

VD_OMNI AC.2020.0316 vom 30. Juni 2021

VD Tribunal cantonal, 2021-06-30, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2020.0316

FR: VD_OMNI AC.2020.0316 du 30 juin 2021

IT: VD_OMNI AC.2020.0316 del 30 giugno 2021

Regeste

A. _____/Département des infrastructures et des ressources humaines, Conseil communal de la Commune de Crissier, Conseil communal de Prilly, Conseil communal de la Commune de Renens, Transports publics de la région lausannoise SA | Projet de ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Lutry et Bussigny divisé entre plusieurs projets partiels. Aménagement routier en relation avec le projet partiel Crissier-Renens-Prilly impliquant notamment une emprise de 784 m² sur une parcelle à Crissier. Adoption du projet par les conseils communaux des 3 communes concernées sur la base d'un préavis intercommunal et levée de l'opposition du propriétaire de la parcelle concernée par l'emprise. Recours de ce propriétaire à la CDAP. Rejet du grief relatif à la violation du principe de coordination en relation avec les difficultés rencontrées par le projet de BHNS dans les communes de l'est lausannois, notamment la commune de Paudex. Rejet de la requête tendant à la suspension de la cause jusqu'à ce que toutes les communes se soient prononcées (consid. 3). Examen du projet sous l'angle de la garantie de la propriété et de la pesée des intérêts. Prise en compte dans ce cadre de la liberté d'appréciation dont les communes ont besoin dans l'accomplissement de leurs tâches (art. 2 al. 3 LAT). Examen de variantes (consid. 4). Les négociations financières avec le propriétaire sur le terrain duquel une emprise est prévue ne constituent pas un élément pertinent pour la pesée des intérêts relatives à un projet routier. Le fait que des informations erronées aient été données au conseil communal à ce sujet ne saurait par conséquent remettre en cause la décision prise par le législatif communal (consid. 5).

Erwägungen

E. 1

Les deux décisions attaquées concernent un plan communal pour un projet de construction de route. Un tel plan est défini aux art. 11 ss LRou. L'art. 13 al. 1 LRou prévoit que les projets de construction de route sont mis à l'enquête publique durant trente jours dans les communes territoriales intéressées. Pour ce qui est des routes communales, l'art. 13 al. 3 LRou prévoit l'application, par analogie, des règles sur la procédure d'adoption et d'approbation des plans d'affectation communaux. Il s'ensuit que les décisions du conseil communal et du département cantonal relatives à l'adoption et à l'approbation du plan routier peuvent ensemble faire l'objet d'un recours de droit administratif au Tribunal cantonal après la notification simultanée aux opposants de ces deux décisions (art. 43 al. 2 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 [LATC; BLV 700.11]). Le recours a été déposé en temps utile (art. 95 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]) et il respecte les exigences légales de motivation (art. 76, 77 et 79 LPA-VD, par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). La recourante, dont la propriété est touchée, a manifestement qualité pour recourir au sens de l'art. 75

LPA-VD. Par conséquent, il y a lieu d'entrer en matière.

E. 2

Le projet litigieux, qui est un projet de construction de route communale (modification d'un tronçon de route cantonale en traversée de localité), est matériellement et formellement un plan d'affectation, même s'il contient déjà l'autorisation de réaliser les travaux (cf. ATF 112 Ib 164). Pour la réalisation de cet ouvrage, deux procédures successives pourraient être nécessaires, celle du projet routier (art. 11 ss LRou) puis la procédure d'expropriation, afin d'acquérir la surface de l'emprise. Le droit cantonal prévoit expressément, lorsque des terrains doivent être acquis et qu'il n'est pas possible de le faire de gré à gré, ni par remaniement parcellaire, que "les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage font l'objet d'une procédure distincte; la loi sur l'expropriation est applicable" (art. 14 al. 2 LRou). Cette procédure subséquente comporte, le cas échéant, une nouvelle décision, prise par le Département des finances, qui statue sur l'intérêt public du projet et les emprises sur fonds privés nécessaires à sa réalisation (art. 23 de la loi vaudoise sur l'expropriation du 25 novembre 1974 [LE; BLV 710.01]). Cette décision ne peut cependant pas modifier le projet de construction adopté selon la procédure des art. 11 ss LRou (cf. arrêt AC.2018.0131 du 20 mai 2019 consid. 3).

