

VD_OMNI AC.2011.0287 vom 17. August 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-08-17, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2011.0287

FR: VD_OMNI AC.2011.0287 du 17 août 2012

IT: VD_OMNI AC.2011.0287 del 17 agosto 2012

Regeste

ASSOCIATION VENOGE VIVANTE (AVV), WWF Vaud et Suisse/Municipalité d'Aclens, Municipalité de Vuflens-la-Ville, Municipalité de Penthaz, Service du développement territorial, Département des infrastructures, Service des forêts, de la faune et de la nature, ccl Syndicat AF de la RC 177, Camion-Transpo | Dérogation à la distance minimale de la lisière de la forêt : principes. Dérogation admise en l'espèce pour la création d'une route cantonale.

Erwägungen

E. 1

La qualité pour recourir des associations WWF Vaud et WWF Suisse est contestée, dès lors que celles-ci n'auraient pas participé à la procédure devant l'autorité précédente. Point n'est besoin de trancher cette question, dès lors que la qualité pour recourir de l'AVV a été admise par le tribunal dans son arrêt précédent sur le projet routier litigieux (AC.2009.0144 du 5 octobre 2010, consid. 1). L'une des recourantes ayant qualité pour recourir, il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Les recourantes font grief aux décisions attaquées de ne pas avoir été soumises préalablement à une procédure d'enquête publique. Le tribunal de céans a déjà eu l'occasion de considérer que l'annulation de décisions relatives à un projet routier ne signifie pas que la procédure d'adoption doit être reprise ab ovo. Elle replace simplement cette procédure au stade de son examen par l'autorité intimée (AC.2008.0282 du 9 octobre 2009, consid. 2). Par ailleurs, il est de jurisprudence constante que l'enquête publique n'est pas une fin en soi. Elle a un double but. D'une part, elle est destinée à porter à la connaissance de tous les intéressés, propriétaires voisins, associations à but idéal ou autres, les projets de constructions au sens large du terme, y compris les démolitions et modifications d'affectation d'un fonds ou d'un bâtiment qui pourraient les toucher dans leurs intérêts. Sous cet angle, elle vise à garantir leur droit d'être entendus. D'autre part, elle doit permettre à l'autorité d'examiner si le projet est conforme aux dispositions légales et réglementaires, ainsi qu'aux plans d'affectation légalisés ou en voie d'élaboration, en tenant compte des éventuelles interventions de tiers intéressés ou des autorités cantonales; le cas échéant, de fixer les conditions nécessaires au respect de ces dispositions (AC.2011.0316 du 22 mai 2012, consid. 2; AC.2009.0116 du 15 février 2010 consid. 1; AC.2006.0247 du 31 janvier 2008 consid. 1a; AC.2005.0278 du 31 mai 2006 consid. 1a). Selon la jurisprudence, des irrégularités dans la procédure d'enquête ne sont susceptibles d'affecter la validité d'un permis de construire que si elles ont été de nature à gêner les tiers dans l'exercice de leurs droits ou qu'elles n'ont pas permis de se faire une idée précise, claire et complète des travaux envisagés et de leur conformité aux règles de police des constructions (

AC.2011.0316, AC.2009.0116, AC.2006.0247 et AC.2005.0278 précités; AC.1999.0199 du 26 mai 2000; AC.1996.0220 du 19 août 1998; AC.1995.0120 du 18 décembre 1997). En l'occurrence, il ressort des décisions attaquées et du dossier que le projet litigieux n'a pas changé par rapport au projet mis à l'enquête publique en 2007. Le dossier a été complété sur la question de l'emprise de la route sur les surfaces d'assolement. Les recourantes ont été expressément informées des nouvelles décisions prises à l'issue de cet examen et ont pu les contester devant l'autorité de céans. La renonciation, par l'autorité intimée, à procéder à une nouvelle procédure d'enquête publique ne prêche, dans ces circonstances, pas le flanc à la critique. Ce grief est, partant, rejeté.

