

VD_OMNI AC.2007.0201 vom 14. September 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-09-14, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2007.0201

FR: VD_OMNI AC.2007.0201 du 14 septembre 2007

IT: VD_OMNI AC.2007.0201 del 14 settembre 2007

Regeste

CHAVANNES/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 et ass | L'autorité peut refuser d'ordonner des mesures d'instruction supplémentaires lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger 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. Condition réalisée pour les requêtes des recourants concernant l'organisation d'une nouvelle inspection locale, la mise en oeuvre d'un complément d'expertise.

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

Le recourant conteste essentiellement le défaut d'intérêt public prépondérant quant au choix du tracé du nouveau projet routier H144 et il met en cause l'utilité d'un tel projet en signalant la présence à 6 km de la traversée Aigle - Vionnaz. Il pose la question de savoir s'il n'existe pas d'autres tracés moins perturbateurs. Il relève aussi que les autorités françaises n'auraient pas prévu une prolongation du tracé en direction de Thonon. 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^{ère} classe, désignée sous l'appellation RC 787a. Selon l'art. 5 let. a LR, les routes principales de 1^{ère} 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

Le recourant relève que les intérêts de l'agriculture n'auraient pas été suffisamment pris en compte dans la conception du projet routier ; il se réfère à cet égard à l'avis du Service de l'agriculture formulé dans le cadre de l'étude d'impact selon lequel le projet routier H144 porterait essentiellement atteinte au secteur agricole (surface d'assolement, structure et dessertes des exploitations). Il précise que le remaniement parcellaire ne corrigerait pas tous les impacts négatifs de la coupure de la plaine. En particulier, le projet aurait pour effet de couper l'accès routier principal dont il bénéficie en direction de Rennaz. Si le principe du tracé était admis sans que les accès aux exploitations ne soient déterminés, les exploitants n'auraient aucune garantie quant à la réalisation des accès nécessaires. L'intérêt public du projet ne serait pas suffisant pour justifier de telles restrictions disproportionnées. Le recourant se réfère aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire pour mettre en évidence la nécessité de tenir compte des besoins de la population et de l'économie dans

les tâches d'aménagement (art. 1er al. 2 let. b LAT) ; l'on ne saurait sacrifier des exploitations entières qui représentent la part essentielle de la plaine. a) Le tribunal constate que la réalisation du projet routier H144 entraîne de graves restrictions au droit de propriété du recourant, 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