E. 3

La recourante fait valoir que, au mois d'août 2020, la Commune de Paudex (qui se trouve sur la ligne de BHNS Lutry-Crissier-Bussigny) a refusé tout un pan du projet BHNS, ce qui implique selon elle que le projet ne pourra également pas être mené à bien à Lutry et à Pully. Elle mentionne des problèmes d'acceptation du projet dans ces deux communes avec de nombreuses oppositions. Elle soutient que c'est par conséquent l'entier du projet qui est remis en cause. Elle fait valoir que, compte tenu du lien entre le projet de BHNS et le projet routier qui lui est intrinsèquement lié, le principe de coordination doit être respecté, ce qui n'est pas le cas. En relation avec cet argument, elle relève que, dès lors que le projet de BHNS est impossible à réaliser, le projet routier a perdu son objet. Elle demande que la CDAP ait connaissance de toutes les décisions de toutes les communes impactées par le projet. Elle requiert une suspension de la cause jusqu'à ce que toutes les communes entre Lutry et Bussigny se soient prononcées. a) L'art. 25a de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) énonce, à ses al. 1 à 3, des principes en matière de coordination lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités. Le principe de la coordination des procédures vise en premier lieu à assurer, d'un point de vue matériel, une application cohérente des normes sur la base desquelles des décisions administratives doivent être prises (cf. ATF 120 Ib 400 consid. 5). Le moyen d'y parvenir, lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités, relève de la coordination formelle. A ce titre, l'art. 25 a LAT prévoit qu'une autorité chargée de la coordination doit en particulier veiller à ce que toutes les pièces du dossier de demande d'autorisation soient mises simultanément à l'enquête publique (art. 25a al. 2 let. b LAT) et à ce qu'il y ait une concordance matérielle des décisions ainsi que, en règle générale, une notification commune ou simultanée (art. 25 a al. 2 let. d LAT); ces décisions ne doivent pas être contradictoires (art. 25 a al. 3 LAT; cf. arrêt TF 1C_319/2013 du 17 avril 2014 consid. 2.2.1). Ces principes ont été conçus pour être mis en œuvre au stade de l'autorisation de construire; la loi prévoit cependant qu'ils sont applicables par analogie à la procédure des plans d'affectation (art. 25 a al. 4 LAT). En vertu