E. 3

Les recourantes font grief au projet de son manque de planification. Dans son arrêt précédent du 5 octobre 2010 (cf. AC.2009.0144 consid. 4), le tribunal de céans a déjà pris position sur ce grief comme suit: "a) Selon l'art. 75 Cst., les cantons doivent établir des plans d'aménagement en vue d'assurer une utilisation judicieuse et mesurée du sol ainsi qu'une occupation rationnelle du territoire. La LAT prévoit à cet effet les plans directeurs, les plans d'affectation et la procédure d'autorisation de construire. Ces instruments de planification ont un rapport étroit entre eux et ils forment un tout au sein duquel chaque élément remplit une fonction spécifique (AC.2007.0200 du 14 septembre 2007 consid. 2a). Les plans directeurs cantonaux définissent ainsi notamment l'état et le développement souhaité des transports et communications, de l'approvisionnement ainsi que des constructions et installations publiques (art. 6 al. 3 let. b LAT). Ces plans lient les autorités (art. 9 LAT). C'est dans une procédure assurant la protection juridique des intéressés (art. 33 LAT) et la participation de la population (art. 4 LAT) que sont élaborés les plans d'affectation à caractère contraignant pour les particuliers (art. 21 al. 1 LAT) après pesée et harmonisation de l'ensemble des intérêts en présence (art. 1 al. 1 et 2 al. 1 LAT) et selon les indications des plans directeurs (art. 26 al. 2 LAT). Au niveau cantonal, les art. 25 ss LATC régissent la principes et procédure d'adoption des plans directeurs. En particulier, l'art. 34 al. 1 let. e LATC prévoit que le plan directeur cantonal indique les équipements d'importance cantonale, existants ou à créer, tels que routes, installations de transports, voies de communications, etc. b) Selon la fiche A22 PDCn, le canton élabore la planification du réseau routier qui définit les priorités de l'Etat pour l'ensemble des routes cantonales et en établit la hiérarchie sur la base de critères de mobilité, de sécurité, d'aménagement du territoire, d'économie et d'environnement. Cette planification aborde également les traversées de localités, la cohabitation entre usagers motorisés et non motorisés ainsi que la gestion des vitesses. La hiérarchie des axes routiers est définie en fonction de l'accessibilité des centres cantonaux et régionaux, des sites d'intérêt cantonal (par exemple politique des pôles de développement économique, politique du logement), des gares et parkings d'échange, des régions périphériques. Sur le plan opérationnel, la fiche A22 indique notamment ce qui suit: "[...] Aujourd'hui, l'augmentation systématique de la capacité du réseau ne constitue plus une réponse satisfaisante aux difficultés de circulation: les collectivités n'ont en effet plus les capacités d'investissement nécessaires à la création de nouvelles infrastructures qui, par ailleurs, deviennent elles aussi rapidement surchargées. Dans le cadre d'une politique multimodale et durable des transports, l'enjeu réside ainsi plutôt dans l'aménagement et l'optimisation du réseau routier. Il s'agit de permettre à tous les usagers et à tous les moyens de déplacement de cohabiter en toute sécurité sur l'espace routier qui est à considérer comme un espace public à part entière. Au-delà de ces objectifs généraux, des priorités d'améliorations ponctuelles, fonctionnelles et qualitatives du réseau

doivent être définies, en tenant compte du projet de territoire cantonal et des capacités financières des collectivités. L'identification des fonctions des axes routiers, la régulation du trafic et la maîtrise des vitesses constituent également des pistes d'actions." La fiche A22 retient ainsi au titre de mesure que le "Canton élabore la planification du réseau routier qui définit les priorités de l'Etat pour l'ensemble des routes cantonales et en établit la hiérarchie sur la base de critères de mobilité, de sécurité, d'aménagement du territoire, d'économie et d'environnement. Cette planification aborde également les traversées de localités, la cohabitation entre usagers motorisés et non motorisés ainsi que la gestion des vitesses." L'autorité responsable de la coordination est le Service de la mobilité. La fiche A22 ne prévoit en revanche pas expressément le projet routier litigieux. Les lignes directrices pour la planification routière intègrent en revanche expressément le projet de la RC 177. Toutefois, dès lors que la procédure d'approbation de ce document n'est pas encore terminée et que cette planification n'est ainsi pas encore en vigueur, l'on ne saurait se fonder sur ces lignes directrices pour considérer que la planification de la route litigieuse serait suffisante en l'état. c) La fiche A31 PDCn prévoit que le canton veille à réduire les émissions de polluants sur l'ensemble de son territoire. Il poursuit l'effort de réduire les concentrations de certains polluants atmosphériques dans tous les lieux à forte concentration de trafic individuel et poids lourds, essentiellement les agglomérations, en coordination avec les plans des mesures OPair. Les mesures opérationnelles sont définies par les plans des mesures OPair adoptés par le Conseil d'Etat. Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne – Morges (ci-après le " plan des mesures OPair ") s'attache notamment à mieux gérer et mieux maîtriser le trafic en évitant qu'il ne se concentre dans des zones difficiles à ventiler (p. 29). Entre autres mesures, la mesure M-O4 du plan des mesures OPair prévoit la création de nouvelles infrastructures routières, afin de mieux distribuer le trafic. Le plan des mesures OPair prend ainsi en considération une " route d'accès à la zone industrielle d'Aclens-Vufflens-la-Ville (essentiellement pour reporter l'accessibilité poids lourds à la zone industrielle par le Nord, en évitant ainsi que ces derniers ne surchargent encore le secteur de Crissier, particulièrement critique quant aux niveaux de la pollution de l'air enregistrés)" (p. 37). Le plan de mesures est contraignant pour les autorités. Il doit distinguer les mesures qui peuvent être ordonnées immédiatement et celles pour lesquelles les bases légales doivent encore être créées (AC.2003.0113 du 2 février 2004 consid. 4c/cc). Il s'agit d'un instrument de coordination qui permet aux autorités compétentes de procéder à une appréciation globale de la situation, lorsque les sources des émissions responsables des immissions excessives sont multiples et que les mesures à prendre sont nombreuses et diverses (ATF 120 Ib 436 consid. 2c/cc ; AC.2007.0110 du 21 décembre 2007 consid. 12b/aa). d) Au vu de ce qui précède, il convient de retenir que le projet routier litigieux a bien fait l'objet d'une planification directrice. Dans la mesure où le plan directeur cantonal lui-même n'aborde pas la question de la planification routière en détail mais renvoie précisément à des planifications sectorielles, l'absence de mention de la RC 177 dans ce document ne permet pas encore de conclure à une absence générale de planification de cette route. Le plan de mesures OPair, dont la portée est assimilable à un acte de planification (AC.2003.0113 précité), prévoit expressément la création de cette route qu'il compte parmi les projets "les plus structurants du plan des mesures 2005 en termes d'investissements et de choix politiques" . Force est donc de constater qu'une réflexion et une planification ont bien été menées à ce sujet. Le grief selon lequel le projet de la RC 177 n'aurait pas fait l'objet d'une coordination avec les divers projets autoroutiers doit également être rejeté. En effet, la jonction autoroutière