p. 141; voir encore ATF 121 I 117 consid. 3b p. 120 ; 120 I a 126 consid. 5a p. 142; 119 I a ; 305 consid. 4a p. 309 ; 348 consid. 2a p. 353). aa) La question de la base légale n'est pas contestée en l'espèce ; l'art. 13 LR prévoit pour le canton la possibilité d'adopter des projets de construction de routes cantonales dans le cadre de la procédure d'adoption des plans d'affectation cantonaux et l'art. 14 LR prévoit expressément que l'acquisition des terrains nécessaires à la construction de la route peut se faire de gré à gré, par remaniement parcellaire ou par voie d'expropriation (al. 1). Les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage font l'objet d'une procédure distincte et la loi sur l'expropriation est applicable (al. 2). Les art. 13 et 14 LR constituent ainsi les bases légales formelles nécessaires à la réalisation du projet routier contesté. bb) Il faut encore déterminer si la mesure de planification cantonale répond à un intérêt public prépondérant par rapport à l'intérêt du propriétaire concerné. Le recourant conteste précisément l'intérêt public à la réalisation du projet, en particulier le choix du tracé qui aurait pour effet de couper en deux la plaine et de supprimer son accès principal à l'exploitation depuis Rennaz. A cet égard, l'expertise a mis en évidence les différents buts recherchés par la planification et la construction du projet routier contesté. Il s'agit en particulier d'assurer une meilleure liaison entre la frontière française à St-Gingolph et le raccordement sur l'autoroute N9 à Villeneuve en renforçant ainsi de manière plus rationnelle la fonction de route principale. Le projet permet aussi de relier les zones d'activité du Chablais valaisan au nord de la plaine du Rhône et il assure une réduction du trafic de transit dans les villages de Noville et de Rennaz. Il permet d'éviter également un trafic poids lourds de 40 tonnes relativement important au travers des villages de Vouvry et de Vionnaz et enfin, il assure une meilleure sécurité des usagers par la création d'un type de route avec accès limité et une séparation avec les véhicules lents, notamment les véhicules agricoles. En l'état des connaissances techniques et scientifiques en matière de gestion du trafic et de mobilité, le tribunal doit admettre que ces différents objectifs répondent à un intérêt public important. Même si l'intérêt privé du recourant est également digne de considération au regard des atteintes importantes qui en résultent pour l'exploitation du domaine et les nuisances que provoquera la réalisation et l'exploitation de la route H144, l'intérêt public à la réalisation du projet apparaît comme prépondérant. cc) Même justifiée par un intérêt public, une mesure d'aménagement routier doit respecter le principe de la proportionnalité. Selon ce principe, l'atteinte au droit de propriété n'est admissible que dans la mesure où elle est nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public recherché. Lorsque plusieurs mesures permettent d'atteindre cet objectif, l'autorité doit appliquer celle qui lèse le moins les intéressés (art. 4 LATC; ATF 115 Ia 31 consid. 4b). Les droits privés ne peuvent en effet être mis à contribution que si l'intérêt public invoqué se révèle prépondérant dans le cas concret et qu'il ne peut être satisfait d'une autre manière (ATF 114 Ia 120 consid. cb). L'expertise montre que le projet contesté est l'aboutissement d'un long processus de planification de plus de 30 ans au cours duquel de nombreuses variantes de solutions ont été esquissées, analysées, comparées et discutées. Finalement, le

projet routier est l'aboutissement de l'ensemble des études et réflexions menées pour la réalisation de cet axe. Les variantes 0+ (adaptée et révisée), qui préserveraient au mieux les intérêts du recourant, ont été écartées en raison du type de route à accès limité qui s'est imposé à l'autorité de planification pour des motifs de sécurité. b) Le projet comporte toutefois, au titre des mesures de compensation, la création d'un remaniement parcellaire en corrélation avec de grands travaux destiné à permettre une compensation des inconvénients liés à la réalisation du projet routier. Mais la constitution obligatoire d'un syndicat d'améliorations foncières pour la réalisation de grands travaux entraîne également des restrictions importantes au droit de propriété (arrêt TA AF.1993.0025 du 29 septembre 1995). Le recourant est soumis aux différentes obligations liées au syndicat, par exemple aux restrictions du droit de disposer (art. 54 LAF) et il est engagé dans des procédures complexes et parfois longues jusqu'à la réception des ouvrages. Cependant, la procédure d'amélioration foncière présente aussi des avantages par rapport au mode d'acquisition des terrains par expropriation. L'Etat est propriétaire des terrains en surface comparable à celle nécessaire à la réalisation du projet et le recourant pourra obtenir une compensation réelle des inconvénients liés à la réalisation du projet routier. L'art. 55 LAF fixe les principes applicables à la répartition des terres en précisant que chaque propriétaire doit recevoir, autant que possible, en échange des biens-fonds qu'il doit abandonner, des terrains de même nature et de même valeur, ou une soulte en argent (al. 1 let. a).