de ce principe de la coordination des procédures, l'autorité de planification doit aussi prendre en compte, dans le cadre de l'adoption d'un plan partiel d'affectation ou d'un plan de quartier, tous les éléments déterminants du point de vue de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire qui sont objectivement en relation les uns avec les autres, notamment ceux qui se trouvent dans une relation si étroite qu'ils ne peuvent être appliqués de manière indépendante (ATF 123 II 88 consid. 2a; arrêt TF 1C_163/2011 du 15 juin 2012 consid. 3). L'obligation de coordination s'impose ainsi à l'autorité cantonale d'approbation des plans d'affectation (art. 26 LAT), qui est tenue de coordonner (procéduralement et matériellement) les décisions de tous les services cantonaux participant à la procédure d'approbation, afin de pondérer et apprécier de manière globale tous les points de vue qui, matériellement, dépendent les uns des autres, que ce soit sous l'angle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement ou sous d'autres angles encore et importants pour le cas en cause (cf. Alexander Ruch, Commentaire pratique LAT: Planifier l'affectation, 2016, n. 17 ad art. 26 LAT). La loi ne tend pas à une coordination maximale, mais doit assurer une coordination suffisante (cf. arrêt TF 1C_693/2017 du 26 février 2020 consid. 3.1 et les références citées). Un plan d'affectation constitue déjà lui-même un instrument de coordination (arrêt TF 1C_630/2015 du 15 septembre 2016 consid. 5.3.2; Arnold Marti, Commentaire LAT, 2010, n. 42 ad art. 25a LAT). b) aa) On peut d'emblée relever que le projet routier litigieux constitue en lui-même un instrument de coordination puisque, on l'a vu, il s'agit matériellement et formellement d'un plan d'affectation. Il convient également de souligner qu'il a fait l'objet d'un rapport d'examen réunissant les préavis de l'ensemble des services de l'Etat concernés en application des art. 3 et 10 LRou et que, à cet égard, il répond également aux exigences du principe de coordination. A cela s'ajoute qu'une coordination a autant que possible été mise en place au niveau des trois communes de Crissier, Prilly et Renens avec une mise à l'enquête simultanée dans les trois communes concernées puis l'élaboration d'un préavis intercommunal à l'attention des trois conseils communaux. Des séances de conciliation ont également été organisées de manière coordonnée dans les trois communes. bb) Pour le surplus, ainsi que cela ressort de la réponse des communes et de la DGMR, il est prévu que la ligne BHNS Lutry-Crissier-Bussigny soit réalisée par étapes avec des projets partiels ayant des temporalités différentes, ceci concernant aussi bien les phases d'étude, que les mises à l'enquête et la réalisation des travaux. Il est ainsi possible que des communes puissent aller de l'avant alors que d'autres rencontrent des difficultés susceptibles de retarder, voire d'impliquer un abandon du projet de BHNS sur leur territoire. Cette configuration est propre à un projet de cette importance, impliquant des procédures d'adoption de plans routiers dans plusieurs communes, et on ne saurait y voir une violation du principe de coordination au sens de l'art. 25a LAT. Le choix des communes de Crissier, Prilly et Renens d'aller de l'avant avec le projet de BHNS malgré les difficultés rencontrées dans les communes de l'Est de l'agglomération lausannoise est en effet avant tout un choix de nature politique, dans lequel il n'appartient a priori pas au tribunal de s'immiscer. Il convient de rappeler à cet égard qu'il découle de l'art. 2 al. 3 LAT que les autorités en charge de l'aménagement du territoire bénéficient d'une importante liberté d'appréciation dans l'accomplissement de leurs tâches et notamment dans leurs tâches de planification. Cela étant, on peut relever que la réalisation des aménagements prévus sur le territoire des communes de Crissier, Prilly et Renens en relation avec le projet de BHNS, notamment la réalisation de voies en site propre, permettra d'améliorer de manière significative l'efficacité des transports publics (vitesse commerciale, régularité) dans ce secteur de l'agglomération lausannoise et

notamment l'accès depuis l'Ouest de l'agglomération au centre de Lausanne. Le projet sera notamment favorable à la ligne 18 Crissier, Timonet, Lausanne-Flon. Dans une note du 24 novembre 2020, que le tribunal n'a pas de raison de mettre en cause, les Transports publics de la région lausannoise SA réaffirment ainsi la nécessité de réaliser le tronçon de BHNS entre Prilly, Renens et Crissier en relevant qu'il apportera de nouvelles dessertes pour les habitants, les commerçants et les employés situés le long du projet avec une liaison directe entre Crissier, Prilly, Chauderon, St-François et l'Est de l'agglomération. Sur ce point, il convient de noter que le tronçon central a déjà un financement acquis et une autorisation de construire en force (cf. réponse au recours des communes p. 6). On peut également relever que le projet de requalification de la route de Cossonay (route de Prilly à Crissier) est une mesure inscrite au PALM 2007, au même titre que deux autres tronçons de la ligne BHNS Lutry-Crissier-Bussigny, soit le tronçon central à Lausanne et le tronçon Est sur les communes de Pully, Paudex et Lutry. Ceci confirme que ce tronçon présente un intérêt en lui-même, indépendamment des autres tronçons de la ligne dans la mesure où il permettra à de nombreux habitants des communes de Crissier, Renens et Prilly d'accéder plus aisément au centre de Lausanne en utilisant les transports publics. c) aa) L'autorité peut, d'office ou sur requête, suspendre la procédure pour de justes motifs, notamment lorsque la décision à prendre dépend de l'issue d'une autre procédure ou pourrait s'en trouver influencée d'une manière déterminante (art. 25 LPA-VD). La suspension de la procédure comporte toutefois le risque de retarder inutilement la procédure, de sorte qu'elle ne doit intervenir qu'à titre exceptionnel, eu égard à l'exigence de célérité posée par l'art. 29 al. 1 Cst. L'autorité saisie dispose d'une certaine marge d'appréciation dont elle doit faire usage en procédant à une pesée des intérêts des parties (arrêts AC.2019.0017 du 26 juillet 2019 consid. 1a et la réf. cit.; AC.2018.0414 du 16 juillet 2019 consid. 2a). bb) En l'occurrence, on a vu que le tribunal n'a pas de raison de mettre en cause le choix des communes de Renens, Crissier et Prilly d'aller de l'avant avec le projet litigieux, ceci quand bien même sa réalisation dans les communes de l'Est de l'agglomération n'est pas certaine. Dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de donner suite à la requête tendant à une suspension de la cause jusqu'à ce que toutes les communes entre Lutry et Bussigny se soient prononcées. Il n'y a également pas lieu de donner suite à la requête tendant à ce que la CDAP ait connaissance de toutes les décisions de toutes les communes impactées par le projet. d) Vu ce qui précède, les arguments de la recourante relatifs aux difficultés rencontrées par le projet de ligne BHNS Lutry-Crissier-Bussigny dans les communes de l'Est lausannois (Pully, Paudex et Lutry) ne sauraient justifier une admission du recours et une annulation des décisions attaquées.

