

VD_OMNI AC.2000.0039 vom 12. August 2003

VD Tribunal cantonal, 2003-08-12, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2000.0039

FR: VD_OMNI AC.2000.0039 du 12 août 2003

IT: VD_OMNI AC.2000.0039 del 12 agosto 2003

Regeste

BRICCAFIORI Anne-Claude et consorts et PASQUIER Roger c/DINF/Nyon | Plan d'affectation fixant la limite de construction (art. 9 LR) dans le cadre de la planification d'une route de contournement (projet de Grande Ceinture à Nyon). Opposition des voisins, critiquant notamment l'étude d'impact, levée par le DINF. Recours au TA rejeté.

Erwägungen

E. 1

LJPA, lorsque son terrain se trouve à proximité du lieu de construction et s'il subit des inconvénients liés à la réalisation du plan contesté; par exemple, une augmentation du trafic sur les voies d'accès à son bien-fonds, ou les immissions provenant de la nouvelle construction (bruit, odeurs, fumée, etc.) ou encore la perte d'un dégagement ou d'une vue sur un site dont le voisin pourrait jouir sans l'édification du bâtiment en cause (arrêt AC 1998/005 du 30 avril 1999). Le propriétaire voisin direct et immédiat du périmètre d'un plan de quartier contesté doit avoir au surplus formé opposition à celui-ci, ce qui est une condition de la qualité pour recourir, selon la jurisprudence du Tribunal administratif (arrêts AC 2000/0160 du 18 septembre 2001; AC 1995/0002 du 21 mars 1995; AC 1994/0077 du 7 septembre 1994; voir également lorsque le voisin est locataire, les arrêts AC 2000/001 du 30 mars 2001; AC 1997/010 du 2 avril 1997 et AC 1997/179 du 24 juillet 1998).

2.3 En l'espèce, les recourants sont propriétaires, respectivement copropriétaires, de bien-fonds sis à proximité immédiate du périmètre du plan contesté et ont formé opposition à l'encontre de celui-ci. La réalisation de ce plan engendrerait sans conteste une augmentation du trafic, de même que des immissions diverses provenant de la "Grande Ceinture" et des nouvelles constructions projetées en bordure de celle-ci (bruit, pollution, etc.), de telle sorte qu'ils apparaissent touchés dans une mesure et avec une intensité plus grandes que quiconque, de façon spéciale et directe et qu'ils présentent ainsi un intérêt digne d'être pris en considération, au sens de l'art. 37 al. 1 LJPA. Les recours sont recevables.

3.1 La décision dont est recours est fondée sur l'art. 9 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LR), sur l'art. 3 du règlement d'application du 25 avril 1990 de l'OEIE (REIE) et sur l'art. 61 al. 1 LATC, le DINF ayant approuvé la planification du projet de "Grande Ceinture" en levant les oppositions formées à l'encontre de ce projet. Il sied de préciser qu'il s'agit d'un plan d'affectation fixant la limite de constructions, la procédure visant la légalisation de celui-ci étant soumise au titre V de la LATC (art. 43 ss) par renvoi de l'art. 9 al. 3 LR. Cette procédure ne se rapporte qu'à la planification elle-même et constitue la première étape avant que ne soit établi le projet de construction lui-même, la procédure d'adoption de ce dernier devant également faire l'objet d'une mise à l'enquête, lors de la deuxième étape. Le plan fixant la limite de construction a pour fonction de réserver l'espace nécessaire à la construction de la route, étant entendu que la phase de réalisation de

la route doit encore faire l'objet d'une seconde procédure, soumise aux art. 57 à 62 LATC et dont la finalité est l'adoption du projet de construction et à la délivrance du permis de construire. Le projet de route doit comporter le tracé et les ouvrages nécessaires, notamment les points d'accès et de croisements ainsi que les raccordements aux routes existantes et dont le contenu doit être conforme aux prescriptions du règlement du 19 janvier 1994 de la LR (ci-après : RLR) (voir, pour le contenu du projet de route, les art. 11 et 12 LR) et qui permet de coordonner si besoin, toute procédure d'expropriation, la déclaration d'intérêt public faisant l'objet d'une procédure distincte tant par le droit applicable (art. 12 ss de la loi sur l'expropriation du 25 novembre 1974 ; ci-après : LE) que par l'autorité compétente en la matière, à savoir le département des finances (DFIN). Cette seconde procédure de réalisation est celle prévue à l'art. 13 LR, qui a un caractère mixte ou double. Le projet de route est mis à l'enquête publique sous la forme d'un plan d'affectation spécial au sens de l'art. 14 LAT; il établit le tracé de la route, donne aux terrains sur lesquels cette planification spéciale exerce son empire une affectation spéciale distincte de celle des territoires traversés par l'ouvrage routier (ATF 112 Ib p. 166, 167 consid. 2b) et a aussi matériellement la portée d'un projet de construction, car s'il est approuvé et s'il entre en force, il implique l'octroi d'une autorisation de construire (ATF 116 Ib 162-163 consid. 1a). Cette procédure spécifique résulte du fait que la construction d'une nouvelle route est une activité qui a des influences sur l'organisation du sol au sens de la législation fédérale sur l'aménagement du territoire (art. 1 al. 1, 2 et 8 LAT) et qui est ainsi soumise aux règles de planification (art. 14, 18 et 21 LAT) de coordination (art. 25a LAT) et de protection juridique (art. 33 LAT) prévues par cette législation (voir Brandt/Moor, Commentaire LAT, ad art. 18 n°153 à 159). Il convient de relever à cet égard que l'obligation de coordination prévue à l'art. 25a LAT impose que le projet de construction de routes tienne compte également des aspects relatifs à la protection contre le bruit, ce qui nécessite l'établissement d'un pronostic de bruit pour les secteurs situés à proximité de locaux à usage sensibles au bruit (ATF 116 Ib 159 ss); il y a donc lieu de consulter aussi le SEVEN (voir l'arrêt AC 2000/0101 du 18 octobre 2000).

