

# **VD\_OMNI AC.2005.0118 vom 14. September 2007**

VD Tribunal cantonal, 2007-09-14, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2005.0118](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2005.0118)

FR: VD\_OMNI AC.2005.0118 du 14 septembre 2007

IT: VD\_OMNI AC.2005.0118 del 14 settembre 2007

## **Regeste**

BORLOZ/Département des infrastructures, Service des forêts, de la faune et de la nature, Service de l'environnement et de l'énergie, Municipalité de Noville, Municipalité de Rennaz, Municipalité de Roche, Municipalité de Chessel, Service du développement territorial, Servic | Il n'est pas nécessaire de procéder à des fouilles archéologiques exhaustives préalablement à l'approbation du projet routier. L'autorisation spéciale de l'art. 67 LPNMS prévoit seulement une opération préventive de prospection et de sondages dans l'emprise du périmètre des travaux afin de détecter d'éventuels vestiges non répertoriés dans l'inventaire cantonal et de vérifier si les travaux ne porteront atteinte à des sites archéologiques dignes d'intérêt. En tout état, l'autorité cantonale a la compétence d'ordonner la suspension des travaux et les mesures de préservation nécessaires; ainsi, des fouilles archéologiques préventives et des prélèvements ainsi que des relevés peuvent être ordonnés au maître de l'ouvrage en cas de besoin.

## **Erwägungen**

### **E. 1**

L'art. 13 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LR) fixe la procédure à suivre pour les projets de construction de routes. Les projets de constructions sont mis à l'enquête publique durant 30 jours dans la ou les commune(s) territoriale(s) intéressée(s) (al. 1). Pour les plans cantonaux, l'autorité d'adoption est le département. Les articles 73 et 74 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC) sont applicables par analogie (al. 4). En l'espèce, le projet routier H144 fait l'objet d'un plan d'affectation cantonal, au sens de l'art. 13 al. 4 LR ; la procédure d'adoption du plan est ainsi régie par les dispositions concernant la procédure d'adoption et d'approbation des plans d'affectation cantonaux (art. 73 et 74 LATC). a) La procédure d'adoption et d'approbation des plans d'affectation cantonaux a fait l'objet de plusieurs modifications. L'art. 73 LATC, dans sa version adoptée en 1985, prévoyait que le projet de plan d'affectation cantonal faisait l'objet d'une enquête publique de 30 jours dans les communes dont le territoire est concerné (al. 2). A l'issue de l'enquête, la ou les municipalités transmettaient leurs observations et oppositions au département en charge de l'aménagement du territoire (à l'époque Département des travaux publics de l'aménagement et des transports) qui statuait sur les oppositions et notifiait sa décision à chaque opposant en lui impartissant un délai de 10 jours pour déposer, le cas échéant, un recours motivé auprès du département en charge du Service juridique (à l'époque Département de la justice, de la police et des affaires militaires), tendant au réexamen de son opposition (al. 3) ; ce département statuait sur les oppositions tant en légalité qu'en opportunité en jouissant du libre pouvoir d'examen requis par l'art. 33 al. 3 let. b de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT). L'art. 73 LATC a été modifié par un arrêt du Conseil

d'Etat du 9 février 1994 puis par la loi du 20 février 1996. Il s'agissait d'adapter la procédure aux exigences de l'art. 6 CEDH garantissant l'accès à un tribunal indépendant pour les litiges en matière civile, auxquels étaient assimilées les contestations sur les restrictions au droit de propriété résultant d'un acte étatique, telles qu'un plan d'affectation, notamment les plans d'affectation impliquant une expropriation (voir BGC novembre 1995 p. 2542 ss notamment 2551). L'art. 73 al. 3 LATC a ainsi été modifié pour permettre à l'opposant de recourir auprès du Tribunal administratif contre la décision du Département des institutions et des relations extérieures procédant au réexamen de son opposition (anciennement le Département de la justice et des affaires militaires). b) La procédure d'approbation des plans d'affectation cantonaux a encore été modifiée le 4 mars 2003 pour supprimer l'instance intermédiaire auprès du Département des institutions et des relations extérieures et pour traiter l'opposition directement comme un recours, le département étant assimilé à l'autorité de recours bénéficiant du libre pouvoir d'examen requis par l'art. 33 al. 3 let. b LAT (BGC janvier-février 2003 p. 6570). Ainsi, l'art. 73 al. 3 LATC a été modifié pour préciser que le département en charge de l'aménagement du territoire statuait avec plein pouvoir d'examen par une décision motivée sur les oppositions, les décisions du département étant susceptibles d'un recours auprès du Tribunal administratif statuant avec un pouvoir d'examen limité en légalité (art. 73 al. 4 LATC). La nouvelle procédure prévue par l'art. 73 al. 3 LATC n'était pas applicable aux plans d'affectation cantonaux qui ont été approuvés par le département avant son entrée en vigueur (voir les dispositions transitoires de la loi du 4 mars 2003). En l'espèce, le plan contesté a bien été mis à l'enquête publique au mois de mai 2002, mais son approbation par le département est intervenue seulement le 26 mai 2005, de sorte que la nouvelle procédure d'approbation du plan d'affectation cantonal mise en place par la loi du 4 mars 2003 est applicable. c) Selon l'art. 13 al. 4 LR mis en relation avec l'art. 3 al. 2 LR, l'autorité compétente pour l'adoption du plan d'affectation cantonal concernant le projet routier est le Département des infrastructures (le département), qui a statué sur les oppositions formées contre le projet routier avec le libre pouvoir d'examen requis par l'art. 33 al. 3 let. b LAT. En revanche, le pouvoir d'examen du tribunal est ainsi limité à un contrôle en légalité de la décision attaquée (art. 73 al. 4 LATC). Dans un contrôle en légalité, l'autorité de recours doit examiner si l'autorité de planification est restée dans les limites d'une pesée consciencieuse de l'ensemble des intérêts à prendre en considération pour l'activité considérée (ATF 114 Ia 371 consid. 4b. p. 373 et les références citées), en particulier si elle a respecté les principes de planification prévus aux art. 2 et 3 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 (ci-après: OAT).