c) La garantie constitutionnelle du droit de propriété n'exclut pas en effet que, dans le cadre d'un remaniement parcellaire, un propriétaire foncier puisse être contraint d'abandonner ses immeubles et d'en recevoir d'autres en échange. Elle garantit toutefois que l'échange intervienne conformément au principe de la compensation réelle. Ainsi, les propriétaires des surfaces agricoles incorporées dans un remaniement parcellaire ont le droit d'exiger, au nouvel état, l'attribution de terres équivalentes en quantité et en qualité, pour autant que le but du remaniement et les nécessités techniques le permettent (ATF 122 I 120 consid. 5 p. 127, 119 Ia 21 consid. 1a p. 24). Sous la même condition, les propriétaires qui ont cédé du terrain destiné à la construction doivent recevoir des immeubles de même valeur; l'attribution d'une surface inférieure à celle de l'ancien état satisfait à la compensation réelle si la valeur se trouve néanmoins conservée par l'effet d'une plus-value. Celle-ci peut résulter du remaniement ou de mesures d'aménagement du territoire telles que, par exemple, une augmentation de l'indice d'utilisation (ATF 122 I 120 consid. 5 p. 127, 116 Ia 41 consid. 5a p. 50, 100 Ia 223 consid. 3a p. 227). d) 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. Le périmètre total du syndicat s'élève à 530.6 ha. La commission de classification a mis à l'enquête publique le périmètre et les sous-périmètres du syndicat ainsi que l'estimation des terres et des valeurs passagères aux 26 juin et 26 juillet 2006. 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). Selon l'art. 63 let. b de la loi sur les améliorations foncières du 29 novembre 1961 (LAF), l'avant-projet des travaux collectifs et privés doit également faire l'objet d'une enquête publique. e) C'est dans le cadre de l'élaboration de l'avant-projet des travaux collectifs que les mesures de compensation devront être concrétisées, notamment le rétablissement d'un réseau de dessertes performant. A cet égard, le tribunal constate que la plus grande partie du trafic

agricole utilise actuellement un chemin d'amélioration foncière reliant tout le nord de la plaine du Rhône (Rennaz et Noville) à la gare de Roche (chargement des betteraves) et au centre collecteur d'Aigle. Cette liaison qui dessert aussi l'exploitation du recourant présente une grande importance pour tous les exploitants et elle doit être rétablie dans les meilleures conditions possibles, si possible selon le tracé des axes du trafic agricole mentionné dans l'annexe 2 du rapport d'impact sous la référence « AG 2 », plan intitulé « principaux axes de trafic agricole ». Cependant, il appartiendra au syndicat et à sa commission de classification d'étudier quel sera le moyen de rétablir de manière optimale la liaison agricole essentielle entre les deux parties de la plaine coupée par le projet routier dans le cadre de l'établissement de l'avant-projet des travaux collectifs. L'étude de la liaison est d'autant plus importante que la route H144 supprime toute autre liaison entre le nord et le sud de la plaine, depuis la jonction de Crebelley et le viaduc traversant la N9.

6. a) Le recourant critique également les impacts du projet sur l'écoulement des eaux. Il estime que le projet routier va porter atteinte au système des canaux existants et se réfère à une note du Service des eaux, sols et assainissement du 3 août 2004, reconnaissant que l'évacuation des eaux de la plaine posait un problème en raison de la faible pente. Le recourant se réfère aussi à un syndicat d'améliorations foncières n° 27A qui a été constitué en rapport avec la construction de l'autoroute N9 et dont les travaux avaient permis d'assainir la région par tout un système de canaux. Le recourant critique également le fait que la question de l'écoulement des eaux soit reportée à l'étape du syndicat d'améliorations foncières.

b) Les terrains du recourant, situés entre le giratoire de Crebelley et la jonction avec l'A9, sont compris dans une zone actuellement drainée en grande partie et vouée à l'agriculture. Selon le rapport d'impact, le sous-sol est constitué principalement de sédiments lacustres d'assez faible perméabilité qui contiennent une nappe libre de grande extension. Le niveau de la nappe est influencé par la topographie, par les précipitations, ainsi que par les aménagements effectués par l'homme. La période de hautes eaux est généralement enregistrée lors de périodes pluvieuses, en hiver. Au niveau des points bas, la nappe varie entre le niveau du terrain naturel et un mètre de profondeur, alors qu'au niveau des points hauts, elle se trouve généralement à plus de 1 mètre de profondeur. Cette nappe s'écoule en direction du nord obliquement par rapport au projet de la H144. Au nord de la parcelle n° 364 du recourant, deux puits d'irrigation ont été répertoriés.

