

# VD\_OMNI AC.2007.0203 vom 14. September 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-09-14, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2007.0203](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2007.0203)

FR: VD\_OMNI AC.2007.0203 du 14 septembre 2007

IT: VD\_OMNI AC.2007.0203 del 14 settembre 2007

## Regeste

STETTLER, BORLOZ, DUFAUX, CATHELAZ/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 dév | 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 et la production d'un procès-verbal détaillé mentionnant toutes les constatations faites lors de l'inspection locale, ainsi que la production du dossier de la 3ème correction du Rhône.

## 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). 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 nouveau plan directeur cantonal adopté en juin 2007, n'est pas encore approuvé par le Conseil fédéral et que seul le plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral lie les autorités (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. 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 critiquent le tracé de la route qu'ils estiment particulièrement dommageable. A leur avis, le projet a été élaboré sans tenir compte des intérêts des exploitants, car il entraîne la suppression de bâtiments, il partage des exploitations et provoque d'importantes mesures de compensation écologique. Le projet routier ne respecterait pas les buts et principes régissant l'aménagement du territoire, qui visent la protection des terres agricoles. Il ne serait en outre pas conforme aux art. 2 et 3 OAT en ce sens que l'autorité n'aurait pas procédé à l'examen des différentes variantes de solution et n'aurait pas effectué une pesée consciencieuse des intérêts en présence. 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 invoquent aussi la garantie de la propriété. Les recourants estiment aussi que le projet entraînerait des restrictions disproportionnées au droit de propriété alors que la procédure de remaniement parcellaire envisagée ne serait pas de nature à réparer tous les inconvénients résultant de la construction de la route. a) Le tribunal constate que la réalisation du projet routier H144 entraîne en effet 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. 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 des propriétaires concernés. Les recourants contestent précisément l'intérêt public à la réalisation du projet, en particulier le choix du tracé qui aurait pour effet de couper en deux la parcelle principale du domaine. 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 qui lui est attribuée au niveau fédéral pour cette liaison. 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 des recourants est également digne de considération au regard des atteintes importantes qui en résultent pour l'exploitation de leur 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 à cet égard 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. En définitive, 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 des recourants, 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 et l'abandon de la tranchée couverte pour des motifs financiers, en raison des coûts de construction et d'exploitation importants que provoquerait la présence de la nappe souterraine. 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). Les recourants sont soumis aux différentes obligations liées au syndicat, par exemple aux restrictions du droit de disposer (art. 54 LAF) et ils sont engagés 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 les recourants pourront 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 compensation par 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). Ainsi, la plupart des inconvénients mentionnés par les recourants seraient en principe compensés par les travaux du remaniement parcellaire. d) Les recourants estiment toutefois que l'exigence de coordination imposerait d'examiner simultanément à la procédure d'adoption du projet routier H144 les compensations qui pourraient être données dans le cadre des travaux du syndicat. aa) 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 met en évidence les éléments 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. bb) Au demeurant, le principe de coordination n'a pas pour effet d'imposer une simultanéité entre la répartition du nouvel état des terres avec la procédure d'adoption du projet routier. 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 relative à 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). cc) 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 bien que la décision a fait l'objet d'une appréciation 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'améliorations foncières. L'art. 14 LR prévoit expressément le remaniement parcellaire comme mode d'acquisition des terrains ; en outre, la procédure applicable aux remaniements 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 recourants 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 leurs droits de partie leur permettent d'intervenir à chaque étape de la procédure (art. 63 LAF).

