, en 1830, d'Aubonne, en 1847, ou de Bioley-Magnoux, sur la Mentue, en 1899, tous trois comportant également une arche unique en plein cintre. Le choix d'un pont en pierre, en particulier en molasse, dans les années 1870, reste traditionnel, si on le compare entre autres au pont tout proche et contemporain de l'Arabie sur la Veveyse (à Vevey), de 1874 et en béton de ciment. Il faut aussi remarquer que l'on hésite à construire, à Fégire, un pont métallique, système novateur dont les premiers exemples, dans le canton de Vaud, remonteraient à 1844 et surtout 1856. L'arche du pont de Fégire se révèle impressionnante et d'une technique semble-t-il audacieuse, même si sa portée n'est pas exceptionnelle pour son époque. Le pont d'Orbe, par exemple, a une arche d'un diamètre de 36 m (15 m à Fégire). Le pont de Fégire bénéficie d'autre part d'un décor très soigné. Son arche est ornée d'une clé au sommet de l'arc et d'une disposition des pierres en harpe jusqu'à sa naissance, qui se poursuit sur l'intrados. Le motif en harpe, dans l'architecture des ponts, se rencontre déjà au XVIIIe siècle : le plan daté 1787 et signé Moysse Thomas du "vieux pont tel qu'il est sous l'église de Châtillens", donc pas loin de la région de Châtel-St-Denis, montre ce type d'ornementation, mais plus développée, comme c'est le cas du plan daté de 1788 et signé Louis Voruz d'un "pont projeté sur le Flon proche Oron la Ville" (ACV, GC 687 et 688/A). Les parapets du pont de Fégire, en molasse sans doute au moins en partie crépie (p. 58), offrent un cordon à la base et sont délimités à leurs extrémités par un élément en pierre d'un type différent des autres (p. 14,17,82). Dans les parapets s'ouvrent de plus une série d'ouvertures en demi-cercle qui leur confèrent un raffinement tout particulier. La forme de ces percements, vraisemblablement destinés à faciliter l'écoulement des eaux, rappelle celle de la grande arche à laquelle ils se superposent. Nous n'avons pas trouvé, pour le moment, de parapets comparables, mais il serait important d'en poursuivre l'analyse stylistique. Notons encore qu'il subsiste les traces de ce qui devait être deux écussons sculptés, disposés face à face au centre de chaque parapet et donnant ainsi un rythme symétrique aux ouvertures en plein cintre (p. 81). L'un d'eux au moins était un écusson vaudois, comme on l'a vu plus haut. Conclusion Cette toute première approche suggère déjà que le pont de Fégire revêt un très grand intérêt à plusieurs égards : situation, histoire, technique et constructeurs, recherche esthétique, dont un élément peut-être assez original en ce qui concerne les parapets. Il serait donc nécessaire d'en compléter l'étude. Ce pont

affirme fortement sa présence dans le paysage au milieu duquel il s'élève et dans la perspective du pont de l'autoroute. Malgré les problèmes de restauration que va causer la molasse, il faudrait absolument trouver les moyens de le conserver". d) Les travaux d'étais provisoire du pont se sont achevés au début de l'été 1989. Lors d'une séance tenue le 4 juillet 1989, les maîtres d'oeuvre ont demandé l'établissement d'un rapport géotechnique et d'un rapport sur l'état de l'ouvrage avec analyses complémentaires et descriptif des dégâts afin de leur permettre de trancher entre les solutions consistant à maintenir l'ouvrage existant après réfection ou à construire un nouvel ouvrage. Le rapport géotechnique établi par le bureau de Cérenville SA le 15 août 1991 analyse, sous cet aspect, les différentes variantes envisageables. Il conclut à la stabilité du site du pont existant; il admet également la faisabilité d'un projet de nouveau pont en amont de l'ouvrage actuel. Il ressort en outre du dossier que le secteur n'est pas sans présenter des difficultés de nature hydrologique, liées aux crues de la Veveyse de Fégire. Le bureau d'ingénieurs-conseils Michel Monnard a rendu son rapport sur l'état du pont en septembre 1989. S'appuyant également sur le rapport géotechnique, ce rapport conclut comme suit : "La pierre utilisée pour la structure portante est saine mise à part les chaînes d'angle exécutées en pierre gélive qui ont légèrement souffert (molasse). Les parapets, corniches et certains éléments décoratifs sont totalement dégradés. Le remplissage du pont a fortement souffert de l'humidité et se transforme en une masse terreuse (type marne argileuse). Le phénomène de dissociation de la structure est provisoirement arrêté par les travaux de renforcement (précontrainte transversale 660 to). On peut estimer, dans l'optique du maintien de l'ouvrage existant et sans son démontage complet qu'il est impossible de stabiliser la structure actuelle sans un ceinturage extérieur d'aspect définitif. Cette affirmation est dictée par le degré de déformation déjà atteint et l'impossibilité réelle de renforcement du jointoyage par suite du désordre de la maçonnerie qu'on peut constater sur l'ouvrage." e) Afin de connaître le coût d'une réfection du pont, les maîtres d'oeuvre ont décidé de confier à M. Lachat, Président de l'association vaudoise des métiers de la pierre, le soin de réaliser une expertise du pont avec le concours de M. Furlan, responsable des analyses au Laboratoire de conservation de la pierre, à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. De l'extrait du procès-verbal de la séance sur place tenue le 26 octobre 1989 en présence des experts Lachat et Furlan et du bureau d'ingénieurs-conseils Monnard, on retire les points suivants : "- Les pierres sont saines, elles pourront être récupérées, car seule une couche superficielle est altérée. - Le mortier utilisé pour le jointoyage des moellons est totalement fusé. Il est inutile, pour une réfection durable, de procéder à des injections, car elles empêcheraient l'évacuation de l'eau, sans pour autant resolidariser les deux tympons. - Selon le Prof. FURLAN, des carottages sont inutiles, car il est certain que les moellons sont sains." f) Les variantes consistant dans le démontage et la reconstruction du pont existant et celles consistant à reconstruire un ouvrage neuf après démolition ont été présentées dans leur état définitif lors de la séance du 8 février 1990. Les devis estimatifs de chacune des variantes s'élevaient à Fr. 5'300'000.-- pour la première variante et à Fr. 4'400'000.-- pour la seconde. C. A la suite des crues du printemps 1990, de nouvelles dégradations ont été constatées. Le contrôle de la voûte effectué lors de la séance qui a eu lieu sur place le 17 mai 1990 a mis en évidence de nouvelles fissures sur plusieurs moellons de la voûte et des gonflements qui ont fait craindre que le corps de la voûte (partie centrale) se désolidarisait des chaînes de voûte (parties latérales). Le relevé des verniers a également laissé apparaître un déplacement latéral de 1,5 mm pour la période de novembre 1989 à avril 1990. Dans le courant du mois de septembre 1990, des travaux de consolidation complémentaire du pont (rejointoyage des moellons de