d'Ecublens a largement été prise en considération dans le cadre de l'évaluation du projet sous l'angle de quatre scénarios différents (dont deux avec et deux sans la création de la jonction)." Depuis cet arrêt, le Plan directeur cantonal (PDCn) a fait l'objet d'une deuxième adaptation, entrée en vigueur le 15 juin 2012. On peut certes s'étonner que la fiche A22 ne comporte toujours pas de référence expresse au projet routier litigieux. Cette fiche renvoie en revanche aux lignes directrices pour la planification routière ("Routes cantonales à l'horizon 2020: des lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau"), adoptées par le Conseil d'Etat en juin 2010. Ce document mentionne quant à lui expressément, en page 16, le projet de RC 177. Un tel renvoi à un document émanant non pas du Grand Conseil mais de l'administration ne semble toutefois pas encore suffisant. Le projet litigieux est un équipement d'importance cantonale au sens de l'art. 34 al. 1 let. e LATC, qui doit à ce titre être mentionné dans le plan directeur cantonal. Cette exigence légale s'explique par le but même dudit plan qui est de définir la façon de coordonner les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire, compte tenu de développement souhaité (art. 8 al. 1 LAT). Or les lignes directrices précitées ne permettent pas une coordination avec les autres domaines concernés par les projets de routes cantonales, comme la protection de l'environnement, les transports publics, la protection de la nature et du paysage. Quoi qu'il en soit, un éventuel défaut de planification de la mesure A22 ne porte pas à conséquence en l'espèce, dès lors que le tribunal a déjà jugé que le projet de RC 177 trouvait une base de planification suffisante dans la fiche A31 PDCn qui renvoyait aux plans des mesures OPair. Le tribunal ne voit pas de raisons de s'écarter de son appréciation précédente selon laquelle une planification a bien été menée dans le cas présent et confirme cette appréciation dans le cadre de la présente procédure. Ce grief est en conséquence rejeté.

E. 4

Les recourantes contestent la procédure suivie en matière forestière, dès lors que le projet entraîne un défrichement total de 5'872 m², ce qui exige la consultation de l'office fédéral de l'environnement. Le tribunal a rappelé, dans son arrêt précédent du 5 octobre 2010 (AC.2009.0144 consid. 6), qu'à teneur de l'art. 6 al. 1 let. b de la loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts (LFo, RS 921.0), les dérogations à l'interdiction de défricher les forêts sont accordées par les autorités cantonales, lorsque la construction ou la transformation d'un ouvrage exigeant un défrichement relève de leur compétence. L'al. 2 let. a prescrit que, lorsque la surface excède 5000 m², l'autorité cantonale consulte l'Office fédéral de l'environnement avant d'accorder une dérogation. Si plusieurs demandes de défrichement sont présentées pour le même ouvrage, le total des surfaces à défricher est déterminant. En l'espèce, le préavis favorable de l'OFEV figure au dossier. Il a été délivré le 5 décembre 2008. A teneur de l'art. 2 LFo précité, l'autorité fédérale doit être consultée et l'autorité cantonale accorde la dérogation. C'est donc bien un préavis et non une autorisation que l'OFEV doit formuler. Les conditions prescrites par l'art. 6 LFo ont donc été respectées. Ce grief doit en conséquence être rejeté.

E. 5

Les recourantes critiquent également le respect de la lisière forestière. Tout en reconnaissant que le tribunal s'est déjà penché sur cette question, elles estiment que la question n'aurait pas été tranchée pour une autre partie du nouveau tronçon. Le tribunal a retenu ce qui suit à ce sujet, dans son arrêt précédent du 5 octobre 2010 (AC.2009.0144 précité, consid. 6b): "b) L'association recourante soutient encore que la route serait située à distance insuffisante de la lisière de la forêt, en particulier sur le tronçon situé sur la

