

VD_OMNI AF.2007.0003 vom 26. September 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-09-26, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AF.2007.0003

FR: VD_OMNI AF.2007.0003 du 26 septembre 2007

IT: VD_OMNI AF.2007.0003 del 26 settembre 2007

Regeste

Municipalité de Chessel/Commission de classification Syndicat AF de la route H144, Service des routes, Service du développement territorial | Il n'est pas contraire à l'art. 95 LAF d'exclure du périmètre du remaniement parcellaire ordonné pour la réalisation du projet routier H144 le Pont de Chessel traversant le Grand Canal, situé en limite du périmètre. La question du renforcement de la capacité du pont de 28 t à 40 t est en effet indépendante des buts du syndicat destinés à réparer les inconvénients liés à la réalisation du projet routier H144.

Erwägungen

E. 1

a) Selon l'art. 27 al. 1 de la loi sur les améliorations foncières du 29 novembre 1961 (LAF), le département compétent en matière d'amélioration foncière (actuellement Département des infrastructures, ci après : le département) peut créer d'office et organiser des syndicats d'améliorations foncières sur tout ou partie du territoire d'une ou de plusieurs communes, lorsque cette opération est rendue indispensable pour remédier à un morcellement excessif du sol (let. a), pour permettre la construction de voies publiques (routes, chemins de fer et canaux) et, d'une manière générale, la réalisation de grands travaux (let. b) ou pour permettre la réalisation d'un plan d'affectation prévu par la LATC (let. c). b) En l'espèce, le syndicat d'améliorations foncières de la route principale H144 a été créé par décision du Département des infrastructures (le département) du 9 décembre 2003. Il a pour but le remaniement parcellaire, c'est-à-dire l'aménagement de la propriété foncière en corrélation avec la construction du projet routier H144 avec ses raccordements et les mesures de compensations écologiques. Il a aussi pour but le rétablissement du réseau de chemins, l'évacuation des eaux de surface et le drainage ainsi que le rétablissement des écoulements existants. Le tribunal a par ailleurs déjà jugé que la réalisation du projet routier H144 répondait à un intérêt public important ; Il s'agit en particulier d'assurer une meilleure liaison entre la frontière française à St-Gingolph et le raccordement sur l'autoroute N9 à Villeneuve en renforçant ainsi de manière plus rationnelle sa fonction de route principale. Le projet permet aussi de relier les zones d'activité du Chablais valaisan au nord de la plaine du Rhône et il assure une réduction du trafic de transit dans les villages de Noville et de Rennaz. Il permet d'éviter également un trafic de poids lourds de 40 tonnes relativement important au travers des villages de Vouvry et de Vionnaz et enfin, il assure une meilleure sécurité des usagers par la création d'un type de route avec accès limité et une séparation avec les véhicules lents, notamment les véhicules agricoles. Ces différents objectifs répondent à un intérêt public important et prépondérant aux intérêts des recourants (arrêt AC 2005.0118 du 14 septembre 2007). c) Par ailleurs, l'art. 14 LR prévoit que l'acquisition des terrains nécessaires à la construction de l'ouvrage peut s'effectuer de gré à gré, par

remaniement parcellaire ou par expropriation. Le choix du mode d'acquisition par remaniement est celui qui préserve le mieux les intérêts des agriculteurs. Ce mode d'acquisition permet en effet d'importantes mesures de compensation en faveur des agriculteurs. C'est ainsi que la procédure de remaniement permet, pendant la phase de chantier, l'indemnisation des pertes d'exploitation pour le secteur de Crebelley, particulièrement touché par les emprises provisoires, le rapport d'impact du projet routier prévoit une "compensation financière adéquate et/ou la mise à disposition de terres agricoles de remplacement pour ne pas mettre en péril l'exploitation". En ce qui concerne la perturbation du trafic agricole durant le chantier, la circulation journalière et saisonnière sera assurée par des déviations adaptées aux caractéristiques des véhicules agricoles (lenteur de déplacement, largeur et hauteur des véhicules). Le remaniement a pour objet une redistribution des terres permettant de reconstituer des domaines agricoles cohérents, le rétablissement d'un réseau de dessertes performant, le rétablissement de la liaison nord-sud pour le trafic agricole vers le pont de l'autoroute, la mise à disposition des terrains pour la remise en état des systèmes d'évacuation des eaux de surface, ainsi que pour le rétablissement du réseau d'irrigation éventuellement perturbé par le chantier et la construction de l'ouvrage, et enfin, l'intégration des surfaces de compensation forestières et écologiques et la répartition équilibrée entre agriculteurs (arrêt AC 2007.0203 du 14 septembre 2007).

