

VD_OMNI AF.1991.0001 vom 30. Januar 1991

VD Tribunal cantonal, 1991-01-30, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AF.1991.0001

FR: VD_OMNI AF.1991.0001 du 30 janvier 1991

IT: VD_OMNI AF.1991.0001 del 30 gennaio 1991

Regeste

JOST Frédéric c/Syndicat AF AR 40 Avenches | En l'espèce, balance des intérêts en présence (intérêt public à la réalisation d'une route projetée; intérêt privé à un parcellement plus favorable à une exploitation rationnelle du sol) penche, conformément à l'art. 52 al. 3 LAT, en faveur de l'intérêt public.

Volltext

Vaud Tribunal cantonal Cour de droit administratif et public 14.08.1991 AF.1991.0001

JOST Frédéric c/Syndicat AF AR 40 Avenches | En l'espèce, balance des intérêts en présence (intérêt public à la réalisation d'une route projetée; intérêt privé à un parcellement plus favorable à une exploitation rationnelle du sol) penche, conformément à l'art. 52 al. 3 LAT, en faveur de l'intérêt public.

canton de vaud commission centrale des ameliorations foncieres - P R O N O N C E -
_____ sur le recours interjeté par Frédéric JOST , Faubourg 33, 1580

Avenches, contre la décision du 30 janvier 1991 de la commission de classification du Syndicat d'améliorations foncières AR 40 Avenches.

***** Statuant à huis clos, la Commission centrale des améliorations foncières, composée de MM. E. Poltier, président M. Sandoz, assesseur A. Audemars, assesseur Greffier : M. C. Parmelin, sbt constate en fait :

_____ A. Le Syndicat d'améliorations foncières AR no 40 Avenches est un syndicat obligatoire constitué en date du 24 mai 1985 par décision du Conseil d'Etat. Il a pour buts le remaniement parcellaire, ainsi que la construction de chemins et d'ouvrages d'assainissement et d'amélioration du sol en corrélation avec la construction de l'autoroute. La mention AF a été inscrite le 4 septembre 1987. Les enquêtes suivantes ont déjà eu lieu : - le périmètre, du 3 au 14 février 1986; - une première extension de périmètre et les taxes-types, du 16 au 27 mars 1987; - une deuxième extension de périmètre et l'estimation des terres, du 11 au 22 avril 1988. B. Membre du Syndicat, le recourant est propriétaire de plusieurs parcelles comprises à l'intérieur du périmètre, dont notamment la parcelle no 14 sise au lieu-dit "Les Eterpis", sur le territoire de la commune d'Avenches. Cette parcelle est délimitée au sud par la route cantonale RC 504 qui la sépare des parcelles no 21 et 1821 comportant deux terrains de football, et à l'est par la parcelle no 18, propriété de la S.A. des Domaines Agricoles de la SRA. Elle comporte un hangar dans sa partie sud-est au bord de la route cantonale. Selon le plan de zone actuel, la parcelle no 14 est classée en zone intermédiaire, à l'instar des autres parcelles sises entre la future autoroute et les anciennes murailles d'Avenches qui délimitent au sud la zone industrielle A, contiguë à la parcelle no 18. Il est à relever que les parcelles no 18 et 1821 ne sont pas comprises dans le périmètre du Syndicat. C. La commission de classification a élaboré un

premier avant-projet des travaux collectifs qu'elle a soumis au Service des améliorations foncières pour approbation préalable à la procédure de consultation des Services de l'Etat. Selon cette version, reproduite en extrait ci-dessous, la route cantonale RC 504 est maintenue telle quelle au droit des parcelles no 14 et 18, son défoncement étant prévu pour le surplus. La création de trois nouvelles routes, no 60, 61 et 62, est envisagée pour desservir la future zone industrielle A, la route no 60 formant une épingle à cheveu pour rejoindre la route cantonale existante. D.