3.2 Lorsque le plan d'affectation spécial est suffisamment précis et qui comprend des mesures détaillées applicables à un projet dont il est possible de définir l'ampleur et la nature de l'impact environnemental, l'EIE est mise en oeuvre dès l'élaboration du plan, auquel cas la procédure d'adoption et d'approbation du plan, soumise aux règles des art. 56 à 62 LATC, est la procédure décisive (art.

E. 3

et 14 OEIE), au caractère injustifié et inopportun de ce projet, à l'atteinte à l'environnement, à la violation de l'art. 5 a al. 3 LATC, aux nuisances sonores dues à la circulation des véhicules (art. 40 al. 1 OPB), à l'atteinte à la législation routière (art. 8 al. 2 LR), de même qu'à l'atteinte aux milieux naturels, eau, forêts, faune et flore (art. 85 LPNMS) et enfin à l'atteinte portée à l'unité territoriale du domaine agricole (Dovat. 5.1

L'aménagement du territoire vise avant tout l'utilisation mesurée du sol (art. 1er al. 1 LAT) qui implique la protection des bases naturelles de la vie tels que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage (art. 1er al. 2 let. a) et la création ou le maintien d'un milieu bâti favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques (art. 1 al. 2 let. b). La loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) a pour but essentiel de protéger les hommes des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1er al. 1 LPE); elle tend à limiter à titre préventif les émissions de polluants et à éviter, ou à réduire si nécessaire les atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1 al. 2 et 11 LPE). Pour atteindre les buts fixés par ces deux législations sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, les

cantons établissent des plans directeurs en veillant à définir le développement souhaité de manière à réduire à un minimum les atteintes à l'environnement (art. 6 al. 3 et 8 LAT; art. 2 al. 1 lit. d OAT; Alfred Kutler, Protection de l'environnement et aménagement du territoire, mémoire ASPAN no 54 p. 2 et 3; voir aussi l'ATF 116 Ib 268 consid. 4c). Les communes jouissent d'un pouvoir d'appréciation suffisamment étendu pour que l'on puisse leur reconnaître une autonomie pour autant que leurs décisions soient compatibles avec les buts de la LAT et de la LATC (voir, par exemple, les arrêts AC 2001/006 du 30 octobre 2001; AC 1999/099 du 18 novembre 1999; ATF 106 Ia 70, JdT 1982 I 552; ATF 104 Ia 139, JdT 1980 I 243). 5.2

Les recourants soulèvent des griefs relatifs à l'exigence de justification du projet de "Grande Ceinture", contestée, le recourant Pasquier déplorant en particulier que l'autorité de planification n'ait pas examiné diverses variantes au projet litigieux, en particulier celles proposées par les recourants, sises plus au nord, raison pour laquelle ils ont demandé qu'une étude complète d'impact sur l'environnement relative au tracé et à la construction de la "Grande Ceinture" à Nyon soit entreprise, une expertise étant confiée à un bureau d'envergure fédérale et à ce que les variantes proposées par leurs soins et par les experts à nommer soient insérées dans la pesée globale des intérêts et comparées au tracé de la "Grande Ceinture" proposé. Comme le relève le SR dans ses déterminations du 4 mai 2000 au sujet de l'absence de variante et la demande d'expertise, il résulte de la jurisprudence relative aux projets soumis à une étude d'impact que ni l'art. 9 LPE, ni l'OEIE n'exige la présentation de variantes dans le rapport d'impact ou, le cas échéant, dans le dossier d'accompagnement lors de la mise à l'enquête. Le Tribunal fédéral a précisé que les opposants à une installation dans une procédure de permis de construire et d'approbation des plans ne peuvent, en principe, conformément au principe de la prévention (art. 11 al. 2 LPE), exiger qu'une optimalisation du projet en question du point de vue de l'environnement, à l'exclusion d'une planification alternative, à moins que cette dernière ne soit exigée pour une justification suffisante du projet (arrêt dit de "Bramois" du 20 janvier 1993, in DEP 1993 p. 440; DEP 1997 p. 519; DEP 1998 p. 729). 5.3

En l'espèce, force est de constater que la justification du projet a été largement examinée et exposée de 1978 à nos jours, la pertinence et la nécessité de compléter le réseau routier de Nyon par le projet de "Grande Ceinture" figurant déjà dans le plan directeur cantonal des circulations de 1978, dans le schéma directeur des circulations y relatif, selon lequel il s'agit de compléter le maillage du réseau routier en limite nord par la "Grande Ceinture" qui aurait pour fonction de reprendre une part du trafic est-nord, de distribuer d'une part le trafic de et à destination de la jonction de Nyon et d'autre part celui à l'origine ou à destination de Nyon, ainsi qu'à offrir une accessibilité aux zones de développement du nord de la commune en offrant une bonne desserte à l'urbanisation nord de la commune. Le plan directeur régional qui fixe les objectifs de ce projet, indique que le développement de Nyon et de Prangins justifie la réalisation d'une grande ceinture routière dont les fonctions sont de délester le centre de Nyon, d'assurer une meilleure relation avec l'autoroute vers l'ouest pour Prangins, d'assurer l'accessibilité à l'aire régionale d'activité et au développement urbain du Nord de Nyon. Cette réalisation est à considérer en complément au réaménagement de la jonction d'autoroute à Nyon. Est encore mentionnée, en relation avec cette nouvelle voie, la réservation et la réalisation d'un tracé routier reliant la grande ceinture routière de Nyon à la ceinture ouest de Gland (pt 2.6.2. p. 15 du PDR). La nécessité de ce tronçon ressort également des diverses études de coordination effectuées, synthétisées dans le rapport "Nyon et périphérie, Coordination urbanisme - Transports - Environnement, Rapport technique synthétique" de mai 1995, qui décrit la situation routière actuelle. Puis, en mars