## **E. 2**

LAT). La procédure d'autorisation de bâtir sert à vérifier si les constructions ou installations sont conformes à la réglementation exprimée par les plans d'affectation; elle vise à assurer la réalisation du plan cas par cas (ATF 116 Ib 53 consid. 3a). b) La planification et la construction de routes (à l'exception des routes nationales), font partie des activités régies par les instruments de planification prévus par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. L'état et le développement souhaité de l'urbanisation, des transports et communications, ainsi que des constructions et installations publiques sont définis par les cantons lorsqu'ils établissent leurs plans directeurs (art. 6 LAT), qui lient les autorités (art. 9 LAT). Les plans d'affectation généraux déterminent globalement le mode d'utilisation du sol dans la commune, et les plans d'affectation spéciaux - tels les plans d'alignement - fixent la réglementation de détail qui déroge à l'affectation générale (ATF 111 Ib 13ss, 109 Ib 122/123 consid. 5a). Le projet de construction de route, qui doit être en principe conforme

au plan d'alignement, peut toutefois aussi être mis à l'enquête publique sous la forme d'un plan d'affectation spécial selon l'art. 14 LAT, et avoir la portée matérielle d'une autorisation de construire quand, par son approbation et son entrée en force, il permet d'entreprendre directement les travaux; dans ce cas, le projet de construction fixe le tracé de la route sur lequel il définit une affectation spéciale du sol, distincte de la réglementation générale, qui permet la réalisation des travaux (ATF 116 Ib 159 consid. 1a p 162-163; 112 Ib 164 consid. 2b p. 166). c) Selon la jurisprudence fédérale, le projet de route ne doit pas seulement se fonder sur des impératifs de fluidité et de sécurité du trafic, mais aussi, comme pour tous les plans d'affectation, résulter d'une pesée de l'ensemble des intérêts qui apparaissent pertinents, notamment les intérêts visés aux art. 1 et 3 LAT (ATF 118 Ia 504 ss). S'agissant d'une activité ayant des effets sur l'organisation du territoire au sens de l'art. 1 al. 2 let. b OAT, l'autorité de planification doit notamment procéder aux différents examens prévus par l'art. 2 al. 1 OAT, en particulier, étudier les possibilités et variantes qui entrent en ligne de compte (let. b) et vérifier si la solution choisie est compatible avec les plans et prescriptions de la Confédération, des cantons, des régions et des communes, relatifs à l'utilisation du sol, en particulier les plans directeurs (let. e). L'autorité d'approbation du plan doit procéder à une pesée globale des intérêts en jeu, requise par l'art. 3 OAT, en assurant la coordination de l'ensemble des dispositions légales qui entrent en ligne de compte (art. 25a LAT). Elle doit notamment prendre en considération les intérêts privés des propriétaires en ce qui concerne les empiétements sur leurs fonds et l'expropriation qui en serait la conséquence. Il en va de même des intérêts de la protection de l'environnement et de ceux de la nature et du paysage qui doivent faire l'objet d'une pesée complète dans le cadre de la procédure d'élaboration et d'adoption du projet définitif (ATF 118 Ia 504 consid. 5a et b p. 507).

### **E. 3**

a) Selon l'art. 86 al. 3 let. c Cst., la Confédération affecte la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des contributions fédérales destinées à la construction des routes principales (let. c). Selon l'art. 12 de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire du 22 mars 1985 (LUMin), le réseau des routes principales comprend des voies de communication, importantes pour le trafic suisse ou international, qui n'appartiennent pas au réseau des routes nationales (al. 2). Dans les régions des Alpes et du Jura, les routes qui revêtent une importance particulière pour le trafic de transit national ou international, le développement du tourisme ou le maintien ou le renforcement de la structure économique de régions périphériques, peuvent être désignées comme routes principales par le Conseil fédéral (al. 3). Selon l'annexe 1 LUMin, le réseau des routes principales suisses comprend notamment la route H144 de la jonction N9 à Villeneuve jusqu'à la frontière cantonale du Valais. Cette route se poursuit sur le canton du Valais jusqu'à la jonction de la H21 qui relie la frontière nationale de St-Gingolph au Bouveret jusqu'à Monthey. La route H144 reliant la jonction de Villeneuve sur la N9 de la frontière valaisanne fait également partie des routes principales selon l'annexe B de l'ordonnance concernant les routes de grand transit du 18 décembre 1991. Ainsi, la route principale H144 exerce une fonction importante au niveau national en assurant le trafic de transit national et international entre la frontière française et l'autoroute N9. b) Par ailleurs, le programme de coordination du plan directeur cantonal comporte une fiche de coordination (n° P 4.3.15) ayant pour objet la planification d'une route entre le village de Rennaz et les Evouettes. La fiche de coordination apporte les commentaires suivants : « La N9 constituait une dorsale du trafic de la vallée du Rhône. Dès sa planification, il était

