

VD_OMNI AC.2004.0214 vom 22. Juni 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-06-22, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2004.0214

FR: VD_OMNI AC.2004.0214 du 22 juin 2007

IT: VD_OMNI AC.2004.0214 del 22 giugno 2007

Regeste

WWF SUISSE, WWF Vaud/Département des institutions et des relations extérieures, Service de l'aménagement du territoire, Service des forêts, de la faune et de la nature, Municipalité de Chevroux, Département des infrastructures | La modification des périmètres des zones alluviales d'importance nationale, des bas-marais d'importance nationale et des réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale par le Conseil fédéral ne peut faire l'objet d'un réexamen dans le cadre du recours devant le Tribunal administratif. En revanche, les surfaces concernées nécessaires à l'extension d'une place de stationnement font partie des biotopes d'importance régionale au sens de l'art. 18b LPN. L'extension de la place de stationnement dans le cadre de la procédure d'adoption d'un plan partiel d'affectation ne doit pas servir à détourner les exigences de l'art. 24 LAT (examen de l'implantation imposé par la destination et pesée des intérêts). Les différentes variantes examinées permettent de justifier l'extension envisagée de la place de stationnement et les mesures de compensation renforcées proposées par l'expertise assurent la conformité du projet à l'art. 18 al. 1ter LPN.

Erwägungen

E. 1

La Fondation WWF Suisse conteste les motifs pour lesquels le recours, formé contre la décision levant son opposition à l'arrêté de classement, a été déclaré irrecevable. a) La décision du DIRE du 24 août 2004 comporte la motivation suivante, en ce qui concerne la recevabilité du recours de la Fondation WWF Suisse : « Toutefois, le recours de WWF Suisse contre cette décision n'est pas recevable. En effet, dans son arrêt du 14 février 2000 (AC 97/0025), le Tribunal administratif a déclaré le recours formé par cette association à l'encontre de la décision du DAIC du 2 avril 1996 irrecevable pour cause de tardiveté. Il en résulte que, en tant qu'elle concerne WWF Suisse, cette décision est entrée en force. Le fait que le recours de WWF Vaud ait été admis par le Tribunal administratif et qu'une nouvelle décision la concernant ait été rendue par le DSE n'a pas pour effet de rouvrir une voie de recours à WWF Suisse. » b) La décision du Département de la sécurité et de l'environnement du 15 décembre 2003 levant l'opposition de la Fondation WWF Suisse a été retirée à la poste le 23 décembre 2003. Cette décision pouvait faire l'objet d'un recours auprès du DIRE dans un délai de 20 jours, dès sa notification. Déposé dans le délai fixé au 12 janvier 2004, le recours de la Fondation WWF Suisse auprès du DIRE a été formé en temps utile. Il remplit les conditions de recevabilité formelles fixées par l'art. 31 LJPA, applicable par le renvoi de l'art. 2 al. 2 du règlement du 22 octobre 1997 fixant la procédure de recours devant les autorités administratives inférieures. c) Le fait que la Fondation WWF Suisse ait agi tardivement contre la décision du Département de la justice, de la police et des affaires militaires du 3 mars 1997 ne permet toutefois pas de considérer que le recours,

formé contre la décision du Département de la sécurité et de l'environnement du 15 décembre 2003, soit également irrecevable alors qu'il a été déposé en temps utile. La Fondation WWF Suisse s'était d'ailleurs opposée avec l'Association WWF Vaud lors de la procédure d'enquête publique du projet d'arrêté de classement, ouverte du 7 novembre au 6 décembre 1995. Le fait que la Fondation WWF Suisse n'ait pas respecté le délai de recours contre la première décision de 1997 levant son opposition ne permet pas de déclarer irrecevable le recours ultérieur formé contre la nouvelle décision de 2003 levant son opposition. Le recours de la Fondation WWF Suisse, en tant qu'il est dirigé contre le chiffre I du dispositif de la décision du DIRE du 24 août 2004, doit être admis et la décision réformée, en ce sens que le recours est déclaré recevable.

E. 2

aLATC qui était applicable à la procédure de recours et d'approbation du plan partiel d'affectation « Entre le Village et le Port » ainsi qu'à la procédure de recours contre la décision du Département de la sécurité et de l'environnement du 15 décembre 2003 levant les oppositions de l'Association WWF Vaud et de la Fondation WWF Suisse au projet d'arrêté de classement. L'art. 61 al. 1 aLATC prévoit que le département statue « en règle générale » sur l'approbation du plan en même temps que sur les recours formés contre la décision communale. Ainsi, le législateur n'a pas exclu la possibilité d'une approbation différée ou préalable à la décision sur les recours formés contre le plan d'affectation communal. Par ailleurs, l'art. 73 LATC prévoit une voie de recours distincte pour les plans d'affectation cantonaux. f) Le principe de coordination, tel qu'il résulte de l'art. 25a LAT et de la jurisprudence fédérale, prévoit en principe une notification commune ou simultanée des différentes décisions applicables à un projet, de manière à ce qu'une seule autorité de recours puisse effectuer la pesée générale des intérêts en présence (voir ATF Ib 50, consid. 4b, p. 57-59). Ce principe de coordination concernant les différentes autorisations spéciales dans la procédure d'autorisation de construire est également valable pour la procédure d'adoption et d'approbation des plans d'affectation (art. 25a al. 4 LAT). Il en résulte qu'une seule autorité de recours devait à la fois connaître le litige concernant l'opposition de l'association et de la fondation recourantes à l'arrêté de classement et à la fois connaître le recours concernant la modification du plan partiel d'affectation « Entre le Village et le Port ». La pesée des intérêts a donc pu être effectuée en joignant les deux procédures de recours auprès de la même autorité, à savoir le DIRE. Par ailleurs, la procédure d'approbation du plan partiel d'affectation « Entre le Village et le Port » concernait essentiellement l'extension de la place de stationnement sur le secteur que l'association et la fondation recourantes entendaient intégrer dans le périmètre de l'arrêté de classement. Il est vrai que l'autorité d'approbation du plan doit aussi coordonner sa décision avec la décision de l'autorité recours de première instance, dans la mesure où la décision implique une modification du plan d'affectation. Mais, en l'espèce, les recours formés contre les deux décisions permettent d'assurer cette coordination devant le Tribunal administratif.