la voûte et travaux d'injections) ont été réalisés pour maintenir le pont ouvert à la circulation. Lors d'une visite des lieux tenue le 29 juin 1990, le bureau d'ingénieurs Monnard a présenté aux conservateurs des monuments historiques des cantons de Vaud et Fribourg les variantes consistant dans la construction d'un nouveau pont en amont de l'ouvrage existant avec amélioration du tracé et dans la rénovation complète du pont avec conservation de son aspect extérieur sur une structure intérieure en béton armé. Après examen de l'ouvrage existant, les conservateurs ont demandé l'étude d'une variante mixte qui maintiendrait les culées existantes et qui envisagerait un pont-poutre pour la portée entre les deux culées. Cette variante, devisée à Fr. 3'650'000.--, a été présentée le 20 décembre 1990 aux conservateurs des monuments historiques des cantons de Vaud et Fribourg qui ont finalement opté pour la construction d'un nouveau pont à l'amont de l'ouvrage existant. La Commission cantonale des monuments historiques et édifices publics du canton de Fribourg a confirmé la prise de position de son conservateur en délivrant le 14 janvier 1991 son préavis favorable à cette variante. D.

a) Le Conseil d'Etat du canton de Vaud a soumis le projet au Grand Conseil en vue de l'octroi des crédits nécessaires. Le nouvel ouvrage était décrit en ces termes : "L'ouvrage projeté serait un pont-poutre en béton précontraint à trois travées fondé en profondeur sur des pieux. Ses caractéristiques principales sont les suivantes : - Longueur du pont 58 m. - Hauteur maximum du pont au-dessus de la Veveyse 14 m. - Largeur de la chaussée 6 m. + surlargeur en courbe 2,10 m selon les normes. - Garde de sécurité par rapport aux glissières de 0,50 m. - Largeur du trottoir de 1,50 m. - Largeur totale hors tout de 11,10 m. Le futur pont sera réalisé à l'amont de l'actuel et s'inscrira dans une courbe de 45 mètres de rayon, correspondant au tracé général sinueux de la route. Les raccordements de la chaussée représentent une longueur de 50 mètres de chaque côté. Pendant les travaux, le trafic sera maintenu sur l'ancien pont, après quoi il sera démolé. Le Grand Conseil du canton de Vaud a décidé d'accorder le crédit demandé de Fr. 2'100'000.-- pour la reconstruction du pont sur la Veveyse de Fégire et la correction de ses abords dans sa séance du 1er mars 1991. b) Une convention d'expropriation a été conclue le 18 juin 1991 avec le propriétaire des quelque 100 mètres carrés de terrain touché par le projet. c) Les maîtres d'oeuvre ont également présenté une demande de défrichement portant sur une surface de 200 mètres carrés nécessitée par la reconstruction du pont de Fégire et la correction de ses abords. Par décision du 14 août 1992, le Département de l'agriculture, de l'industrie et du commerce du canton de Vaud, Service des forêts et de la faune, a accordé l'autorisation de défrichement requise moyennant reboisement compensatoire. Cette décision n'a fait l'objet d'aucun recours. E.