prévu, à partir de la jonction de Villeneuve, de créer une route de transversale permettant de drainer le trafic en provenance de Haute-Savoie et de combler les insuffisances de la route actuelle (traversée de la ville, pont de la porte du Scex). » La fiche mentionne encore parmi les éléments contraignants à prendre en considération les zones naturelles et protégées des Grangettes, le maintien et la protection des terrains agricoles et les nuisances vis-à-vis des zones habitées. Le plan directeur cantonal adopté par le décret du 20 mai 1987 mentionne, sur la carte 4.3.1 relative au réseau route, la réalisation du nouveau tronçon de la route principale Villeneuve – Le Bouveret comme un élément contraignant au sens de l’art. 2 du décret. Il est à relever que le plan directeur cantonal adopté en mai 1987 est encore en vigueur jusqu’à l’approbation du nouveau plan directeur cantonal de juin 2007 par le Conseil fédéral (art. 29 et 31 LATC). c) La route principale H144 assure une fonction de trafic de transit national et international reconnue par le droit fédéral et dont la construction du nouveau tracé est prévue et planifiée par le plan directeur cantonal adopté le 20 mai 1987 toujours en vigueur. L’abandon du projet d’autoroute transchablaisienne par l’Etat français sur la rive sud du lac Léman à la suite de l’arrêt du Conseil d’Etat français du mois de mars 1997 n’enlève pas à la route H144 ses fonctions de liaison internationale ; le schéma routier adopté par les autorités françaises prévoit en effet l’adoption de mesures de précaution entre Thonon et St-Gingolph en vue d’une liaison directe à réaliser à long terme. Ainsi, l’Etat français n’a pas abandonné la planification d’une amélioration de la liaison routière entre Thonon et St-Gingolph en prévoyant les mesures de précaution nécessaires à cet effet, de telle sorte que la route principale H144 conserve une fonction importante dans la liaison transfrontalière entre la Haute-Savoie et la région du Chablais.

#### **E. 4**

Les recourants contestent essentiellement le défaut d’intérêt public prépondérant quant au choix du tracé du nouveau projet routier H144 et ils mettent en cause aussi l’utilité d’un tel projet. Selon eux, le seul problème à résoudre serait celui du passage de la Porte du Scex pour permettre un trafic bidirectionnel et canaliser ensuite le grand trafic ainsi que le trafic lourd sur le tronçon Aigle-Vionnaz . En ce qui concerne le choix du tracé, les recourants critiquent l’étude multicritères de 1999 par le fait que les quatre tracés analysés se situent tous dans la même assiette qui serait trop restreinte. Il ne serait pas fait état de tracés constituant de réelles variantes. Dans leur mémoire complémentaire, les recourants reprochent à l’autorité intimée d’avoir examiné quelques tracés sur un même site sans comparaison aucune avec les possibilités de variante sur d’autres sites. Ils estiment que l’adjonction d’une traversée supplémentaire ne serait plus adaptée aux conceptions actuelles en matière de mobilité. a) L’expert mandaté par le tribunal a procédé à une analyse détaillée de toutes les variantes du projet routier destiné à relier le Bouveret à Villeneuve depuis les années cinquante. Il a constaté que de nombreuses options, variantes et sous-variantes ont été envisagées, esquissées ou évaluées ces 30 dernières années. En tenant compte des contraintes liées aux milieux naturels, aux zones d’habitations, des possibilités de raccordement sur la rive gauche du Rhône et sur l’axe Villeneuve-Aigle, ainsi que de l’ensemble des buts assignés au projet routier, l’expert a estimé que l’assiette de l’étude du projet H 144, c’est-à-dire le champ géographique de développement des variantes de tracé, a porté sur un périmètre suffisamment étendu. L’assiette comprend d’ailleurs la variante proposée par les recourants eux-mêmes. Il est vrai que l’option "statu quo" consistant à maintenir la limite de charge imposée par le pont actuel de la Porte du Scex ne figure pas dans l’assiette de l’étude. Mais cette variante a pour effet de maintenir un important trafic de transit à Rennaz et à Noville et oblige le trafic poids lourds des 40 tonnes à franchir le

Rhône par la liaison Aigle-Vionnaz en maintenant les traversées de Vouvry et de Vionnaz. Les recourants proposent également de remplacer ou renforcer le pont de la Porte du Scex, en maintenant le tracé actuel de la route, mais cette variante est en fait comparable aux variantes 0+ adaptée et 0+ révisée qui ont fait l'objet de l'évaluation dans le cadre de l'étude multicritères de 1999. b) L'expert a toutefois relevé que l'appréciation des variantes 0+ adaptée et 0+ révisée dans le cadre de l'étude multicritères de 1999 présentait un handicap lié au type de route envisagé. Les variantes des communes et la variante retenue du COPIL sont prévues avec un type de route sans accès latéraux et avec séparation du trafic alors que les variantes 0+ permettent un trafic mixte avec des accès latéraux et un gabarit inférieur. Comme les objectifs assignés au projet routier H 144 impliquent un accès limité avec trafic séparé, les variantes des communes et du COPIL se positionnent d'emblée plus favorablement (chiffre 2.1.3 de l'expertise p. 8) dans le cadre de l'étude multicritères. Mais l'expert a aussi examiné les buts et les fonctions assignés au projet routier H 144 et la structure qui lui est accordée dans les réseaux routiers national et cantonal de façon à mieux appréhender la justification du type de route retenu. L'expert relève qu'au niveau cantonal, la route H 144 a le statut de route cantonale principale de 1<sup>ère</sup> classe, désignée sous l'appellation RC 787a. Selon l'art. 5 let. a LR, les routes principales de 1<sup>ère</sup> classe comprennent un accès latéral limité. En ce qui concerne le choix du type de route, l'expertise comporte la conclusion suivante : "Compte tenu du trafic agricole intense dans le secteur de la basse plaine du Rhône - circulation, sur le réseau routier cantonal, de nombreux engins agricoles à vitesse lente, nombreuses traversées de chaussée par ces véhicules, très nombreux débouchés de dessertes et de chemins agricoles - le principe de séparation des trafics se justifie, dans le cadre de la création d'une liaison attractive devant écouler entre 11'300 véhicules/jour (TJM) et 12'900 véhicules/jour (TJM d'été), dont quelque 5% de poids lourds." c) Aussi, le choix du type de route paraît approprié aux différents buts assignés à la route H 144, soit l'amélioration de la liaison entre les pôles économiques du Chablais valaisan et vaudois, l'amélioration des trajets des poids lourds par une diminution de quelques centaines de véhicules par jour de 40 tonnes traversant les localités valaisannes de Vouvry et de Vionnaz, la suppression du trafic de transit dans les villages de Noville et de Rennaz, et l'augmentation de la sécurité de tous les usagers. Aussi, le type de route et les fonctions assignées au projet correspondent aux définitions de la norme de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS) 640 021 " projet, bases, type de route: route principale ", qui énonce les principes à respecter pour la planification et l'établissement des projets de routes principales. La norme définit les routes principales comme "des voies reliant des régions, des centres régionaux et de grandes zones habitées"; elles ont dans le réseau routier une importance qui se situe entre le niveau national et le niveau inter-localité. Avec les routes à grand débit - autoroutes - elles constituent le réseau routier d'ordre supérieur. La norme prévoit que les routes principales doivent permettre un débit élevé et offrir une grande sécurité routière à des vitesses moyennes. La norme considère que les routes principales sont en principe ouvertes à tous les usagers, mais qu'en règle générale, une séparation physique pour la circulation des usagers vulnérables doit être prévue. Ainsi, le choix du type de route, qui influence de manière déterminante les résultats de l'étude multicritères de 1999 est fondé sur des critères objectifs et sérieux; ce choix, qui écarte en définitive les variantes 0+ adaptée et 0+ révisée, correspond au surplus à la qualification de l'axe routier au niveau fédéral (consid. 3 ci-dessus) par son importance et ses fonctions dans les liaisons intercantionales et internationales (art. 12 LUMin).