## **E. 6**

Les recourants se plaignent aussi de l'absence d'une étude de risque concernant les accidents majeurs. Ils évoquent l'hypothèse d'un accident pouvant impliquer des camions transportant des produits inflammables. Ils font état aussi de la présence du gazoduc et la modification du projet mis à l'enquête publique afin de surélever la route au droit du passage sur le gazoduc.

a) L'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs du 27 février 1991 (OPAM) a pour but de protéger la population et l'environnement des graves dommages résultant d'accidents majeurs (al. 1). Elle s'applique notamment aux routes de grand transit au sens de l'ordonnance du 6 juin 1983 concernant les routes de grand transit (actuellement remplacée par l'ordonnance concernant les routes de grand transit du 18 décembre 1991), lorsqu'elles sont utilisées pour le transport ou le transbordement de marchandises dangereuses au sens de l'ordonnance du 17 avril 1985 relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR) ou au sens des accords internationaux en la matière. Le projet routier H144 est donc soumis aux dispositions de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs.

b) Selon l'art. 3 OPAM, le détenteur de l'entreprise est tenu de prendre, pour diminuer les risques, toutes les mesures adéquates. Sont considérées comme telles, les mesures disponibles selon l'état de la technique, complétées par les mesures conformes à son expérience, pour autant qu'elles soient financièrement supportables. En font partie les mesures qui permettent de réduire le danger potentiel, d'empêcher les accidents majeurs et d'en limiter les conséquences (al. 1). Lors du choix des mesures, on tiendra compte des causes possibles d'accidents majeurs propres à l'entreprise ou à son voisinage (al. 2). L'art. 5 OPAM prévoit que le détenteur d'une voie de communication est tenu de remettre à l'autorité d'exécution un rapport succinct comprenant :

- : une brève description de la construction et de l'équipement de la voie de communication, un plan de situation et des informations sur le voisinage (let. a);
- des indications sur le volume et la structure du trafic, sur le type et la fréquence des accidents survenus sur la voie de communication (let. b);
- des indications sur les mesures de sécurité (let. c);
- une estimation de la probabilité d'occurrence d'un accident majeur entraînant de graves dommages pour la population ou l'environnement (let. d).

c) En l'espèce, le chapitre 6 du rapport d'impact comporte tous les éléments du rapport succinct prévu par l'art. 5 OPAM. Le Service de l'environnement et de l'énergie a procédé aux vérifications requises par l'art. 6 OPAM ; il a estimé que la voie de communication ne présentait pas une probabilité d'accidents majeurs justifiant la production d'une étude de risque (voir déterminations du SEVEN du 30 septembre 2005). Le recourant ne critique toutefois pas cette appréciation ou en tous les cas il n'apporte pas d'éléments déterminants permettant de mettre en doute les conclusions de l'autorité cantonale à cet égard. Le rapport succinct a été élaboré de manière conforme aux directives du Manuel III de l'OPAM avec une évaluation des scénarii d'accidents majeurs. Le rapport succinct comporte une analyse de risque sur les 5 segments répertoriés (Rive gauche du Rhone VS et Rhône ; Iles Ferrandes-Grand Canal-Crebelley ; Jonction de Crebelley ; Plaine agricole ; Passage N9-jonction RC 780b). Le rapport se fonde sur une analyse de trafic et une estimation des fréquences d'accidents avec une évaluation des risques d'accident majeurs, les mesures de sécurité prévues et une estimation de la probabilité de dommages graves (décès de 10 personnes) à 10<sup>-7</sup> par 100m. et par an, soit 0,0000001 accident grave.

d) Les recourants estiment aussi que la surélévation de la route sur le tracé du gazoduc devait être intégrée dans l'étude de risque et nécessitait une enquête complémentaire. Mais l'ordonnance sur les accidents majeurs ne s'applique pas au gazoduc (art. 1 al. 4 let. a OPAM). Les dispositions de la loi fédérale du 4 octobre 1963 sur les installations de transport par conduites de combustibles ou carburants liquides ou gazeux

(LITC ; RS 746.1) sont applicables en cas de modification de l'installation et les mesures de précaution et de surveillance de l'installation sont fixées directement par le droit fédéral. Seule une modification de l'installation nécessite alors les mesures prévues par l'art. 7 de l'ordonnance du 2 février 2000 sur les installations de transport par conduites (OITC). Or, la conduite de gaz n'est pas modifiée, mais la route a été surélevée d'une moyenne d'un mètre sur un tronçon de 300 m.. environ pour respecter les conditions assurant la sécurité du passage. Cette modification a fait l'objet de la consultation publique de la décision finale prévue par l'art. 20 de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), consultation ouverte du 27 mai au 27 juin 2005. Il n'est pas nécessaire d'examiner dans ces conditions si une enquête complémentaire propre à la procédure d'adoption du plan routier selon l'art. 13 LR était nécessaire dès lors que tout intéressé pouvait consulter les plans relatifs à cette modification et la contester devant le Tribunal administratif.