1996, l'ARN a chargé un bureau d'ingénieurs-conseils d'établir le premier volet d'une étude du Schéma Directeur des Transports de la région de Nyon. Dans son rapport de synthèse sur le "Volet 1 : diagnostic général et analyse des projets", qui présente le projet de la "Grande Ceinture" et en recommande la réalisation comme une mesure indispensable pour desservir l'urbanisation dans le secteur nord de la ville et absorber l'ensemble du trafic généré et pour permettre les mesures d'accompagnement de dissuasion de transit au centre de Nyon. De même, le rapport intermédiaire du 30 octobre 1998 qualifie-t-il ce projet de mesure indispensable, tandis que l'étude intitulée "Analyse des données de base" du 7 mai 1998, puis le préavis no 67 du 4 mars 1996 de la municipalité exposent que la localisation de cette route est justifiée et logique, dès lors qu'elle se situe dans le prolongement de la route de la Gravette et se poursuit en direction de la route de Duillier en suivant le chemin de Changins, qu'elle est à proximité immédiate des zones d'urbanisation nouvelles, à la limite voulue entre la zone affectée à la construction et la zone agricole, qu'elle suit la ligne à haute tension qui constitue une coupure visuelle du territoire et enfin qu'elle traverse l'Asse là où le cordon boisé est le plus étroit afin de limiter au strict minimum les surfaces à déboiser. La justification du projet litigieux est également exposée dans le RIE et dans le rapport de synthèse du 8 mai 1995. Enfin, il reste à mentionner que le nouveau plan directeur de 1998 reprend ce projet tel quel, le considérant également comme une mesure indispensable. L'importance de ce projet est également démontrée dans le cadre du projet de PQ 2 "La Petite Prairie", dont le RIE considère ce tronçon comme une mesure indispensable à la réalisation du PQ 2. De même, le schéma directeur des transports de janvier 1997 montre que le projet litigieux permet de soulager certains axes routiers qui servent actuellement de routes de transit pour l'accès à l'autoroute (l'axe Eules - Oulteret serait soulagé d'environ 6'000 véhicules par jour, p. 44) et d'autres axes excessivement surchargés (la route Blanche serait soulagée d'environ 5'000 véhicules par jour, fig. 25). 5.4

Il résulte de ce qui précède que, dans son principe, le projet litigieux de la "Grande Ceinture" a été établi conformément à l'objectif énoncé dans le plan directeur de 1978, de même que le PDR et le PDC de 1998, ce développement devant intervenir en priorité eu égard à la jonction autoroutière de Nyon, le réseau de ceintures routières et l'axe du NStCM (Nyon-St-Cergues-Morez). Partant, il apparaît non seulement conforme aux buts et aux principes régissant l'aménagement du territoire, qui tendent notamment à une utilisation mesurée du sol (art. 1 al. 2 lit. b et 3 LAT), mais il répond également aux objectifs fixés dans la planification cantonale, régionale et communale visant à améliorer les accès routiers. De plus, dès lors que des prévisions ont été effectuées en matière de protection contre le bruit, de protection de l'air et de la nature, déjà au stade de la planification, ce projet répond aux exigences posées par le principe de prévention (art. 1er al. 2 LPE). Il échappe ainsi, de ce point de vue, à cette critique. Quant à la justification du projet, force est de constater qu'elle a été largement examinée, de 1978 jusqu'à nos jours, par le biais de nombreuses études et rapports qui ont tous démontré la nécessité de construire ce tronçon pour absorber l'ensemble du trafic généré par l'urbanisation projetée au nord de la ville et pour dissuader le trafic par le centre de la ville. Le grief l'absence de justification du projet soulevé par le recourant Pasquier doit dès lors être écarté, de même que le grief lié au refus par l'autorité de planification, de prendre en compte des variantes proposées par les recourants, le DINF ayant du reste procédé à l'examen approfondi de ce dernier grief, dans la décision entreprise, mais en opportunité. 6.1

Selon les recourants, la planification développée heurte également les exigences de concordance et de coordination posées par l'art. 2 al. 1 LAT, qui n'a pas été assurée par la CIPE, contrairement à ce que

prévoit l'art. 7 lit. e OEIE. Ils se plaignent également d'un développement non coordonné (art. 25 a LAT) eu égard aux travaux préparatoires qui ne tiennent pas compte d'autres projets, tels que celui de la "Petite Prairie", qui a son propre RIE, ce qui vident les principes découlant des art. 1 et 2 LAT de leur substance. 6.2