## E. 5

Les recourants critiquent aussi le giratoire de Crebelley, qui n'était pas prévu dans le projet du COPIL issu de l'étude multicritères de 1999. A leur avis, le giratoire entraînerait un surcoût disproportionné. Le centre d'exploitation du recourant Jacques Borloz serait en outre doublement pénalisé par cet aménagement et devrait subir non seulement le trafic de la route H 144, mais également celui provoqué par l'accès au giratoire. Les recourants estiment qu'il n'y a pas au dossier d'étude sur l'impact du giratoire pour les habitants de Crebelley et ils relèvent l'absence de mesures de protection contre le bruit. Ils demandent la production de toutes les études concernant les nuisances qu'engendrerait le giratoire. a) La loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) a pour objet de protéger l'homme contre les atteintes nuisibles ou incommodes en définissant des normes de qualité de l'environnement (Conseil fédéral, Message relatif à une loi fédérale sur la protection de l'environnement du 31 octobre 1979, FF 1989 III p. 774). L'art. 11 LPE prévoit de limiter tout d'abord à la source les émissions de polluants atmosphériques ou de bruit (al. 1) indépendamment des nuisances existantes (al. 2); c'est-à-dire, même en l'absence d'une preuve formelle d'un préjudice à l'environnement, mais pour autant que les mesures soient techniquement possibles, économiquement supportables et réalisables du point de vue de l'exploitation (message précité FF 1979 III p. 774). Si les atteintes restent nuisibles ou incommodes malgré les mesures prises pour limiter les émissions à la source, l'autorité peut imposer une limitation des émissions plus sévère ou ordonner des prescriptions d'exploitation telles que les restrictions temporaires ou locales de l'activité (art. 11 al. 3 LPE; message précité FF 1979 III p. 783). L'art. 11 LPE instaure donc un examen de la limitation des émissions en deux étapes; dans la première étape (al. 1 et 2), il convient de limiter les émissions à titre préventif notamment par l'application de valeurs limites d'émissions ou de prescriptions en matière de construction ou d'exploitation selon l'art. 12 LPE; dans une deuxième étape (al. 3), il y a lieu de vérifier si, malgré les mesures prises à la source, les atteintes à l'environnement restent nuisibles ou incommodes et nécessitent une réduction plus importante des émissions (voir notamment ATF 124 II 520 consid. 4a, 118 Ib 596 consid. 3b, 238 consid. 2a; 117 Ib 34 consid. 6a; 116 Ib 438 ss consid. 5; 115 Ib 462 consid. 3a). b) La procédure de limitation des émissions en deux étapes s'applique aussi à la lutte contre le bruit (ATF 116 Ib 168 consid. 8); le seul respect des valeurs de planification, prévues par l'art. 23 LPE, ne signifie en effet pas nécessairement que toutes les mesures préventives de limitation des émissions, exigibles en vertu de l'art. 11 al. 2 LPE aient été prises (ATF 124 II 521 consid. 4b); les art. 7 al. 1 et 8 al. 1 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) reprennent d'ailleurs le principe de la limitation préventive des émissions en première étape, découlant de l'art. 11 al. 1 et 2 LPE (voir ATF 118 Ib 596 consid. 3c, 237 ss); une limitation plus sévère devant intervenir en seconde étape lorsque les valeurs limites d'exposition au bruit définies aux annexes 3 à 7 de l'OPB sont dépassées (art. 7 al. 1 let. b, 8 al. 2, 9 let. a OPB; ATF 115 Ib 463-464 consid. 3d). L'ordonnance sur la protection contre le bruit ne fixe cependant pas de valeurs limites d'émissions pour les installations fixes. Ainsi, dans la première étape de limitation préventive des émissions, il faut déterminer si la conception du projet, les mesures de construction envisagées et les modalités d'exploitation, notamment les horaires, permettent de limiter les émissions provenant de l'exploitation des établissements publics directement en application de l'art. 11 al. 2 LPE (arrêt TA AC.1998.0182 du 20 juillet 2000). c) En l'espèce, la conception du projet routier résulte du choix du tracé issu de l'étude multicritères de 1999. Les questions relatives à la protection concernent l'un des critères à prendre en considération mais cet aspect ne permet pas