En application des art. 4 al. 3 de la loi du 25 mai 1964 sur les routes et 12 de la loi du 15 novembre 1974 sur l'expropriation, le Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports, Service des routes et des autoroutes (ci-après le département), a soumis à l'enquête publique du 29 juin au 29 juillet 1991 le projet de reconstruction du pont sur la Veveyse de Fégire tel qu'il a été soumis au Grand Conseil vaudois et le tableau des terrains et des droits à exproprier. L'avis d'enquête était libellé comme suit : " Route cantonale No 734e SAINT-LEGIER-LA CHIESAZ Reconstruction du pont sur la Veveyse de Fégire. EXPROPRIATION POUR CAUSE D'INTERET PUBLIC Le Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports se conformant aux dispositions de la loi sur l'expropriation et de la loi sur les routes ouvre une enquête publique au sujet des travaux précités et de l'expropriation des terrains et des droits. Le dossier peut être consulté au Greffe municipal de la commune de Saint-Légier-La Chiésaz du 29 juin 1991 au 29 juillet 1991 inclusivement. Les intéressés ont la faculté de

formuler une déclaration d'opposition s'ils estiment que cette expropriation n'est pas justifiée par un intérêt public suffisant. Les oppositions doivent être adressées par écrit au Greffe municipal ou consignées sur la feuille d'enquête, dans le délai indiqué, faute de quoi il ne sera pas possible d'en tenir compte. Les bailleurs sont tenus de faire part de l'enquête sans délai à leurs locataires ou fermiers dont les baux sont atteints par l'expropriation et ne sont pas annotés au registre foncier, et d'informer l'expropriant de l'existence de tels baux. Les modifications qui seraient apportées à l'état des immeubles ou aux rapports juridiques les concernant, pendant l'enquête ou la procédure ultérieure, ne seront pas prises en considération pour la fixation du chiffre des indemnités. Elles ne pourront donc en aucun cas justifier une augmentation de celles-ci." Le projet a été mis à l'enquête publique aux mêmes dates dans le canton de Fribourg. Il a suscité trois oppositions du côté vaudois et deux oppositions du côté fribourgeois. Les principales critiques avaient trait au libellé trompeur de l'avis d'enquête publié du côté vaudois, à la démolition du pont en raison de ses qualités architecturales et historiques et à l'absence d'une expertise neutre se prononçant sur les possibilités de restaurer l'ouvrage existant. F.

Informée par la presse du projet de démolition du pont, la commission d'experts chargée d'établir l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse est intervenue le 23 août 1991 auprès des maîtres d'oeuvre dans le sens suivant : "Importante composante de l'itinéraire Blonay - Châtel-St.-Denis (numérotation IVS: VD 343/FR 374, cf. annexes), le pont de Fégire a été retenu par l'inventaire IVS comme objet d'importance régionale et adopté comme tel - à l'attention du Conseil fédéral - par la commission de référence (BAG) lors de sa séance des 29 et 30 mai dernier. Lors de sa récente réunion, à Châtel-St.-Denis, la BAG (cf. fonctions et liste de ses membres en annexe) a eu la possibilité de procéder à une vision locale du pont de Fégire. Après discussion, la commission fédérale est arrivée aux conclusions suivantes : - sur la base de sa valeur historique et architecturale, le pont de Fégire doit absolument être conservé. - conformément à une communication du Grand Conseil fribourgeois, une possibilité de restauration de l'ancien pont existe. - les remarques "ancien-factice" que mentionne le rapport ne sont pas partagées par l'IVS. - les coûts de réfection cités doivent être évalués par une expertise neutre et sont à comparer avec le prix d'une nouvelle construction. - en raison de la proximité de la Route Nationale No 12, le "point de vue routier" ne nous paraît pas à mettre au premier plan (le "croisement de poids lourds" nous apparaît en particulier discutable). - une participation financière de la Confédération aux travaux de réfections de l'ancien pont peut être envisagée." G.

Par décision du 27 février 1992, le département a levé les oppositions pour les raisons suivantes : "Le dossier d'enquête a été établi conformément à la loi sur les routes du 25 mai 1964 et à son règlement d'application du 24 décembre 1965, ainsi qu'à la loi sur l'expropriation du 25 novembre 1974. L'avis est conforme aux dispositions des deux lois citées ci-dessus. Il est précisé que le mot "reconstruction" signifie bien : rebâtir après démolition; donc l'avis n'était pas captieux. La R.C. 734e est une route cantonale secondaire de 2ème classe à trafic moyen. De ce fait, elle doit être aménagée selon un gabarit conforme aux normes pour ce type de route. En outre, le faible rayon de courbure impose une surlageur de la chaussée au droit du pont. Une telle géométrie ne permet pas des vitesses élevées, comme c'est le cas sur les tronçons adjacents. Les contrôles et analyses du pont sur la Veveyse de Fégire ont montré que, compte tenu de l'état de dégradation avancée de l'ouvrage, celui-ci ne peut être sauvé. Si l'on voulait maintenir son image, il faudrait le démolir et le reconstruire entièrement, soit en constituant des parements de moellons sur une structure cachée en béton armé, solution insatisfaisante à tous égards, soit en le reconstruisant à l'ancienne, ce