Dans une lettre du 18 octobre 1988, le Service des améliorations foncières s'est prononcé sur l'avant-projet de la manière suivante : " Nous avons examiné le dossier que vous nous avez fait parvenir le 12 septembre dernier. L'avant-projet présenté comprend l'équipement des zones industrielles, pour un devis estimatif de Fr. 18'000'000.--. Pour le moment - selon votre rapport - , cette étude vous a été confiée par la Commune d'Avenches. Il est hors de question que le syndicat d'autoroute inclue ces travaux dans son avant-projet; son action se limitera à la mise à disposition des terrains d'emprise par voie de remaniement parcellaire. Dans ces conditions, nous demandons que les équipements de la zone industrielle soient sortis du dossier à soumettre à la consultation; une exception pourrait être consentie en faveur des chemins gravelés Nos 9, 10 et 11, qui semblent devoir servir à l'agriculture pendant encore quelques années (de toute façon, il faut s'attendre à ce que l'équipement des terrains zonés ne bénéficie pas de subventions au titre "améliorations foncières" - les stations de pompage à intérêts multiples ne seront subventionnées qu'au prorata des intérêts agricoles). Concernant le projet d'équipement des zones industrielles, deux possibilités semblent s'offrir : - la commune assume le rôle de maître de l'ouvrage; - un syndicat AF pour l'équipement de terrains à bâtir pourrait se constituer après la mise en vigueur du nouvel état (nécessite l'obtention des majorités légales). (...)" L'avant-projet des travaux collectifs du syndicat modifié selon les vœux du Service des améliorations foncières a été mis en consultation auprès des services de l'Etat du 12 décembre 1988 au 13 janvier 1989, sans susciter de remarques particulières en ce qui concerne le réseau des chemins tel que projeté tout du moins. E.

a) L'avant-projet des travaux collectifs étant soumis à l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE), une enquête d'impact a été confiée au bureau d'études Jean-Paul Parisod, à Avenches, dont le rapport préliminaire a été accepté par la Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement le 6 juin 1990 comme rapport d'impact. Au cours de la procédure de consultation du rapport préliminaire à l'étude d'impact, le Service de l'aménagement du territoire a, dans une note adressée le 29 mai 1990 au Délégué cantonal à l'environnement, émis la critique suivante concernant le principe général des circulations : " Ce document nous paraît suffisant comme rapport d'impact pour ce qui concerne les milieux naturels, les biotopes et l'hydrologie. Par contre, il ne répond pas aux problèmes posés par rapport au plan général d'affectation, à savoir : 1) Une question qui nous paraît mal résolue dans ce plan est la circulation de la zone industrielle à l'autoroute. Celle-ci doit franchir un virage en épingle à cheveux, qui semble très dissuasive, vers la gare (no 60). N'y a-t-il pas risque que l'actuelle route de contournement d'Avenches ne soit préférée à un tel itinéraire, avec des conséquences néfastes au développement de la localité et en particulier du secteur "Sur Fourches".(...)" b) Parallèlement à cette consultation, la Municipalité d'Avenches a confié au bureau Fischer et Montavon, architectes et urbanistes à Grandson, le mandat de procéder à la révision du plan directeur communal. Dans le cadre de ce mandat, un premier rapport intermédiaire a permis à la Municipalité de prendre les options fondamentales concernant le développement de la Commune et notamment la réorganisation du trafic. A cet égard, ce

rapport insistait sur la nécessité de créer une nouvelle desserte industrielle à raccorder à l'est à la route de Salavaux RC 505 et à l'ouest à la jonction autoroutière RC 503, de manière à décharger la route de Berne RC 601 du trafic lié aux entreprises, ainsi qu'aux particuliers se rendant aux campings et à la plage d'Avenches. c) Suite à cette lettre et au rapport intermédiaire du bureau Fischer et Montavon, des concertations se sont déroulées à plusieurs reprises entre la Municipalité d'Avenches, le Service de l'aménagement du territoire et la commission de classification afin d'intégrer la desserte industrielle à l'avant-projet des travaux collectifs conformément au schéma global de circulation prévu par le rapport intermédiaire. Ces concertations ont abouti à la modification de l'avant-projet comme suit: Selon cette version, le défoncement de la route cantonale 504 est prévu jusqu'à la hauteur du hangar du recourant, pour permettre l'accès par l'est aux terrains de football, ainsi qu'aux hangars de la S.A. des Domaines Agricoles de la SRA et du recourant. En lieu et place du tronçon défoncé, le nouvel avant-projet prévoit la construction d'une route d'une largeur minimale de sept mètres reliant la route d'accès à l'autoroute à l'ouest à la route no 61 à l'est; une telle route couperait en deux la parcelle du recourant et celle de la S.A. des Domaines Agricoles de la SRA. F.