d'imposer une solution optimale du seul point de vue de la protection contre le bruit. Il s'agit d'un élément d'appréciation qui entre en ligne de compte dans le cadre de l'évaluation des différentes variantes. Ainsi, sur les questions relatives à la protection contre le bruit, le choix du tracé doit tenir compte aussi des assainissements recherchés dans les zones habitées et des villages touchés par le trafic de transit que le projet contesté permettrait de réduire de manière significative. Aussi, le tribunal constate que la conception de la butte qui permet le passage de la route existante sur le projet H144 a pour effet de limiter de manière importante les nuisances de bruit qui pourraient affecter les bâtiments du centre d'exploitation du recourant Jacques Borloz, ce qui ressort de l'annexe II du rapport d'impact, soit le plan désigné "RIE - ANNEXE II BV3 BRUIT ROUTIER / SITUATION OUEST". Ce plan montre que la courbe isophone de 60 dB(A) s'écarte des bâtiments du centre d'exploitation. Ainsi, la butte prévue sur le projet routier peut être considérée comme mesure de limitation des émissions conforme à l'art. 11 al. 2 LPE. Au surplus, le rapport d'impact comporte un pronostic de bruit qui permet de constater que les valeurs de planification applicables au bruit routier, selon l'annexe III à l'OPB, sont largement respectées pour l'habitation comprise dans les bâtiments du centre d'exploitation (page 61 du rapport d'impact). Il est vrai que le recourant mentionne posséder dans les bâtiments du centre d'exploitation un studio d'enregistrement mis à disposition de musiciens. Toutefois, l'ordonnance sur la protection contre le bruit ne permet pas de tenir compte de telles particularités en fixant les degrés de sensibilité en fonction de la destination de la zone. Or, les bâtiments d'exploitation du recourant sont situés en zone agricole et l'art. 43 OPB ne prévoit pas le degré de sensibilité pour ce type de zone. En ce qui concerne le giratoire, il est vrai que le projet du COPIL issu de l'étude multicritères de 1999 n'en comportait pas, mais le projet routier mis à l'enquête publique et l'étude de bruit du rapport d'impact ont été réalisés sur la base d'un projet intégrant le giratoire de Crebelley. Le centre d'exploitation du recourant a fait l'objet d'un calcul démontrant que, pour un trafic journalier estimé à 11'300 voitures par jour, les valeurs de planification fixées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit étaient largement respectées. Le pronostic de bruit s'élève en effet à 52 dB(A) pour la période de jour et à 42.5 dB(A) pour la période nocturne, alors que les valeurs limites sont fixées à 60 dB(A) pour le jour et à 50 dB(A) pour la nuit. Le tribunal relève au demeurant que la présence du giratoire permet un ralentissement de la vitesse des véhicules, et il est donc lui-même favorable à la réduction du bruit, même s'il comporte une phase d'accélération à sa sortie ; le giratoire permet de toute manière d'assurer une fluidité du trafic et d'éviter les arrêts et redémarrages des carrefours classiques avec ou sans signalisation lumineuse. Le Service de l'environnement et de l'énergie précise à cet égard dans ses déterminations du 30 septembre 2005 que la présence d'un giratoire ne produit pas d'augmentation significative des nuisances sonores. Ainsi, d'une manière générale, le Service de l'environnement et de l'énergie note une légère baisse des nuisances à proximité immédiate des giratoires. Il relève aussi que pour les voisins les plus proches, situés à 100 m. environ, l'effet du giratoire au niveau des nuisances sonores sera nul, voire légèrement favorable. Enfin, pour cette autorité, la prolongation de la tranchée couverte dans le seul but de réduire les nuisances serait disproportionnée par rapport à son efficacité puisqu'il faudrait au moins une centaine de mètres pour que ce soit suffisant et le projet respecte déjà largement les valeurs de planification pour les habitations sur le domaine du recourant. Il est vrai que le passage de la route en tranchée, comme initialement prévu dans les variantes des communes révisée et adaptée, permettrait à la fois de diminuer l'impact visuel et l'impact du bruit du projet routier, mais cette variante a bien été étudiée dans le cadre de l'étude

multicritères et il a été constaté qu'elle pouvait engendrer des coûts de construction et d'exploitation disproportionnés en raison de la présence de la nappe phréatique. Au surplus, il n'appartient pas au tribunal de se substituer à l'autorité de planification dans le choix entre différentes variantes lorsque les deux solutions sont compatibles et conformes au droit de la protection de l'environnement. d) Les recourants se plaignent aussi des nuisances qui seraient provoquées par les travaux de construction de la route. Les emprises du chantier et les nuisances qui en résultent provoqueraient une diminution de leurs revenus. Ils requièrent de disposer des terrains de compensation avant l'ouverture du chantier, ce qui imposerait d'avancer dans la procédure de remaniement parcellaire avant le début des travaux. Ils relèvent que le rural se trouve à quelque 50 m des travaux afférents à la construction de la butte et qu'il sera soumis à des nuisances importantes. Ils demandent des protections accrues pendant le chantier, l'aménagement d'accès sécurisés pour la poursuite de l'exploitation, et posent la question du maintien du système d'irrigation et d'amenée d'eau pendant les travaux. Le rapport d'impact comporte une évaluation des nuisances provoquées par le chantier sur la base de la directive «bruit de chantier» publiée par l'Office fédéral de l'environnement en 2002. Il préconise des mesures de type B qui consistent en l'utilisation d'un équipement correspondant à l'état actuel de la technique. Il est précisé que la durée des travaux de construction très bruyants sera en principe inférieure à une semaine sur une phase de construction de l'ordre de 120 semaines. Par ailleurs le plan de l'annexe II désigné «RIE – ANNEXE N° II / BV5 BRUIT ROUTIER/ CHANTIER» désigne le centre d'exploitation du recourant comme un point sensible nécessitant des mesures de protection particulières et une vigilance accrue. Il appartiendra à cet égard à l'autorité intimée d'examiner avec le recourant les mesures appropriées pour assurer la protection et le maintien de son exploitation pendant la phase de chantier. En ce qui concerne les inconvénients sur l'exploitation et les éventuelles pertes que pourrait provoquer la phase de chantier, l'art. 98 de la loi sur les améliorations foncières du 29 novembre 1961 (LAF) prévoit précisément une indemnisation due en raison du manque à gagner et de l'aggravation des conditions d'exploitation résultant de la prise de possession anticipée (al. 1). L'indemnité, fixée par la commission de classification, est également due lorsque le manque à gagner résulte de l'occupation temporaire des terrains nécessaires aux installations de chantier (al. 2). C'est donc dans le cadre du syndicat d'améliorations foncières que les recourants pourront faire valoir les indemnités pour les éventuelles pertes d'exploitation dues au chantier.