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, en vertu du principe de la coordination des procédures, rappelé notamment aux art. 2 et 25a LAT, l'autorité compétente doit prendre en compte, dans le cadre de l'adoption du plan d'affectation, tous les éléments déterminants du point de vue de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire qui sont objectivement en relation les uns avec les autres (ATF 123 II 88 consid. 2a et les arrêts cités). Elle doit notamment appliquer de manière coordonnée les dispositions du droit de la protection de l'environnement et du droit de l'aménagement du territoire qui se trouvent en relation si étroite qu'elles ne peuvent être appliquées de manière indépendante les unes des autres (ATF 121 II 72 consid. 3). Lorsque les plans d'affectation sont si précis qu'ils permettent d'appréhender les problèmes de trafic, ils doivent répondre aux exigences de la protection de l'environnement (ATF 121 II 72 consid. 1d; ATF 120 Ib 436 consid. 2d et les arrêts cités), ce qui implique une analyse précise des nuisances provoquées par l'augmentation du trafic motorisé (ATF 116 Ib 159 consid. 6b). Il ne suffit donc pas d'attribuer les degrés de sensibilité au bruit dans le cadre de la procédure de planification pour répondre aux exigences du droit fédéral de la protection de l'environnement à ce stade. De même, les prescriptions des art. 11 ss. LPE sur la limitation des nuisances doivent être observées à l'occasion de la planification et de la construction d'installations nouvelles, par quoi l'on entend notamment les bâtiments, les voies de communication, ainsi que d'autres ouvrages fixes (ATF 120 Ib 436 consid. 2a/aa). Parmi ces mesures figurent notamment les prescriptions en matière de construction ou d'équipement (art. 12 al. 1 lit. b LPE) ou des prescriptions en matière de trafic ou d'exploitation (art. 12 al. 1 lit. c LPE) (voir l'ATF du 31 mars 2000 1A.56/1999 et 1P.166/1999, consid. 6, confirmant l'arrêt AC 1996/0154 du 9 février 1999). Les recourants émettent divers griefs contre la planification nyonnaise, mais sans étayer ses affirmations, à la lecture desquelles on ne voit notamment pas en quoi le plan de route litigieux serait mal coordonné avec les autres planifications en cours sur le territoire de la Commune de Nyon et on ne voit pas plus en quoi la coordination ne serait pas assurée, en particulier s'agissant de la "Petite Prairie" (AC 2000/0159). Le tribunal de céans ne peut que se rallier à l'opinion selon laquelle il y a bel et bien eu une coordination, la réalisation du PQ 2 et celle de la "Grande Ceinture" étant interdépendante, la seconde étant du reste qualifiée comme une mesure d'assainissement indispensable à la première (Rapport d'EIE PQ 2, synthèse, p. VII-VIII). Il apparaît en effet que les différentes autorités concernées ont été consultées et que leurs avis ont été donnés avec une vue globale, les deux projets précités ainsi que d'autres ayant été traités en parallèles, notamment s'agissant de la prise en compte de deux variantes pour les prévisions des immissions nuisibles tant au niveau de la pollution de l'air que du bruit, pour le PQ 2 précité, l'une prenant en compte les divers projets en cours et l'autre se limitant au PQ 2. Il apparaît en l'espèce que la municipalité a mis en oeuvre tous les moyens à sa disposition et qu'elle a sollicité le préavis des divers services cantonaux concernés, pour coordonner les projets et pour que des prévisions les plus réalistes possibles soient faites pour ajuster les projets les uns par rapport aux autres et veiller à ce qu'ils ne portent pas d'atteintes excessives à l'environnement. Les exigences de coordination et de concordance, tant formelle que matérielle, posées par la jurisprudence du Tribunal fédéral sont largement satisfaites au stade actuel de la procédure de planification du projet de PPA "La Grande Ceinture", de sorte que ce grief doit être

écarté. 7. Les recourants se plaignent ensuite du rapport d'impact et des atteintes à l'environnement, invoquant en droit les art. 8 et 9 al. 1 LPE, les art. 5 al. 1 et 9 al. 3 OEIE et l'art. 5 a al. 3 LATC. Les recourants mettent d'abord en cause le manque d'indépendance des deux bureaux ayant effectué les différentes études tout au long de la mise en oeuvre des divers projets dont celui de la "Grande Ceinture" et de "La Petite Prairie", lesquels se fondent sur des études du début des années 1990, qui n'offrent pas une approche objective et indépendante des questions soulevées et se réfèrent à des données surannées tant s'agissant du trafic, des nuisances sonores que de la pollution de l'air. Ils rappellent qu'ils ont requis à maintes reprises qu'une expertise soit confiée à un tiers indépendant. Les recourants soutiennent qu'il y a là une violation de l'art. 5 a al. 3 LATC. De façon générale, le juge apprécie librement la valeur et la portée d'une expertise; toutefois, il est tenu d'indiquer les motifs de sa conviction lorsqu'il s'écarte des conclusions de l'expert. Telle est la solution adoptée en procédure civile (v. Poudret/Wurzburger/Haldy, Procédure civile vaudoise, 2ème édition, Lausanne 1996, ad art. 243 CPC, note 1, références jurisprudentielles citées). Ce principe est applicable en procédure administrative dans laquelle le juge s'impose également une certaine retenue dans l'examen des questions de nature technique, notamment à l'égard des préavis de services cantonaux spécialisés assimilés dans une certaine mesure à des avis d'experts (v. ATF 119 Ib 492, consid. 5b, cc; 117 Ib 114, consid. 4b; 112 Ib 424, consid. 3; v. aussi RDAF 1992, p. 193 et ss, not. 200). Le RIE de la "Grande Ceinture" a été élaboré par deux bureaux d'ingénieurs, qui ont débuté l'EIE en 1993, RIE ayant été approuvé en mars 1994 par la Commission interdépartementale de coordination de la protection de l'environnement (CIPE), avec certaines réserves, puis finalisé en juin 1995. Comme on le verra dans les considérants ci-dessous, le tribunal n'a aucune raison de s'écarter en l'occurrence des conclusions du RIE et en particulier s'agissant des déterminations du SEVEN, quand bien même les recourants ont produit des documents portant sur des alternatives au projet de "Grande Ceinture", lesquelles n'ont pas à être prises en compte, comme cela a été dit plus haut. Le SEVEN a émis un préavis favorable sur la base de rapports détaillés, prévoyant des conditions et réservant des mesures, qu'il y aura lieu de préciser dans l'EIE de la seconde étape, de telle sorte que rien ne peut en l'espèce amener le tribunal à douter des prévisions du SEVEN, les valeurs limites qu'il a envisagées pouvant de toute manière être rectifiées dans la phase ultérieure. 8.1