## **E. 7**

Les recourants se plaignent aussi des nuisances de bruit. La décision finale ne comporterait pas d'éléments suffisants pour écarter la requête tendant à ce que la tranchée couverte de Crebelley soit portée à une longueur supérieure à 55 mètres. 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 contre le bruit 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. 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 des recourants Claude Alain Stettler (parcelles 754 et 770) et Pierre-André Borloz. Le plan de l'annexe II du rapport d'impact désigné "BV3 BRUIT ROUTIER / SITUATION OUEST" montre que la courbe isophone de 60 dB(A) s'écarte des bâtiments des recourants. 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 respectées. Le Service de l'environnement et de l'énergie a confirmé dans ses déterminations du 30 septembre 2005 que la prolongation de la longueur de la tranchée couverte afin de réduire les nuisances sonores serait une mesure disproportionnée car le projet respecte les valeurs de planification à cet emplacement et les coûts supplémentaires pour cette prolongation seraient démesurés par rapport à son efficacité.

## **E. 8**

Les recourants critiquent également les impacts du projet sur l'écoulement des eaux. Ils craignent une montée des eaux de la nappe souterraine et ils demandent aussi dans quelle mesure les recommandations figurant dans les préavis de l'OFEFP du 28 septembre 2004 et de l'OFROU du 20 janvier 2005 seront prises en compte. a) 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. Le rapport d'impact relève que 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. b) 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 du syndicat 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, ce qui est d'ailleurs déjà prévu par le rapport d'impact. c) Au surplus, le Service des routes a répondu à la demande de l'Office fédéral des routes le 10 février 2005 en précisant que le service compétent du canton de Vaud avait donné son accord pour le rejet direct des eaux de pluie du viaduc sur le Rhône sans traitement direct dans le Rhône. Ce mode de faire était admissible à la fois du point de vue des accidents majeurs que de l'évacuation des eaux de chaussée, mais porte uniquement sur les eaux récoltées sur le viaduc à l'exclusion de tout autre apport (cf. lettre du Service des routes du 10 février 2005).

## **E. 9**

Les recourants se plaignent aussi du fait que les intérêts de l'agriculture n'ont pas été suffisamment pris en compte. Ils critiquent la création de zones humides sur leur domaine alors que le projet routier met déjà à contribution des surfaces agricoles importantes. a) Les intérêts liés à la protection de la nature (art. 78 Cst.) ainsi que les impératifs de l'agriculture (art. 102 à 104 Cst.) sont d'ordre constitutionnel et doivent être coordonnés. L'art. 104 Cst. charge la Confédération de veiller à ce que l'agriculture contribue substantiellement à la sécurité de l'approvisionnement de la population, à la conservation des ressources naturelles et à l'entretien du paysage rural, ainsi qu'à l'occupation décentralisée du territoire. Ainsi, la Confédération a la charge d'encourager les exploitations paysannes cultivant le sol en dérogeant, au besoin, au principe de la liberté économique. Les mesures doivent être conçues de manière à ce que l'agriculture réponde à ses multiples fonctions, engageant à cette fin des crédits agricoles et affectations spéciales ainsi que des ressources générales de la Confédération. Les intérêts de l'agriculture sont étroitement liés à ceux concernant l'approvisionnement du pays en cas de crise, protégé par l'art. 102 Cst. Selon cette disposition, la Confédération assure l'approvisionnement du pays en biens et services de première nécessité, afin de pouvoir faire face à une menace de guerre, à une autre manifestation de force ou à une grave pénurie à laquelle l'économie n'est pas en mesure de remédier par ses propres moyens. Ainsi, les intérêts publics importants sont liés à la protection de l'agriculture en Suisse. Les mesures de soutien à l'agriculture tendent notamment à créer des conditions-cadre propices à la production et à l'écoulement des