## **E. 6**

OPAM ; il a estimé que la voie de communication ne présentait pas une probabilité d'accident majeur justifiant la production d'une étude de risque (voir déterminations du SEVEN du 30 septembre 2005). Les recourants ne critiquent toutefois pas cette appréciation ou en tous les cas ils n'apportent pas d'éléments déterminants permettant de mettre en doute les conclusions de l'autorité cantonale à cet égard. Au surplus, des mesures de rétention des eaux de ruissellement ont été prévues avant le rejet au Grand-Canal, ce qui diminue les risques en cas de déversement de liquide sur la chaussée. Enfin, dans le cadre des travaux du remaniement parcellaire, il est possible de prévoir les nouveaux puits de pompage en amont de la route, en tenant compte du sens d'écoulement de la nappe souterraine pour éviter tous risques en cas d'accident qui aurait pour effet de déverser des liquides susceptibles de polluer les eaux directement sur le terrain.

## **E. 7**

Les recourants se plaignent essentiellement des graves dommages que la réalisation de la route provoquerait sur leur domaine, en particulier à la parcelle la plus importante de plus de 90'000 m<sup>2</sup> (411) sur laquelle le centre d'exploitation est construit. Ils relèvent que le projet routier coupe la parcelle en deux avec en plus l'empiètement du giratoire, et la déformation du terrain par l'aménagement à l'ouest de la butte destinée au passage sur la route. Ils estiment qu'il sera difficile de retrouver dans le cadre du remaniement parcellaire une parcelle d'une telle qualité comprenant des dimensions aussi importantes autour du centre d'exploitation. La création du giratoire ne permettrait plus d'accéder aux parcelles situées au nord du projet routier. Ils relèvent aussi avoir investi une somme de 79'920 fr. en juin 2000 pour la construction d'une station de pompage en bordure de la future H144 pour mettre en œuvre des moyens de drainage. Les recourants se plaignent aussi du fait que la variante prévoyant une tranchée souterraine ait été abandonnée. Ils relèvent encore l'absence d'une analyse globale sur les coûts de construction, l'évaluation capitalisée des rendements des domaines agricoles et les coûts accessoires divers. Les recourants critiquent enfin la mise en œuvre du remaniement parcellaire dont le périmètre ne comprendrait pas toutes les parcelles du domaine. a) Le tribunal constate que la réalisation du projet routier H144 entraîne de graves restrictions au droit de propriété des recourants, garanti par l'art. 26 Cst. De telles restrictions ne sont admissibles et compatibles avec la Constitution que si elles reposent sur une base légale claire, sont justifiées par un intérêt public suffisant et respectent le principe de proportionnalité (art. 36 al. 1 Cst., voir aussi ATF 126 I 219 consid. 2a et 2c p. 221/222, 125 II 129 consid.

## **E. 8**

Les recourants critiquent également le fait que le tracé de la route ait été arrêté avant que l'on ne connaisse le résultat des fouilles archéologiques imposées par l'autorité cantonale. Ils critiquent aussi la procédure prévue pour les reconnaissances archéologiques requise par la Section Archéologie du Service Immeubles, Patrimoine et Logistique. a) La loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites du 10 décembre 1969 (LPNMS) régit aux art. 67 à 73 les trouvailles et les fouilles archéologiques. Le département compétent détermine les régions archéologiques dans lesquelles tous travaux dans le sol ou sous les eaux nécessitent une autorisation (art. 67 LPNMS). La découverte de toute construction ancienne ou de tout objet archéologique doit alors être signalée immédiatement au département compétent (art. 68 LPNMS) et les travaux ne peuvent être poursuivis sur les lieux de la découverte, que moyennant l'accord préalable du même département (art. 69 LPNMS). Le projet de route traverse diverses régions archéologiques et nécessitait ainsi l'autorisation du département afin qu'il fixe les conditions propres à préserver les éventuels vestiges. b) Les déterminations de l'archéologue cantonal du 19 juillet 2005 précisent toutefois qu'une procédure préventive a été fixée, destinée à déterminer la présence de vestiges éventuels, l'intérêt qu'ils présentent et la manière dont ils doivent être traités. La nécessité de procéder à des fouilles archéologiques préventives, donc préalables à la phase de construction du projet, est réservée, de même que les mesures permettant de maintenir certains vestiges conservés sous les remblais routiers. Ainsi, il n'y a pas lieu de réaliser les fouilles archéologiques exhaustives préalables à l'admission du projet, de même qu'il n'y a pas lieu de réserver une modification du tracé ou du délai dans l'exécution par le fait que la procédure préconisée pour le traitement du site archéologique éventuel prévient l'ensemble de ces questions. L'archéologue cantonal précise que, d'une manière générale, l'ensemble des sites susceptibles d'être localisés dans la plaine alluviale, sur les emprises du chantier, est de nature à pouvoir être fouillé et documenté sans requérir de mesures de conservation

