

## **VD\_OMNI AC.2007.0200 vom 14. September 2007**

VD Tribunal cantonal, 2007-09-14, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2007.0200](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2007.0200)

FR: VD\_OMNI AC.2007.0200 du 14 septembre 2007

IT: VD\_OMNI AC.2007.0200 del 14 settembre 2007

### **Regeste**

CAJEUX, RODUIT/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, Service des eaux, sols e | La loi fédérale sur la réduction des émissions de CO2 fait partie des différentes mesures destinées à assurer les conditions d'un développement durable en Suisse. Elle tend à maintenir et réduire si possible la croissance du trafic dans des limites raisonnables, que ce soit par des mesures d'aménagement du territoire, de planification du réseau routier ou la prise en charge des besoins par d'autres modes de déplacement. Mais la mise en oeuvre de ces principes résulte essentiellement de décisions à caractère politique, soumises aux contraintes budgétaires des collectivités concernées. Le projet contesté n'exclut pas les améliorations des autres modes de transports, que ce soit par le développement du trafic transfrontalier par la CGN ou l'amélioration de dessertes et des cadences avec le train ou le bus.

### **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.

#### **E. 4**

Les recourants contestent l'intérêt public du projet routier H144 en rappelant qu'il existe déjà quatre raccordements autoroutiers comportant un passage du Rhône sur les 30 km séparant St-Maurice des rives du Léman. Il relève que la traversée d'Aigle se situerait à environ 5 km de la route projetée. L'intérêt public du projet routier peut résulter du choix des différentes variantes examinées par l'autorité de planification et des objectifs assignés à la route projetée. 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 H144, 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. Aussi, la variante consistant à remplacer ou à renforcer le pont de la Porte du Scex, en maintenant le tracé actuel de la route, est 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 H144 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 H144 a le statut de route cantonale principale de 1ère classe, désignée sous l'appellation RC 787a. Selon l'art. 5 let. a LR, les routes principales de 1ère 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 H144, 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**

p. 127, 116 Ia 41 consid. 5a p. 50, 100 Ia 223 consid. 3a p. 227). Ainsi, les investissements réalisés par les recourants pour les travaux d'irrigation notamment devront être pris en compte dans le cadre de la nouvelle répartition des terres, par le versement des indemnités prévues à l'art. 55 al. 1 LAF. Les inconvénients liés à la réalisation du projet pourront, en partie au moins, être compensés dans le cadre de la procédure de remaniement parcellaire. d) Enfin, le tribunal constate que les recourants demandent une simultanéité de la procédure de remaniement parcellaire avec celle concernant la construction de la route. Toutefois, la procédure de remaniement doit être organisée sur la base du projet routier approuvé et il est nécessaire que la procédure d'adoption et d'approbation du projet soit menée à son terme

pour que les opérations du syndicat puissent s'effectuer en corrélation avec les travaux de construction de la route. La procédure engagée jusqu'à maintenant par le syndicat donne les garanties suffisantes d'une bonne coordination. Le syndicat d'améliorations foncières de la route principale H144 a été constitué le 9 décembre 2003. Il a pour but le remaniement parcellaire (aménagement de la propriété foncière en corrélation avec la construction de la route, de ses raccordements et de ses mesures de compensation écologiques) ainsi que le rétablissement du réseau de chemins et l'évacuation des eaux de surface, le drainage et le rétablissement des écoulements existants. La décision du Département du 9 décembre 2003 précise que les frais administratifs et les opérations géométriques, ainsi que les frais d'exécution et des ouvrages collectifs sont à la charge de l'entreprise de grands travaux. En ce qui concerne les opérations du syndicat, la Commission de classification a mis à l'enquête publique du 26 juin au 26 juillet 2006 le périmètre et les sous-périmètres du syndicat ainsi que l'estimation des terres et des valeurs passagères. Elle a levé les oppositions le 9 mars 2007 et deux recours sont actuellement pendants devant le Tribunal administratif (dossiers AF.2007.0003 et AF.2007.0006). Ainsi, les recourants disposent des garanties suffisantes pour que la procédure de remaniement puisse être menée de manière coordonnée avec les travaux de la route puisqu'il s'agit du but même du syndicat.