produits agricoles et à rémunérer, au moyen de paiements directs, les prestations écologiques et de contribuer à l'amélioration des structures (art. 2 al. 1 de la loi fédérale sur l'agriculture du 29 avril 1989 L'Agr). b) L'art. 78 al. 4 Cst. attribue à la Confédération la compétence de légiférer sur la protection de la faune et de la flore et sur le maintien de leur milieu naturel dans sa diversité. L'art. 18 al. 1 de la loi fédérale sur la protection de la nature du 1er juillet 1966 (LPN) prévoit que la disparition d'espèces animales et végétales indigènes doit être prévenue par le maintien d'un espace vital suffisamment étendu (biotopes), ainsi que par d'autres mesures appropriées. L'art. 18 al. 1bis LPN énumère les biotopes qu'il y a lieu de protéger en particulier les rives, les roselières et les marais, (...) et autres milieux qui jouent un rôle dans l'équilibre naturel ou présentent des conditions particulièrement favorables pour les biocénoses. Selon l'art. 18 al. 1ter LPN, si, tous intérêts pris en compte, il est impossible d'éviter des atteintes d'ordre technique aux biotopes dignes de protection, l'auteur de l'atteinte doit veiller à prendre des mesures particulières pour en assurer la meilleure protection possible, la reconstitution ou, à défaut, le remplacement adéquat. La jurisprudence fédérale a encore précisé que la notion de reconstitution et de remplacement adéquat au sens de l'art. 18 al. 1ter LPN allait plus loin que celle de reboisement compensatoire selon le droit forestier. Dans le cadre de l'art. 18 al. 1ter LPN, il ne s'agit pas seulement d'une surface égale de forêt de même nature, mais de maintenir et de créer, pour la végétation des rives par exemple, les conditions propres à la reconstitution du milieu naturel touché. Il s'agit de prendre en considération une solution d'ensemble qui comprenne également les particularités du paysage (ATF 115 Ib 224 consid 5 cc p. 229-230, voir aussi ATF 120 Ib 161 consid. 4 p. 166). c) La décision finale de l'étude de l'impact sur l'environnement prévoit à la fois des mesures de compensation en faveur de l'agriculture et des mesures de compensation pour les atteintes aux milieux naturels. Pour les mesures de compensation en faveur de l'agriculture, le projet prévoit pendant la phase de chantier l'indemnisation des pertes d'exploitation; le secteur de Crebelley particulièrement touché par les emprises provisoires, le rapport d'impact prévoit une "compensation financière adéquate et/ou la mise à disposition de terres agricoles de remplacement pour ne pas mettre en péril l'exploitation. En ce qui concerne la perturbation du trafic agricole durant le chantier, la circulation journalière et saisonnière sera assurée par des déviations adaptées aux caractéristiques des véhicules agricoles : lenteur de déplacement, largeur et hauteur des véhicules (p. 94 du rapport d'impact). Pour diminuer les impacts de la nouvelle route, la décision finale prévoit un remaniement parcellaire de deuxième génération. Le remaniement a pour objet une redistribution des terres permettant de reconstituer des domaines agricoles cohérents, le rétablissement d'un réseau de dessertes performant, le rétablissement de la liaison nord-sud pour le trafic agricole vers le pont de l'autoroute, la mise à disposition des terrains pour la remise en état des systèmes d'évacuation des eaux de surface, ainsi que pour le rétablissement du réseau d'irrigation éventuellement perturbé par le chantier et la construction de l'ouvrage, et enfin, l'intégration des surfaces de compensation forestières et écologiques et la répartition équilibrée entre agriculteurs (p. 95 du rapport d'impact). d) La décision finale de l'étude de l'impact sur l'environnement prévoit aussi des mesures de compensation pour les atteintes aux milieux naturels (faune et flore). Les impacts sur les milieux naturels sont de plusieurs types : la destruction de milieux vitaux servant à l'alimentation, au refuge ou à la reproduction d'espèces animales, la perturbation des biotopes proches de la route ainsi que les effets de coupure, dont la gravité dépend de l'importance des échanges biologiques. Dans la situation actuelle, c'est surtout la zone partiellement boisée entre le Rhône et Crebelley qui est concernée. Les mesures de