E. 3

Les recourants invoquent également l'article 22 al. 2 LPN, en soutenant que l'autorisation spéciale, requise par cette disposition, aurait dû être délivrée dans le cadre de la procédure d'adoption et d'approbation du plan partiel d'affectation « Entre le Village et le Port ». a) La loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN) comporte des dispositions spécifiques sur la protection de la végétation des rives. L'art. 21 LPN prévoit que la végétation des rives (roselière et jonchère, végétation alluviale et autres

formations végétales naturelles riveraines) ne doit pas être essartée, ni recouverte ou détruite d'une autre manière (al. 1). Dans la mesure du possible, les cantons veillent à ce que les rives soient couvertes d'une végétation suffisante ou, du moins, à ce que soient réalisées les conditions nécessaires à son développement (al. 2). L'art. 22 LPN règle les exceptions autorisées. Selon cette disposition, l'autorité cantonale compétente peut, à des fins scientifiques, pédagogiques et thérapeutiques, et sur des territoires déterminés, permettre des exceptions pour la récolte et la déplantation de plantes protégées ainsi que pour la capture d'animaux (al. 1). Elle peut autoriser aussi la suppression de la végétation existante sur des rives, dans le cas de projets qui ne peuvent être réalisés ailleurs et qui ne contreviennent pas à la législation en matière de police des eaux et de protection des eaux (al. 2). Le Tribunal fédéral a toutefois interprété cette disposition en ce sens que l'autorité peut autoriser la suppression de la végétation existante sur les rives uniquement dans les cas admis par les législations sur la police ou la protection des eaux pour les projets imposés par la destination (ATF 130 II consid. 3.3 à 3.7, p. 317 à 320).

b) La loi fédérale sur la protection des eaux du 24 janvier 1991 (LEaux) a pour but de protéger les eaux contre toute atteinte nuisible et vise notamment à préserver la santé des êtres humains, des animaux et des plantes, à garantir l'approvisionnement en eau potable et en eau d'usage industriel, à sauvegarder les biotopes naturels abritant la faune et la flore indigène, à sauvegarder les eaux piscicoles, à sauvegarder les eaux en tant qu'éléments du paysage, à assurer l'irrigation des terres agricoles et à permettre l'utilisation des eaux pour les loisirs (art. 1 LEaux). La législation fédérale sur la protection des eaux touche à de nombreux domaines; elle régit notamment la construction des réseaux de canalisations publiques aboutissant à une station d'épuration, l'obligation de raccordement et les conditions à l'octroi d'un permis de construire (art. 6 à 18 LEaux); la législation fédérale porte également sur les prélèvements dans les cours d'eau (art. 29 LEaux), ainsi que la couverture ou la mise sous terre des cours d'eau et les endiguements et corrections de cours d'eau (art. 37 et 38 LEaux). De son côté, la loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau du 21 juin 1991 (LACE) a pour but essentiel de protéger les personnes et les biens matériels importants contre l'action dommageable des eaux, en particulier celle causée par l'inondation, les érosions et les alluvionnements (protection contre les crues). La protection contre les crues doit être assurée par les cantons par des mesures d'entretien et de planification ou, si cela est nécessaire, par les corrections, endiguements, réalisations de dépotoirs à alluvions et de bassins de rétention des crues, ainsi que toutes les autres mesures propres à empêcher les mouvements de terrains (art. 3 al. 2 LACE).

c) L'examen de la conformité d'un projet à la législation sur la protection des eaux, tel qu'il est requis par l'art. 22 LPN, n'a pas une portée absolue et ne permet pas en particulier d'exclure l'application de la législation fédérale sur l'aménagement du territoire. Dans sa jurisprudence, le Tribunal fédéral a réglé la question de la relation entre les dispositions de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT) et les dispositions légales qui règlent les travaux d'assainissement et de correction fluviale. Selon la jurisprudence fédérale, la législation fédérale sur l'aménagement du territoire ne doit pas simplement céder le pas aux législations spéciales. L'application de différentes législations doit au contraire se faire de manière coordonnée (ATF 114 Ib 227 consid. 5, 112 Ib 424 ss). Le Tribunal fédéral a ainsi jugé que l'art. 24 LAT doit s'appliquer aux travaux d'assainissement et de correction fluviale, qui nécessitent une pesée de l'ensemble des intérêts en présence (ATF 115 Ib 472, consid. 2b). Selon la jurisprudence fédérale, il faut prendre en considération les exigences majeures de l'aménagement du territoire se rapportant au cas d'espèce et examiner notamment si les

intérêts de la protection de la nature et du paysage s'opposent à la réalisation du projet, qui reposait sur l'obligation faite aux autorités cantonales d'écarter les menaces d'inondation. Le Tribunal fédéral a relevé que les intérêts de l'aménagement du territoire à prendre en compte touchaient notamment la protection des bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage (art. 1^{er} al. 2 let. a LAT), la conservation des sites naturels et des territoires servant au délassement (art. 3 al. 2 let. d LAT). L'exigence de la pesée générale des intérêts en présence est encore rappelée à l'art. 3 OAT. Ainsi, lors de travaux touchant la végétation riveraine, les critères à prendre en considération sont principalement les exigences de la protection de la nature et du paysage, ainsi que les buts et principes régissant l'aménagement du territoire (art. 1^{er} et 3 LAT, ATF 112 Ib 33 consid. 5 et 101 III consid. 4b). d) Ainsi, il apparaît que l'art. 22 al. 2 LPN pose des exigences spécifiques complémentaires à celles de la législation fédérale sur la protection des eaux et sur l'aménagement des cours d'eau, qui doivent être coordonnées dans le cadre des dispositions de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (voir article 1^{er} al. 1, 2 al. 1, 8 let. a, 13 al. 1 LAT). En l'espèce, le projet d'agrandissement de la place de stationnement n'est pas prévu dans le cadre d'une procédure d'autorisation de construire au sens de l'art. 24 LAT, mais dans le cadre d'un plan d'affectation au sens des art. 14 ss LAT. Dans sa jurisprudence, le Tribunal fédéral s'est expressément félicité de ce que, pour la réalisation de projets d'une certaine importance et réalisés en dehors des zones à bâtir, la voie de la modification du plan d'affectation ait été choisie (ATF 113 Ib 372 consid. 5). Toutefois, selon la jurisprudence, la voie du plan d'affectation ne dispense pas les autorités de planification de respecter les mêmes exigences que pour l'octroi d'une dérogation selon l'art. 24 LAT (ATF 114 Ib 125 consid. 4 ; 113 Ib 230 consid. 2c). C'est ainsi que l'article 24 LAT exige un examen détaillé de l'implantation imposée par les circonstances, examen opéré de tous les intérêts en présence par une même autorité, y compris d'éventuelles solutions de rechange. La jurisprudence du Tribunal fédéral ne pose pas d'exigence absolue pour la réalisation de cette condition ; il suffit que des motifs particulièrement importants fassent apparaître l'implantation comme objectivement conditionnée par la destination de l'ouvrage et sensiblement plus avantageuse que d'autres (ATF 112 Ib 48 consid. 5a ; voir aussi ATF 115 Ib 472 consid. 2d). Ainsi, les conditions spécifiques, posées par l'article 22 al. 2 LPN concernant le respect de la législation fédérale sur la protection des eaux, n'ont pas une portée plus étendue que la jurisprudence fédérale relative à la notion d'implantation imposée par la destination au sens de l'article 24 LAT. e) En tous les cas, la seule conformité à la législation fédérale sur la protection des eaux ne permet pas en elle-même l'octroi de l'autorisation spéciale requise par l'art 22 al. 2 LPN. En effet, tout projet de construction, dont les eaux usées sont raccordées à un collecteur public aboutissant à une station d'épuration conformément aux exigences des articles 10 et 11 LEaux, est conforme au droit fédéral de la protection des eaux, ce qui ne signifie pas pour autant qu'une autorisation au sens de l'art. 22 LPN puisse être délivrée. A cela s'ajoute le fait que l'autorisation prévue par l'art. 22 al. 2 LPN implique nécessairement des mesures de remplacement et de compensation spécifiques, prévues par l'art. 18 al. 1^{ter} LPN, qui doivent être étudiées dans le cadre d'une solution d'ensemble comprenant également les particularités du paysage (voir notamment ATF 115 Ib 224 ss). Il convient donc de déterminer si l'autorité d'approbation du plan d'affectation et de l'arrêté de classement ainsi que l'autorité de recours de première instance ont procédé à une pesée consciencieuse de l'ensemble des intérêts en présence, permettant d'assurer le respect des conditions matérielles requises par l'art. 22 al. 2 LPN (voir ATF 115 Ib 508 ss).