E. 2

du Service des routes). En substance, une expertise technique du pont avait démontré que sa capacité portante était insuffisante pour le trafic de 28 tonnes (capacité portante de 22 tonnes) et que l'ouvrage pouvait être renforcé à 28 tonnes mais pas à 40 tonnes puisque seule la reconstruction complète permettait un trafic de 40 tonnes. Ainsi, compte tenu du fait que le pont de la Porte du Scex permettait sous un régime d'exception le passage des 40 tonnes pour desservir le village de Chessel et la rive gauche du Grand canal et que la rive droite allait être desservie par le nouveau projet routier H144 (giratoire de Crebelley), il n'était pour l'instant pas nécessaire de reconstruire le pont de Chessel pour le trafic des camions de 40 tonnes. c) Il convient de déterminer si les conditions de l'art. 95 al. 1 LAF concernant la délimitation du périmètre de remaniement imposent d'inclure le pont de Chessel sur le Grand canal. Le périmètre doit permettre de réparer de manière efficace et rationnelle les inconvénients liés à la construction de la route. A cet effet, l'étude foncière du projet routier H144 prévoit un certain nombre de travaux collectifs. Il s'agit de rétablir les dessertes et les accès aux parcelles, de permettre le cheminement de convois agricoles à travers la plaine afin qu'ils puissent éviter de rouler sur les routes cantonales, de remettre en état ou éventuellement compléter les systèmes d'évacuation des eaux de surface et de remettre en état ou de maintenir les systèmes de drainage qui traversent l'entier de la plaine. Le rapport relève que les accès agricoles entre Crebelley et le Rhône ne sont pas perturbés et peuvent être conservés tels quels. Pour les convois de 40 tonnes destinés aux exploitations agricoles, des cheminements adéquats seront mis en place (Etude foncière préliminaire, rapport phase 2 p. 8-9). Il apparaît ainsi que seules les perturbations du trafic agricole provoquées par les travaux de construction du projet routier H144 font partie des buts assignés au syndicat et le périmètre doit ainsi être délimité de manière à assurer le bon déroulement des travaux collectifs envisagés à cette fin. Or, les problèmes de charge sur le pont de Chessel sont préexistants et indépendants du projet routier H144. d) Il est vrai que l'interpellation de Frédéric Borloz sur l'enclavement de la commune de Chessel montre que les convois agricoles de plus de 28 tonnes doivent effectuer des détours importants pour se

rendre de la rive gauche à la rive droite du Grand canal. Depuis la rive gauche, le convoi doit solliciter une autorisation pour traverser le pont de la Porte du Scex et rechercher un itinéraire qui lui permet de traverser à nouveau le Rhône et le Grand canal. La réponse du Conseil d'Etat précise que les travaux de renforcement du pont de Chessel sur le Grand canal permettant de porter la charge de 22 à 28 tonnes avaient été exécutés en 2002 et que le canton n'envisageait pas de reconstruire le pont pour permettre le passage des véhicules de 40 tonnes dès lors que l'accès à Chessel pouvait être assuré par le pont de la Porte du Scex pour la rive gauche du Grand Canal, et par le projet routier H144 et le giratoire de Crebelley pour la rive droite du Grand canal (BGC novembre 2005 p. 4725 et 4728). Mais la route H144 a notamment pour but de séparer le trafic agricole et les convois agricoles ne pourront vraisemblablement pas utiliser cette voie. e) Il convient donc de déterminer si les difficultés provoquées aux exploitants par la limitation de charge sur le pont de Chessel font partie des inconvénients du projet routier à réparer au sens de l'art. 95 al. 1 LAF. A cet égard, le choix du tracé du projet routier H144 a pour effet d'exclure l'utilisation d'autres variantes par le pont de Chessel ; la réfection ou la reconstruction de ce pont aurait été alors nécessaire dans le cadre des variantes 0+ de l'étude multicritère de 1999 qui utilisait pour l'essentiel le tracé existant de la route cantonale 725). Mais les conséquences du choix de la variante résultant de l'étude multicritère de 1999 ne peuvent être assimilées à des inconvénients directs et propres à la réalisation de la route H144. La délimitation du périmètre qui exclut le pont de Chessel n'apparaît ainsi pas contraire aux conditions de l'art. 95 LAF. Par ailleurs, le plan de l'annexe II au rapport d'impact du projet routier sur l'analyse des axes de trafic agricole concernés par la route H144 (plan RIE – ANNEXE N° II / AG2 PRINCIPAUX AXES DE TRAFIC AGRICOLE) ne fait pas figurer le pont de Chessel comme un axe important. Ce plan montre un axe de transport depuis Crebelley et Chessel en direction du centre collecteur Staehlin des Evouettes pour les livraisons de céréales et un autre axe vers la laiterie de Crebelley pour le lait en provenance de Chessel. Mais la livraison journalière du lait n'implique en principe pas l'utilisation de véhicules de 40 tonnes et les livraisons de céréales peuvent vraisemblablement s'effectuer sur des véhicules agricoles n'excédant pas la limite de 28 tonnes.

E. 3

Il résulte ainsi des considérants qui précèdent que le recours de la Municipalité doit être rejeté et la décision attaquée maintenue. En ce qui concerne la répartition des frais et dépens, le tribunal considère que la problématique soulevée par la recourante n'a pas été examinée de manière détaillée notamment en ce qui concerne l'impossibilité pour les convois agricoles d'utiliser la route H144 pour se rendre depuis Chessel sur la rive droite du Grand canal. Il se justifie ainsi de faire application de l'art. 55 al. 3 LJPA en laissant les frais de justice à la charge de l'Etat. Il n'y a en outre pas lieu d'allouer de dépens.