compensation tiennent d'une part au rétablissement des liaisons biologiques (mesures FF1, FF2, FF3, FF4, FF5, FF8 et FF9 décrites dans l'annexe 1 au rapport d'impact) et d'autre part à la compensation des biotopes détruits. Les biotopes qu'il est prévu d'aménager sont particulièrement importants pour la faune, par leur richesse potentielle et par leur fonction de refuge pour de nombreux animaux rares et menacés (mesures FF5, FF6, FF10, FF13 et FF15). La mesure FF4 au contact du grand canal et la mesure FF10 (fossé de Sous-les-Bois) permettent la création de roselières et de pans d'eau peu profonds et visent non seulement à créer des biotopes intéressants par eux même, mais aussi à dynamiser le fonctionnement écologique du réseau des canaux de la plaine. Ces mesures résultent des exigences spécifiques de l'art. 18 al. 1 ter LPN qui impose non pas seulement une compensation d'une surface égale de même nature comme pour les défrichement, mais plutôt la création des conditions propres à la reconstitution du milieu naturel touché. Il s'agit de prendre en considération une solution d'ensemble qui comprenne également les particularités du paysage (ATF 115 Ib 224 consid 5 cc p. 229-230). Il est vrai que ces mesures touchent les recourants, en particulier, les recourants Pierre-André Borloz, Claude-Alain Stettler et Jean-Claude Dufaux, dont les terrains sont touchés par la mesure de compensation FF6. La recourante Sylviane Cathélaz détient des parcelles comprises dans le périmètre des mesures FF4 et FF6. Mais le remaniement parcellaire a précisément pour but d'assurer aussi une compensation des surfaces touchées par les mesures écologiques. Le projet prévoit aussi des mesures de lutte contre la prolifération des moustiques comprenant le traitement des gîtes larvaires dès que les biotopes seront aménagés (mesure FF17). Une telle mesure est en effet nécessaire au bien-être de la population locale et son coût correspond à celui de l'achat des produits traitants, le traitement étant assuré par le personnel d'entretien du Service des routes. Au surplus, les achats du produit seront adaptés aux besoins effectifs des traitements. Ainsi, le projet contesté prévoit d'une part des mesures de compensation en faveur de l'agriculture par la mise en œuvre du remaniement parcellaire et la prise en charge de l'ensemble des frais du syndicat nécessités par la réalisation du projet routier et, d'autre part des mesures de compensation conformes à la législation fédérale sur la protection de la nature pour la compensation des milieux naturels détruits. Le projet assure ainsi une coordination conforme à la constitution entre les intérêts de l'agriculture et ceux de la protection de la nature.

## **E. 10**

Les recourants soulèvent encore divers griefs concernant le projet routier, la décision attaquée et sollicite aussi diverses mesures d'instruction. Il critique aussi le déroulement de la procédure devant le Tribunal administratif. a) Les recourants se plaignent d'une constatation inexacte de faits pertinents dans leur mémoire de recours. La décision attaquée ne mentionnerait pas le fait qu'un bâtiment devrait être démoli, mais seulement de vérifier que le principe de proportionnalité ne serait pas respecté. La décision ne comporterait pas d'indication sur la hauteur de la nappe d'eau. Elle ne ferait pas état des risques liés à l'exploitation de la route et à la présence d'un gazoduc. Toutefois, il ressort clairement du dossier que l'une des constructions rurales du recourant ne pouvait subsister par la réalisation du projet routier. En ce qui concerne le niveau de la nappe, l'annexe II du rapport d'impact qui fait partie intégrante du dossier de l'enquête publique, comporte une carte des points d'observation de la nappe (voir le plan RIE – ANNEXE N° II / EA1 désigné Points d'observations de la nappe). En outre l'annexe II/EA2 indique les mesures de profondeur de la nappe sur les 22 points d'observation localisés par le plan précité. Enfin, les niveaux extrêmes font l'objet d'un plan qui permet de comparer l'altitude du terrain naturel avec les