## **E. 6**

Les recourants soutiennent aussi que le principe de coordination ne serait pas respecté (a), et que la décision contreviendrait à l'obligation de planifier (b). Ils estiment que l'enquête publique ouverte du 20 avril au 21 mai 2002 comportait un dossier lacunaire par le fait que la synthèse des préavis cantonaux du 15 juillet 2002 ne faisait pas partie du dossier mis en consultation (c); ils se plaignent d'une violation du droit d'être entendu par un défaut de motivation de la décision sur leur opposition (d). a) Le principe de coordination a pour but d'assurer une application coordonnée des différentes dispositions de droit matériel qui s'appliquent à un même projet. Cette coordination peut être assurée de différentes manières. La solution proposée à l'époque par la jurisprudence fédérale consiste en ce qu'une seule autorité statue en première instance sur les diverses prescriptions cantonales et fédérales applicables au projet. Le principe de coordination implique aussi qu'une seule voie de recours soit ouverte contre les différentes décisions coordonnées en première instance de manière à ce que l'autorité de recours puisse procéder à une pesée complète des intérêts en présence (voir l'arrêt de principe ATF 116 Ib 50 ss). La loi fédérale sur l'aménagement du territoire a été modifiée le 6 octobre 1995 pour introduire un nouvel art. 25a LAT. Cette disposition prévoit que les cantons doivent désigner une autorité chargée de la coordination pour assurer la concordance matérielle pour les projets dont la réalisation nécessite plusieurs autorisations (FF 1994 III 1059 ss). L'ordonnance sur l'étude de l'impact sur l'environnement prévoit aussi une procédure de coordination, mais incomplète, car limitée à certaines autorisations du droit fédéral de la protection de l'environnement (voir art. 21 et 22 OEIE en relation avec l'art. 17 let b OEIE). En l'espèce, le tribunal constate que le Département a respecté non seulement la coordination prévue par l'ordonnance sur l'étude d'impact, mais il a également rempli toutes les obligations qui incombent à l'autorité chargée de la coordination en application de l'art. 25a LAT. La décision finale relative à l'étude d'impact comporte en effet tous les éléments d'appréciation mentionnés aux art. 17 OEIE et 25a LAT et montre que la décision a fait l'objet d'une appréciation globale prenant en considération l'ensemble des autorisations spéciales et avis des autorités cantonales appelées à se prononcer chacune sur les aspects de droit matériel relevant de leur compétence. Au surplus, le tribunal constate que la procédure d'adoption et d'approbation

du projet routier est bien coordonnée avec la procédure mise en place par le syndicat d'amélioration foncière. L'art. 14 LR prévoit expressément le remaniement parcellaire comme mode d'acquisition des terrains ; en outre, la procédure applicable aux remaniement en corrélation avec de grands travaux est définie de manière précise aux art. 94 à 98 LAF et elle assure aussi la coordination avec l'entreprise de grands travaux. Les recourant n'indiquent pas en quoi la coordination prévue par ces dispositions ne serait pas respectée. Il est par ailleurs dans la nature même des choses que la procédure du remaniement parcellaire soit plus élaborée et longue que la procédure d'adoption et d'approbation du projet routier puisqu'elle met en cause un nombre élevé de propriétaires qui interviennent dans le cadre d'opérations complexes dans lesquelles leur droits de partie leur permettent d'intervenir à chaque étape de procédure (art. 63 LAF). b) L'obligation de planification résulte de la jurisprudence fédérale. Le Tribunal fédéral a posé le principe selon lequel les constructions et installations qui, en raison de leur nature, ne peuvent être appréciées de façon adéquate que dans une procédure de planification, ne peuvent faire l'objet d'une dérogation selon l'art. 24 LAT. Pour savoir quand un projet non-conforme à la destination de la zone est, en raison de ses dimensions et de ses répercussions sur l'aménagement du territoire, si important qu'il ne peut être autorisé qu'après une modification du plan d'affectation ou l'adoption d'un tel plan, il faut prendre en considération l'obligation d'établir de tels plans (art. 2 LAT), les buts et principes de l'aménagement (art. 1<sup>er</sup> et 3 LAT), le plan directeur cantonal (art. 6 ss LAT) ainsi que l'importance du projet à la lumière des règles de procédure fixées par la LAT (voir ATF 120 Ib 207 consid. 5 p. 212; 119 Ib 439 consid. 4 p. 444; 116 Ib 50 consid. 4 p. 53; 115 Ib 302 consid. 5 p. 306; 508 consid. 6 p. 513). En l'espèce, il n'est pas douteux que le projet routier de la H144 soit soumis à l'obligation de planification; mais le plan de construction de la route est précisément un plan d'affectation spécial soumis à la procédure d'adoption des plans d'affectation cantonaux et qui exclut l'application de l'art. 24 LAT (voir ATF 112 Ib 164 consid. 2b p. 166). c) 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. Elle ne prévoit pas non plus que la synthèse des avis et décisions des autorités cantonales concernées par le projet fasse l'objet de l'enquête. En revanche, ces décisions doivent être coordonnées et prises en compte dans le cadre de la décision finale sur l'étude d'impact, ce qui a été correctement fait par le Département. d) En ce qui concerne la motivation de la réponse à l'opposition, l'art. 73 al. 3 LATC précise que le Département statue avec plein pouvoir d'examen, par une décision motivée, sur les oppositions en même temps qu'il se prononce sur le plan et le règlement. L'art. 73 al. 3 LATC comporte ainsi pour le Département une obligation de motivation. Le droit d'être entendu est aussi garanti à l'art. 29 al. 2 Cst. Il comprend notamment le droit des parties à une procédure d'obtenir une décision motivée. Selon la jurisprudence, l'autorité n'est pas tenue de prendre position sur tous les arguments des parties; elle doit statuer sur les griefs soulevés mais, dans ce cadre, elle peut se limiter aux questions décisives. Il suffit en somme que les parties puissent se rendre compte de la portée de la décision prise à leur égard et, le