Les recourants se plaignent ensuite des nuisances sonores dues à la circulation engendrée par le projet litigieux. Ils contestent la suffisance et le bien-fondé des prévisions faites dans le RIE ne sont que diurnes, contrairement à ce que prescrivent l'art. 40 al. 1 OPB et l'annexe 3 de l'OPB et se plaignent de ce que les mesures d'assainissement à prendre ne sont pas fixées, mais seulement envisagées, si ce n'est au sujet de la pose de murs antibruit. Les recourants soutiennent de plus que les valeurs limites d'immission ne seront pas respectées pour un degré de sensibilité III. Le rapport d'EIE se fonde selon eux sur des données qui ne sont plus d'actualité, remontant à 1994 et minimise grossièrement les nuisances en retenant des valeurs qui correspondrait à la limite de l'OPair. Ces chiffres ne prenant pas en considération les autres projets, ils ne sauraient de toute manière être réalistes, d'où la nécessité d'une expertise pour vérifier les données actuelles en toute indépendance (art. 9 al. 6 LPE). 8.2

Comme cela a déjà été relevé ci-dessus, le RIE mentionne que le rôle de la "Grande Ceinture" est de délester le centre-ville d'une partie du trafic automobile en améliorant la distribution du trafic de transit et d'origine ou à destination de celui-ci. Selon le RIE, ce rôle ne peut être complètement atteint que si des mesures d'accompagnement (réorganisation des circulations, récupération

d'espace pour les transports collectifs, les piétons et les deux-roues,...) sont prises en parallèle au centre-ville, ces mesures devant être définies et étudiées lors d'une prochaine révision du plan directeur des circulations (RIE, p. 15). Le RIE examine les effets de la réalisation du projet de "Grande Ceinture" en tenant compte de différents projets urbanistiques (PQ "Les Fontaines", PQ "Chêne", PQ "Cortot-Cossy", PQ "Martinet-Morâche", et le schéma directeur du "Reposoir"); il prévoit que la "Grande Ceinture" accueillerait 14'500 véhicules par jour dans son tronçon le plus chargé, à savoir entre la route Blanche et l'accès au secteur du "Reposoir" et quelques 11'100 véhicules par jour dans le secteur compris entre le chemin de Bourgogne et la route de St-Cergue dans lequel sont situées les propriétés des recourants. L'axe intermédiaire chemin des Eules - route d'Oulteret (soit la "Moyenne Ceinture") serait moins chargé qu'actuellement. Quant à la route Blanche, qui subirait une très importante augmentation de trafic du fait de la réalisation des projets d'urbanisme, de plus de 10'000 véhicules par jour, cela pourrait engendrer des problèmes importants de fonctionnement de la jonction autoroutière nécessitant des études spécifiques (p. 22 s. et fig. no 8). Le RIE relève que le projet de "Grande Ceinture" amène un soulagement le long de l'axe chemin des Eules - route d'Oulteret (- 2 dB(A)) avec les projets urbanistiques par rapport à la situation actuelle. Il indique que des mesures de protection antibruit devront être prises le long de deux tronçons, dont celui situé entre la voie ferrée Nyon-St-Cergue et la route de St-Cergue en bordure duquel sont situées les propriétés de Mmes Briccafiore, Juon, Muhlemann et MM. Dovat et Pasquier, où il est envisagé de faire élever une paroi antibruit d'une hauteur de 2 mètres afin de protéger les habitations existantes et de respecter les valeurs de planification (p. 43 à 45 et fig. no 13). De son côté, le SEVEN s'est déterminé, dans ses écritures du 10 mai 2000, en ce sens que les exigences en matière de protection contre le bruit n'ont pas évolué depuis 1995, de même que les méthodes de mesures de bruit n'ont pas changé depuis 1993, de sorte que les bases normatives du REI et les mesures de bruit faites en 1993 sont encore d'actualité. De son point de vue, le projet de la "Grande Ceinture" permet de réduire dans une proportion appréciable le trafic sur divers axes routiers existants tout en respectant les valeurs de planification le long de l'axe projeté. Toutefois, pour respecter les valeurs de planification prévues par l'art. 7 OPB, des mesures devront être prises, mais elles ne peuvent pas encore être proposées de manière précise à ce stade de la planification. Le SEVEN ajoute que même avec une augmentation de 50 % sur la route de Duillier, les prévisions de charges sonores sur les bâtiments voisins de ce tronçon ne dépasseraient pas les valeurs limites d'immission définies par l'OPB. Enfin, le SEVEN rappelle que s'il est vrai que seuls les pronostics diurnes ont été présentés, l'absence de prévisions nocturnes n'est pas à même de modifier les conclusions de faisabilité du projet. L'approche faite dans le REI permet de définir la variation de charge sonore le long du réseau routier existant. Les facteurs proposés dans l'annexe 3 chiffre 33 de l'OPB permettent de déterminer avec suffisamment de précision les trafics horaires diurne et nocturne. Une variation de 12 % du trafic déterminant ayant une influence sur la charge sonore d'environ 0,5 dB(A).

