

Le droit de recours des associations:
constructif et efficace



Semi-autoroute de la Linth (SG) Le Tribunal fédéral a annulé une approbation de plans du Conseil d'État, au motif qu'une telle approbation ne peut avoir lieu avant que la décision favorable de l'autorité statuant sur le défrichement n'ait été annoncée.

Exemple n° 4: optimisation d'une semi-autoroute

Le projet initial

Connu dans le canton de St-Gall sous le nom de «Linth-Schnellstrasse», le projet prévoit d'une part de raccorder la route de contournement au nord de Rapperswil/Jona avec la bretelle d'accès nord à l'autoroute à Schmerikon et, d'autre part, de créer un raccordement à la Rickenstrasse, établissant la liaison avec le Toggenburg. Alors que la route Jona/Schmerikon est pratiquement incontestée, le conflit s'est enflammé en ce qui concerne le raccordement à la Rickenstrasse. Le canton de St-Gall a prévu d'y construire un viaduc sur l'Aabachtobel. Les matériaux d'excavation d'un tunnel de la liaison Jona-Schmerikon devaient partiellement remblayer les deux rives de l'Aabachtobel. Pour ce faire, il s'avérait nécessaire de défricher 1 ha de forêt environ.

La procédure

Le projet a été approuvé le 8 mai 1991 par le Grand Conseil du canton de St-Gall et a obtenu force de loi par son acceptation en votation populaire le 8 décembre 1991.

De nombreuses oppositions ont été déposées contre le projet général décidé le 28 avril 1992 par le Conseil d'état et mis à l'enquête publique le 6 mai 1992. Par conséquent, plusieurs points du projet ont été revus et, le 22 mars 1994, une nouvelle version a été remise à l'enquête accompagnée du rapport d'impact sur l'environnement et de la demande de défrichement. L'ATE, le WWF et la LSPN (aujourd'hui Pro Natura) forment à nouveau opposition, le point d'achoppement étant que les exigences relatives au défrichement ne sont pas remplies et que de ce fait, le projet n'est pas compatible avec la législation sur l'environnement.

En effet, dans le cadre de la procédure, l'OFEFP – en qualité d'autorité habilitée à statuer sur le défrichement (surface: 5,5 ha) – a pris en tout trois fois position. Le 21 octobre 1994, cet office était d'avis que malgré les modifications intervenues en 1994, le projet ne tenait pas suffisamment compte de la protection de la nature et du paysage. En outre, le dépôt de matériaux

sur le flanc Sud de l'Aabachtobel ne résultait pas d'une contrainte et, par conséquent, une autorisation de défricher ne pouvait pas être envisagée.

Malgré cette prise de position de l'OFEFP, le Conseil d'État du canton de St-Gall a approuvé le projet général le 20 décembre 1994 et a simultanément rejeté les oppositions des associations écologistes. Le 30 janvier, respectivement le 2 février 1995, celles-ci ont déposé un recours de droit administratif contre cette décision.

Point d'achoppement: l'autorisation de défrichement

Sans entrer en matière sur le fond, le Tribunal fédéral se range du côté des organisations écologistes en ce qui concerne l'autorisation de défrichement. Le Conseil d'État n'aurait pas dû procéder à l'approbation des plans en présence d'une prise de position négative de l'OFEFP. L'objectif de l'article 12 de la Loi sur les forêts est de garantir, lors de l'intégration d'une forêt dans une zone d'affectation (comme c'est le cas d'un plan de construction de route), que la coordination entre l'aménagement du territoire et la procédure de défrichement ne se fasse pas au détriment de la protection des forêts. Par conséquent, une autorisation de défricher ne peut être délivrée que sur la base d'une évaluation complète des intérêts en jeu et ceux-ci ne doivent pas être préjudiciés par une procédure préalable en matière d'aménagement du territoire.

Dans son arrêt, le Tribunal fédéral a indiqué les deux possibilités qui se présentaient au Conseil d'État. Soit il exigeait de l'OFEFP une décision susceptible de recours et l'attaquait en justice, soit il tentait, par d'autres éclaircissements et adaptations de son projet, d'obtenir une prise de position positive de la part de l'OFEFP. Ce n'est que muni d'une autorisation de défricher que le Conseil d'État peut à nouveau approuver les plans.

Le projet est modifié

Le Conseil d'État a décidé de revoir de nombreux aspects du projet. En ce qui concerne le raccordement controversé à la Rickenstrasse près de Neuhaus, il renonce à construire le viaduc sur l'Aatal en faveur d'une solution mieux adaptée au paysage.

Conclusion

Les plans ne peuvent être approuvés que si l'autorité compétente (ici l'OFEFP) s'engage à délivrer une autorisation de défrichement. Ce principe est élémentaire en matière de protection des forêts.

Dans le cas présent, des améliorations notables ont été obtenues en faveur du paysage. Il a ainsi été possible de renoncer à d'importants remblais, grâce au redimensionnement du raccordement de la route, et de ce fait, la surface à défricher a pu être réduite de façon significative.

Contact et documentation supplémentaire:

ATE Suisse, case postale, 3000 Berne 2

Adrian Schmid, tél. 031 328 82 00

ATF I A.28 /1995