E. 4

La recourante invoque une atteinte grave à la garantie de la propriété ainsi que des nuisances disproportionnées. Elle mentionne à cet égard une emprise de plus de 10 % sur sa parcelle avec la suppression d'une importante surface verte (comprenant une série d'arbres essentiels et une surface engazonnée), surface qui atténue la minéralité du secteur. Elle fait valoir qu'aucune étude paysagère digne de ce nom n'a été effectuée qui prendrait en considération la structure paysagère existante. Elle relève qu'une partie asphaltée viendrait se coller à quelques mètres de la façade d'un bâtiment et invoque l'insuffisance des décisions cantonale et communale s'agissant des nuisances sonores induites par cette proximité. Elle propose la réalisation d'une variante consistant dans le déplacement du projet sur le domaine public 510. Elle soutient que cette variante présenterait l'avantage d'éviter une procédure d'expropriation et qu'elle n'impliquerait pas de surcoûts, contrairement à ce qui est indiqué dans le préavis municipal. Elle relève que les travaux de

génie civil concerneraient essentiellement les piétons, voire les vélos, de sorte que des structures légères seraient suffisantes. Selon la recourante, ce léger déplacement du projet n'aurait aucune conséquence sur le reste du tracé, si ce n'est une modeste augmentation de la courbe. a) A l'égard de la recourante, l'adoption du plan routier constitue une restriction du droit de propriété – puisqu'elle implique une expropriation –, laquelle n'est admissible que si elle est justifiée par un intérêt public et proportionnée au but visé (art. 36 al. 2 et 3 Cst. en relation avec l'art. 26 al. 1 Cst.). Il en découle l'obligation, pour l'autorité qui adopte le plan, d'examiner concrètement quels sont les intérêts du propriétaire et de les mettre en balance avec l'intérêt public poursuivi (cf. notamment ATF 118 Ia 394 consid. 4 et 5, à propos de la création d'un chemin le long d'une rive de lac). Pour les mesures d'aménagement du territoire, les art. 2 et 3 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1) précisent les points qu'il incombe à l'autorité de planification d'examiner, et définissent le processus de pesée des intérêts. Ces règles sont applicables dans le cas particulier, étant donné que le plan routier équivaut à un plan d'affectation spécial (TF 1C_330/2007 du 21 décembre 2007 consid. 8.2). En vertu notamment de l'art. 2 al. 1 let. b OAT, les autorités doivent en principe examiner quelles possibilités et variantes entrent en ligne de compte. Le droit fédéral n'oblige toutefois pas, de façon générale, l'auteur du projet à élaborer des projets alternatifs et il n'exige de toute manière pas une analyse des variantes aussi détaillée que celle qui est faite pour le projet lui-même. L'art. 3 al. 1 OAT prévoit pour sa part que lorsque, dans l'accomplissement et la coordination des tâches ayant des effets sur l'organisation du territoire, les autorités disposent d'un pouvoir d'appréciation, elles sont tenues de peser les intérêts en présence. Ce faisant, elles: déterminent les intérêts concernés (let. a), apprécient ces intérêts, notamment en fonction du développement spatial souhaité et des implications qui en résultent (let. b) et fondent leur décision sur cette appréciation, en veillant à prendre en considération, dans la mesure du possible, l'ensemble des intérêts concernés (let. c). Selon l'art. 3 al. 2 OAT, les autorités exposent leur pondération dans la motivation de leur décision. En relation avec ce qui précède, il convient de relever que, même lorsqu'il dispose d'un plein pouvoir d'examen, le juge doit respecter la latitude de jugement dont dispose l'autorité de planification dans le cadre d'une pesée des intérêts en présence. Il doit certes rectifier une décision erronée, mais peut s'en remettre au choix de l'autorité inférieure entre plusieurs solutions appropriées (arrêt TF 1C_97/2017 du 19 septembre 2017 consid. 5.1 et les références). Pour ce qui est du pouvoir d'examen de la CDAP, on peut encore préciser que celui-ci est en principe limité au contrôle de la légalité, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (art. 98 LPA-VD) et ne s'étend pas à l'opportunité. Toutefois, les règles de procédure applicables en matière de plans d'affectation communaux dérogent à ce principe. En effet, à la suite des modifications des 11 février et 4 mars 2003 qui concernaient notamment la LATC, le recours intermédiaire au département cantonal a été supprimé au profit d'un recours direct au Tribunal cantonal. Afin de respecter l'art. 33 al. 3 let. b LAT, qui impose aux cantons de prévoir au moins une autorité de recours cantonale ayant un libre pouvoir d'examen, le législateur cantonal a étendu le pouvoir d'examen du Tribunal cantonal à l'opportunité (BGC janvier-février 2003, p. 6565 à 6572 et p. 6567). En conséquence, le pouvoir de cognition du tribunal de céans n'est pas restreint à la légalité du projet litigieux, mais s'étend également à l'examen de son opportunité (arrêts AC.2017.0246 du 12 avril 2018 consid. 2; AC.2018.0082 du 19 septembre 2018 consid. 5a; AC.2016.0126 du 13 avril 2017 consid. 2). L'autorité de recours doit ainsi vérifier que la planification contestée devant elle est juste et adéquate. Dans ce cadre, elle doit toutefois préserver la liberté d'appréciation dont les communes ont besoin

