



---

Cour I  
A-1817/2006  
{T 0/2}

## **Arrêt du 2 septembre 2008**

---

Composition

Jérôme Candrian (président du collège), Kathrin Dietrich,  
André Moser, juges,  
Loris Pellegrini, greffier.

---

Parties

**Transports publics du Chablais SA**, 38, rue de la Gare,  
1860 Aigle,  
recourante,

contre

**Office fédéral des transports (OFT)**,  
Palais fédéral Nord, 3003 Berne,  
autorité inférieure,

---

Objet

prolongement de la ligne Aigle-Leysin.

**Faits :****A.**

La Compagnie du Chemin de fer Aigle-Leysin (ci-après: AL) exploitait une ligne à voie étroite, en partie en crémaillère, entre Aigle et Leysin. Par arrêté fédéral du 18 décembre 1972, l'Assemblée fédérale a renouvelé la concession pour cette ligne jusqu'au 31 décembre 2022. En 1975, cette Compagnie s'est associée avec d'autres entreprises de chemin de fer privées de la région pour former une communauté d'exploitation sous le nom de Transports Publics du Chablais. Elle deviendra, dès le 18 août 1999, la société anonyme Transports Publics du Chablais SA (ci-après: TPC SA).

Le 12 novembre 1991, l'AL a requis de l'Office fédéral des transports (ci-après: OFT) l'extension de sa concession au tronçon Leysin-La Berneuse. Elle espérait promouvoir le tourisme "quatre-saisons/plaine-montagne" et améliorer sa situation financière. A l'appui de sa demande, elle a joint notamment une étude de faisabilité (U.\_\_\_\_\_, juillet 1989) et un rapport d'impact sur l'environnement (U.\_\_\_\_\_, juillet 1990; rapport d'impact préliminaire novembre 1991). Le Conseil fédéral s'est prononcé en faveur de l'extension de la concession (cf. Message du 17 août 1994 relatif à l'extension de la concession octroyée au chemin de fer Aigle-Leysin pour le parcours Leysin-La Berneuse, Feuille fédérale [FF] 1994 V 167). Suivant l'avis de l'Exécutif fédéral, l'Assemblée fédérale a étendu la concession au parcours Leysin-La Berneuse par arrêté fédéral du 9 mars 1995 (cf. arrêté fédéral portant extension de la concession pour le Chemin de fer Aigle-Leysin, FF 1995 II 448).

**B.**

Le 6 janvier 1997, l'AL a soumis à l'OFT pour approbation les plans relatifs au prolongement de la ligne Aigle-Leysin jusqu'au sommet de La Berneuse. Selon les plans et le rapport d'impact sur l'environnement du 25 novembre 1997, le tracé partait de la station Grand-Hôtel, terminus de la ligne actuelle, à flanc de coteau jusqu'aux carrières des Chamois. Ensuite, il tournait pour relier le Temeley sur l'assiette de la route actuelle d'Aï. Depuis le Temeley, le tracé s'engouffrait dans la Combe du Luissel et après un court tronçon à flanc de coteau, il contournait le versant sud du Gêteillon dans la partie supérieure des zones de protection contre les avalanches. La ligne poursuivait dans l'axe de l'arête du Gêteillon, sur son flanc

est, et parallèlement au télécabine - reliant Leysin à La Berneuse - pour aborder La Berneuse par le sud. Le tracé avait une longueur de 3,930 km dont 2 km en forêt et sur des pâturages boisés. La ligne était à voie unique et des stations de croisements étaient prévues à Leysin-Grand Hôtel, Têmeley et La Berneuse. En outre, une halte appelée les Chamois devait être aménagée en vue de desservir un quartier d'habitations des hauts de Leysin. Cet arrêt permettait de relier les domaines skiables de Solacyre et de La Berneuse.

Conformément aux documents joints à la demande d'approbation des plans, le prolongement de la ligne impliquait un défrichement définitif de 11'490 m<sup>2</sup> et provisoire de 7'600 m<sup>2</sup>. Quant au coût du projet, incluant les mesures destinées à diminuer les impacts sur l'environnement, il était devisé à 32,55 millions de francs. Le financement devait être assuré par une aide financière de la Confédération (la première partie de la ligne projetée [Grand Hôtel – Les Chamois, soit un quart du tracé] était reconnue par la Confédération comme un tronçon de trafic général et pouvait bénéficier de son aide financière), des communes intéressées et du Canton de Vaud, ainsi que des collectivités régionales et de la communauté leysenoude; enfin, par une augmentation du capital-actions des TPC SA (cf. dossier de défrichement, rapport technique, novembre 1997, p. 7; rapport sur les études techniques, novembre 1997, pp. 8-9).