niveaux maximum et minimum de la nappe (voir plan RIE – ANNEXE N° II / EA3 désigné niveaux extrêmes de la nappe). Au surplus, le rapport d'impact traite aussi la question des risques d'accidents majeurs (p. 38 à 49) et le plan 1 B 23 du dossier d'enquête mentionne le tracé du gazoduc. b) Les recourants demandent si l'autorisation de l'Inspection fédérale des pipelines a été délivrée pour le passage sur le gazoduc ; ils demandent aussi la production des autorisations spéciales prévues pour les travaux touchant des régions archéologiques et celles relevant de la compétence du Service des eaux, sols et assainissement. Le dossier de consultation de la décision finale, mis à l'enquête publique du 27 mai au 27 juin 2007, comprend l'autorisation spéciale prévue par l'art. 67 LPNMS, délivrée le 27 janvier 2004 par la Section Archéologie cantonale, ainsi que l'autorisation du 8 juillet 2005 de l'Inspection fédérale des pipelines. Le Service des eaux sols et assainissement a fixé dans la décision attaquée les principes à respecter pour assurer l'évacuation des eaux et l'écoulement de la nappe. Les travaux relatifs à ces mesures doivent être mis en œuvre par le syndicat en raison de leur étendue, de leurs caractéristiques et du nombre de propriétaires touchés. Les autorisations spécifiques prévues par les lois vaudoises sur la protection des eaux contre la pollution et sur la police des eaux dépendant du domaine public doivent être délivrées dans le cadre des travaux du syndicat, notamment lors de l'enquête publique sur l'avant projet des travaux collectifs relative à ces travaux. Mais la décision finale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement comprend les mesures imposées par le Service des eaux sols et assainissement, qui fixent le cadre contraignant dans lequel les travaux devront être mis en œuvre par le syndicat, ce que confirme d'ailleurs le Département en page 6 et 7 de la décision attaquée. d) Les recourants se demandent aussi, si le projet routier est compatible avec la 3<sup>ème</sup> correction fluviale du Rhône. Il ressort des diverses publications (sur internet notamment) à ce sujet que la 3<sup>ème</sup> correction fluviale du Rhône est un projet initié par le canton du Valais qui fait suite aux crues du Rhône de 1987, 1993 et 2000. Il se limite actuellement au tronçon Brigue Martigny car c'est sur cette région que le plus grand déficit de sécurité a été constaté. La 3<sup>ème</sup> correction du Rhône vise l'amélioration de la protection contre les crues, ainsi que l'amélioration de la valeur naturelle du fleuve et celle de son potentiel socio économique. Il s'agit d'augmenter partout la sécurité, d'optimiser la capacité hydraulique, de limiter les risques résiduels et de réduire le déficit écologique actuel (voir le message du Conseil d'Etat du Canton du Valais accompagnant la décision concernant la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône). Le Conseil d'Etat du canton du Valais a adopté le 28 juin 2006 le plan sectoriel de la 3<sup>ème</sup> correction fluviale du Rhône. Le coût des travaux se situe entre 750 et 900 millions de francs sur une durée estimée à 30 ans. Le responsable du projet a déjà donné un préavis favorable au projet routier H144, ce qui ressort de la décision d'approbation du Conseil d'Etat du canton du Valais. e) Le recourant Pierre André Borloz se plaint également des nuisances qui seront provoquées par le chantier (déterminations du 7 mai 2007). 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. En ce qui concerne les inconvénients sur l'exploitation et les éventuelles pertes que pourrait provoquer la phase de chantier, l'art. 98 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 le recourant pourra faire valoir les indemnités pour les éventuelles pertes d'exploitation dues au chantier. f) Les recourants ont déposé à l'audience du 26 mars 2007 une requête tendant à ce qu'une nouvelle inspection locale soit organisée après qu'il ait pu examiner le rapport d'expertise de manière détaillée, requérir de nouvelles mesures d'instruction, en particulier un éventuel complément d'expertise. Dans leur écriture du 7 mai 2007, Ils demandent également que le dossier du canton du Valais concernant le projet routier H144 soit versé au dossier ainsi que les dossiers relatifs à tous les projets routiers sur la rive gauche du Rhône en aval de Monthey. Ils demandent que l'Etat de Vaud produise aussi toutes les conventions par lesquelles l'Etat s'est rendu propriétaire de terrains qui seront intégrés dans le remaniement parcellaire avec un plan indiquant la situation de ces terrains. Les recourants demandent encore dans ses déterminations du 2 juillet 2007 que l'expertise ordonnée par le tribunal soit retirée du dossier ; ils demandent aussi la production d'un procès verbal mentionnant les constatations faites lors de l'inspection locale du 26 mars 2007. Ils demandent également qu'une expertise soit entreprise au sujet des dommages que la réalisation de la route lui causerait. Ils confirment encore la requête tendant à ce qu'une nouvelle inspection locale soit ordonnée et demande aussi la production du dossier de la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône. aa) 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). Ainsi, 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). bb) En l'espèce, le tribunal estime que ni une nouvelle inspection locale, ni la rédaction d'un procès verbal de l'inspection locale du 26 mars 2007 ne sont nécessaires. Les plans du dossier, le rapport d'impact et les cartes des annexes permettent d'apprécier l'impact du projet routier sur leur domaine et de localiser également avec suffisamment de précision les mesures de compensation écologique qui touchent leur bien fonds. Par ailleurs, si le tribunal a demandé la production du dossier valaisan concernant la prolongation du projet routier H144 sur le territoire valaisan, il estime qu'il n'est pas nécessaire d'ordonner la production de l'ensemble des projets routiers sur la rive gauche du Rhône, à l'aval de Monthey. Les objectifs du projet routier H144 concernent principalement le territoire vaudois (décharge du trafic de transit à Noville et à Rennaz, amélioration de la sécurité), et l'importance de la fonction de liaison transfrontalière est reconnue et imposée