dans l'accomplissement de leurs tâches, conformément à ce que prescrit l'art. 2 al. 3 LAT. Cette liberté d'appréciation implique qu'une mesure d'aménagement appropriée doit être confirmée; l'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution qui serait également appropriée. Le contrôle de l'opportunité s'exerce donc avec retenue sur des points concernant principalement des intérêts locaux, tandis que, au contraire, la prise en considération adéquate d'intérêts d'ordre supérieur, dont la sauvegarde incombe au canton, doit être imposée par un contrôle strict (arrêts TF 1C_479/2017 du 1^{er} décembre 2017 consid. 7.2; 1C_630/2015 précité consid. 5.1.1; 1C_574/2015, 1C_575/2015 du 9 juin 2016 consid. 4.1; 1C_365/2010 du 18 janvier 2011 consid. 2.3, non publié in ATF 137 II 23; ATF 127 II 238 consid. 3b/aa p. 242, et les références citées). b) En l'espèce, il n'est pas contesté que le plan routier litigieux répond à un intérêt public important dès lors qu'il permettra d'améliorer l'accès en transports publics au centre de Lausanne depuis l'Ouest de l'agglomération lausannoise et qu'il s'inscrit dans la stratégie de mobilité du PALM, qui vise notamment à une utilisation prépondérante des transports publics. Pour ce qui est des atteintes aux intérêts de la recourante, on relève principalement l'impact du projet sur les aménagements extérieurs côté Sud des bâtiments sis sur la parcelle n° 824. La vision locale a montré qu'il s'agit d'aménagements de qualité (étant précisé que les places de parc sont implantées côté Nord) avec une rangée de beaux arbres et un gazon soigné, aménagements qui, pour l'essentiel, sont appelés à disparaître. L'intérêt de ces espaces extérieurs doit toutefois être relativisé dans la mesure où, comme la vision locale l'a également montré, ils ne se prêtent que peu à une utilisation par les occupants des immeubles de la recourante compte tenu de la proximité de la route et des nuisances sonores qu'elle induit. Il convient également de tenir compte qu'il ne s'agit pas d'espaces extérieurs liés à des habitations puisque les bâtiments de la recourante sont exclusivement utilisés pour des activités professionnelles. En ce qui concerne les nuisances sonores, le projet n'aura pas d'impact négatif puisqu'il ressort du dossier (cf. annexe 3 du RIE 2) que la pose d'un revêtement phonoabsorbant permettra d'abaisser le niveau d'évaluation à 66 dB(A) (évaluation avec ou sans les lignes de bus), soit 2 dB(A) en dessous de la valeur actuelle qui est de 68 dB(A). Dans tous les cas, la valeur limite d'immission de 70 dB(A) est respectée au niveau de la parcelle n° 824. Cet élément n'est par conséquent pas déterminant dans la pesée des intérêts. c) La recourante a proposé une variante, soit un décalage de la chaussée vers le Sud qui éviterait toute emprise sur sa parcelle. Cette variante a fait l'objet d'une étude par les mandataires des communes constructrices. Il ressort de cette étude, dont le tribunal n'a pas de raison de mettre en doute les conclusions, que la variante proposée ne peut pas être retenue dès lors qu'elle impacte l'accès à la sous-station électrique existante, qu'elle crée des problèmes de raccord sur les futurs giratoires, qu'elle transfère la problématique des emprises sur d'autres parcelles, qu'elle impacte une zone boisée sise au Sud de la RC 251 et qu'elle nécessite la réalisation d'ouvrages de soutènement avec un surcoût supérieur à 600'000 fr. Les mandataires des constructrices ont également spontanément étudié une variante intermédiaire dite "variante verte". Celle-ci propose de décaler la route vers le Sud sur une distance variable selon les profils avec un décalage maximal de 4m. Elle implique de simples travaux de remblaiement dans sa partie Ouest (où le décalage est le moins important) puis la réalisation d'un mur de soutènement d'une longueur de 110 m. Cette variante, que la recourante a déclaré soutenir lors de l'audience, présente l'avantage d'impliquer un empiètement minimal sur la parcelle n° 824. Selon les bureaux mandatés, elle implique un surcoût entre 440'000 fr. et 575'000 fr. (installation de chantier supplémentaire, travaux de terrassement, réalisation du mur de soutènement [nécessitant