## **C.**

**C.a** Le 21 janvier 1998, l'OFT a rendu une décision sur la fixation de la procédure. Il a considéré que le projet était soumis à la procédure ordinaire d'approbation des plans. Il a aussi reconnu sa compétence en matière d'approbation des plans. L'octroi de l'autorisation de défrichement ressortissait en revanche à l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEP: dès le 1<sup>er</sup> janvier 2006, Office fédéral de l'environnement [OFEV]). Les compétences définies dans cette décision ont toutefois été modifiées à la suite de l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 2000, de la loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 1999 3071). L'OFT s'est dès lors reconnu compétent pour statuer également sur l'autorisation de défrichement et l'OFEV a été consulté en sa qualité d'autorité spécialisée.

**C.a.a** Mis à l'enquête publique du 11 février au 12 mars 1998, le projet a fait l'objet de quatorze oppositions. Ensuite, les déterminations des diverses autorités concernées ont été recueillies. La Municipalité de Leysin a donné un préavis positif (lettre du 8 avril 1998). Quant au Département des infrastructures du canton de Vaud, il a d'abord invité l'AL à étudier une variante limitée permettant un raccordement à la télécabine Leysin-La Berneuse par une station intermédiaire au Têmeley. L'AL a estimé qu'une telle solution entraînait une modification majeure de l'offre touristique projetée avec un impact sur le plan financier et a souhaité le maintien du projet initial (lettre du 24 août 1998). Le Département précité a aussi consulté les services cantonaux spécialisés qui ont donné des préavis positifs - hormis le Service de l'aménagement du territoire -, parfois soumis à la réalisation de certaines conditions. A la suite d'une analyse globale, le Département a considéré que le projet ne présentait pas un intérêt public important et qu'il manquait une étude économique sérieuse et actualisée; sur la base des informations à sa disposition, le rendement de l'opération était incertain; en outre, le rapport d'impact sur l'environnement avait mis en exergue d'importantes atteintes à l'environnement, dont beaucoup n'étaient pas compensables en raison de la qualité du site, et la variante limitée avait été refusée par l'AL. Dans ces conditions, le Département a donné un préavis négatif à l'OFT (lettre du 3 septembre 1998).

Le 14 septembre 1998, l'AL a remis à l'OFT une étude complémentaire portant sur la variante limitée proposée par le Département (prolongement du chemin de fer jusqu'au Têmeley et création à cet endroit d'une station intermédiaire sur la télécabine Leysin-La Berneuse). Selon cette étude, la solution préconisée était irréalisable dès lors que toute la région du Têmeley, dans laquelle la gare d'échange devait être créée, se trouvait en zone de protection des eaux S II, inconstructible pour ce genre d'ouvrage. De plus, elle impliquait une modification majeure de l'offre touristique projetée.

**C.a.b** Consulté par l'OFT, l'Office fédéral de l'aménagement du territoire a en particulier conclu à ce que la variante limitée soit examinée. Il a aussi retenu que le projet était compatible avec les conceptions et plans sectoriels en vigueur de la Confédération (déterminations du 21 octobre 1998). Selon le préavis de l'OFEPF, les mesures de protection, de reconstitution ou de remplacement proposées en compensation pour les atteintes à la nature et au

paysage étaient, pour une bonne part, irréalistes ou inaptes à donner les résultats souhaités; comme le relevait le rapport d'impact sur l'environnement du 25 novembre 1997, des sites naturels sensibles de grande valeur étaient touchés; de plus, le défrichement imposé ne répondait pas à des exigences primant l'intérêt à la conservation de la forêt. Il n'était donc pas envisageable. Cette autorité a ainsi rendu un préavis défavorable au projet (déterminations du 10 février 1999).

**C.a.c** Par lettre du 21 avril 1999, le Conseil d'Etat vaudois a informé l'OFT du fait qu'une résolution favorable au projet avait été votée par les députés du Grand Conseil le 10 mars précédent. Leur appréciation reposait sur les éléments de fait suivants: le tracé du prolongement était légalisé par un plan partiel d'affectation; l'Etat n'aurait pas besoin de financer ce projet; tous les préavis des différents services de l'Etat de Vaud étaient positifs et favorables au projet; la concession pour le prolongement avait été délivrée par les Chambres fédérales; des sommes d'argent importantes avaient été votées et dépensées pour le dossier d'enquête publique en vue de l'obtention du permis de construire; le projet devait relancer l'économie et créer de nombreuses places de travail à long terme. Le Conseil d'Etat vaudois a ajouté que le financement du projet ne serait pas assuré par le Canton mais par le secteur privé.