L'avant-projet des travaux collectifs a été mis à l'enquête dans sa version définitive du 26 novembre au 7 décembre 1990. Le rapport d'impact était joint au dossier d'enquête. Dans le cadre de celle-ci, Frédéric Jost a formulé la réclamation no 2, par laquelle il demande la suppression de la route projetée sur la parcelle no 14 supportant son hangar. G.

Par décision du 30 janvier 1991, la commission de classification a rejeté la réclamation pour les motifs suivants: "La commission de classification décide de maintenir la route no 61 telle que projetée. Le Service de l'aménagement du territoire et la Municipalité d'Avenches ont mis en évidence l'importance de cette route, permettant le rattachement direct à l'autoroute de toutes les zones industrielles situées au Nord de la commune, en évitant la ville. L'intérêt public de cette liaison est évident." Il est à relever que la commission de classification a également rejeté la réclamation de la S.A. des Domaines Agricoles de la SRA sur le même objet et pour les mêmes motifs. H.

Le Bureau de construction des autoroutes a procédé à la construction de la route prévue jusqu'à l'actuelle RC 504, ainsi que la route no 63 en continuité de la route no 61 à l'est, dans l'attente de l'issue du présent recours.

I. La Commission centrale des améliorations foncières a tenu audience à l'Hôtel de Ville d'Avenches le 30 avril 1991 en présence du père du recourant et des représentants de la commission de classification, du Comité de direction et du Service des améliorations foncières. Le Service de l'aménagement du territoire, bien que dûment convoqué, n'était pas représenté. La Commission centrale a également entendu les représentants de la Municipalité d'Avenches, MM. J. Ginggen, syndic, et A. Buache, municipal. a) A cette occasion, le Syndic d'Avenches a produit l'avant-projet du nouveau plan directeur communal établi en janvier 1991, précisant qu'il sera soumis à l'approbation du Service de l'aménagement du territoire dans le courant du mois de mai 1991. Ce document (p. 76) résume l'importance de la desserte industrielle dans le schéma global de circulation de la façon suivante : "La route industrielle doit pouvoir canaliser l'essentiel du trafic lié aux entreprises. Sa localisation à travers une zone peu sensible aux nuisances de trafic, sa position stratégique et son raccordement au coeur de la cité, proche de la gare, en font également une artère susceptible de drainer des flux de circulation entre certains pôles extérieurs et le centre. Elle peut servir d'accès à la gare et aux installations sportives. Elle permet un raccordement direct à l'autoroute depuis les quartiers nord-ouest. Elle relie également les campings au coeur de la ville ainsi qu'à l'autoroute. Enfin, à l'occasion de