qui serait excessivement coûteux. En conséquence, la reconstruction du faux vieux de l'ouvrage existant est à rejeter. Les services cantonaux des monuments historiques fribourgeois et vaudois consultés ont préavisé favorablement à la solution mise à l'enquête publique. Ils estiment qu'en raison des importantes transformations que subirait l'ouvrage, il perdrait son caractère archéologique. Les considérations de sécurité des usagers, de garantie de longévité et d'économie, doivent aussi être prises en compte. Au vu de ce qui précède, le projet tel que mis à l'enquête publique est approuvé et votre opposition est rejetée, en application de l'article 4 du règlement du 24 décembre 1965 d'application de la loi sur les routes du 25 mai 1964." Du côté fribourgeois, l'opposition de la section fribourgeoise de l'Association suisse des transports a été retirée à la faveur de la séance de conciliation tenue le 11 mars 1992. L'opposition du Mouvement Pro Fribourg a été déclarée irrecevable par décision de la Direction des travaux publics fribourgeoise. Cette décision est entrée en force et le Conseil d'Etat du canton de Fribourg a approuvé, par arrêté du 25 août 1992, les plans d'exécution et d'emprise de la construction du pont sur la Veveyse de Fégire et du raccordement routier, ainsi que la démolition du pont actuel. H.

Agissant au nom et pour le compte de la Société d'Art Public, André de Giuli a recouru en date du 6 mars 1992 contre la décision levant l'opposition de l'association en concluant à son annulation. Dans son mémoire du 19 mars 1992, il dénonce la présentation trompeuse de l'avis d'enquête et l'absence au dossier d'une expertise sur l'état actuel du pont. Sur le fond, il conclut à l'adoption de la variante visant à préserver le pont et à le consolider par des injections de béton ou autres matériaux de manière à en sauvegarder l'aspect caractéristique. Dans sa séance du jeudi 23 avril 1992, le comité de la Société d'Art Public a décidé à l'unanimité de " ratifier le recours déposé par M. de Giuli sous sa seule signature au nom de la Société d'Art Public ". Dans le délai imparti à cet effet, la recourante a versé l'avance de frais requise par Fr. 1'000.--. I.

Le Service des routes et des autoroutes du canton de Vaud et son homologue fribourgeois se sont déterminés les 9 avril et 4 mai 1992 en concluant au rejet du recours. Le Conservateur cantonal des monuments historiques a justifié la position prise à l'issue de la séance du 20 décembre 1990 par laquelle il renonçait à exiger la conservation du pont de Fégire. Enfin, la Municipalité de Saint-Légier-La Chiésaz, en tant qu'autorité territorialement concernée, s'est prononcée en faveur du rejet du recours. J.

Le Tribunal administratif a tenu audience le 14 août 1992 à Saint-Légier-La Chiésaz en présence d'André de Giuli représentant la Société d'Art Public, des représentants du Service des routes et du Service des bâtiments, Section des monuments historiques, accompagnés de l'ingénieur Michel Monnard, et de l'avocat Alexandre Bonnard représentant la Municipalité de Saint-Légier-La Chiésaz. Il a procédé à une visite des lieux en présence des parties et intéressés. A cette occasion, la recourante a produit un article d'expert décrivant les étapes du doublement du Pont des Grilles, à Metz, réalisé entre 1986 et 1988. Elle a également sollicité la mise en oeuvre d'une expertise neutre visant à déterminer la possibilité d'une restauration du pont par injections. L'autorité intimée s'est opposée à cette requête estimant l'avis d'expert du professeur Furlan sur ce point comme suffisant. K.

Le juge instructeur a invité le Professeur Furlan à compléter ses prises de position antérieures; il lui a demandé en particulier s'il pouvait se rallier aux propos de l'ingénieur chargé du projet qui faisait valoir que la qualité des matériaux formant le remplissage du pont était de très faible qualité et que, par conséquent, un sauvetage du pont par la voie d'injections de béton ne serait pas réalisable techniquement. Le Professeur Furlan a répondu à cette requête dans une lettre du 3 septembre 1992 formulée en ces termes : "Donnant suite à votre lettre du 17 août dernier, je vous confirme que les propos

évoqués à l'audience par les représentants du Service des routes et des autoroutes ainsi que par M. M. Monnard, ingénieur, correspondant à l'avis que j'ai donné à l'époque. Lors de la visite sur place du 26 octobre 1989, j'ai constaté que les blocs de pierre étaient sains mais que le mortier de montage ainsi que les matériaux de remplissage étaient, par contre, complètement fusés par le gel. Dans ces conditions et compte tenu de l'ensemble du problème statique posé par le pont, une consolidation par des injections de ciment n'était guère envisageable. Le démontage et la reconstruction du pont me paraissent la seule solution apte à remédier au désordre." L.