par le droit fédéral indépendamment des projets à l'étude en Valais. Le tribunal n'a pas à ordonner non plus la production des conventions par lesquelles l'Etat s'est rendu propriétaire des terrains qui seront intégrés dans le remaniement parcellaire, ni le plan indiquant la situation de ces terrains ; la législation sur les améliorations foncières impose en effet une compensation réelle des terrains compris dans le remaniement (art. 55 LAF), ce qui oblige de toute manière l'Etat à faire l'acquisition de toutes les surfaces nécessaires à la compensation des emprises du projet ; cette exigence résulte d'ailleurs aussi de la garantie constitutionnelle de la propriété, (voir consid. 4c ci-dessus). Pour cette raison également, il n'y a pas lieu d'ordonner une expertise sur les dommages que subiraient les recourants dès lors que la compensation des atteintes interviendra dans le cadre du remaniement parcellaire. Enfin la production du dossier de la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône ne paraît pas non plus nécessaire dès lors que les travaux concernent essentiellement le canton du Valais, qu'ils sont envisagés en priorité sur le tronçon Brigue - Martigny et que le canton du Valais a lui-même approuvé la partie du projet routier H144 sur son territoire, attestant implicitement de sa compatibilité avec le projet de 3<sup>ème</sup> correction du Rhône. cc) Les recourants estiment aussi que l'expertise de l'ingénieur P. de Aragao devrait être retirée du dossier en raison du fait qu'ils n'avaient pas requis une telle expertise. Toutefois, les recourants soutiennent au fond que les principes de planification qui résultent de l'art. 2 OAT ne seraient pas respectés par la décision sur le projet routier H144. L'art. 2 al. 1 OAT prévoit que lors de la planification d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, les autorités examinent en particulier quels sont les besoins de terrains pour l'exercice de ces activités (let. a), quelles possibilités et variantes de solution entrent en ligne de compte (let. b), si ces activités sont compatibles avec les buts et principes de l'aménagement du territoire (let. c) et quelles possibilités permettent de garantir une utilisation mesurée du sol, de réduire à un minimum les atteintes à l'environnement et de réaliser une occupation plus rationnelle du territoire (let. d). Or, l'expertise a précisément pour de permettre au tribunal d'apprécier si les conditions posées par l'art. 2 OAT ont été remplies pour la planification du projet litigieux. L'expert a constaté à cet égard que l'étude multicritères présentait quelques insuffisances en raison du fait que les intérêts liés à l'agriculture n'étaient pas pris en compte, mais il a constaté aussi que même avec une nouvelle pondération prenant en considération les intérêts liés aux exploitations agricoles, le choix du tracé était celui qui répondait le mieux aux objectifs assignés à la route H144. g) Les recourant critiquent encore dans leurs déterminations des 7 mai et 2 juillet 2007 l'expertise de l'ingénieur Pedro de Aragao. Il n'aurait pas examiné la conformité du projet avec la planification existante et les nouveaux projets en cours ; l'estimation des trajets des poids lourds à travers les villages de Vouvry et Vionnaz serait surestimée, il ne ferait pas état des pertes de qualité de vie des habitants du hameau de Crebelley, et des nuisances auxquelles le recourant serait exposé. L'expert aurait négligé aussi le caractère nettement moins dommageable pour le recourant du tracé traversant le Bois de Vuillerez ; il n'aurait pas examiné la variante des communes avec la tranchée couverte protégeant le hameau de Crebelley. Toutefois, la mission de l'expert était limitée à la question de savoir si la méthodologie appliquée dans l'étude multicritères comparative répondait aux standards techniques généralement reconnus, si l'ensemble des paramètres déterminants avait été pris en compte et si les choix évoqués par l'ensemble des recourants paraissaient opportuns et faisables. L'expert est resté dans les limites de sa mission qui a permis d'établir que le choix du tracé retenu était le plus apte à répondre aux buts poursuivis même en intégrant dans le processus de l'étude une pondération plus forte et un nouveau critère pour les intérêts de