commune d'Aclens. aa) L'art. 17 LFo prévoit que les constructions et installations à proximité de la forêt peuvent être autorisées uniquement si elles n'en compromettent ni la conservation, ni le traitement, ni l'exploitation (al. 1). Les cantons fixent la distance minimale appropriée qui doit séparer les constructions et les installations de la lisière de la forêt ; cette distance est déterminée compte tenu de la situation et de la hauteur prévisible du peuplement (al. 2). L'art. 5 al. 1 de la loi cantonale forestière du 19 juin 1996 (LVLFo ; RSV 921.01) fixe cette distance à 10 mètres. L'al. 2 de cette disposition précise que le département ou la commune par délégation peut toutefois autoriser des dérogations lorsque les conditions suivantes sont réunies : la construction ne peut être édiflée ailleurs qu'à l'endroit prévu (let. a) ; l'intérêt de sa réalisation l'emporte sur la protection de l'aire forestière (let. b) ; il n'en résulte pas de sérieux danger pour l'environnement; (let. c) ; l'aménagement des zones limitrophes n'entrave pas l'accès du public à la forêt ni l'évacuation des bois (let. d par renvoi à l'art. 6). L'art. 5 al. 2 let. a LVLFo est une norme dérogatoire ou exceptionnelle qui, appliquée strictement et littéralement, implique que si la construction peut être implantée à plus de 10 m de la forêt, l'octroi d'une dérogation n'est pas possible. Cela étant, une disposition prévoyant des dérogations ne doit pas nécessairement être interprétée de manière restrictive; une dérogation peut en effet se révéler indispensable pour éviter les effets rigoureux de la réglementation ordinaire (P. Zen-Ruffinen, Ch. Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction, expropriation, Berne 2001, p. 257 n° 556). Toutefois, de par leur nature même, ces dérogations, en tant qu'exceptions, ne doivent bien évidemment pas devenir la règle, à défaut de quoi la règle légale serait précisément vidée de son contenu (ATF 117 Ia 141 consid. 4 ; ATF 117 Ib 125 consid. 6d ; ATF 112 Ib 51 consid. 5; ATF 107 Ia 214 consid. 5; voir aussi JAB 1985, 267 spéc. 277). Par ailleurs, l'octroi d'une dérogation doit apparaître comme une réponse à la particularité du cas; celui-ci, en d'autres termes, doit apparaître comme extraordinaire par rapport à une situation normale, seule visée par le législateur, et la dérogation doit tenir compte précisément de ces circonstances spéciales (celles-ci peuvent tenir à l'intérêt privé en jeu, voire aussi à un intérêt public). En outre, l'intérêt à la dérogation ne suffit pas; il faut au contraire le mettre en balance avec celui que poursuit la norme dont il s'agirait de s'écarter ou avec d'autres intérêts publics ou privés opposés (voir, sur toutes ces questions, AC.2002.0229 du 12 mai 2003 et références). Il ne s'agit pas de procéder à une simple pesée d'intérêts qui seraient entre eux d'un poids équivalent. Comme toujours en matière de forêt, l'intérêt de celle-ci l'emporte en principe et ce n'est que si l'intérêt à l'octroi d'une dérogation revêt une importance qualifiée que l'intérêt opposé de la forêt peut lui céder le pas. L'octroi de la dérogation est ainsi subordonné à l'existence d'un besoin prépondérant, à savoir la mise en évidence d'exigences primant l'intérêt à la conservation de la forêt, les motifs financiers et en particulier la volonté de se procurer du terrain à bon marché pour des fins non forestières étant d'emblée exclus. Les critères permettant l'octroi de dérogations à la distance à la forêt sont par conséquent les mêmes que ceux qui sont utilisés pour apprécier les demandes de défrichement. C'est à la lumière de cette exigence de prépondérance qualifiée, qui implique quasiment une nécessité ou une contrainte majeure, qu'il faut apprécier si, au sens de l'art. 5 al. 2 let. b de la loi forestière actuelle, l'intérêt de la réalisation de la construction l'emporte sur la protection de l'aire forestière (AC.2008.0156 du 28 décembre 2009 et les références citées). bb) Le SFFN a considéré que les conditions dérogatoires fixées par la jurisprudence étaient respectées et que la RC 177 pouvait être construite sur le tracé de la route existant actuellement en cet endroit, moyennant la prise de précautions durant les travaux. Le tribunal de céans ne voit aucun motif justifiant de

s'écarter de cette appréciation. Le choix de calquer la route sur un tronçon déjà existant est judicieux, voire nécessaire, puisqu'il limite considérablement le bétonnage de surfaces jusqu'ici non construites. L'élargissement de la route actuelle se fera par empiètement sur les terrains la longeant à l'est, affectés en zone industrielle par le PPA " Plaine de la Venoge ". Enfin, comme l'a expliqué le représentant du SFFN en audience, la situation de cette lisière de forêt sera même sensiblement améliorée puisque la zone située entre la route et la limite effective de la forêt, actuellement en nature de champs sur plusieurs mètres, sera reboisée. Dans ces circonstances, c'est à bon droit que l'autorité intimée a admis la dérogation – déjà existante – à la lisière de la forêt." Dans sa réponse du 30 janvier 2012, le SFFN a rappelé que l'autorisation dérogatoire de construire à proximité de la forêt avait été délivrée par cette autorité le 16 octobre 2007 et que cette autorisation précisait des conditions applicables à l'ensemble du projet routier. La synthèse CAMAC n° 82551, du 16 octobre 2007, comporte effectivement plusieurs conditions émises par le SFFN en relation avec la construction à proximité de la lisière forestière. Ces conditions se réfèrent au projet dans son ensemble. Le tribunal ne voit dès lors pas de raisons de s'écarter de l'appréciation faite à cette occasion par le service compétent et il se réfère pour le surplus au considérant précité de son arrêt précédent que les recourantes ne contestent au demeurant pas (AC.2009.0144 consid. 6b). Ce grief est en conséquence rejeté.