Par courrier du 1er février 1993, la recourante a présenté des explications finales, dans lesquelles elle alléguait disposer d'une nouvelle offre, d'une entreprise qualifiée, relative à la réfection du pont actuel pour le prix d'un million de francs; cette offre, établie le 5 février 1993 par l'ingénieur Charles-Albert Ledermann n'a été produite au dossier que le 11 février 1993. Il s'agit d'une variante nouvelle, différente encore de la solution suggérée par la recourante auparavant, consistant dans la réhabilitation du pont par des injections de béton; elle s'inspire, selon son auteur, des solutions adoptées pour la réhabilitation des ponts de chemins de fer, solutions qui ont fait leur preuve. Le département s'est déterminé à son tour en date du 17 mars 1993, en soulignant que les devis présentés étaient à ses yeux sous-estimés, l'étude sur laquelle ils sont fondés étant au surplus lacunaire. Par courrier du 29 mars 1993, Michel Monnard, l'ingénieur mandaté par le département, a encore insisté, en produisant le rapport complet du bureau de Cérenville SA, sur le fait que le site du pont actuel présenterait tout de même des difficultés géologiques non négligeables. La recourante, par courrier du 14 avril 1993, a encore versé de nouveaux documents au dossier et présenté de nouvelles réquisitions.

M. Le Tribunal administratif a délibéré à huis clos sur la base du dossier ainsi complété. En droit : \_\_\_\_\_ 1.

a) La Municipalité de Saint-Légier-La Chiésaz a mis en cause la qualité pour recourir de la Société d'Art public, alors même qu'elle n'est pas directement intéressée à l'issue de la procédure. Peu importe cependant, dès lors que le Tribunal administratif examine d'office et avec un plein pouvoir d'examen la recevabilité des recours qui lui sont soumis (art. 53 LJPA). aa) La recourante peut tout d'abord justifier de sa qualité pour agir sur la base de l'art. 90 LPNMS; cette disposition habilite notamment les associations d'importance cantonale qui, aux termes de leurs statuts, se vouent à la protection de la nature, des monuments et des sites à recourir contre les décisions rendues en application de cette loi. En tant que section vaudoise de la Ligue suisse pour la protection du patrimoine national (Heimatschutz; v. à ce sujet ATF 96 I 502), la recourante remplit incontestablement la première condition posée par l'art. 90 LPNMS et revêt une importance cantonale. Au surplus, elle fait valoir que le pont actuel devrait être préservé en raison de sa valeur historique et de son intégration au site; on doit ainsi admettre que ses moyens sont fondés notamment sinon essentiellement sur la LPNMS, de sorte que le recours est recevable. bb) Mais la recourante peut également se prévaloir de l'art. 37 LJPA. La formulation de l'art. 37 al. 1 a été proposée par la Commission du Grand Conseil chargée de rapporter sur le projet de loi sur la juridiction administrative afin notamment de maintenir la base légale sur laquelle la qualité pour recourir des associations avait été définie par la jurisprudence de l'ancienne Commission cantonale de recours en matière de constructions (BGC automne 1989 p. 698). Le Conseil d'Etat s'est rallié à cette proposition, ne voulant pas changer le système et s'en remettant au Tribunal administratif pour harmoniser la jurisprudence et, le cas échéant, pour affiner certaines définitions. Le Grand Conseil, pour sa part, a clairement manifesté son opposition à tout retour en arrière qui définirait la qualité pour recourir des associations à but idéal de manière plus restrictive