cas échéant, recourir contre elle en connaissance de cause ( ATF 129 I 232 consid. 3.2 p. 236 ; 126 I 15 consid. 2a/aa p. 17, 97 consid. 2b p. 102 ; 124 II 146 consid. 2a p. 149 et les arrêts cités). En l'espèce, il est vrai que l'opposition compte 6 pages, desquelles on peut déduire que les recourants s'opposent essentiellement au tracé de la route et aux inconvénients qu'elle provoquerait pour leur exploitation. Mais la réponse du Département apporte les éléments essentiels sur le choix du tracé et cette réponse a permis aux recourants d'apprécier la portée de la décision prise à leur égard. Les exigences du droit d'être entendu sont ainsi respectées.

## **E. 7**

a) Lors de l'audience du 26 mars 2007, les recourants ont déposé une requête tendant à ce qu'il plaise au Tribunal administratif constater et prononcer qu'il n'est en état de tenir ni une audience de jugement, ni des débats ni même de procéder à une inspection locale et que par voie de conséquence, l'audience du 26.3.2007 doit être renvoyée sans réajournement. A l'appui de leur requête, les recourants se plaignent du fait de n'avoir pas reçu le rapport d'expertise avant l'audience du 26 mars 2007, et ils estiment que l'organisation de l'audience sans que les parties aient reçu préalablement l'expertise n'était pas conforme à la garantie constitutionnelle du droit d'être entendu. 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) Il est vrai que le rapport d'expertise n'a pas été communiqué aux parties avant l'audience du 26 mars 2007. Mais l'audience avait principalement pour objet la présentation de l'expertise à toutes les parties. L'expert a ainsi pu exposer tous les éléments essentiels de la démarche effectuée et des conclusions auxquelles il aboutissait. Les parties ont ainsi pu directement poser des questions à l'expert. Le tribunal a ensuite procédé à une visite des lieux et il s'est rendu notamment sur les parcelles nos 275, 310 et 356 des recourants. Il a pu réaliser quels étaient les effets de la construction de la route qui traverse et partage en deux parties l'exploitation arboricole. Les recourants ont pu donner toutes les explications concernant notamment les caractéristiques de leur exploitation et le système d'arrosage qui avait été mis en place et qui serait détruit par la réalisation de la route. Les recourants ont encore eu la possibilité de se déterminer par écrit sur l'expertise, sur la visite des lieux et de déposer un mémoire final, ce qu'ils ont fait par acte du 2 juillet 2007. Le tribunal estime ainsi qu'il n'y a pas lieu d'organiser une nouvelle audience alors qu'il est en possession de tous les éléments d'appréciation déterminants pour statuer sur le recours et les recourants ont pu s'exprimer sur les mesures d'instruction ordonnées. Il est vrai que les recourants se plaignent encore de n'avoir pas été entendu personnellement par l'expert. Mais la mission de l'expert ne s'étendait pas à l'audition des parties personnellement, mesure qui n'était au demeurant pas nécessaire pour répondre aux questions qui lui étaient posées. Ce sont les

motifs pour lesquels le tribunal écarte la requête visant à l'organisation d'une nouvelle audience.