certaines manifestations, d'accidents ou de travaux, elle peut servir de voie de déviation du trafic de la RC 601. On veillera donc dans ce but à dimensionner cette artère en conséquence, à réserver des alignements suffisants, à éviter des débouchés trop nombreux depuis les industries bordières ainsi qu'à ne pas y localiser d'activité sensible au bruit." Cet avant-projet, qui écarte deux autres variantes, précise également (p. 74) que " le prolongement de la route industrielle jusqu'à Domdidier peut permettre de réaliser à long terme une déviation du trafic de transit efficace qui serait encore plus bénéfique pour cette dernière localité que pour Avenches. Il convient donc dans tous les cas de réserver la possibilité de créer cette déviation ". b) Le père du recourant a proposé une variante à l'avant-projet présenté par la commission consistant à faire passer la route projetée plus au nord de son hangar de façon à rejoindre la route no 62. Les représentants de la commission de classification et de la Municipalité d'Avenches se sont opposés à cette solution au motif que la route no 62 décrit, à son extrémité est, un angle droit qui dissuaderait les poids lourds de l'emprunter, contrairement à la solution attaquée qui permet de relier en ligne droite les routes déjà réalisées à l'ouest par le Bureau des constructions de l'autoroute à la route no 63 en continuité de la route no 61 à l'est. c) En cas de maintien du tracé selon l'avant-projet mis à l'enquête, le père du recourant a demandé les garanties suivantes : - l'assurance de recevoir dans le nouvel état le même nombre de mètres carré que dans l'ancien état; - l'assurance de pouvoir conserver son hangar; - l'atténuation dans la mesure du possible des inconvénients de la forme triangulaire de la parcelle portant le hangar en cas de réalisation de la route industrielle projetée; - l'assurance de pouvoir conserver l'autre moitié de la parcelle no 14 sise au nord de cette route; - l'affectation de sa parcelle en zone à bâtir pour le cas où il ne pourrait construire sur sa parcelle actuelle sise au Faubourg. A l'appui de ses revendications, il fait valoir que la parcelle no 14, propriété de son fils, leur convient parfaitement. Le tracé plat de la route cantonale RC 504 et la proximité de la gare permettent en effet d'économiser du temps et de la main-d'oeuvre, notamment pour le déchargement d'engrais; de plus, leur hangar est situé suffisamment loin de la plaine pour éviter d'être inondé comme cela avait été le cas en 1987 pour les parcelles qui s'y trouvent. Enfin, étant donné l'impossibilité de construire, d'agrandir ou de transformer l'habitation familiale qu'ils occupent actuellement dans le quartier du Faubourg en raison du caractère protégé du site, ils envisagent à long terme de construire une villa en lieu et place du hangar. Il a encore produit quelques photographies de ce dernier bâtiment. Si les représentants de la commission de classification et de la Municipalité d'Avenches ont pu lui fournir quelques précisions en ce qui concerne les trois premiers points de sa requête, ils n'ont pu assurer au père du recourant que son fils recevrait dans le nouvel état toutes ses parcelles au même endroit qu'auparavant, dans la mesure où il est impossible de préjuger, au stade de l'enquête actuelle, la répartition des terres dans le nouvel état. De même, ils n'ont pu lui garantir que la parcelle no 14 serait classée en zone constructible dès lors que cette décision relève de la compétence du Conseil communal d'Avenches. d) Interpellé sur le point de savoir les raisons pour lesquelles la parcelle no 18 voisine de celle du recourant et également concernée par la route projetée n'était pas comprise dans le périmètre du syndicat, le secrétaire de la commission de classification a répondu que le Bureau des constructions de l'autoroute avait à l'origine fixé le périmètre obligatoire en n'englobant qu'une infime partie de la zone industrielle. La commission de classification s'est alors adressée au Conseil d'Etat pour demander l'extension du périmètre aux zones concernées. La route ne devant pas, dans le projet initial, être retouchée au droit de la parcelle no 18, la commission de classification n'avait pas jugé utile d'englober cette parcelle dans le périmètre étendu. Le

Syndic d'Avenches a toutefois précisé à l'audience qu'une séance devait se dérouler en présence des représentants de la S.A. des Domaines Agricoles de la SRA en date du 16 mai 1991 pour obtenir leur accord à une nouvelle extension du périmètre à leur parcelle; cette extension serait mise à l'enquête en même temps que le nouvel état. Il a encore précisé que la Commune d'Avenches disposait de terrains dans le périmètre du syndicat, de sorte qu'elle serait en mesure d'acquérir les terrains nécessaires à l'emprise de la route projetée par voie d'échanges. e) La Commission centrale a enfin procédé à une inspection locale. A cette occasion, le représentant de la commission de classification a encore précisé qu'une emprise de 7 mètres, sans talus ni trottoirs, qui nécessiteraient s'ils devaient être prévus par la suite deux mètres d'emprise supplémentaire, était envisagée pour créer la route industrielle projetée. et considère en droit : _____ 1. En l'espèce, la Commune d'Avenches a saisi l'opportunité du remaniement parcellaire pour demander que soient réservées les emprises nécessaires à la réalisation du réseau des routes destinées à desservir la zone industrielle incluse dans le périmètre du syndicat. Le tronçon de route litigieux constitue d'ailleurs l'épine dorsale du réseau routier dans ce secteur dans la mesure où elle permet de relier l'autoroute à la zone industrielle, aux campings et à la plage d'Avenches sans passer par la ville. Dans la mesure où la création d'une desserte industrielle ne constitue pas l'un des buts du Syndicat, comme l'a d'ailleurs rappelé le Service des améliorations foncières dans sa lettre du 18 octobre 1988, on pourrait se demander si les emprises nécessaires peuvent être réservées dans le cadre d'un syndicat obligatoire avec remaniement. a) Aux termes de l'art. 60 al. 1 de la loi du 29 novembre 1961 sur les améliorations foncières (LAF), applicable par analogie au Syndicat d'améliorations foncières AR no 40 Avenches en vertu de l'art. 35 LAF, la commission de classification fixe le réseau des chemins de manière que le nouvel état de propriété soit rationnellement exploitable. Selon cette disposition, l'avant-projet des travaux collectifs doit comprendre tous les ouvrages collectifs prévus pour permettre l'exploitation rationnelle du nouvel état. Dans le cas d'un syndicat obligatoire constitué en corrélation avec la construction d'une autoroute, il doit comporter non seulement les ouvrages nécessaires à rétablir les accès antérieurs coupés par la route nationale, mais aussi les autres chemins nécessaires à l'attribution des nouvelles parcelles (CCAF F. St., du 25.10.1975). Aux termes de l'art. 52 al. 3 LAF, le remaniement parcellaire doit tenir compte des projets de travaux publics prévus dans le périmètre, qui peuvent être réalisés simultanément, les règles des articles 94 et suivants étant applicables, par analogie, pour l'acquisition du terrain d'emprise nécessaire à ces travaux. L'art. 39 al. 1 de la loi du 25 mai 1964 sur les routes (LR) complète cette disposition en prévoyant l'obligation pour l'Etat et la Commune d'étudier la possibilité d'exécuter simultanément les améliorations prévues au réseau routier lors d'un remaniement parcellaire. Ces deux dernières règles rappellent, en cette matière, le principe de coordination (qui découle en général de l'art. 2 al. 3 OAT); la commission de classification doit s'efforcer de ne pas compromettre la réalisation d'ouvrages collectifs dont l'intérêt dépasse celui du syndicat, alors que les communes intéressées et l'Etat doivent saisir l'opportunité offerte par les travaux du syndicat pour étudier, voire réaliser d'éventuelles améliorations du réseau routier. L'expression "simultanément", que l'on retrouve tant à l'art. 52 al. 3 LAF qu'à l'art. 39 LR, ne doit cependant pas être comprise dans un sens trop absolu. La Commission centrale a en effet déjà admis que l'on puisse intégrer un projet d'intérêt public même après la clôture de l'enquête sur l'avant-projet des travaux collectifs pour autant que la modification de l'avant-projet initial fasse l'objet d'une enquête séparée de manière à sauvegarder le droit d'être entendu des propriétaires concernés (CCAF H. Mu., du