(BGC automne 1989, p. 764 ss). Le Tribunal administratif n'entend dès lors pas s'écarter de la jurisprudence de la Commission de recours, selon laquelle les associations à but idéal possédant la personnalité juridique ont qualité pour recourir lorsqu'elles invoquent des moyens ressortissant essentiellement à l'ordre public et que la défense des intérêts généraux en cause constitue leur but statutaire, spécifique et essentiel, voire exclusif (RDAF 1978 p. 256 et les références citées; TA, arrêt du 19 octobre 1992, GE R6 962/91). Tel est indiscutablement le cas de la Société d'Art Public. cc) On peut enfin se demander si la recourante peut se prévaloir d'une disposition du droit fédéral pour fonder sa qualité pour agir. Tel serait le cas de l'art. 103 lit. c OJF, par le jeu de l'art. 12 de la loi fédérale sur la protection de la nature du 1er juillet 1966 (LPN; RS 451), à certaines conditions. La recourante pourrait incontestablement faire valoir l'art. 6 LPN, mais cela supposerait que le pont de Fégire figure dans un inventaire des monuments et des sites d'importance nationale et que le litige porte sur une décision qui apparaît comme l'exécution d'une tâche de droit fédéral; ni l'une ni l'autre, cependant, ne sont remplies. Le pont de Fégire ne figure en effet dans aucun inventaire fédéral au sens de l'art. 5 LPN, que ce soit l'inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) ou l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP). Composante importante de l'itinéraire Blonay à Châtel-Saint-Denis, le pont de Fégire a certes été retenu par la commission d'experts chargée d'établir l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse comme objet d'importance régionale (pour un exemple d'objet d'importance nationale selon le projet IVS : ATF 116 I b 309). Son inscription définitive à l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse dépend toutefois de l'approbation du Conseil fédéral; elle ne paraît d'ailleurs pas devoir modifier le statut actuel du pont dans la mesure où la commission d'experts ne propose pas son admission comme objet d'importance nationale. Si l'inventaire dresse à l'attention des autorités fédérales un instrument de travail contraignant lors du traitement des diverses tâches parmi lesquelles figurent notamment la construction et la modification d'ouvrages et d'installations (art. 2 LPN), il est, à l'échelle des cantons et des communes, à leur disposition en tant qu'apport extérieur lors des prises de décisions en matière d'aménagement du territoire sans effet obligatoire (L'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), Hanspeter Schneider, Bulletin IVS 90/1, p. 5; Bulletin de l'OFEPF 3/91, p. 51). Dans ces conditions, on doit admettre que le pont sur la Veveysse de Fégire ne saurait jouir, en l'état, de la protection particulière instituée à l'art. 6 LPN. Au surplus, l'objet du litige est un projet routier, qui doit être considéré, au regard de la jurisprudence récente du Tribunal fédéral (ATF 112 Ib 168 et 412; 116 Ib 159, spéc. 163 notamment), comme un plan d'affectation spécial; or, l'adoption d'un plan d'affectation ne constitue pas une tâche de droit fédéral au sens de l'art. 12 LPN (ATF 117 Ia 15 et 107 Ib 113). Plus généralement, la qualité pour recourir de la Société d'Art Public devrait être reconnue si la décision litigieuse, en soi, était susceptible d'un recours de droit administratif au Tribunal fédéral (art. 12 LPN). Certes, le fait qu'il s'agisse d'un projet routier, soit d'un plan d'affectation spécial, n'y fait pas nécessairement obstacle (ATF 116 Ib 159 précité par exemple); il reste cependant que la décision contestée n'a pas été rendue en application du droit fédéral, la recourante ne soutenant d'ailleurs pas que tel aurait dû être le cas. Quant à l'art. 33 al. 3 lit. a LAT, applicable devant l'instance de recours cantonale compétente en matière de plans d'affectation, il n'est d'aucun secours non plus à la recourante dès lors que le pont de Fégire ne peut être qualifié de monument d'importance nationale. b) Le pourvoi est dès lors recevable, mais il ne s'ensuit pas encore que les conclusions prises par la recourante, de manière assez confuse d'ailleurs, ou les moyens

soulevés le soient également. La recourante paraît conclure principalement au maintien du pont existant, moyennant abandon du projet de nouveau pont, voire concurremment à la réalisation de celui-ci. Cependant, le pont existant ne peut être conservé que pour autant que des travaux de consolidation importants soient réalisés; la recourante l'admet d'ailleurs elle-même, bien qu'elle estime que l'ampleur de ces travaux soit surestimée par les cantons maîtres de l'ouvrage. Il reste que des conclusions de cette nature, qui tendent en fait à la réalisation d'un autre projet routier que celui qui a été mis à l'enquête, ne sont pas recevables; pas plus d'ailleurs que des conclusions qui se borneraient à exiger de l'Etat qu'il procède à la réparation d'un ouvrage public. On observera au passage que la recourante n'a jamais demandé le classement du pont de Fégire, ce qui ne constituerait au demeurant nullement une garantie contre l'aggravation de son état actuel; ce point ne pourrait d'ailleurs pas non plus être examiné ici, puisqu'il relève de la compétence du Conseil d'Etat (art. 52 s. et 26 LPNMS, par renvoi de l'art. 54). c) En d'autres termes, la recourante invite le tribunal à procéder à un examen de variantes, ce qui n'est possible que pour autant que celui-ci soit compétent pour opérer un contrôle de l'opportunité de la décision attaquée. Il en va donc ici de la recevabilité du moyen tiré de l'inopportunité de la décision du département, emportant démolition de l'ancien pont historique pour le remplacer par un ouvrage neuf. On a relevé plus haut que la recourante tire sa qualité pour agir de règles du droit cantonal, à l'exclusion des art. 103 OJF et 33 LAT. Elle ne peut donc pas se prévaloir de cette dernière disposition, lorsqu'elle prévoit (al. 3 lit. b) qu'une autorité de recours au moins ait un libre pouvoir d'examen et partant vérifie l'opportunité de la décision attaquée. Or, l'art. 36 lit. c LJPA précise que le recourant ne peut faire valoir le grief de l'inopportunité de cette décision que si la loi spéciale le prévoit. Tel n'est assurément pas le cas de la législation sur les routes, dans sa teneur en vigueur lors du dépôt du recours (soit la loi du 25 mai 1964 sur les routes; la loi du 10 décembre 1991 sur le même objet n'est en effet entrée en vigueur que le 1er avril 1992), ni d'ailleurs des dispositions de la LPNMS, applicables ici. d) Le recours de la Société d'art public a été déposé sous la seule signature de son vice-président André de Giuli. Même si ce dernier n'était peut-être pas habilité à engager à lui seul la recourante, un exemplaire des statuts de l'association n'ayant pas été demandé, sa démarche a été dûment ratifiée par l'association recourante qui lui a également conféré procuration pour la représenter dans le cadre de la présente procédure. En conséquence, le recours formé par la Société d'art public est recevable, pour autant cependant que ses moyens aient trait à la violation du droit (art. 36 lit. a LJPA). 2.