Le 24 juin 1999, Me X.\_\_\_\_\_, administrateur de l'AL, s'est adressé à l'OFT en précisant que les fonds propres pour financer le projet étaient inexistantes et qu'une participation financière de l'Etat de Vaud serait nécessaire, contrairement à la résolution votée.

**C.a.d** Le 28 septembre 1999, TPC SA (auparavant: AL) a produit un rapport complémentaire établi par Y.\_\_\_\_\_ le 10 septembre 1999 en vue de répondre aux préavis des divers intervenants à la procédure d'approbation des plans. Ce rapport prévoyait quelques modifications du projet impliquant un coût supplémentaire de 1,8 millions de francs. Celui-ci a été soumis par l'OFT aux autorités concernées. Aussi bien le Département des infrastructures du canton de Vaud (cf. déterminations du 25 janvier 2000) que l'OFEFP (déterminations du 7 mars 2000) ont maintenu leurs préavis négatifs.

**C.b** A la demande de l'OFT (lettre du 12 décembre 2000), TPC SA a déposé un complément au rapport d'impact sur l'environnement portant sur des mesures compensatoires supplémentaires au vu de la

prise de position de l'OFEFP du 7 mars 2000 (rapport d'Y. \_\_\_\_\_ du 18 mars 2002). Elle a également remis à l'OFT un budget d'exploitation relatif au prolongement de la ligne Aigle-Leysin jusqu'à La Berneuse (rapport du 17 juin 2002). Selon les pronostics effectués, le tronçon touristique devait être largement bénéficiaire, et permettait, à terme, d'absorber la dette contractée pour le financement du projet (lettre du 19 juin 2002).

**C.b.a** Invité à se prononcer sur le rapport complémentaire du 18 mars 2002 relatif aux mesures supplémentaires demandées par l'OFEFP, le Département des infrastructures du canton de Vaud a tout d'abord retranscrit les positions des services spécialisés (cf. observations du 16 juillet 2002). Le Service de l'aménagement du territoire a pris acte des mesures de compensation proposées. Quant au Service des forêts, de la faune et de la nature, il a relevé que le complément présenté améliorerait très favorablement le bilan écologique du projet et qu'il pouvait être accepté sur cette base. Dans ses observations, le Département a ensuite retenu en substance que le mode de financement demeurait inconnu, si bien qu'il ne pouvait se prononcer sur le budget d'exploitation. Il a aussi précisé que le budget ne mentionnait pas la répartition des voyageurs entre les différents moyens d'accès à La Berneuse et sa répercussion sur les hypothèses de recettes.

**C.b.b** Réagissant à cette dernière prise de position, TPC SA a indiqué que les prévisions annoncées ne concernaient que le trafic de voyageurs du train à l'exception de celui lié à la télécabine. Celle-ci devait d'ailleurs être supprimée à terme. De plus, il n'était pas possible de préparer un plan de financement précis en l'absence d'autorisation de construire (lettre du 6 août 2002).

**C.b.c** De son côté, l'OFEFP a relevé que si, au sens de l'art. 18 al. 1<sup>er</sup> de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451), la pesée des intérêts devait se faire en faveur du projet, celui-ci pourrait alors être déclaré conforme à cette dernière loi à la condition que toutes les mesures convenues soient reprises dans la décision d'approbation des plans et réalisées. Néanmoins, les conditions d'octroi d'une dérogation au défrichement n'étaient pas satisfaites. En particulier, la rentabilité du projet n'avait pas été démontrée. A cela s'ajoutait le fait que le projet envisagé

portait une lourde atteinte à une région libre de toute installation (préavis du 1<sup>er</sup> juillet 2003).

#### **D.**

Par décision du 15 juillet 2003, l'OFT a rejeté la demande d'approbation des plans du projet portant sur le prolongement de la ligne Aigle-Leysin jusqu'au sommet de La Berneuse. Procédant à une pesée globale des intérêts en présence, il a considéré que les motifs économiques et touristiques invoqués par TPC SA ne l'emportaient pas sur l'intérêt public à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage et à la conservation de l'aire forestière. Il n'existait donc pas d'intérêt prépondérant au sens de l'art. 5 al. 2 de la loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts (LFo, RS 921.0), de sorte que l'autorisation de défricher ne pouvait pas être accordée. En l'absence de défrichement, la construction du prolongement jusqu'à La Berneuse était impossible, si bien que les plans du projet ne pouvaient pas être approuvés.