l'utilisation de micropieux en raison de la mauvaise qualité du terrain], mise hors tension de câbles hautes et moyennes tensions [rendue nécessaire par la présence d'une batterie de tubes à proximité du mur envisagé contenant des lignes hautes, moyennes et basses tension]), surcoût que la recourante accepterait de prendre en charge à raison de 10%, au maximum 60'000 fr. (cf. déterminations du 18 mai 2021). Elle implique également des frais supplémentaires d'entretien et pourrait poser problème en cas de modification de la route induite par d'autres projets (nécessité de démolir le mur de soutènement). Outre les surcoûts, cette "variante verte" aurait un impact sur une zone boisée longeant la RC 251 du côté Sud. Lors de la vision locale, il a également pu être constaté qu'elle rapprocherait la route d'un secteur comprenant des habitations. Même si ce rapprochement n'est pas très important, on ne saurait exclure qu'il suscite des oppositions du voisinage. A cet égard, le projet litigieux présente l'avantage d'impacter des bâtiments qui sont voués à des activités (soit les bâtiments de la recourante) et non pas à l'habitation. Pour ce qui est du tracé choisi par les concepteurs du projet, on peut encore relever qu'on se trouve entre deux ronds-points (carrefours giratoires) à créer (Alpes à l'Ouest et Bois Genoud à l'Est). Or, compte tenu de cette contrainte, le tracé retenu est le plus direct et par conséquent le plus cohérent par rapport à l'objectif de vitesse commerciale qui caractérise les bus à haut niveau de service.