lourdes. c) La Section Monuments Historiques et Archéologie de l'ancien Service des Bâtiments (actuellement Service Immeubles, Patrimoine et Logistique) a relevé que le projet de la H144 traversait au lieu-dit « Le Verney », près du hameau de Crebelley, une région archéologique au sens de l'art. 60 LPNMS. Des tombes datant probablement du Haut Moyen-Age avaient été mises à jour à cet endroit dans les années 1960-1970. En outre, la route romaine qui longeait la vallée du Rhône en provenance de Martigny pourrait également être recoupée par la H144, mais le tracé de cette zone antique n'est à ce jour pas connu avec certitude. Les travaux de construction de la H144 ne seraient par ailleurs pas susceptibles de porter atteinte à des sites archéologiques encore inconnus. En conséquence, la Section Archéologie a demandé une opération préventive de prospection et de sondage dans l'emprise des travaux projetés afin de détecter d'éventuels vestiges non répertoriés dans l'inventaire cantonal et de vérifier que les travaux ne porteront pas atteinte à des sites archéologiques répondant à la définition de l'art. 46 LPNMS. La détermination précise que, dans le cas où des vestiges dignes d'intérêt étaient localisés, la Section Archéologie cantonale était habilitée à définir les mesures à prendre selon leur importance. Des fouilles archéologiques préventives et des prélèvements ainsi que des relevés nécessaires pourraient être prescrits au maître de l'ouvrage. Au demeurant, l'autorisation spéciale requise par l'art. 67 LPNMS n'est pas formellement contestée dans les conclusions du recours.

## **E. 9**

Les recourants estiment que le dossier d'enquête serait incomplet par le fait que l'étude multicritères de 1999 ne figurait pas parmi les dossiers mis en consultation publique. Ils estiment que l'étude multicritères de 1999 serait un document indispensable pour apprécier les différentes variantes envisagées pour la réalisation du tracé de la H144. a) L'art. 3 du règlement du 19 janvier 1994 d'application de la loi sur les routes prévoit que les pièces du dossier d'enquête publique des projets routiers sont établies sur la base des normes de l'Union des professionnels suisses de la route. Le dossier doit comprendre au moins un plan de situation extrait du plan cadastral, avec mention des propriétaires riverains, le profil en long, les profils en travers, un tableau des propriétaires aux droits desquels les travaux porteront atteinte et un descriptif permettant une bonne compréhension du projet (al. 1). La disposition réglementaire n'impose pas que les études de variantes et les pièces ou documents qui ont servi de base au choix entre différentes variantes et au processus de décision dans la planification du projet routier soient joints au dossier de l'enquête publique. Il est vrai toutefois que pour un projet de l'importance de la route H144, l'étude de comparaison de variantes de 1999 constituait un élément important facilitant la compréhension du projet et les motifs retenus pour choisir la variante dite du « COPIL » ainsi que pour comprendre le processus de planification en amont de la décision sur l'étude de l'impact sur l'environnement. Mais les recourants ont pu avoir connaissance de l'étude multicritères dans le cadre de la présente procédure et ils n'indiquent pas en quoi ils auraient été entravés dans l'exercice de leurs droits par l'absence de ce document pendant l'enquête publique. b) Au demeurant, le tribunal constate que le rapport d'impact mis en consultation comprend le résumé de l'étude multicritères et les décisions du comité de pilotage sont présentées dans le chapitre « justification du projet ». Les recourants étaient donc en possession des informations essentielles leur permettant, soit d'exiger la consultation du document, soit de porter leur appréciation sur le résultat de l'étude multicritères de 1999. Or, l'opposition du 15 mai 2002 ne fait pas état de l'absence de l'étude de variantes de 1999 au dossier et ne comporte pas de réquisition visant à la production de ce document. Enfin, les recourants ont eu la possibilité de consulter le

document dans le cadre de la procédure de recours et il a fait l'objet d'une analyse approfondie par l'expertise mise en œuvre par le tribunal, qui a mis en évidence les défauts de ce type d'étude pour des choix de planification nécessitant plutôt une concertation des parties et autorités concernées par le projet, et une pesée consciencieuse de l'ensemble des intérêts à prendre en considération. Ainsi, l'absence de l'étude de variantes de 1999 au dossier de l'enquête publique ne constitue pas un motif justifiant l'annulation de la décision finale sur l'étude de l'impact sur l'environnement.

#### **E. 10**

Les recourants, dans leur mémoire final du 7 juin 2007, ont appuyé les requêtes présentées par d'autres recourants lors de l'audience, tendant d'une part au renvoi de celle-ci et d'autre part à ce qu'une nouvelle inspection locale soit organisée. a) Le droit d'être entendu est une garantie constitutionnelle de caractère formel, dont la violation doit entraîner l'annulation de la décision attaquée, indépendamment des chances de succès du recours sur le fond. Tel qu'il est reconnu par l'art. 29 al. 2 Cst., il comprend notamment le droit pour l'intéressé d'offrir des preuves pertinentes, de prendre connaissance du dossier, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou, à tout le moins, de s'exprimer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 126 I 15 consid. 2a/aa p. 16 et les arrêts cités). b) Toutefois, le droit d'être entendu ne peut être exercé que sur les éléments qui sont déterminants pour décider de l'issue du litige. Il est ainsi possible de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes, lorsque le fait dont les parties veulent rapporter l'authenticité n'est pas important pour la solution du cas, qu'il résulte déjà de constatations versées au dossier, lorsque le juge parvient à la conclusion qu'elles ne sont pas décisives pour la solution du litige ou qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion. Ce refus d'instruire ne viole le droit d'être entendu des parties que si l'appréciation anticipée de la pertinence du moyen de preuve offert, à laquelle le juge a ainsi procédé, est entachée d'arbitraire (ATF 125 I 127 consid. 6c/cc in fine p. 135, 417 consid. 7b p. 430, 124 I 208 consid. 4a p. 211, 241 consid. 2 p. 242, 274 consid. 5b p. 285 et les arrêts cités; sur la notion d'arbitraire, voir ATF 127 I 54 consid. 2b p. 56, 60 consid. 5a p. 70). Ces principes s'appliquent également à la tenue d'une inspection locale (ATF 120 Ib 224 consid. 2b p. 229, 112 Ia 198 consid. 2b). c) En l'espèce, l'organisation de l'audience a permis aux recourants de prendre connaissance de l'expertise et de poser toutes les questions nécessaires à l'expert. Elle a permis également au tribunal de procéder à la visite des terrains touchés par le projet routier. Les recourants ont encore pu se prononcer longuement par écrit sur l'expertise et le résultat de la visite des lieux, de sorte qu'une nouvelle visite n'apparaît pas nécessaire.