E. 6

Les recourantes font grief au projet de ne pas tenir compte des objectifs d'aménagement du territoire mentionnés à l'art. 3 al. 3 let. a LAT, ainsi que d'un manque de coordination, dès lors qu'il n'intègre pas la question des transports publics, auxquels il faudrait pourtant donner la priorité. Ce grief a déjà été évoqué et tranché lors de la procédure précédente ayant donné lieu à l'arrêt du 5 octobre 2010 (AC.2009.0144 précité, consid. 8): " a) Selon la jurisprudence fédérale, un 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; Tschannen, Commentaire LAT, Zurich 2009, n. 11 & 23 ad art. 3 LAT). L'aménagement d'un plan routier selon les art. 11 ss LRou est une mesure d'aménagement du territoire (ATF 1C_330/2007 du 21 décembre 2007). 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 empiètements 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). En particulier, l'art. 3 al. 3 let. a LAT dispose qu'il convient de répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail, et de les doter d'un réseau de transports suffisants. L'équipement suffisant en transports publics signifie une offre en transports qui permette au moins, dans les régions à forte densité

urbaine, de constituer une alternative attractive aux transports privés motorisés (DFJP/OFAT, Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, Berne 1981, n° 44 ad art. 3 ; Tschannen, op. cit., n° 55 ad art. 3 LAT). La planification des transports doit être coordonnée avec celle de l'aménagement local (ibidem). Les buts et principes de l'art. 3 LAT sont un catalogue de valeurs ou des critères de décision. Ils n'exigent pas de comportement déterminé lorsqu'un état de fait est donné. En ce sens, ils ne sont pas des normes fixant des conditions à respecter de manière absolue. Il faut en tenir compte lors de la prise de décision. Ils sont à mettre en balance avec d'autres éléments à l'aide d'une pesée complète des intérêts en présence. Ils sont avant tout destinés à celle-ci et, sans elle, ils n'ont pas d'effet juridique (Tschannen, op. cit. n° 9 ad art. 3 LAT).

b) En l'occurrence, la question d'une dotation d'un réseau de transports suffisant au sens de l'art. 3 al. 3 let. a LAT concerne le PPA "Plaine de la Venoge", dont le projet routier litigieux ne constitue en définitive qu'une des modalités du réseau des transports. La prise en compte d'aspects liés à l'utilisation de modes de transports alternatifs dans l'évaluation des besoins générés par la zone industrielle de la Plaine de la Venoge ne relève ainsi pas de la présente procédure. Du point de vue de la coordination, au sens de l'art. 25a LAT, du développement de transports publics avec le projet routier, on peut néanmoins relever ce qui suit: la stratégie cantonale de développement et planification du réseau des transports publics (« Vers une mobilité durable – les transports publics vaudois à l'horizon 2020 », Département des infrastructures – Service de la mobilité, Lausanne, septembre 2006) évoque, pour le transport des personnes, l'éventuelle création d'un tronçon de 3^{ème} voie ferroviaire entre Bussigny et Cossonay à l'horizon 2020, mesure qui s'inscrirait dans le programme de la Confédération ZEB, suite de Rail 2000 (p. 42). S'agissant du trafic des marchandises, ce document précise que l'objectif du canton est de favoriser les échanges rail-route, à l'exemple, notamment, du secteur de Vufflens-Aclens (p. 45), ce quand bien même on peut également y lire qu'une entreprise industrielle générant du trafic poids lourds, au contraire d'une entreprise de type administratif avec beaucoup d'employés devant se localiser dans un lieu bien desservi par les transports publics, devrait s'établir en périphérie, où l'accessibilité routière est bonne et où elle ne gêne pas les riverains (p. 19). Le rapport d'impact relatif au projet de la RC 177 indique que le site est accessible actuellement en transports publics par la gare de Vufflens-la-Ville, desservie une fois par heure dans chaque direction (Lausanne, respectivement Yverdon-les-Bains), une amélioration de cette desserte aux heures de pointe faisant dans le même temps l'objet d'une réflexion (p. 34). En audience, le Service des routes a confirmé que la cadence horaire des RER desservant la gare de Vufflens-la-Ville allait être portée à 2 rames par heure. Parmi les décisions attaquées, celle du SFFN expose que l'usage du rail était une condition de l'autorisation de défrichement délivrée le 5 juin 1998 par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, assortie de la charge, pour le syndicat d'équipement de la zone industrielle de Vufflens-Aclens, de veiller à réserver des terrains à des entreprises susceptibles de recourir au rail pour une part importante de leurs transports de matériaux. Cet élément a également été rappelé dans le préavis de l'OFEV du 5 décembre 2008 relatif aux défrichements sollicités dans le cadre du présent projet routier litigieux. La décision du SFFN précise que le syndicat précité est subventionné par l'Office fédéral des transports au prorata du nombre de raccordés au réseau ferroviaire (consid. 1, p. 4). Le SFFN (reprenant le préavis de l'OFEV) en a inféré que la zone industrielle avait tout intérêt, même avec la réalisation de la RC 177, à continuer de privilégier le transport par rail pour amortir l'important investissement du raccordement ferroviaire réalisé ces dernières années. Il précise encore que, si les plus grandes quantités