E. 4

L'association et la fondation recourantes invoquent l'art. 78 al. 5 de la Constitution fédérale (Cst.) ainsi que les art. 18 b al. 1 LPN et 22 al. 2 LPN. Les différents intérêts d'ordre constitutionnel que ces normes défendent doivent être examinés dans le cadre de la pesée générale des intérêts en présence requise par l'article 3 OAT. Ainsi, la jurisprudence fédérale a précisé que, dans la mesure où le droit constitutionnel voulait qu'elle règle de façon concrète certains aspects de la pesée générale des intérêts, c'est d'abord selon ces normes qu'il faut examiner les projets de construction en procédure d'autorisation de bâtir (ATF 114 Ib 228 consid. 3b et 4). Dans la procédure de planification préalable à la procédure d'autorisation de construire, la pesée des intérêts doit également porter sur tous les éléments essentiels nécessaires à l'octroi des autorisations ultérieures, l'obligation de la coordination étant également applicable à la procédure de planification (art. 25a al. 4 LAT).

a) L'art. 78 al. 5 Cst. pose la règle suivante : « Les marais et les sites marécageux d'une beauté particulière qui présentent un intérêt national sont protégés. Il est interdit d'y aménager des installations ou d'en modifier le terrain. Font exception les installations qui servent à la protection de ces espaces ou à la poursuite de leur exploitation à des fins agricoles. » aa) L'article 23a LPN prévoit que les articles 18a, 18c et 18d LPN s'appliquent à la protection des marais d'une beauté particulière et d'importance nationale. L'article 18a LPN charge le Conseil fédéral de désigner les biotopes d'importance nationale, de déterminer leur situation et de préciser les buts visés par la protection (al. 1); les cantons règlent la protection et l'entretien de ces biotopes (al. 2). Pour désigner les biotopes d'importance nationale, le Conseil fédéral établit des inventaires (art. 5 al. 1 LPN). Il a ainsi été établi un inventaire sur les zones alluviales d'importance nationale que le Conseil fédéral a adopté dans le cadre de l'ordonnance sur la protection des zones alluviales d'importance nationale le 28 octobre 1992 (ordonnance sur les zones alluviales). L'inventaire comporte les grèves de Chevroux, répertoriées sous le numéro 206. Un inventaire des bas-marais d'importance nationale fait l'objet de l'ordonnance sur la protection des bas-marais d'importance nationale (ordonnance sur les bas-marais) adoptée le 7 septembre 1994. Cet inventaire comporte, sous le numéro 647, les grèves du lac sur le territoire de la Commune de Chevroux. Par ailleurs, l'article 23b LPN charge le Conseil fédéral de désigner les sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale, en travaillant en étroite collaboration avec les cantons et en prenant l'avis du propriétaire foncier concerné. En application de cette disposition, le Conseil fédéral a adopté le 1^{er} mai 1996 l'ordonnance sur la protection des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale qui comprend sous le numéro 416 la Grande Cariçaie sur le territoire du Canton de Vaud. bb) Ces différents inventaires ont toutefois été modifiés pour permettre la réalisation de l'extension de la place de stationnement. C'est ainsi que le 1^{er} mai 1996, le Conseil fédéral a exclu le secteur litigieux de l'ordonnance sur les sites marécageux à la suite d'une mise au point du périmètre avec les autorités cantonales. De même, le 14 janvier 1998, le Conseil fédéral a également exclu du périmètre de l'inventaire des bas-marais la surface nécessaire à l'extension de la place de stationnement. Enfin, le Conseil fédéral a également modifié le 15 juin 2001 le périmètre de l'inventaire fédéral des zones alluviales d'importance nationale basé sur l'ordonnance sur les zones alluviales et celui de la réserve d'oiseaux d'eau d'importance nationale et internationale basé sur l'ordonnance du 21 janvier 1991 sur les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale (OROEM). En substance, les recourants estiment que ces modifications sont contraires à la Constitution fédérale et que la surface d'environ