c) Selon le rapport d'impact, les sections construites en remblai vont provoquer un tassement des sous-sols au droit de la H144. Ce tassement entraînera une diminution de la porosité du sous-sol et, le cas échéant, de sa perméabilité. Si la nappe s'écoule obliquement par rapport à la H144, cette diminution de perméabilité peut avoir pour effet de couper des écoulements, entraînant une hausse du niveau des eaux à l'amont de la route. Cette hausse de niveau est estimée entre 5 et 10 cm. Sur le tronçon concerné par les terrains du recourant, le rapport d'impact relève que le niveau des eaux est fixé par les drainages en place. De nombreux travaux ont été effectués pour abaisser le niveau de la nappe sur ces terres autrefois marécageuses et permettre leur mise en culture. Afin de limiter l'impact de la H144 sur l'écoulement des eaux souterraines dans les secteurs agricoles drainés, des drains devront être posés de part et d'autre de la H144. Ces drains compléteront ainsi le réseau de drainage existant et éviteront qu'une hausse du niveau de la nappe inonde les chemins à proximité de la H144. Dans ses déterminations du 3 octobre 2005, le Service des eaux, sols et assainissement relève que le réseau des drainages réalisé dans le cadre du syndicat AR 27 A devrait être adapté au tracé de la réalisation de la H144 dans le cadre des travaux du syndicat d'améliorations foncières. A cet égard, le tribunal constate que le but du syndicat AF de la route principale H144

consiste notamment en l'évacuation des eaux de surface et le drainage, ainsi que le rétablissement des écoulements existants. Il appartient ainsi à la commission de classification d'examiner, dans le cadre de l'avant-projet des travaux collectifs, tous les travaux permettant la reconstitution du réseau de drainage qui serait interrompu par le projet de la H144 en veillant à compenser la légère hausse du niveau d'eau que provoquerait le tassement dans la phase d'exploitation de la route, le cas échéant par l'installation de drainages traversant le soubassement de la route, pour assurer l'écoulement de la nappe en direction du lac. Enfin, il n'est à cet égard pas nécessaire d'ordonner la production du dossier du syndicat AF 27A dès lors que le nouveau syndicat constitué pour la réalisation du projet routier H144 devra de toute manière réexaminer la situation des drainages et faire des propositions dans le cadre des plans de l'avant-projet des travaux collectifs, qui fera l'objet d'une enquête publique et permettra au recourant de contester les solutions retenues sur ce point.

7. Le recourant se plaint également du bruit qui serait provoqué par le projet H144. Il invoque les incidences du vent sur le niveau de bruit. Il s'agirait d'une nuisance supplémentaire contribuant à la détérioration de la situation.

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.

E. 11

Le recourant critique dans son mémoire du 7 juin 2007 l'expertise ordonnée par le tribunal. Il insiste sur le fait que les autorités françaises ont limité la liaison Thonon - St-Gingolph à une simple mesure de précaution. Il demande que l'expert soit interpellé sur la question de savoir quelles sont les mesures de précaution envisagées et à quoi elles correspondent. Il

relève la constatation par l'expert du fait que les milieux agricoles n'ont pas été consultés et il demande donc à ce dernier d'entendre tous les recourants personnellement. a)

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 le recourant ne permettent pas de modifier les éléments déterminants à prendre en compte pour l'issue du recours. b) Le tribunal dispose au surplus de tous les éléments d'appréciation permettant de vérifier si la pesée des intérêts requise par l'art. 3 OAT a été effectuée de manière complète et si le tracé retenu répond à un intérêt public prépondérant et respecte 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 du recourant 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.