de marchandises arrivent par le rail, elles sont le plus souvent redistribuées après leur transformation à l'aide du transport routier (ibidem ; voir également la décision finale relative à l'étude d'impact sur l'environnement dans le cadre du projet d'implantation de la centrale de distribution Coop rendue le 17 février 2004 par le Service de l'aménagement du territoire, p. 29, qui confirme également cette pratique). Cette analyse de la part du SFFN fait ainsi état des possibilités offertes par la voie du transport ferroviaire. Elle permet de supposer qu'il est fait recours à ce mode de transport pour la desserte du PPA " Plaine de la Venoge " et que des investissements permettant de procéder à certaines adaptations ont été ou seront vraisemblablement effectués. Un défaut de coordination ne saurait dès lors pas être retenu au stade de la planification routière, dès lors qu'il apparaît bien que le développement du transport par rail est envisagé dans le cadre du développement du PPA "Plaine de la Venoge". Ce grief doit partant être rejeté." Le tribunal ne voit pas de raison de s'écarter de cette appréciation qu'il confirme dans le cadre de la présente procédure . Ce grief est donc également rejeté.

E. 7

Les recourantes font valoir que le projet serait contraire à l'art. 45b de la loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites du 10 décembre 1969 (LPNMS; RSV 450.11) et à la protection de la Venoge et de la nature en général. Dans l'arrêt précité du 5 octobre 2010 (AC.2009.0144 consid. 7), le tribunal a répondu à ce grief comme suit: "L'association recourante fait grief au projet de prévoir un tronçon important de la route (900 m environ) dans le couloir de la Venoge, ce qui risquerait de compromettre d'autant plus le caractère naturel de la rivière en un lieu où il est déjà quelque peu compromis. L'association recourante déplore par ailleurs que les informations contenues dans le rapport d'impact sont insuffisantes pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'aggravation dans l'état actuel des eaux. a) Comme indiqué plus haut (consid. 1) la protection de la Venoge est consacrée à l'art. 45b LPNMS. Le règlement du plan de protection de la Venoge approuvé le 28 août 1997 (ci-après : RPAC Venoge) a pour objectif d'assurer l'assainissement des eaux, de maintenir et restaurer les milieux naturels favorables à la flore et la faune, notamment la végétation riveraine, ainsi que de conserver les milieux naturels les plus intéressants. Toute mesure d'aménagement du territoire, toute construction et toute intervention allant à l'encontre de ces objectifs sont interdites (art. 6 al. 1 RPAC Venoge). Sont réservées les constructions telles que chemins, routes, ponts et chemins de fer dont l'emplacement est imposé par leur destination et qui servent un autre intérêt public prépondérant d'importance cantonale au moins ; l'auteur de l'atteinte doit être tenu de tout mettre en œuvre pour assurer la protection, la reconstitution ou à défaut le remplacement de la zone protégée des couloirs de la Venoge et du Veyron par des mesures compensatoires (art. 6 al. 2 et 27 RPAC Venoge). b) La construction d'une route cantonale fait partie des objets pour lesquels une dérogation à l'interdiction de construction dans les couloirs de la Venoge et du Veyron peut être octroyée. Le tracé de la RC 177 ayant été choisi parmi d'autres variantes en raison, précisément, des atteintes moindres qu'il portait à la nature, il y a lieu d'admettre que l'implantation de la route est imposée par sa destination. L'aménagement d'une telle route cantonale constitue un intérêt public d'importance cantonale au moins, dès lors que cette route est destinée non seulement à délester le trafic dans les communes voisines mais également à éviter une surcharge accrue des autres axes routiers, en particulier le secteur de Crissier (cf. Plan des mesures OPair, p. 37), en offrant un itinéraire alternatif en direction du Nord. Il faut encore déterminer si l'intérêt public à la création de cette route est prépondérant. Selon le rapport d'impact, la route aura des