12'000 m², exclue des inventaires, présente des qualités naturelles et biologiques correspondant aux exigences requises pour l'inscription à l'inventaire. Cependant, ni le Tribunal fédéral, ni à plus forte raison le Tribunal administratif, ne sont en mesure de contrôler les inventaires adoptés par le Conseil fédéral (voir ATF 1A.14/1999 du 7 mars 2000 consid. 2a publié in DEP 2001 p. 437 ou RDAF 2000 I p. 261). Ainsi, le tribunal constate que le Conseil fédéral a effectué directement la pesée des intérêts concernant la protection des marais et que cette pesée des intérêts, entre le besoin de l'extension de la place de stationnement et les intérêts de la protection de la nature visés par la délimitation des biotopes d'importance nationale et aux inventaires fédéraux relevant de la protection constitutionnelle des marais de l'art. 78 al. 5 Cst., ne peut être réexaminée dans le cadre de la procédure devant le Tribunal administratif. b) Les recourants dénoncent encore une violation des art. 18b et 22 al. 2 LPN. aa) L'art. 18 al. 1 LPN dispose que « la disparition d'espèces animales et végétales indigènes doit être prévenue par le maintien d'un espace vital suffisamment étendu (biotopes), ainsi que par d'autres mesures appropriées ». L'art. 18 al. 1 bis LPN énumère les biotopes qu'il y a lieu de protéger en particulier les rives, les roselières et les marais, (...) et autres milieux qui jouent un rôle dans l'équilibre naturel ou présentent des conditions particulièrement favorables pour les biocénoses. Le Conseil fédéral a toutefois constaté que ces dispositions n'avaient pas permis de protéger avec suffisamment d'efficacité les biotopes. Dans son message concernant l'initiative Rothenthurm, il a relevé que de nombreuses espèces végétales et animales indigènes diminuaient ou étaient même menacées d'extinction. La gravité des menaces qui pèsent sur la faune et la flore indigènes pouvait se constater par l'allongement des listes rouges des espèces végétales et animales menacées et rares établies par les institutions scientifiques. Ces menaces n'étaient pas dues uniquement à l'expansion de la construction et des activités de loisir, ni au morcellement du paysage résultant d'un réseau de communication toujours plus dense, mais aussi aux méthodes d'exploitation du sol. Le message du Conseil fédéral précise que pour des motifs éthiques, les plantes et les animaux méritaient d'être protégés « en tant que partie de la création » (FF 1985 II p. 1468). Dans le contre-projet à l'initiative Rothenthurm, le Conseil fédéral a ainsi proposé de renforcer les dispositions concernant la protection des biotopes en soumettant directement à la protection du droit fédéral les biotopes d'importance nationale (art. 18a LPN) et en chargeant les cantons de protéger les biotopes d'importance régionale et locale (art. 18b LPN). Ces dispositions, adoptées le 19 juin 1987, sont entrées en vigueur le 1^{er} février 1988. bb) Le droit fédéral ne définit pas précisément la notion de biotope. Il ressort toutefois de la jurisprudence du Tribunal fédéral, que les exigences de l'art. 18 LPN ne s'appliquent pas à tout milieu biotique offrant à un peuplement animal et végétal bien déterminé des conditions d'habitat relativement stables ; le concept de biotope auquel se réfère la législation fédérale en la matière se rapporte à « un espace vital suffisamment étendu » (voir ATF 121 II 161, consid. 2a/bb ; 116 Ib 203, consid. 4b). L'art. 18 al. 1 ter LPN prévoit par ailleurs que seules les atteintes aux « biotopes dignes de protection » doivent en principe être évitées. La notion « d'espace vital suffisamment étendu » implique une grande marge d'appréciation; l'imprécision de la notion ainsi que la diversité des situations impliquent que les cantons désignent les biotopes entrant en ligne de compte et fixent les buts visés par leur protection, car ceux-ci ne ressortent tout simplement pas des notions imprécises dont se sert la loi. La jurisprudence fédérale précise que les cantons sont tenus d'assurer leur devoir de protection des biotopes d'importance locale et régionale au sens de l'art. 18b LPN et qu'il leur incombe à cet effet de réglementer la procédure de désignation des biotopes pour assurer la mise en œuvre du

mandat impératif qui leur est assigné (ATF 116 Ib 203 consid. 5e p. 212). L'art. 14 al. 5 OPN prévoit à cet effet que les cantons doivent prévoir une procédure de constatation appropriée pour prévenir toute détérioration de biotopes dignes de protection. En outre, l'art. 14 al. 6 OPN précise qu'une atteinte d'ordre technique qui peut entraîner la détérioration de biotopes dignes de protection ne peut être autorisée que si elle s'impose à l'endroit prévu et qu'elle correspond à un intérêt prépondérant. Cette disposition a pour effet de soumettre au régime d'une autorisation préalable tous travaux touchant un biotope digne de protection, procédure qui a été instaurée par l'adoption du nouvel art. 4a de la loi vaudoise du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites (ci-après : LPNMS). cc) Le canton de Vaud n'a toutefois pas encore adopté une procédure claire permettant de désigner les biotopes dignes de protection au sens de l'art. 18b LPN alors même que la procédure de l'inventaire prévue par les art. 12 ss LPNMS se prête à la constatation de biotopes d'importance régionale et locale; il est vrai que l'exigence de la mise en place d'une procédure de désignation des biotopes d'importance locale ou régionale est requise tant par la jurisprudence (ATF 116 Ib 203 consid. 5i p. 215) que par l'art. 14 al. 5 OPN. Mais si le canton ne satisfait pas à son obligation de désigner les biotopes d'importance régionale et locale ou si la désignation de ces biotopes est incomplète ou encore si elle ne peut, en raison de la diversité des situations, être exhaustive, cela ne signifie pas que la protection voulue par le législateur fédéral ne s'applique pas. Les autorités sont simplement privées de l'instrument de coordination permettant de prévenir les éventuelles atteintes à des biotopes qui n'ont pas été répertoriés ni identifiés comme étant dignes de protection et soumis à la protection du droit fédéral. Dès lors, nonobstant le fait que les cantons n'ont pas délimité de manière anticipée des zones à considérer comme biotopes d'importance régionale ou locale, c'est lors de la procédure de planification ou encore au stade de la procédure d'autorisation de construire que leur existence et leur emplacement doivent être déterminés au moyen d'une pesée des intérêts en jeu (ATF 121 II 161 consid. 2b/bb p. 164, 118 Ib 485; voir aussi Keller/Zufferey/Fahrländer/Maurer, op. cit., art. 18 no 22). dd) Aussi bien la délimitation du biotope digne de protection que la définition des objectifs de protection imposent à l'autorité de procéder à la pesée des intérêts publics et privés en présence. Plus les espèces en question sont rares, plus les mesures à prendre quant à la protection des espèces dont la survie est menacée doivent être sévères (voir ATF 118 Ib 485 114 Ib 272, consid. 4a). Les restrictions au droit de propriété que nécessitent les mesures de protection des biotopes doivent être justifiées par un intérêt public important et respecter le principe de proportionnalité. Il est toutefois nécessaire de déterminer le plus rapidement possible les divers intérêts en cause et d'assurer la coordination dans le cadre des plans directeurs notamment; le cas échéant, la protection d'un biotope peut nécessiter la modification d'un plan d'affectation lorsque les conditions fixées par l'art. 21 LAT sont remplies (ATF 116 Ib 213 consid. 5g). La protection des biotopes que le droit fédéral impose peut entraîner une modification des conditions d'utilisation du sol définies par les plans d'affectation (art. 14 al. 1 LAT) qui devrait s'accomplir, dans le cadre du processus de planification prévu par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, le cas échéant, par la création de zones protégées au sens de l'art. 17 al. 1 LAT ou par d'autres mesures du droit cantonal selon l'art. 17 al. 2 LAT (voir Moor, Commentaire LAT ad. art. 17 n° 65 à 72), pour autant que celles-ci soient adéquates (ATF du 19 novembre 1999, publié in DEP 2000, 369). ee) En l'espèce, il convient de déterminer si la surface prévue pour l'extension de la place de stationnement répond à la définition de biotope d'importance régionale et locale au sens de l'article 18b LPN. L'expertise ordonnée par le