23.8.1985; contra, M. Ga., du 23.4.1968). De même, l'exécution des travaux publics ne doit pas forcément être prévue en même temps que les autres travaux liés au remaniement. La seule limite dans le temps consiste dans le refus d'admettre de réserver des emprises pour des projets dont la réalisation n'est pas certaine, ce dans un avenir proche, mais seulement éventuelle (CCAF SI Mi., du 12.1.1990). En l'espèce, la modification de l'avant-projet s'est faite avant la mise à l'enquête de l'avant-projet des travaux collectifs, de sorte que le droit d'être entendu des propriétaires concernés n'a pas été lésé par cette modification. De plus, la réalisation de la route no 61 jusqu'à l'actuelle route cantonale RC 504 et de la route no 63 à l'est démontre que la construction de la route no 61 en cas d'acceptation du projet se fera à bref délai. Dans ces conditions, l'exigence de simultanéité posée par les art. 52 al. 3 LAF et 39 LR est suffisamment respectée, de sorte qu'elle ne peut amener la Commission centrale à rejeter le projet. On précisera que n'est litigieuse en l'espèce que la réservation de l'emprise nécessaire à la route précitée, mais non l'acquisition des terrains eux-mêmes; il importe ainsi peu, à ce stade, que cette dernière intervienne par le biais d'un échange de terrains, solution qui paraît la plus vraisemblable, par une déduction en pour-cent sur les terrains remaniés ou encore d'une autre manière (v. art. 97 LAF auquel renvoie l'art. 52 al. 3 LAF). Cependant, l'examen de la Commission centrale doit alors porter sur le principe même de la réalisation de cette route et sur son tracé, à l'exclusion des points de détail, qui relèvent de l'enquête sur le projet d'exécution des travaux collectifs (CCAF J.-F. De. et E. Er., du 5.9.1990). b) Le problème surgit en l'espèce du conflit entre l'intérêt public à la réalisation de la route litigieuse (qui doit être pris en considération à teneur de l'art. 52 al. 3 LAF) et l'intérêt à la mise en place d'un nouvel état de propriété rationnellement exploitable (art. 60 al. 1 LAF). Une balance de ces intérêts opposés conduit, sur le principe, à donner la priorité au projet de desserte industrielle retenu par la Commune d'Avenches sur la base de suggestions du Service de l'aménagement du territoire. Il ressort en effet de l'instruction que la route litigieuse devrait constituer à l'avenir un maillon très important du réseau routier autour de l'agglomération d'Avenches et une voie d'accès privilégiée du trafic lourd à la nouvelle autoroute. Le recourant ne le conteste d'ailleurs pas. c) En revanche, il s'en prend au tracé retenu. A cet égard, le recourant propose soit le retour à la solution prévue dans l'avant-projet initial, soit le passage de la route au nord de son hangar de façon à rejoindre en ligne droite la route no 62. Pour atteindre les objectifs visés par la création de cette artère et rappelés ci-dessus sous lit. a), il convient d'éviter tous les éléments susceptibles de dissuader les utilisateurs d'emprunter cette dévestiture. A cet égard, la nécessité d'un tracé rectiligne apparaît incontestable dans la mesure où les poids lourds risquent de continuer à emprunter la route de Berne RC 601 en présence d'un tracé comportant des courbes difficiles. De plus, cette nécessité répond aussi aux exigences de l'art. 60 al. 1 LAF déjà cité selon lequel le réseau des chemins doit être fixé de manière à ce que le nouvel état de propriété soit rationnellement exploitable. Le retour à la première version de l'avant-projet entraîne l'inconvénient déjà relevé en son temps par le Service de l'aménagement du territoire d'un virage en épingle à cheveu entre la RC 504 et la route no 60, puis d'un nouveau virage à angle droit pour rejoindre la route no 61, de sorte que l'on doit effectivement craindre que les poids lourds soient dissuadés de l'emprunter au profit de la route actuelle, avec les nuisances que cette solution comporte pour les habitants d'Avenches. Il se justifie dès lors de l'écarter. La seconde solution présente pour les poids lourds le même inconvénient dans la mesure où ils devraient négocier un virage à angle droit à l'extrémité est de la route no 62 pour rejoindre la route no 63. Cela reviendrait à recréer plus loin ce que l'on a précisément voulu éviter en modifiant le tracé de la route