l'agriculture. Enfin, en ce qui concerne le dossier valaisan, les justifications du projet routier H144 ne sont pas incompatibles, mais complémentaires à celles des autorités vaudoises.

## **E. 11**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté dans ses conclusions principales et subsidiaires, sur lesquelles le tribunal se détermine encore comme suit. Les griefs concernant le tracé de la route sont rejetés (consid. 4 et 5). Les mesures de compensation en faveur des recourants et le paiement d'indemnités seront examinés dans le cadre des travaux du syndicat (consid. 5d). La prolongation de la longueur de la tranchée couverte afin de réduire les nuisances sonores est une mesure disproportionnée car le projet respecte les valeurs de planification à cet emplacement et les coûts supplémentaires pour cette prolongation seraient démesurés par rapport à son efficacité (déterminations du SEVEN du 30 septembre 2005). Les mesures de compensation écologiques sont une exigence légale qui résulte de l'art. 18 al. 1ter LPN et elles ne peuvent être supprimées (consid. 8d); leur nécessité résulte du rapport d'impact et elles tendent au rétablissement des liaisons biologiques et à la compensation des biotopes détruits (rapport d'impact p. 110 à 113). Les mesures de compensation prévues sur la parcelle 189 du recourant Claude-Alain Stettler, d'une surface de 562 m<sup>2</sup>, font partie des mesures de compensation écologiques, en particulier de la mesure FF6, qui est conforme à l'art. 18 al. 1ter LPN (consid. 8d). Les valeurs limite de planification sont respectées sur les bâtiments des parcelles 754 et 770 du recourant Claude-Alain Stettler (voir points de mesures R10 et R17) et les habitations du recourant Pierre-André Borloz sont encore plus éloignées du projet routier. Enfin, la question des frais de l'évacuation des eaux de la route cantonale et des eaux de drainage des parcelles 773, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 799 et 208 du recourant Pierre-André Borloz sera examinée dans le cadre des travaux du syndicat (consid. 8b), étant précisé que la décision du Département du 9 décembre 2003 prévoit 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 (consid. 4d). Les questions de l'accès à la parcelle 771 du recourant Pierre-André Borloz seront également examinées dans le cadre des travaux du syndicat (consid. 8b). 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 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.