tribunal montre que la surface prévue pour l'extension du parking est un milieu naturel de grande valeur, comprenant plus de 48 espèces rares reconnues comme potentiellement menacées sur le plan régional par la liste rouge, dont huit ont le statut d'espèces vulnérables au niveau régional et une en danger d'extinction au niveau régional. Ainsi, le périmètre d'extension du parking est situé dans des formations marécageuses rares. Les surfaces marécageuses situées aux abords du parking actuel sont d'une richesse floristique élevée et typique, malgré les activités humaines à proximité. En ce qui concerne la faune, l'expert relève que la zone de marais et de transition avec le parking apparaît comme remarquablement riche, présentant de nombreuses espèces inscrites dans la liste rouge ou considérées comme rares et souvent strictement inféodées en marais de plaine. Bien que le parking actuel engendre une coupure des échanges, l'expert remarque une relative bonne intégration de celui-ci, en raison d'une transition étroite et naturelle entre le parking et le marais. Ainsi, il apparaît que les conditions requise par l'art. 14 OPN sont remplies pour qualifier la surface de l'extension du parking de biotope d'importance régionale ou locale au sens de l'art. 18b LPN. c) Il convient de déterminer si, dans le cadre de la pesée générale des intérêts en présence, les besoins liés à l'extension du parking justifient l'emprise prévue sur le biotope et, dans l'affirmative, si les conditions matérielles des art. 24 LAT et 22 LPN sont remplies pour admettre l'extension du parking d'une part et si les mesures de compensation et de remplacement prévues sont conformes à l'art. 18 al. 1 ter LPN d'autre part. A cet égard, il convient d'examiner la justification des besoins invoqués par la commune et les différentes possibilités qui permettraient de répondre à ces besoins sans entamer le secteur soumis à la protection des biotopes selon l'art. 18b LPN. aa) En ce qui concerne l'évaluation des besoins, l'expertise a permis de compléter les indications du rapport d'impact par une analyse détaillée des différentes fonctions du parking. Pendant la saison hivernale, le parking actuel permet d'offrir des conditions d'hivernage pour un peu plus de 300 bateaux; 200 bateaux sont répartis dans le village (camping, chantier naval, terrain de pétanque, ligne de tir du stand de tir en lisière de forêt etc.) et 160 bateaux doivent rester à l'eau pendant l'hiver. Durant la saison estivale, un peu plus de 400 véhicules sont stationnés dans le parking et ses abords immédiats, y compris le stationnement sauvage. Les jours de forte affluence, le parking est saturé à 11h00 et les voitures sont dirigées, soit vers la place de pétanque, soit sur le terrain de football (environ 300 voitures); 350 bers sont stationnés le long de la ligne de tir en lisière de forêt et 80 bers le long du côté est du parking. Ainsi, le parking est complètement affecté à l'entreposage des bateaux en hiver et il est utilisé en été par les usagers suivants : les usagers du port, les usagers de la plage (baigneurs), les clients du restaurant "La Roselière" et le propriétaire des bers. Les experts ont en outre estimé le nombre de visiteurs et d'utilisateurs dans une fourchette variant entre 1970 à 2360 personnes réparties à raison de 41 % pour l'activité de plaisance (bateaux) et 59% pour la plage, le restaurant et les autres visiteurs du village. C'est ainsi que les experts ont estimé nécessaire de prévoir une surface complémentaire au parking existant permettant de stationner quelque 180 bateaux de plus en hiver et 370 voitures en été, ce qui correspond à une surface de l'ordre de 12'000 m² (expertise p. 11 à 15). bb) Les experts ont examiné les différentes possibilités permettant une extension des surfaces nécessaires au stationnement des voitures et des bateaux en fonction des contraintes à prendre en considération. En ce qui concerne les contraintes, les experts ont relevé la nécessité de préserver le milieu naturel de la roselière, la disponibilité des surfaces nécessaires pour répondre à l'ensemble des besoins et les conditions d'exploitation du parking en relation avec les activités portuaires (manutention des bateaux à la fin de l'été et à la fin de l'hiver, le transport de matériel entre

les plaisanciers et leurs bateaux) et avec les autres usagers (plage). En ce qui concerne les objectifs recherchés, les experts ont relevé notamment la minimisation des impacts sur l'environnement, la sécurité des usagers, la préservation des lisières de forêt et la valorisation des espaces publics dans le village. aaa) Pour la variante concernant l'utilisation du terrain de football et des surfaces annexes (pétanque), les experts relèvent que la surface du terrain de football, de moins de 6000 m², n'offre pas la surface nécessaire au parcage et il ne permet pas non plus d'organiser l'entreposage des bers en remplacement du site actuel en lisière de forêt. En hiver, la solution ne permet pas l'entreposage de tous les bateaux, compte tenu de l'espace nécessaire pour les manœuvres de circulation et pour la maintenance. La solution du terrain de football préserve la roselière, mais elle est insuffisante pour répondre aux besoins et elle implique la reconstruction d'un terrain de football à un autre emplacement, ainsi que la suppression du terrain de pétanque. bbb) La variante relative à la construction d'un parking en haut du village présente de nombreux inconvénients. La distance à vol d'oiseau entre le port, la plage et cet emplacement est trop importante. Si la distance entre le secteur du port et le parking actuel est de 220 mètres, elle est portée à 550 mètres s'agissant du terrain de football et elle atteindrait 1'150 mètres entre le port et une implantation éventuelle du parking dans les hauts du village; de plus, le parcours réel à effectuer pour atteindre la zone du port serait de 650 mètres depuis le terrain de football et de 1'300 mètres depuis les hauts du village. La solution d'un parking dans les hauts du village ne permet pas d'atteindre les objectifs de sécurité, de minimisation des impacts sur l'environnement (bruit, émissions polluantes), d'efficacité, de performance, de simplicité et d'économie de moyen ; une telle solution pourrait générer un trafic parasite considérable traversant le village (estimé à environ 1'600 mouvements de véhicules/jour) induit par les automobilistes devant déposer leurs passagers ou leur matériel avant de revenir au parking, cet aller-retour pouvant se répéter plus tard pour rechercher les passagers. ccc) Les experts relèvent que la solution consistant à agrandir le parking actuel, par une extension au nord-est, constitue la solution globalement la plus intéressante et la plus cohérente : elle permet de mettre en œuvre une offre de stationnement et d'entreposage caractérisée par une unité fonctionnelle et spatiale, offrant les meilleures garanties sur le plan de la sécurité des usagers (notamment les piétons) et du potentiel de requalification des espaces publics, de l'efficacité et de la simplicité de la manutention des bateaux. En outre, compte tenu des surfaces nécessaires pour le stationnement des véhicules et de l'entreposage des bers en été et pour l'entreposage à terre des bateaux en hiver et étant donné l'objectif de supprimer tout entreposage de bers en lisière de forêt, les experts estiment qu'une surface complémentaire de 11'800 m² est nécessaire. cc) Il ressort en définitive de l'analyse des besoins que la création d'une aire de parcage pour véhicules, bateaux et bers, complémentaire au parking existant, est justifiée; en outre, la solution consistant à agrandir le parking actuel pour obtenir un parking unique, offrant le nombre total de places nécessaires et permettant de supprimer l'utilisation des terrains de football, de pétanque et l'accaparement de la ligne de tir en lisière de forêt, tout en réduisant l'occupation de la voie publique par les véhicules en parking "sauvage", constitue la solution la plus cohérente. Enfin, le tribunal relève que la possibilité d'une extension sur le côté ouest de la zone d'utilité publique était déjà prévue par le plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel (mesure 10.2.). dd) Il ressort des considérants concernant la justification des besoins, de la localisation et des dimensions de l'extension du parking que la condition matérielle de l'implantation imposée par la destination, requise par les art. 24 let. a LAT et 22 al. 2 LPN, est remplie; le tribunal relève, en outre, qu'il s'agit en définitive de l'agrandissement d'une installation déjà existante. Il