litigieuse tel qu'il a été mis à l'enquête. A cela s'ajoute une raison supplémentaire de rejeter cette alternative; dans le schéma global de circulation, la route no 61 est inévitablement destinée à devenir l'artère de liaison entre l'autoroute et la route de Salavaux dans la mesure où la route de Salavaux menant aux campings et à la plage d'Avenches est reliée à cette route par la route no 63 déjà construite. Dans ce schéma, le rôle de la route no 62 se limite à une dévestiture interne de la zone industrielle. En prévoyant le raccordement du tronçon litigieux à la route no 62, on ne tiendrait pas compte de l'avantage représenté par le fait que la route no 61 est déjà reliée à la route de Salavaux par la route no 63. Enfin, selon cette version également, la parcelle no 14 du recourant resterait coupée et on ne voit pas les avantages, même sous la forme d'une diminution des inconvénients, que le recourant retirerait par rapport au tracé projeté. c) Le tracé retenu finalement pour la route N° 61 entraînera vraisemblablement des difficultés non négligeables dans l'élaboration du nouvel état, en particulier pour délimiter des parcelles rationnellement exploitables à proximité du hangar propriété du recourant. Dans ce type d'hypothèses, il convient, pour se conformer au principe de la proportionnalité, de réunir les conditions nécessaires pour atténuer dans toute la mesure du possible les inconvénients dus à l'autoroute et aux travaux publics envisagés sur la base de l'art. 52 al. 3 LAF. A cet égard, la Commission centrale juge indispensable une extension du périmètre à la parcelle N° 18, propriété de la SA des domaines agricoles de la SRA; cela permettra en effet la délimitation de biens-fonds de forme plus régulière entre l'autoroute et la nouvelle route N° 61, cette dernière pouvant d'ailleurs, le cas échéant, être rapprochée quelque peu des bâtiments lors de l'élaboration du projet de détail. d) En conclusion, la Commission centrale considère que le tracé prévu par la commission de classification est celui qui répond le mieux aux objectifs que cette artère est destinée à remplir dans l'intérêt public, tout en étant conforme aux exigences de l'art. 60 al. 1 LAF. Elle respecte en outre le principe de la proportionnalité qui régit les atteintes à la garantie de la propriété pour autant que le périmètre soit étendu à la parcelle n° 18. Cette exigence, qui semble près d'être réalisée aux dires de la Municipalité et de la Commission de classification, ne devrait pas soulever de problèmes en l'espèce. Vu ce qui précède, il se justifie de maintenir la solution attaquée et de rejeter le recours formé par Frédéric Jost.