incidences liées à la fragmentation des habitats et à la perturbation des réseaux écologiques. Le rapport indique que les zones particulièrement touchées sont la nouvelle traversée en pont de la Venoge, en raison du défrichement qui y est prévu, ainsi que le tronçon inférieur en amont de la route du Moulinet, le long de la forêt de la Réverule, en raison du défrichement et des limitations aux déplacements de la faune du fait de la route. En contrepartie des diverses atteintes que la route générera, le rapport d'impact propose la réalisation de trente-deux mesures de compensation écologique. Toutes ont été intégrées au projet. Le CCFN a préavisé favorablement au projet, considérant que les mesures de minimisation et de compensation proposées permettront d'atteindre un bilan équilibré pour les milieux naturels et pour les espèces concernées et de minimiser les impacts sur le paysage. Il a par ailleurs posé pour condition d'être associé à la poursuite des études afin de contribuer aux adaptations éventuelles des projets. L'OFEV a confirmé que la réalisation de ces mesures permettait d'atteindre un bilan équilibré pour les milieux naturels et les espèces concernées (préavis du 5 décembre 2008, p. 4). Il n'y a pas de raisons de s'écarter de l'évaluation du CCFN. Les impacts de la route sur la nature, dans la mesure où le projet les minimise autant que possible, ne sont pas tels que la construction ne puisse être autorisée en application de l'art. 27 RPAC Venoge. L'effet de fractionnement produit par la route est atténué par les passages à faune qui la jalonnent (mesures n° 6, 7, 10, 12, 20 et 28). Les atteintes aux milieux naturels sont compensées par la création de plusieurs secteurs attractifs pour la petite faune, parmi lesquels on note notamment des aménagements de haies vives, plantations de cordons boisés, la revitalisation d'une zone humide et d'un ancien méandre de la Venoge. En particulier, la mesure n° 4 prévoit la revitalisation de la Venoge sur environ 200 m à la hauteur du pont de la RC 177 qui l'enjambera. A cet endroit, la chaussée sera située à environ 8 m au-dessus du lit de la rivière et les piles du pont seront distantes de 5 m ou plus des berges. Le défrichement de 1'289 m², compensé du point de vue de la protection de l'aire forestière, plus au nord du tronçon routier, sera ainsi également compensé du point de vue de la qualité écologique par la revitalisation que prévoit la mesure n° 4. Le secteur de la Réverule bénéficiera de la création de plusieurs haies (mesures n° 13 et 17), d'une prairie extensive (mesure n° 18) et d'une partie des reboisements compensatoires aux défrichements forestiers. En bref, il y a donc lieu de retenir, à l'instar du CCFN et de l'OFEV, que ces mesures de compensation assurent un bilan écologique équilibré, de sorte que l'atteinte qui sera portée au site est acceptable de ce point de vue. c) Quant à une éventuelle atteinte à la qualité des eaux, le rapport d'impact précise que la route ne traverse aucune zone de protection des eaux. Du km 10'000 au km 11'650, soit sur le tronçon enjambant la Venoge et le canal du Moulinet et passant à proximité des zones de protection S1, S2 et S3 situées au sud du Moulin d'Amour, la collecte des eaux de chaussée à évacuer se fera dans un collecteur latéral et les eaux seront acheminées dans un bassin de rétention d'un volume utile de 400 m³ équipé d'un bassin de décantation/déshuileur. Le débit de fuite du bassin de rétention sera de 36 l/s, évacués dans la Venoge. Il sera aménagé de façon à offrir une fonction écologique en sus de son rôle hydraulique. Ce bassin sera placé en aval des zones de protection précitées. Le SESA a participé à l'élaboration du projet et s'est assuré de l'adéquation des mesures. Ici encore, on ne voit pas en quoi l'appréciation du service ne tiendrait pas suffisamment compte des objectifs de protection de la Venoge." A nouveau, le tribunal ne voit pas de motif justifiant de s'écarter de cette appréciation qui est confirmée dans le cadre de la présente procédure. Ce grief doit en conséquence être rejeté.

Les recourantes contestent l'appréciation faite par l'autorité intimée s'agissant d'une renonciation à toute compensation des surfaces d'assolement qui seront touchées par le projet. Dans son arrêt précédent du 5 octobre 2010 (AC.2009.0144 consid. 9), le tribunal avait considéré que le projet était lacunaire sur la question de son emprise sur des surfaces d'assolement. Le dossier a en conséquence été renvoyé à l'autorité intimée pour complément à ce sujet. La nouvelle décision prise par l'autorité intimée prend en considération cette question. L'autorité intimée entend renoncer à toute compensation et à comptabiliser l'emprise du projet sur la marge de manoeuvre cantonale, conformément à la mesure F12 PDCn. a) La Confédération, les cantons et les communes veillent à assurer une utilisation mesurée du sol (art. 1 al. 1 LAT). Ils soutiennent par des mesures d'aménagement les efforts qui sont entrepris notamment aux fins de protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage (art. 1 al. 2 let. a LAT) et de garantir des sources d'approvisionnement suffisantes dans le pays (art. 1 al. 2 let. d LAT). Les autorités chargées de l'aménagement du territoire sont tenues de préserver le paysage en particulier en réservant à l'agriculture suffisamment de bonnes terres cultivables (art. 3 al. 2 let. a LAT). Les cantons désignent les parties du territoire qui se prêtent à l'agriculture (art. 6 al. 2 let. a LAT). Les surfaces d'assolement en font partie ; elles se composent des terres cultivables comprenant avant tout les terres ouvertes, les prairies artificielles intercalaires et les prairies naturelles arables ; elles sont garanties par des mesures d'aménagement du territoire (art. 26 al. 1 OAT). Une surface totale minimale d'assolement a pour but d'assurer au pays une base d'approvisionnement suffisante, comme l'exige le plan alimentaire, dans l'hypothèse où le ravitaillement serait perturbé (art. 26 al. 3 OAT). Sur la base de l'art. 29 OAT, la Confédération a fixé, dans le plan sectoriel du 8 avril 1992 pour l'assolement des cultures, la surface totale minimale des SDA et sa répartition entre les cantons, établissant pour le canton de Vaud une surface minimale de 75'800 hectares (FF 1992 II 1616). L'art. 30 OAT impose aux cantons de veiller à ce que les SDA soient classées en zones agricoles et de s'assurer que leur part de la surface totale minimale d'assolement soit garantie de façon durable. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, dans le cadre de l'examen d'une utilisation des SDA autre qu'à des fins d'agriculture, il faut procéder à une pesée des intérêts privés et publics en présence et s'assurer que la surface cantonale minimale de SDA est durablement garantie, conformément aux exigences de l'art. 30 OAT. Une analyse d'une part de l'impact de la nouvelle affectation sur les SDA et d'autre part des possibilités de revenir ultérieurement à une utilisation agricole est ainsi nécessaire. Il se justifie, dans le même temps, d'examiner la possibilité de compenser les SDA perdues (ATF 134 II 217 résumé in RDAF 2009 I 470 consid. 3.3 ; TF 1A.19/2007 du 2 avril 2008 consid. 5.2; cf. aussi ATF 114 Ia 371 traduit in JdT 1990 I 429). La soustraction à la zone agricole d'un secteur particulièrement adapté à l'agriculture doit donc être justifiée par des motifs prépondérants. Le changement d'affectation présuppose ainsi une mise en balance à la fois minutieuse et globale des intérêts concernés (ATF 134 II 217 précité consid. 4.1). b) La fiche F12 PDCn est consacrée aux surfaces d'assolement. Elle prévoit comme objectif de préserver et de garantir à long terme les surfaces d'assolement. Au titre de mesure, cette fiche prévoit ce qui suit: " Le Canton et les communes protègent durablement les meilleures terres cultivables afin de les maintenir libres de constructions. Leur protection est assurée par la prise en compte des surfaces d'assolement (SDA) dans les plans d'aménagement du territoire. La préservation des SDA est un intérêt public majeur. Toute emprise doit être en principe entièrement compensée. Des surfaces d'assolement peuvent être utilisées à des fins non agricoles mais seulement en présence d'intérêts prépondérants et sur la base d'une