8.3 Le tribunal de céans ne saurait, ici encore, reprocher au DINF d'avoir outrepassé le pouvoir d'appréciation qui est le sien en considérant que les valeurs de planification seront respectées, compte tenu des mesures de protection adéquates, dont l'étude est réservée pour la seconde étape, ce qui assure le respect des art. 25 al. 3 LPE et 7 OPB. Le RIE respecte le principe de prévention de l'art. 11 al. 2 LPE. 9. Sur le plan de la protection de l'air, les recourants déplorent le fait qu'ils n'ont pas pu prendre connaissance d'un plan des mesures, à ce stade, qui devrait prendre en compte les effets

conjugués des divers projets de plans de quartier, d'une part et du développement local comprenant l'important Centre commercial de Signy et le "Pôle Nyon". Les recourants ajoutent qu'il ne suffit pas que des mesures soient envisagées pour la protection de l'air, mais il faut que celles-ci soient prises et susceptibles d'exécution, au sens de l'art. 11 al. 2 LPE. Or, la construction de la "Grande Ceinture" n'est pas une mesure appropriée, pas plus qu'elle n'est effective, étant contestée, ni suffisante pour résoudre les graves problèmes de protection de l'air existant et, a fortiori, ceux générés par les plans de quartiers, de sorte qu'un plan des mesures précis devrait être établi (art. 44a LPE; art. 31 ss. OPAir; RDAF 1999 I p. 610). Concernant la pollution de l'air, le rapport d'impact établi, à partir de simulations des immissions futures (horizons 2000), que le projet a pour effet de déplacer les émissions de polluants vers des lieux moins habités. Les immissions de NO devraient en particulier être réduites sur le chemin des Eules avec la réalisation du projet routier seul. Selon le RIE, elles seraient augmentées sur le tracé de la "Grande Ceinture" (+ 1 à + 1,4 (ug/m³)) et encore plus sensiblement dans le cas de la réalisation également des projets urbanistiques (+2,9 à + 3,9 (ug/m³)). Si la valeur limite d'émission de 30 ug/m³ n'est pas dépassée en ces endroits (21.5 et 23.5 (ug/m³)), elle le serait à d'autres lieux, comme au carrefour route Blanche - route de la Gravette (site 5 : 37 (ug/m³)), tout en diminuant par rapport à l'état initial sans projet (45 ug/m³). De façon générale, c'est le trafic généré par les nouveaux quartiers qui, selon le RIE, induit une notable augmentation des émissions dans le périmètre concerné, les bonnes conditions de ventilation favorisant toutefois la dispersion des polluants et empêchant ainsi une hausse notable des immissions (p. 56). Dans ses déterminations du 10 mai 2000, le SEVEN observe que les exigences légales n'ont pas été modifiées depuis 1995, de sorte que les bases normatives du REI sont encore d'actualité. Quant à l'évolution du trafic, le SEVEN indique que le REI du mois de juin 1995 s'est basé sur des projections qui sont dans l'ensemble confirmés par les diagrammes d'écoulement produits dans le cadre du plan directeur des circulations, dans ses variantes minimales et maximales avec données actualisées en juillet 1998, les valeurs prises en compte dans le REI étant proches de celles ressortant du diagramme d'écoulement (variante maximale) du plan directeur, Partant, le SEVEN considère que les simulations des immissions futures telles qu'effectuées dans le REI restent valables et sont suffisamment précises à ce stade la planification. Dans le cas d'espèce, où il n'existe pas de plan de mesures, la Ville de Nyon ne faisant pas partie de la liste des communes dépassant les valeurs limites de pollution, il n'est pas indispensable de connaître les prévisions dans toutes les hypothèses envisageables (Liliane Subilia-Rouge, Pollution atmosphérique et construction, in RDAF 1999 I p. 1 ss., sp. p. 8 ss). De plus, il sied de rappeler encore que dans l'hypothèse selon laquelle les immissions de NO devaient pour une raison ou pour une autre accroître, des mesures plus restrictives pourraient alors être imposées, sur la base de l'art. 11 al. 3 OPAir, une fois un plan des mesures adopté. Ainsi, il apparaît que le dossier est suffisant, en l'état, étant donné que des mesures de limitation desdites émissions sont d'emblée réservées. On ne saurait ainsi suivre l'argumentation des recourants lorsqu'il soutiennent que le projet de construction de la "Grande Ceinture" n'est pas adéquat pour limiter ces immissions. En l'espèce, il est clairement établi que les valeurs actuelles et les valeurs prenant en compte la réalisation de la "Grande Ceinture" ne dépassent pas le seuil fixé à 30 ug/m³ par l'OPair. C'est dès lors à bon droit que le DINF a considéré que le projet ne porte pas atteinte à l'OPair. Les griefs soulevés par les recourants lié à la protection de l'air sont dès lors mal fondés. 10.1 Les recourants soulèvent ensuite divers griefs liés aux atteintes que porteraient le projet litigieux, - dont le tracé de la route traverse le vallon de l'Asse et

recouvre la zone de verdure, en limite de la zone agricole -, aux milieux naturels, eau, forêt, faune et flore, au sujet desquels seules quelques pages du RIE se prononcent, ce qui est insuffisant, tant s'agissant de la protection des eaux, de la protection du site du vallon de l'Asse, de la protection de la faune et la flore et de la protection de la forêt. Les recourants se plaignent en premier lieu de ce que le RIE, de même que le rapport préliminaire, n'ont que réservé des études d'infiltration des eaux fluviales ainsi que des recherches sur les données existantes sur le niveau de la nappes. Le RIE examine cette question en réservant une étude hydro-géologique qui devra être effectuée dans la deuxième étape dans le but d'examiner les différentes possibilités d'infiltration et de rétention des eaux pluviales (p. 58 ss.). Comme le tribunal l'a relevé ci-dessus, le choix d'une procédure d'EIE en deux étapes permet précisément de remettre l'étude détaillée de ces questions à la seconde phase, ce qui ne saurait remettre en cause la faisabilité du projet à ce titre. 10.2