d) Finalement, le tribunal constate que le projet litigieux et la "variante verte" soutenue par la recourante présentent des avantages et des inconvénients qui, globalement, semblent s'équilibrer. En tous les cas, on ne saurait affirmer qu'une de ces solutions l'emporte clairement sur l'autre. On ne saurait notamment considérer que la "variante verte" devrait nécessairement être choisie dès lors qu'elle ne nécessite pas d'emprise sur des parcelles privées. On se trouve ainsi en présence de deux solutions pouvant être considérées comme appropriées. Or, on l'a vu, dans ce type de situation, le juge doit respecter la latitude de jugement dont dispose l'autorité de planification dans le cadre de la pesée des intérêts en présence. e) Vu ce qui précède, le recours ne saurait être admis au motif qu'il existerait une variante préférable au projet litigieux. De manière plus générale, on ne saurait considérer que l'atteinte aux intérêts privés de la recourante (perte de 10% de la surface de sa parcelle comprenant notamment une surface verte) – qu'il convient de relativiser pour les motifs évoqués plus hauts – l'emporterait sur l'intérêt public du projet. En d'autres termes, les atteintes dont se plaint la recourante demeurent proportionnées par rapport au but d'intérêt public qui est visé. Partant, les griefs relatifs à la garantie de la propriété doivent également être écartés.

E. 5

La recourante soutient que la présentation de son opposition au Conseil communal était incomplète et trompeuse en ce qui concernait l'indemnité demandée. Elle relève sur ce dernier point que le montant de 1'410'000 fr. mentionné dans le préavis municipal avait été fixé par une expertise et concernait une acquisition en pleine propriété, qu'elle avait accepté de réduire ce montant à 1'000'000 fr., que la discussion avait finalement porté sur une servitude en lieu et place d'une acquisition et que, dans ce cadre, c'était le montant de 400'000 fr. qui était évoqué, proposition proche de celle faite par la commission immobilière des Axes forts de transports publics urbains (108'540 fr.). Elle ajoute que cette proposition de 400'000 fr. correspondait à peu près au budget prévu par les initiants, puisque ceux-ci, dans un premier temps, avaient budgété 361'800 fr. La recourante soutient ainsi que la présentation faite aux Conseils communaux n'était pas loyale puisqu'on leur a fait croire qu'elle voulait près de quatre fois le montant évoqué dans le cadre des discussions sur la servitude. Selon la recourante, il s'agit d'un élément supplémentaire justifiant

l'admission du recours et le renvoi du dossier aux Conseils communaux avec un préavis correct. a) Dans un arrêt AC.2016.0421, AC.2016.0422 du 11 septembre 2018, le Tribunal cantonal a admis des recours formé contre un plan partiel d'affectation au motif que des informations erronées avaient été données par la Municipalité au Conseil communal en ce qui concernait différents points importants pour la pesée des intérêts (accès routier et pédestre, impact des constructions permises par le PPA sur un bâtiment existant) et que cette pesée des intérêts n'avait par conséquent pas pu être effectuée correctement par le Conseil communal. b) En l'espèce, pour se prononcer sur l'opposition de la recourante et sur le tracé de la route à l'endroit litigieux, le Conseil communal de Crissier a dû effectuer une pesée entre l'intérêt public du projet et l'atteinte portée au droit de propriété de la recourante, ceci dans le cadre d'une procédure d'adoption d'un plan communal pour un projet de construction de route fondée sur les art. 11 à 13 LRou. On l'a vu, cette procédure doit être distinguée de l'éventuelle procédure subséquente d'expropriation relative à l'acquisition de la surface de l'emprise et doit également être distinguée, de manière plus générale, des négociations en vue de l'acquisition des terrains nécessaires pour la réalisation concrète du projet routier. En l'occurrence, les discussions financières avec la recourante ne concernaient que cet aspect foncier (acquisition de gré à gré du terrain) et n'avaient aucun lien avec la pesée d'intérêts qui doit être effectuée dans le cadre de la procédure de légalisation d'un plan routier fondée sur la LRou. Certes, on peut s'étonner avec la recourante de l'inexactitude des informations fournies au Conseil communal en relation avec les discussions financières en cours. Contrairement à ce qui était le cas dans l'arrêt précité, ces informations erronées ne concernaient toutefois pas des éléments pertinents pour la pesée des intérêts à laquelle le Conseil communal devait procéder et qui a abouti à la décision litigieuse. Partant, elles ne sauraient remettre en cause la décision prise par le législatif communal, ceci quand bien même elles ont pu donner une image peu favorable de la recourante. 6. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté, ce qui entraîne la confirmation des décisions attaquées. La recourante, qui succombe, supportera les frais de justice (art. 49 LPA-VD). Elle versera en outre des dépens aux communes de Crissier, Renens et Prilly, qui ont procédé conjointement par l'intermédiaire d'un avocat (art. 55 LPA-VD).

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