convient donc de déterminer encore, dans le cadre de la pesée des intérêts (art. 24 let. b LAT et 3 OAT), si les intérêts de la protection de la nature s'opposent à l'extension projetée et, le cas échéant, si les mesures de compensation prévues sont suffisantes. Les experts relèvent à cet égard que les impacts potentiels directs et indirects liés à l'extension de la place de stationnement sont importants, tant au niveau du milieu naturel, de la flore que de la faune. Si les impacts ne pourront pas être compensés de manière directe, puisqu'il n'est pas envisageable de créer des surfaces de marais supplémentaires, ils estiment cependant que ces impacts peuvent être compensés indirectement à l'aide de mesures spécifiques ailleurs dans le marais adjacent à la surface d'extension projetée. Il n'y a ainsi pas d'entrave majeure à l'extension du point de vue de la nature, pour autant que des mesures de compensation adaptées et proportionnelles aux impacts puissent être trouvées et que des mesures additionnelles de limitation des impacts soient également mises en place. L'expertise comporte à cet effet une analyse des mesures de compensation prévues par le rapport d'impact avec l'indication des compléments nécessaires : « 5.5 Mesures compensatoires 5.5.1 Objectifs des mesures prévues Selon l'article 18 (al. 1ter) de la Loi sur la protection de la nature et l'article 14 (al. 5), "l'auteur ou le responsable d'une atteinte doit être tenu de prendre des mesures optimales pour assurer la protection, la reconstitution ou, à défaut, le remplacement adéquat du biotope". L'expertise de Biol Conseils SA de 2001, conclut à l'impossibilité de compenser directement les atteintes du fait de l'impossibilité de recréer des surfaces équivalentes de marais. Ce constat a fait l'objet de discussions entre la Municipalité, le Conservateur de la nature du canton de Vaud (M. Ph. Gmür), les mandataires (en particulier le bureau Biol Conseils SA) et le GEG et ont abouti à la proposition de mesures compensatoires. Les mesures proposées par Biol Conseils SA, par ailleurs toujours d'actualité, visent les objectifs suivants: - limiter les atteintes sur le site même (mesures a à c) - compenser la perte quantitative et qualitative du marais et si possible constituer un gain écologique pour la Grande Cariçaie (mesure d) 5.5.2 Analyse des mesures prévues par Biol Conseils SA Mesure a: "Déplacement des plantes rares touchées par le remblayage" L'objectif de cette mesure est la conservation d'espèces végétales rares et menacées. Appréciation: Compte tenu de la rareté des espèces végétales et des conclusions exprimées au paragraphe 3.3.5 (" Plusieurs espèces menacées au niveau national pourraient voir leur population baisser significativement au niveau de la réserve de Chevroux par la disparition des colonies situées à l'intérieur du périmètre d'extension "), cette mesure est jugée essentielle et devrait être mise en œuvre avant toute intervention dans la surface marécageuse. Mesure complémentaire obligatoire : ces interventions seront effectuées sous la direction d'un expert botaniste. D'une manière plus générale, le requérant promoteur de l'extension du parking devrait s'engager à s'attacher les services d'un responsable biologiste pour un suivi environnemental du chantier. Mesure b: "Exécution des travaux hors période de reproduction et de développement de la faune, soit entre la mi-août et la mi-mars" L'objectif de cette mesure est la limitation des impacts directs et indirects sur la faune. Appréciation: Aucune intervention dans le marais ne devra être effectuée hors de la période allant de mi-août à mi-mars. En cas de retard des travaux, ils devront être ipso facto reportés à l'année suivante. Mesure complémentaire obligatoire: compte tenu de la valeur des sites et de leur grande sensibilité, le requérant promoteur de l'extension du parking devrait s'engager à s'attacher les services d'un responsable biologiste pour un suivi environnemental du chantier. Mesure c: "Abandon de la ligne de tir de l'ancien stand de Chevroux pour le stockage des bers en été et des bateaux en hiver" L'objectif de cette mesure est la restitution des terrains de la ligne de tir à une gestion nature

au sein du périmètre "Zone alluviale d'importance nationale". Appréciation: nous jugeons cette mesure essentielle, puisqu'elle correspond à une des justifications mêmes de l'extension du parking. Mesure complémentaire obligatoire: les biers devront être évacués dès l'ouverture du nouveau parking. Autre mesure complémentaire: nous suggérons que cette surface soit gérée en lisière étagée, avec manteau buissonnant et ourlet. Mesure d: "Recreusage d'un étang atterri sur une surface de 1'600m² dans les marais adjacents au nord-est et liaison avec le lac par un chenal long de 90m par 5 de large" Cette mesure correspond à la compensation principale à l'extension du parking sur une surface de marais d'importance nationale. Les objectifs de cet aménagement sont d'augmenter le potentiel biologique des roselières intérieures et de contribuer à compenser la régression des plans d'eau constatée ces dernières décennies, non seulement dans la région de Chevroux, mais tout au long de la Grande Cariçaie. Appréciation: nous considérons cet aménagement comme prioritaire et proposons qu'il soit réalisé au plus tard simultanément à l'extension du parking. La revitalisation et l'aménagement d'un étang au sein des roselières de la région de Chevroux est conforme aux priorités de gestion du Groupe d'étude et de gestion (GEG). En effet, et selon le rapport du GEG de décembre 2000 (Commune de Chevroux, " Avant-projet - mesures de revitalisation d'étangs "), la surface des étangs a diminué de moitié en 60 ans sur le territoire de la commune de Chevroux, soit une perte estimée à plus de 1.3 ha, alors que cette proportion atteint les 80% sur l'ensemble de la rive sud du Lac de Neuchâtel. Nous estimons que cette mesure est adaptée à la compensation indirecte de la perte de quelque 12'000m² de marais. Cet aménagement doit ainsi constituer la véritable compensation qualitative à la perte de 12'000m² de végétation de marais, selon l'art. 18 LPN. Nous estimons que la réalisation devrait être obligatoire et déterminante pour l'obtention du permis de remblayer. Analyse du projet et de sa faisabilité: Nous approuvons l'aménagement proposé au titre de compensation générale au projet. Le projet établi par le GEG prévoit la création d'un étang d'une surface avoisinant 1'600m², par décapage d'une couche de 50cm de substrat. Le projet prévoit aussi la création d'un chenal d'accès au lac de 90m de longueur et de 5m de largeur. Il a été convenu lors d'une entrevue avec Mme Strehler-Perrin et M. Antoniazza du GEG; qu'ils doivent encore déterminer si la liaison avec le lac est réellement pertinente, à savoir si les risques d'érosion de la rive et de comblement rapide de la liaison ne sont pas trop élevés. Nous estimons cependant, que l'ampleur (taille, surface) de cette compensation est insuffisante. En effet, le dimensionnement prévu pour cet aménagement dans le rapport du GEG de décembre 2000, est d'environ 1'600m² pour l'étang, ce qui est beaucoup plus faible que la surface détruite par les aménagements. Nous estimons que la surface d'eau libre devrait atteindre au moins le tiers de la surface d'extension du parking, soit de 4'000 à 4'500m². En outre, nous estimons que la faisabilité technique de la mesure n'est pas suffisamment établie. Le projet prévoit un "transport et mise en place des matériaux au bord du lac, si possible". Compte tenu de la dynamique érosive, cette solution n'est peut-être pas souhaitable et l'évacuation des matériaux vers l'arrière-pays sera vraisemblablement nécessaire. En préalable à l'octroi du permis d'extension du parking, nous recommandons l'établissement d'un projet d'aménagement et d'un projet d'exécution de cet aménagement. Enfin, à l'instar du préavis déposé par la Commission de gestion du GEG (2001), nous constatons que le coût de cette mesure a vraisemblablement été sous-estimé. Le projet du GEG prévoyait des volumes à excaver de l'ordre 2'500m³ pour le creusement de l'étang et de la liaison avec le lac. Les coûts ont été évalués à Fr. 67'000.- pour la variante sans évacuation des matériaux. La participation de la commune de Chevroux devait alors se monter à un peu moins du tiers du prix, soit à Fr.