L'un des griefs invoqué par la recourante a trait à la forme de l'avis d'enquête publique publié dans la Feuille des avis officiels du 28 juin 1991. La recourante estime que les termes employés pour qualifier la nature des travaux sont insuffisamment précis et de nature à tromper les tiers intéressés sur l'étendue exacte de l'objet mis à l'enquête. Elle estime que l'avis d'enquête aurait dû mentionner la démolition du pont actuel, impliquée par le projet; en outre, il n'apparaissait pas d'emblée clairement que l'enquête publique portait à la fois sur le projet routier et sur l'expropriation. Indépendamment des dispositions des art. 109 LATC et 72 ss RATC qui ne sont pas directement applicables ici ou de la jurisprudence rendue par la Commission cantonale de recours en matière de constructions (ci-après CCRC) en application de ces règles (v. par ex. RDAF 1978, 416), le principe demeure que les dénominations utilisées par les avis d'enquête doivent être aussi claires et précises que possible. En l'espèce, il eût ainsi été souhaitable à tout le moins - malgré le terme de reconstruction, qui paraît impliquer la suppression d'un ouvrage antérieur - de mentionner la démolition du pont sur la Veveyse de Fégire; de même, il n'eût pas été superflu de souligner le double objet de l'enquête (à savoir

projet routier et expropriation). Peu importe cependant, dans la mesure où la rédaction de l'avis d'enquête n'a pas empêché la recourante de faire valoir ses droits, certes in extremis, ni d'autres associations de déposer une opposition. Dans ces conditions, cette circonstance ne saurait justifier aujourd'hui l'annulation de l'enquête relative au projet litigieux.

3. L'association recourante demande la mise en oeuvre d'une expertise neutre qui se prononcerait sur les possibilités de consolidation du pont par des injections de béton ou d'autres matériaux. L'art. 4 Cst. féd. garantit en principe au citoyen également en procédure administrative le droit d'être entendu avant que ne soit prise une décision qui le touche dans sa situation juridique (ATF 105 Ia 194 cons. 2, JT 1981 I 165). Il en découle pour l'autorité le devoir de faire administrer les preuves dont l'offre a été faite dans les formes et les délais prescrits, à moins que ces preuves ne concernent un fait non pertinent, c'est-à-dire impropre à influencer sur l'issue de la contestation (ATF 101 Ia 297), ou soient manifestement inaptes à prouver le fait contesté (ATF 101 Ia 104, JT 1977 I 113; ATF 106 Ia 164, JT 1982 I 586). Ce droit n'est pas absolu et le juge peut, dans le cadre d'une appréciation anticipée des preuves, refuser d'administrer un moyen de preuve qui, au vu des pièces figurant déjà au dossier, n'est pas propre à modifier son opinion (ATF 117 Ia 269; 115 Ia 101; sur le cas de l'expertise, v. en outre ATF 110 Ia 145). Tel est le cas en l'espèce. En effet, la recourante paraît aujourd'hui admettre elle-même que la solution qu'elle avait préconisée initialement (réhabilitation par injections de béton) est d'une faisabilité douteuse; cela résulte de l'offre qu'elle a présentée in extremis, établie par l'ingénieur Ledermann. La Société d'Art Public demande il est vrai désormais une expertise pour contrôler les mérites de l'offre Ledermann par rapport à la variante retenue. Cette requête, dont la recevabilité est sujette à caution vu sa tardiveté, doit de toute façon être écartée; cela résulte en effet du pouvoir d'examen du tribunal, limité dans le cas d'espèce, comme on l'a vu, à la légalité, ce qui exclut un contrôle de l'opportunité et partant des variantes en concurrence. Dans le cas contraire (l'hypothèse est parfaitement imaginable vu la teneur de l'art. 33 lit. a LAT), le tribunal n'aurait vraisemblablement pas pu se dispenser d'ordonner une expertise, ni de vérifier la faisabilité de solutions techniques qui paraissent avoir fait leurs preuves pour la réhabilitation des ponts de chemins de fer. Les réquisitions que la recourante a présentées le 14 avril 1993 doivent être écartées également, pour les mêmes motifs; elles sont en effet tardives et ont trait, de surcroît, à l'examen des variantes, sur le plan géologique notamment.