2. Le recourant demande subsidiairement l'octroi de plusieurs garanties concernant ses attributions dans le nouvel état en cas de maintien de la solution telle que mise à l'enquête. La procédure de remaniement parcellaire se caractérise par une succession d'opérations soumises à enquêtes publiques, dans un ordre énuméré à l'art. 63 al. 1 LAF qui n'est pas impératif, mais logique. Selon la jurisprudence, le résultat de chacune des phases de la procédure de remaniement peut être attaqué par la voie de l'opposition, puis du recours. Si le délai de recours n'est pas utilisé ou si le recours est rejeté, le résultat de la phase en question acquiert force de chose jugée; en règle générale, il ne peut plus être attaqué dans les phases suivantes de la procédure (ATF 94 I 602 - JT 1970 I 3).

Inversement, les propriétaires ne peuvent pas mettre en cause des objets autres que ceux de l'enquête en cours, mais ils doivent attendre la succession normale des opérations (RDAF 1982 p.314). a) En l'espèce, les diverses garanties que le recourant aimerait se voir fournir concernent des éléments touchant au nouvel état. Or, la répartition des nouveaux biens-fonds fera l'objet de la prochaine enquête. Dans le cadre de cette nouvelle enquête, Frédéric Jost aura l'occasion de faire connaître ses vœux à la commission de classification, puis de s'opposer le cas échéant à l'attribution prévue par celle-ci. Sa demande de garanties apparaît dès lors prématurée et doit être rejetée pour cette raison; au demeurant, ni la commission de classification, ni la commission centrale ne peuvent, en principe, donner de

garanties à un propriétaire déterminé sur ses futures attributions dans le nouvel état, sauf à violer le principe d'égalité de traitement à l'égard des autres propriétaires du syndicat. On peut cependant observer que l'extension du périmètre à la parcelle n° 18 permettra à la commission de classification de délimiter des parcelles de forme régulière, entre la route projetée et l'autoroute, en particulier à proximité du hangar du recourant. Cela étant, ce n'est qu'au nouvel état que l'on pourra cerner et apprécier les inconvénients éventuels résultant de la taille ou de la forme des parcelles attribuées au recourant. Son droit d'obtenir une indemnité, dans l'hypothèse d'une moins-value pour son domaine, est ainsi réservé (art. 55 lit. d LAF); il en va de même des prétentions qu'il pourrait faire valoir au cas où la Commune d'Avenches envisagerait l'acquisition des terrains d'emprise nécessaires autrement que par voie d'échange (art. 97 LAF; une indemnité calculée à la valeur vénale pourrait alors être due). b) L'assurance que la parcelle no 14 supportant le hangar sera classée en zone à bâtir ne peut en l'état pas lui être donnée. La décision d'une éventuelle affectation en zone constructible ne dépend en effet ni de la commission de classification, dont les compétences découlent directement de la LAF, ni de la Municipalité d'Avenches, mais bien du législatif communal, voire même du Conseil d'Etat compétent pour approuver les plans d'affectation et leurs modifications. 3. Le recours est ainsi très partiellement admis; il ne se justifie cependant pas de percevoir un émolument. Par ces motifs, la Commission centrale des améliorations foncières p r o n o n c e : I.

Le recours est admis partiellement. II. La décision rendue le 30 janvier 1991 par la commission de classification du Syndicat d'améliorations foncières AR n° 40 d'Avenches relative à la route n° 61 est confirmée; toutefois, l'entrée en force de l'avant-projet des travaux collectifs sur ce point est subordonnée à l'extension du périmètre, selon la procédure applicable en pareil cas, à la parcelle n° 18, propriété de la SA des Domaines agricoles de la SRA. III. Il n'est pas perçu d'émolument. Lausanne, le Au nom de la Commission centrale : Le président

Le greffier : Le présent prononcé est notifié : - au recourant Frédéric Jost, Faubourg 33, 1580 Avenches; - à la commission de classification, par l'intermédiaire de son secrétaire, M. Jean-Paul Parisod, pl. de l'Eglise 4, 1580 Avenches, en 2 exemplaires. Un exemplaire du prononcé est en outre communiqué pour information : - au Président du Comité de direction du Syndicat, M. René Stucki, 1582 Donatyre; - au Service des améliorations foncières; - au Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports, Service de l'aménagement du territoire; - à la Municipalité de et à 1580 Avenches.

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