20'000.-. Les points suivants tendent à montrer la sous-estimation des coûts : Les coûts de réalisation ont été estimés 25.-/m³. Or compte tenu de la difficulté des conditions, ce coût unitaire devrait plutôt approcher 30.-/m³. Comme exprimé ci-dessus, la surface totale des aménagements à réaliser par décapage devrait correspondre à au moins le ■ de la surface qui sera remblayée par l'extension du parking, soit environ 4'000 à 4'500m². Il est vraisemblable que le GEG estime dans son analyse que le dépôt des matériaux sur la rive du lac n'est finalement pas souhaitable. Ces matériaux devraient donc être évacués. Cette opération se monterait environ à 30.-/m³. Compte tenu de ce qui précède, les coûts révisés de cet aménagement pourraient être les suivants:

Libellé	Unité	Quantité	Prix unitaires (SFr)	Montants estimatifs (SFr)
Débroussaillages et préparation des surfaces	m ²	4'500m ²	2.-	9'000.-
Terrassement du plan d'eau; dépôt des matériaux à pont de camion pour évacuation	m ³	5'000m ³ (soit env. 4'250m ²)	20.-	100'000.-
Transport et évacuation en décharge	m ³	5'000m ³	30.-	150'000.-
Total estimatif				259'000.-

Nous estimons qu'en l'état, la réalisation de cette mesure n'est pas garantie et nous recommandons qu'une étude de faisabilité (à inclure dans le projet d'exécution) soit mise en place en amont de toute décision d'octroi du permis de remblayer. Cette étude devrait comporter une estimation plus précise des coûts et devrait comprendre un plan de financement validé par les différentes parties, soit la commune de Chevroux promoteur de l'extension du parking, le canton de Vaud représenté par la Conservation de la nature, le GEG (N.B.: le bas-marais étant déjà d'importance nationale, il n'est pas certain que la Confédération s'implique financièrement dans une compensation). Ces problèmes de faisabilité, d'importance de la compensation en terme de surface notamment et de garantie de financement sont cruciaux et à éclaircir en priorité, car nous estimons que cette mesure devrait être réalisée au plus tard simultanément au démarrage du remblayage du marais.

5.5.3 Mesures additionnelles

a) Etablissement d'un projet d'exécution La présente expertise a montré que les atteintes et le dérangement occasionnés par le parking actuel se sont relativement bien "cicatrisés" au cours du temps, hormis les effets de coupure. Ce constat est lié à la façon dont le parking a été réalisé et à son utilisation actuelle. Les modalités d'aménagement, de réalisation et d'exploitation du futur parking pourraient en effet engendrer des impacts. Il est cependant aujourd'hui difficile de les estimer sans connaître le projet définitif. C'est pourquoi nous recommandons la mise en place d'un projet d'exécution, incluant une étude de faisabilité des mesures de compensation, qui comprendrait une étude technique, une estimation des coûts et un plan de financement. Ce projet devrait en outre être soumis aux autorités compétentes, et en particulier au Service de la forêt, de la faune et de la nature.

b) Cahier des charges d'un projet d'exécution Le cahier des charges du projet d'exécution devrait contenir les points suivants:

- Mode de remblayage. Nature des matériaux utilisés pour le remblayage. De préférence, des matériaux graveleux et/ou sableux issus directement du Lac de Neuchâtel seront utilisés. On renoncera en particulier à l'utilisation de matériaux terreux ou graveleux liés à la destruction de bâtiments ou autres.
- Nature du revêtement du parking. Hormis les surfaces de roulement, nous recommandons un revêtement graveleux et perméable favorisant l'infiltration des eaux pluviales.
- Nature des éclairages : si ceux-ci sont jugés indispensables, nous recommandons qu'ils soient limités à la zone centrale du parking et dirigés uniquement sur les bandes de roulement. Seule l'utilisation d'ampoules pauvres en UV (de type sodium-xénon) devrait être utilisée.
- Garantir l'interdiction d'utilisation d'installations d'amplification du son dans toute l'aire du parking et du restaurant.
- Définir une zone de transition entre le parking et le talus, utilisée exclusivement pour le dépôt des biers, afin de limiter la pression des utilisateurs du parking en limite du marais. Un

biologiste spécialisé en botanique devra être consulté pour planifier le transfert des espèces végétales menacées (mesure a). Etude de faisabilité pour la mesure d. Plan de financement des mesures compensatoires (en particulier pour la mesure d). Prévoir des aménagements spécifiques sur le talus qui fera transition entre le parking projeté et le marais.

L'aménagement de ce talus se fera selon le croquis en annexe 4. Dans le but de renforcer le caractère peu attractif du talus du parking pour le public et de limiter la pénétration dans le marais, un fossé continu sera aménagé au pied du talus. Le détail technique de cet aménagement devra être précisé dans le projet d'exécution. On veillera notamment à vérifier l'absence de toute néophyte envahissante sur la terre végétale avant de l'amener sur le talus, afin de préserver les marais de toute colonisation accidentelle. Les arbustes à planter

devront être choisis parmi les espèces déjà en place sur le talus actuel.