pesée complète des intérêts, et à condition que le contingent minimal de surfaces d'assolement à fournir par le canton reste garanti de façon durable. L'examen par le Canton de tout projet susceptible d'empiéter sur ces surfaces doit permettre de vérifier si des intérêts prépondérants le justifient. Les intérêts cantonaux identifiés par le PDCn peuvent constituer des intérêts prépondérants et justifier l'atteinte à la protection des SDA si les autres conditions susmentionnées sont respectées. Le Canton peut autoriser la compensation partielle des emprises ou alors y renoncer. La diminution est alors prise sur la marge de manoeuvre cantonale. Pour assurer une gestion durable de ses surfaces d'assolement, le Canton tient à jour l'inventaire des SDA qui est une donnée de base pour les planifications et les projets du Canton, des régions et des communes. Les planifications directrices régionales et communales élaborent une stratégie en matière de préservation des SDA. Le Canton et les communes protègent à long terme les meilleures terres cultivables en affectant les SDA à la zone agricole (art. 16 LAT)." c) Il ressort du dossier que l'emprise du projet sur des surfaces d'assolement est d'environ 6 hectares (ha), soit 60'578 m². Considérant que les communes de Vufflens-la-Ville et Penthaz ne disposaient pas de possibilité de compensation dans la zone à bâtir et qu'elles étudiaient différents projets de planification en zone intermédiaire, l'autorité intimée a estimé qu'il convenait de renoncer à une compensation et de déduire cette emprise de la marge de manoeuvre cantonale. S'agissant d'un projet visant à desservir un pôle de développement économique d'importance cantonale, Le SDT a confirmé qu'il se justifiait de renoncer à une compensation. Cette autorité spécialisée a encore précisé que la marge de manoeuvre cantonale était actuellement de 787 ha. L'emprise du projet étant de 6 ha, la marge de manoeuvre restante serait de 781 ha. Le tribunal ne voit pas de raison de s'écarter de cette appréciation qui résulte d'une pesée complète des intérêts divergents en présence. Le pouvoir d'examen du tribunal étant limité à un contrôle en légalité, il convient de se limiter à 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 (AC.2009.0144 précité, consid. 2). Tel étant le cas en l'espèce, ce grief doit, partant, être rejeté.

E. 9

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et les décisions attaquées confirmées. Succombant, les recourantes supportent les frais de justice (art. 49 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative: LPA-VD; RSV 173.36). En l'absence d'audience, ceux-ci pourront cependant être réduits (art. 50 LPA-VD). Il n'y a pas lieu d'allouer des dépens à l'autorité intimée (art. 56 al. 3 LPA-VD). Quant aux autres parties à la procédure, la municipalité de Vufflens-la-Ville, bien qu'assistée d'un mandataire professionnel, s'en est remise à justice, de sorte qu'il n'y a pas lieu de lui allouer de dépens. Il convient en revanche d'allouer des dépens à la municipalité de Penthaz ainsi qu'aux tiers intéressés (art. 55 LPA-VD), à la charge des recourantes. Ces dépens sont également réduits vu les mesures d'instruction réduites à un seul échange d'écritures.

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