En second lieu, les recourants soutiennent que le site comportant le cordon boisé et le cours de l'Asse, lequel figure à l'inventaire des monuments naturels et des sites du Canton de Vaud, devrait être porté à l'inventaire fédéral IFP ou à l'inventaire cantonal CPN. Selon eux, une expertise devrait être confiée à une commission spéciale pour en faire ressortir les vertus et qualités (art. 85 LPNMS). De même, s'agissant de la protection de cette zone de verdure et du paysage, dont la prise en considération repose sur l'art. 3 al. 4 lit. c LAT, qui n'a fait l'objet que de deux pages dans le RIE, ils considèrent que la balance des intérêts doit privilégier le maintien de cette zone de verdure (ATF 124 II 157 et les réf. cit.). De même, quant au défrichement envisagé, il ne justifierait pas non plus, au regard de l'art. 5 al. 2 LFO et de la jurisprudence du Tribunal fédéral rendue à ce sujet, qui aurait dû, selon les recourants, conduire l'autorité compétente en la matière à rendre une décision de refus de défrichement (ATF 122 II 81 consid. 6 d. p. 91 s.). Selon eux il doit résulter de la balance des intérêts qu'aucune atteinte ne devrait être portée à la zone forestière. Il appartient à l'autorité d'approbation du plan de veiller à la coordination des différentes autorisations cantonales requises par le projet de route, notamment en ce qui concerne l'autorisation de défrichement (sur cette dernière question voir Brandt/Moor, Commentaire LAT ad art. 18, no. 87 à 89). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, à laquelle se réfère le recourant Pasquier, qui concerne le cas d'un projet de chemin de fer nécessitant notamment des défrichements, notre Haute Cour a posé des exigences sévères, quant à la détermination des zones de forêt à abattre et quant à la pesée des intérêts, minutieuse, qui doit être accomplie, laquelle doit être faite en principe dès la phase d'élaboration du plan partiel d'affectation, lorsque cela est possible. Toutefois, lorsque tel n'est pas le cas, la pesée des intérêts peut également n'être mise en oeuvre que dans une procédure ultérieure, savoir celle aboutissant à l'autorisation de construire (ATF 124 II 146 consid. 4c p. 156). En l'espèce, Il ressort tant du RIE (p. 62 s. et p. 70 ss.) que des déterminations du 27 février 1997 du service des forêts, de la faune et de la nature (auquel le service de conservation de la faune et de la nature s'est référé dans ses écritures du 27 avril 2000), que le projet implique effectivement diverses atteintes au cordon boisé bordant le cours de l'Asse et au paysage. La valeur écologique de ce site n'apparaît cependant pas exceptionnelle, mais est plutôt faible, tant en ce qui concerne la flore que la faune (voir RIE p. 63). Au stade la planification, le tribunal de céans ne peut que suivre l'avis du service des forêts, de la faune et de la flore, dont l'avis est que les atteintes portées à ce site apparaissent pas suffisamment dommageable pour remettre en cause le projet, compte tenu du fait que la commission pour la protection de la nature prévue par la loi (art. 79 LPNMS) sera mise en oeuvre dans la seconde étape et qu'il s'agira alors de procéder à une pesée circonstanciée des intérêts en présence, conformément à la

jurisprudence du Tribunal fédéral précitée. Il s'ensuit que ces griefs ne résistent pas non plus à l'examen. 10.3

La même conclusion s'impose ici quant à la protection des forêts, l'EIE de première étape ne pouvant en l'espèce pas être exhaustive, en l'absence d'un projet routier. Dès lors, seule la question de savoir s'il est admissible ou non d'envisager le défrichement peut et doit être résolue, comme cela ressort des déterminations précitées du 27 février 1997 du service des forêts, de la faune et de la nature. Il relève en effet que le projet traverse la berge dans un des secteurs les plus étroits, là où l'impact sur le milieu forestier peut être considéré comme raisonnable. Selon ledit service, l'évaluation de certains impacts ne pourra intervenir que dans la deuxième phase, à savoir lorsque le projet de route indiquera les données techniques du projet de construction de la "Grande Ceinture" (ATF 124 II 146 consid. 4c p. 156). Ce service a considéré que dans la mesure où le projet fixant les alignements est justifié et réalisable, il n'est pas implanté dans un secteur a priori incompatible avec la législation sur la faune, les forêts et le paysage, de telle sorte qu'il a accepté le projet de PPA et le RIE de première étape. Aucun motif ne saurait conduire le tribunal de céans à s'écarter de ce point de vue, les griefs des recourants étant mal fondés.

10.4 Les recourants se plaignent également de l'absence de mesures de protection contre les accidents majeurs (LPAM). Le SEVEN s'est déterminé le 10 mai 2000 sur cette question, en observant que qu'il n'est pas encore possible de définir l'assujettissement de la "Grande Ceinture" à l'OPAM, seule une première évaluation des risques pouvant être faite, telle l'évaluation préliminaire déjà effectuée selon l'OPAM à la demande du SEVEN, ce qui correspond du reste aux instructions de l'OFEPF. Il résulte de ce qui précède que là encore, les précautions visant à la protection contre les accidents majeurs ont été réservées, dans la mesure satisfaisante, au stade de la planification, ces mesures devant être prises en seconde étape, lorsque la classification de la route sera connue. Quant à la critique formulée concernant le domaine Dovat, que la "Grande Ceinture" traverse et aux éventuelles restrictions au droit de bâtir inhérentes à la limite de construction, elle est pour l'heure prématurée, au stade de la planification, et pourra être examinée par le biais des procédures distinctes d'expropriation formelle ou matérielle. 11. Le recourant Pasquier se plaint enfin de la violation du droit d'être entendu (art. 29 al. 2 Cst ; art.