#### **E. 11**

a) Les recourants critiquent dans leur mémoire du 2 juillet 2007 le rapport d'expertise. Ils estiment que le projet ne serait plus d'actualité en l'absence d'une étude sérieuse en vue d'une liaison directe Thonon - St-Gingolph. Il en irait de même du côté des autorités valaisannes qui n'auraient pas mis en œuvre d'études afférentes à une liaison améliorée de la Suisse à la France. Selon les recourants, le projet ne serait pas non plus pertinent car la variante avec séparation du trafic et sans accès latéraux déboucherait sur un goulet d'étranglement en direction de Thonon. En outre, les problèmes posés par le trafic agricole seraient aggravés par la route qui rendrait plus complexe la circulation des véhicules agricoles. Les recourants relèvent aussi que le trafic à la Porte du Scex n'aurait pas

beaucoup évolué depuis 1995 où il s'élevait à 7400 véhicules par jour, et à 7900 véhicules par jour en 2000 et en 2005. Cette stabilité ne rendrait pas plausible l'estimation de l'expert selon laquelle le trafic journalier des poids lourds passerait de 200 véhicules par jour à Vionnaz en 1995 pour atteindre 500 véhicules par jour en 2005. Les recourants critiquent aussi la conclusion de l'expertise selon laquelle il ne serait pas nécessaire d'élargir l'assiette de l'étude. Ils reprochent à l'expert de n'avoir pas examiné d'autres variantes que celles qu'ils ont proposées dans leur recours. Ils estiment également que les motifs invoqués pour écarter la variante proposée (construction d'un pont sur la ligne de chemin de fer) ne seraient pas pertinents. Ils reprochent ensuite à l'expert de n'avoir pas comparé les tracés de l'étude multicritères avec d'autres variantes. Ils estiment encore que les critères pris en compte lors de l'étude de 1999 ne seraient pas suffisamment hiérarchisés, et le coût du remaniement parcellaire n'aurait pas été pris en compte dans la variante retenue. b) Les recourants demandent ainsi un complément d'instruction afin que l'expert soit requis de les entendre, d'examiner le poids de chacun des critères de l'étude de 1999, ainsi que leur importance, de réexaminer chacune des variantes, de déterminer, en appliquant les critères de l'étude de 1999, les variantes qui lui paraissent le plus adéquates, notamment celle reliant directement Roche à Chessel, d'actualiser le coût de construction et d'entretien de la variante H144, d'évaluer le coût de construction et d'entretien d'autres variantes, et de fixer le montant des pertes des propriétaires liées au remaniement parcellaire envisagé. c) Conformément à la jurisprudence relative au droit d'être entendu, l'autorité peut refuser une mesure d'instruction supplémentaire lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion ( ATF 124 I 49 consid. 3a p. 51, 208 consid. 4a p. 211 ; 122 I 53 consid. 4a p. 55 ; 122 II 464 consid. 4a p. 469 ; 120 Ib 379 consid. 3b p. 383 et les arrêts cités). Le tribunal estime pour l'essentiel que les compléments d'instruction requis par les recourants ne permettent pas de modifier les éléments déterminants à prendre en compte pour l'issue du recours. Les recourants critiquent le type de route avec accès limité retenu pour le projet routier H144, mais ils n'indiquent pas en quoi les remarques de l'expert sur l'utilité de séparer le trafic agricole lent ne seraient pas fondées. Ils ne proposent pas d'alternative et en particulier, ils ne prétendent pas que d'autres solutions auraient pu être examinées pour limiter les accès et les inconvénients de la présence du trafic agricole dans les variantes 0+ adaptée et 0+ révisée. Le tribunal n'a au demeurant pas à se substituer à l'autorité de planification pour effectuer une nouvelle étude multicritères complétant celle de 1999. Au surplus, l'expert a relevé que la méthode utilisée dans le cadre de l'étude multicritères de 1999 présentait des inconvénients ; en outre, si une telle méthode pouvait servir à l'autorité de planification, elle ne remplaçait pas la pesée des intérêts requise par l'art. 3 OAT qui permet une appréciation globale du projet et une pondération des critères en tenant compte de leur importance respective. Or, l'étude multicritères ne prenait pas en compte les questions liées aux restrictions au droit de propriété, notamment la proportionnalité des atteintes, ainsi que les intérêts de l'agriculture. Mais le tribunal, dans le cadre du contrôle de la décision attaquée, a pu procéder aux vérifications nécessaires permettant d'établir que le tracé retenu répondait à un intérêt public prépondérant et respectait le principe de proportionnalité.

## **E. 12**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et les décisions attaquées maintenues. Au vu de ce résultat, il y a lieu de mettre à la charge des recourants

un émolument de justice réduit à 1'500 fr. En effet, l'instruction du recours a pu être menée de manière conjointe avec les autres recours formés contre le même tracé routier et elle a permis de constater que les études à la base de la planification n'avaient effectivement pas pris en compte les intérêts des agriculteurs. Par ailleurs, l'expertise a été rendue nécessaire précisément en raison des lacunes de l'étude multicritères de 1999 concernant la prise en compte des intérêts de l'agriculture. Il appartient en conséquence au constructeur, qui a la responsabilité de démontrer la conformité de son projet, de prendre en charge le coût de l'expertise arrêté à 37'153 fr. Il n'y a en outre pas lieu d'allouer de dépens.

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