## **E. 8**

Les recourants ont encore complété leur argumentation par les observations finales qu'ils ont déposées le 2 juillet 2007. a) Ils relèvent que le décret du Grand Conseil du 5 juin 2007 portant adoption du plan directeur cantonal comportait en même temps abrogation du précédent plan directeur cantonal du 22 février 1984. Ils estiment que l'oubli du projet routier H 144 dans le nouveau plan directeur cantonal ne permettrait pas son approbation. Toutefois, le programme de coordination du plan directeur cantonal est toujours en vigueur et il n'a pas été modifié par le décret du 5 juin 2007. Il bénéficie de l'approbation fédérale et lie toutes les autorités conformément à l'art. 31 LATC. La fiche de coordination P 4.3.15, qui prévoit le projet routier H 144, est ainsi un élément de coordination du plan directeur cantonal au sens des art. 8 let. a LAT et 5 al. 2 let. a OAT, élément qui lie le tribunal (art. 31 LATC et 9 LAT). Le nouveau plan directeur de juin 2007 doit de toute manière encore être approuvé par le Conseil fédéral pour lier les autorités. L'art. 31 al. 1 LATC précise expressément que le plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral lie toutes les autorités. b) Les recourants se réfèrent au principe du développement durable qui tend notamment à limiter, voir à réduire le trafic motorisé, et ils font état des possibilités d'extension des moyens de transports public, notamment par un développement et une intensification du service transfrontalier de la CGN. aa) Depuis l'entrée en vigueur le 1er janvier 2000 de la nouvelle Constitution fédérale (nCst), le développement durable constitue l'un des buts de la Confédération (art. 2 al. 2 et 73 nCst). Le rapport du Conseil fédéral sur les Grandes lignes de l'organisation du territoire propose un ensemble de principes cohérent à l'échelon de la Suisse en vue d'assurer les conditions d'un développement durable dans le domaine de l'aménagement du territoire (rapport sur les Grandes lignes, FF 1996 III p. 559). bb) La loi fédérale sur les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> du 8 octobre 1999 (loi sur le CO<sub>2</sub>) fait aussi partie des mesures législatives destinées à assurer les conditions d'un développement durable en Suisse et elle vise des buts de protection de l'environnement (art. 74 Cst.). Cette législation prévoit une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'utilisation d'agents énergétiques fossiles de 10% par rapport à 1990, en priorité par des mesures relevant de la politique des transports et de l'environnement notamment (art. 2 et 3 de la loi sur le CO<sub>2</sub>). Le message du Conseil fédéral précise que la politique suisse des transports tend à maintenir dans des limites raisonnables la croissance du trafic et, autant que possible, la réduire; le trafic doit ainsi être géré de façon à occasionner un minimum d'atteintes à l'environnement, à occuper le moins de place et à consommer le moins d'énergie possible (FF 1997 ch. III p. 415-416). cc) Il ressort de ces principes et de ces objectifs qu'il existe un intérêt important visant à permettre aux autorités de maîtriser la croissance du trafic motorisé, si possible la réduire, que ce soit par des mesures d'aménagement du territoire, de planification du réseau routier, ou encore, par la prise en charge des besoins par d'autres modes de déplacement, notamment par les transports publics (arrêt AC 1999.0005 du 21 mars 2002). Mais la densité normative de ces principes généraux n'est pas suffisante pour en déduire une conséquence juridique déterminée touchant directement le plan routier en cause. Leur mise en oeuvre résulte aussi de décisions à caractère politique soumises aux contraintes budgétaires des collectivités concernées. Mais le projet contesté est essentiellement destiné à prendre en charge un trafic existant dans des conditions de sécurité conformes à la qualification de la route au niveau fédéral (route principale) et n'exclut pas les améliorations des autres modes de transports

que ce soit par le développement du trafic transfrontalier de la CGN ou par l'amélioration des transports publics (trains et bus) dans le secteur en cause. c) Les recourants estiment aussi que le projet routier pourrait favoriser l'apport de déchets à l'usine de la SATOM à Monthey et ils mettent en doute la nécessité de relier les secteurs industriels et économiques de la rive lémanique du Valais avec le canton de Vaud et ils estiment que l'ouverture d'une nouvelle voie de transit sur la rive sud du lac Léman serait exclue. Le tribunal constate que si la fonction de liaison transfrontalière qui doit être assurée par le projet routier contesté ne peut être assimilée à un axe important de transit international, la fonction de liaison transfrontalière est reconnue au niveau fédéral et elle s'ajoute aux autres buts assignés à la route ; en particulier la réduction du trafic de transit à Noville et Rennaz, ainsi que la réduction des mouvements de poids lourds de 40 tonnes traversant les villages de Vouvry et de Vionnaz et l'amélioration de la sécurité par la limitation des accès et la séparation du trafic.

#### **E. 9**

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 pas pris en compte les intérêts des agriculteurs. Par ailleurs, l'expertise était 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 au droit, 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.