E. 4

aCst). Il allègue avoir requis la transmission du procès-verbal de l'unique audience qui s'est tenue, sous la forme d'une inspection locale, par l'autorité inférieure de recours. Cette dernière lui ayant précisé qu'elle n'avait tenu qu'un procès-verbal interne, qui ne pouvait pas lui être transmis, il considère qu'il y a violation de son droit d'être entendu, également réalisé par le refus d'ordonner une expertise. Le droit d'être entendu garanti par l'art. 29 al. 2 Cst. (art. 4 aCst.) comprend le droit pour l'intéressé de prendre connaissance du dossier, d'obtenir l'administration des preuves pertinentes et valablement offertes, de participer à l'administration des preuves essentielles et de se déterminer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre. Selon la jurisprudence récente du Tribunal fédéral, le droit d'être entendu confère également aux parties le droit d'obtenir que les déclarations de parties, de témoins ou d'experts qui sont importantes pour l'issue du litige soient consignées dans un procès-verbal, tout au moins dans leur teneur essentielle, la consignation des déclarations dans une note du dossier ou dans les considérants de la décision ne pouvant pallier l'absence de procès-verbal. La verbalisation des déclarations pertinentes vise notamment à permettre aux parties de participer à l'administration des preuves et, surtout, de se prononcer effectivement sur leur résultat. L'obligation de dresser un procès-verbal doit aussi permettre à l'autorité de recours de contrôler, s'il y a lieu, que les

faits ont été constatés correctement par l'autorité inférieure (ATF 124 V 389 consid. 3 et 4, commenté par Bernard Abrecht in: JdT 1999 178; ATF 125 11377 consid. 1, en matière de détention administrative en vue du refoulement; ATF 126 115 consid. 2 concernant la procédure pénale vaudoise, arrêt reproduit également au JdT 2000 III p. II ss; cf. aussi L. Moreillon et D. Tappy, Verbalisation des déclarations de parties, de témoins ou d'experts en procédure pénale et en procédure civile, in: JdT 2000 III p. 18 ss, plus spéc. p. 25 et Michele Albertini, Der verfassungsmässige Anspruch auf rechtliches Gehör im Verwaltungsverfahren des modernen Staates. Bine Untersuchung über Sinn und Gehalt der Garantie unter besonderer Berücksichtigung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, thèse Berne 1999, p. 255 ss et 355. Voir encore les arrêts non publiés du 6 janvier 2000 en la cause Do c. canton de Soleure, consid. 1 et du 14 janvier 2000 en la cause Oezen c. canton de Soleure, consid. 3; ATF non publié du 15 août 2000 2A 227/2000 en la cause TA PE 1999/0125). En l'espèce, il est constant que l'autorité chargée de trancher l'affaire au fond n'a pas consigné dans un procès-verbal les déclarations des parties et en particulier la déposition du témoin Philippe Guyot, architecte, recueillie lors de la vision locale, mais qu'elle s'est bornée à tenir un procès-verbal interne et le résultat de l'appréciation de du témoignage dans la décision elle-même. Le recourant ne motive pas son recours sur ce point en ne précisant pas quels faits pertinents auraient dû, selon lui, être portés sur le procès-verbal. Selon la décision entreprise, le témoin précité a été entendu sur une variante à la "Grande Ceinture", sise plus au nord, et il a produit un document établi par l'Atelier Vidourle S.A. à cette occasion. Le tribunal de céans relève qu'il n'y a pas de base légale dans la LJPA ni de disposition dans le règlement du 22 octobre 1997 sur la procédure de recours devant les autorités administratives inférieures, visant à garantir la tenue d'un procès-verbal pouvant être communiqué aux parties. Le recourant n'a dès lors pas agi de manière contraire aux règles de la bonne foi en n'ayant pas exigé, lors de la séance, ladite verbalisation. Il résulte de la décision attaquée que la vision locale s'est déroulée en présence des parties accompagnées de leurs mandataires et des représentants des autorités concernées, de même que du témoin Guyot (voir la décision attaquée, ch. 14, p. 16). S'il y a lieu de retenir que les parties et leurs représentants ont tous pu largement exposer leurs points de vue dans le cadre de la procédure de recours écrite devant le DINF, donc avant et après la séance, il n'en va pas de même du témoin entendu, dans l'hypothèse toutefois où le contenu de ses déclarations est susceptible d'influer sur la résolution du litige. Le recourant ne le prétend du reste pas. Par référence à la décision entreprise, il y a lieu de retenir que le témoignage a porté sur la présentation d'une variante, avec un document à l'appui qui a été versé au dossier. L'examen de cette variante a été faite par le DINF, dans la décision attaquée, mais il s'agit d'un examen en opportunité, qui échappe à la cognition du tribunal de céans (voir infra consid. 6), de telle sorte que l'on peut exclure l'hypothèse énoncée ci-dessus de la violation du droit d'être entendu. Il s'ensuit que ce dernier grief n'est pas non plus fondé. 12.

Le tribunal de céans considère que le DINF a examiné minutieusement les griefs des recourants et qu'il n'a ni outrepassé, ni abusé de son pouvoir d'appréciation, pas plus qu'il n'a donné une interprétation erronée de faits pertinents, ni n'est tombé dans l'arbitraire. La décision dont est recours doit dès lors être maintenue. Les considérants qui précèdent conduisent au rejet des recours, aux frais de leurs auteurs, déboutés, qui supporteront le paiement de l'émolument d'arrêt. Les recourants verseront en outre une indemnité de dépens à la Commune de Nyon, assistée par un avocat (art. 55 LJPA).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.