5.6 Conclusions

Les surfaces marécageuses situées aux abords du parking actuel constituent des milieux naturels de haute valeur biologique, tous protégés par l'OPN. La perte des milieux naturels due à l'extension du parking constitue un impact local important, que nous estimons cependant quasiment négligeable à l'échelle de la Grande Cariçaie. Sur la surface d'extension, la richesse floristique est élevée, malgré les activités humaines qui ont lieu à proximité. Plusieurs espèces menacées au niveau national pourraient voir leur population baisser significativement au niveau de la réserve de Chevroux. L'impact estimé est non négligeable. Concernant la faune, la suppression des surfaces de marais prévues pour l'extension du parking engendrerait une réduction locale des potentialités et une augmentation de l'effet de barrière sur les échanges de part et d'autre du parking. Selon nos estimations, les conséquences devraient cependant rester mineures sur les populations d'espèces sensibles. Au vu des impacts potentiels que nous identifions, nous estimons qu'il n'y a pas matière à interdire l'extension projetée du point de vue des milieux naturels, pour autant que des compensations adaptées, proportionnelles et garanties du point de vue financier, soient mises en oeuvre au plus tard au début des travaux projetés. Il est clair que seules des compensations indirectes peuvent être proposées, puisqu'il n'est pas envisageable de créer de nouvelles surfaces de marais. Les mesures de compensations projetées, complétées par les adaptations que nous proposons devraient compenser les impacts de manière indirecte en aménageant des surfaces pionnières inondées, qui devraient s'avérer très favorables à une grande partie des espèces végétales et animales touchées par le projet d'extension. Ces compensations s'inscrivent dans la stratégie de gestion de l'ensemble des marais de la Grande Cariçaie et devraient également profiter au niveau régional à d'autres espèces sensibles, dont quelques unes des espèces cibles définies par le GEG. Les mesures additionnelles que nous proposons visent à limiter les impacts pouvant être engendrés indirectement par l'extension, notamment en proposant de conserver pour l'extension, les mêmes options choisies pour création du parking actuel, qui s'avèrent très peu dommageables pour milieux naturels adjacents. En conclusion, nous estimons que du point de vue de la nature, le projet d'extension est acceptable moyennant l'adaptation des mesures de compensation projetées et la mise en place de mesures additionnelles." ee) Ainsi, il ressort clairement de l'expertise que l'extension du parking touche un milieu naturel protégé constituant un biotope au sens de l'art. 18b LPN avec une végétation riveraine protégée par l'art. 21 LPN, mais que les mesures de compensation et de remplacement permettent de compenser les impacts sur la faune et la flore de manière indirecte par l'aménagement de surfaces pionnières inondées, particulièrement favorables à une grande partie des espèces végétales et animales touchées par le projet. La pesée générale des intérêts en présence, comprenant l'examen d'autres implantations éventuelles, permet de constater que l'extension

prévue du parking se justifie. Les solutions de variantes étudiées par l'expertise, concernant d'une part la transformation des terrains de football et de pétanque et d'autre part l'aménagement d'un nouveau parking dans les hauts du village, présentent des inconvénients importants et ne répondent ni aux objectifs recherchés, ni aux contraintes liées à l'exploitation du parking, notamment en ce qui concerne la sécurité des usagers (piétons, enfants). L'extension du parking existant apparaît ainsi comme la solution nécessaire, offrant les meilleures garanties pour la sécurité des piétons et répondant aux impératifs d'exploitation de la place de stationnement en assurant une meilleure protection de l'environnement dans le village (bruit, émission de polluants). L'extension de la place de stationnement sur le milieu naturel protégé peut, en outre, être compensée de manière conforme à l'art. 18 al. 1 ter LPN par des mesures assurant une compensation qualitative très importante pour l'ensemble du milieu naturel de la Grande-Cariçaie. Toutefois, les mesures de compensation prévues par le rapport d'impact doivent être complétées et renforcées par les mesures préconisées par l'expert ; la réalisation de ces mesures doit être assurée par des dispositions expresses du règlement du plan partiel d'affectation « Entre le Village et le Port ». A cet égard, l'article 20 du règlement doit être complété par un nouvel article 20bis dont la teneur est la suivante : « L'extension de la zone de stationnement A (chiffre 4 de la légende du PPA "Entre le Village et le Port") est subordonnée à la réalisation des mesures de compensation prévue sous chiffre 8.4 du rapport d'impact sur l'environnement du 16 juillet 2001 avec les mesures complémentaires indiquées par l'expertise sur les mesures de compensation écologiques de février 2007 comprenant le recreusage d'un étang de 4000 à 4500 m² (chiffres 5.5.2 et 5.5.3 de l'expertise du Dr Alain Maibach). Le dossier de la demande de permis de construire de l'extension du parking comportera un projet d'exécution des mesures de compensation et un cahier des charges du projet d'exécution mentionné sous chiffre 5.5.3 let. b de l'expertise sur les mesures de compensation écologiques de février 2007. » Le tribunal relève en outre que les volumes de terre excavés pour la création de l'étang pourraient être réutilisés pour le comblement lié à l'extension de la place de stationnement. Ainsi, le tribunal arrive à la conclusion que la planification contestée résulte d'une pesée consciencieuse et correcte de tous les intérêts à prendre en considération et qu'elle s'intègre à la planification directrice cantonale, notamment au plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat, approuvé par les Conseils d'Etat des cantons de Fribourg et de Vaud les 1^{er} juin et 28 mai 1982; ce plan prévoit en effet pour la Commune de Chevroux, des mesures d'encouragement en faveur de la commune pour la réalisation des possibilités d'extension et de mise en valeur du périmètre (mesure 10.2.). La pesée des intérêts permet de confirmer aussi la décision du Département de la sécurité et de l'environnement du 15 décembre 2003 refusant d'étendre le périmètre de l'arrêté de classement de la réserve naturelle de Chevroux. Les besoins d'extension de place de stationnement et leur localisation répondent à des critères sérieux et bien étudiés qui s'intègrent aux objectifs d'aménagement du territoire. De plus, les mesures de compensation prévues sont conformes à l'art. 18 al. 1 ter LPN en permettant de reconstituer les milieux naturels endommagés par la création d'un nouvel étang dans le périmètre de l'arrêté de classement.

E. 5

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours est partiellement admis, en ce sens que le recours de la Fondation WWF Suisse devait être déclaré recevable; en outre, les mesures de compensation doivent être complétées par l'adjonction d'un nouvel article 20bis au règlement du plan partiel d'affectation « Entre le Village et le Port ». Les décisions

attaquées sont maintenues pour le surplus. La commune, qui obtient pour l'essentiel gain de cause, a droit aux dépens qu'elle a requis, arrêtés à 2'000 fr. L'expertise a permis une analyse des différentes solutions alternatives et elle a montré la nécessité de compléter la réglementation du plan partiel d'affectation et les mesures de compensation envisagées ; les frais d'expertise, arrêtés à 27'853 fr. 45 peuvent donc être répartis, à raison de 6'000 fr. à la charge des recourantes, de 6'000 fr. à la charge de la Commune de Chevroux et de 6'000 fr. à celle du Département des infrastructures; le solde de 9'853 fr. 45 étant laissé à la charge de l'Etat.

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