4. Sur le fond, la recourante fait valoir une gerbe de moyens, pour la plupart liés peu ou prou à son souhait de voir conserver le pont historique existant, à l'exclusion du nouveau pont, voire en concours avec celui-ci. S'agissant ici d'un examen de variantes, on se bornera à rappeler que ces moyens ne sont pas recevables. a) Il suffit de constater dès lors que le pont existant, quand bien même sa valeur historique est attestée (v. rapport Isabelle Ackermann-Gachet, projet IVS; il figure également sur la liste des ponts dignes d'intérêt établie en mars 1989 par le département intimé), ne bénéficie d'aucune des mesures de protection prévues par la législation fédérale (LPN) ou cantonale (LPNMS); il ne fait en particulier pas l'objet d'une mesure de classement. Seules les dispositions générales des art. 4 et 46 LPNMS sont dès lors applicables. Malgré leur formulation absolue, ces règles ne sauraient avoir la même portée qu'un arrêté de classement; de plus, elles n'entraînent pas d'obligation positive de l'Etat, en ce sens que celui-ci serait tenu de prendre des mesures pour maintenir un ouvrage qui menace ruine. Autrement dit, en présence d'un autre intérêt général prépondérant (v., par analogie, la formulation de l'art. 3 al. 1 LPN), l'autorité cantonale ou communale peut renoncer au postulat de protection posé par ces dispositions. Dans le cas d'espèce, le tribunal considère que le département a fait

prévaloir l'intérêt public à une liaison routière sur la Veveyse de Fégire, ainsi que la sécurité routière sans que ce choix, dans le cadre d'un examen en légalité, prête le flanc à la critique. On ne peut en effet pas lui reprocher d'avoir renoncé à conserver, à grands frais, le pont existant, qui se trouve dans un état de dégradation avancé, pour lui préférer une construction nouvelle dont la solidité et la sécurité seraient garanties. Cela étant, rien ne fait aujourd'hui obstacle à sa démolition. b) On ne voit pas, au surplus, que la disparition de cet ouvrage puisse, en tant que telle, porter atteinte au site; d'ailleurs, celui-ci ne figure pas à l'inventaire cantonal des monuments naturels et des sites approuvé le 16 août 1972 par le Conseil d'Etat. Le pont de Fégire se trouve en effet entre deux objets de l'inventaire précité, mais à l'extérieur du périmètre respectif de ceux-ci (v. objet 180, périmètre protégé des Pléiades, et 181, périmètre de la Veveyse). On peut dès lors se demander si le département était tenu, en statuant sur le nouveau pont, par les exigences de l'art. 28 RPNMS, alors même que l'implantation de celui-ci se trouve à l'extérieur de ces sites. Les autorités communales - mais les autorités cantonales ne sauraient s'en dispenser - prennent en effet les mesures appropriées, notamment dans le cadre de l'adoption de plans d'affectation ou lors de l'octroi de permis de construire, pour protéger les sites dignes d'être sauvegardés (art. 28 RPNMS), soit ceux qui figurent à l'inventaire (art. 12 LPNMS); cette préoccupation rejoint celle de la clause de l'esthétique, figurant à l'art. 86 LATC, dont on peut admettre qu'il exprime un principe général. En l'espèce, on peut sans doute retenir que le pont historique s'intègre de manière remarquable au site sauvage de la Veveyse de Fégire. Mais il ne s'ensuit pas encore et au contraire rien n'établit que l'ouvrage projeté constitue une atteinte, voire une plaie dans l'image des sites no 180 et 181, sans qu'il se trouve dans leur périmètre. c) Sur le plan de la sécurité, le projet routier litigieux n'est pas critiquable. La recourante fait valoir, il est vrai, que tel n'est pas le cas non plus du pont actuel, mais elle glisse à nouveau, ce faisant, vers un contrôle des variantes. Le tribunal n'a pas à vérifier, en effet, si l'ouvrage existant offre une sécurité suffisante - ce qui, au demeurant, ne saurait être exact sans des travaux de réhabilitation importants -, mais uniquement, dans un contrôle en légalité, si le nouveau pont offre à cet égard des garanties appropriées; or, ce dernier point n'est pas sérieusement contesté. 5.

Le recours doit dès lors être rejeté dans la mesure limitée où il est recevable. Compte tenu de cette circonstance, un émolument réduit, arrêté à Fr. 1'000.-- sera mis à la charge de la recourante, qui succombe (art. 55 LJPA). Par ces motifs, le Tribunal administratif a r r ê t e : I.

Le recours est rejeté, dans la mesure où il est recevable. II.

La décision rendue le 27 février 1992 par le Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports, Service des routes et des autoroutes, est maintenue. III.

Un émolument de Fr. 1'000.-- (mille francs), est mis à la charge de la Société d'Art Public. fo/Lausanne, le 2 juin 1993 Au nom du Tribunal administratif :  
Le président

:  
greffier :

Le