#### **E.**

**E.a** Par mémoire du 12 septembre 2003, TPC SA a interjeté recours contre cette décision auprès de la Commission de recours du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (dès le 1<sup>er</sup> juillet 2004: Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement [CRINEN]; à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007: Tribunal administratif fédéral [TAF]). Elle a requis l'annulation de la décision entreprise en concluant à l'approbation des plans du prolongement de la ligne Aigle-Leysin jusqu'à La Berneuse. A titre subsidiaire, elle a demandé que l'approbation des plans soit accordée et soumise à la condition qu'elle prouve le financement du projet avant de débiter les travaux.

Appelés à prendre position sur ce recours, l'OFT a conclu à son rejet (observations du 5 novembre 2003); selon l'OFEPF, les arguments invoqués dans le recours ne permettaient pas d'infirmier la décision de l'OFT (observations du 24 novembre 2003); quant au Département des infrastructures du canton de Vaud, il a maintenu son préavis négatif du 3 septembre 1998 (lettre du 27 janvier 2004).

**E.b** A la suite d'une vision locale organisée le 2 juin 2005, la CRINEN a enjoint TPC SA de mandater un expert indépendant aux fins d'établir la rentabilité socio-économique du projet et ses incidences sur la

rentabilité actuelle et à venir de T.\_\_\_\_\_, compagnie exploitant notamment la télécabine reliant Leysin à La Berneuse (ordonnance du 24 juin 2005).

Selon le rapport d'expertise du 22 février 2007, la documentation et les études ayant servi à l'élaboration des prévisions de fréquentation et de recettes ne permettaient pas de conclure à la pertinence et à la durabilité des hypothèses envisagées. D'après l'expert, il était impossible d'évaluer de manière crédible la rentabilité socio-économique du projet. Une telle évaluation impliquait une reformulation de la conception (commerciale) du produit, à étayer par une étude de marché.

**E.c** Après avoir pris connaissance de cette expertise, l'OFT a maintenu sa décision (lettre du 18 mai 2007). Le Département cantonal des infrastructures s'en est remis à justice (lettre du 16 mai 2007) et l'OFEV a maintenu son préavis négatif (lettre du 1<sup>er</sup> juin 2007). Quant à la recourante, elle s'est engagée à prendre toutes les mesures mentionnées dans la prise de position de l'OFEFP du 13 juillet 2003 et à n'entreprendre les travaux que lorsque la totalité du financement serait trouvé. Elle a également pris l'engagement, en cas d'admission du recours, de procéder à une nouvelle évaluation des coûts du projet et d'entreprendre une étude de marché en vue d'évaluer sa rentabilité (lettre du 1<sup>er</sup> juin 2007).

Ces dernières écritures ont été transmises aux parties pour information et la cause a été gardée à juger (cf. ordonnance du TAF du 28 mai 2008).

Les autres éléments de fait seront repris en tant que besoin dans la partie en droit.

## **Droit :**

### **1.**

La loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Aux termes de l'art. 53 al. 2 LTAF, les recours qui sont pendants devant les commissions fédérales de recours ou d'arbitrage ou devant les services de recours des départements à l'entrée en vigueur de la loi sont traités par le TAF dans la mesure où celui-ci est compétent.

Ils sont jugés sur la base du nouveau droit de procédure, à savoir la loi fédérale sur la procédure administrative du 20 décembre 1968 (PA, RS 172.021), à moins que la LTAF n'en dispose autrement (art. 37 LTAF). En outre, l'art. 33 let. d LTAF prescrit que le recours est recevable notamment contre les décisions des départements et des unités de l'administration fédérale qui leur sont subordonnées ou administrativement rattachées. Quant à l'art. 31 LTAF, il prévoit que le Tribunal administratif fédéral connaît des recours contre les décisions au sens de l'art. 5 PA.

L'OFT est une unité de l'administration fédérale subordonnée au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). La décision entreprise satisfait aux conditions de l'art. 5 PA et n'entre pas dans le champ d'exclusion de l'art. 32 LTAF. Cela étant, le TAF est compétent pour connaître du litige.

Par ailleurs, déposé par le destinataire de la décision attaquée (cf. art. 48 PA), dans la forme et les délais prescrits (cf. art 52 et 50 PA), le recours est recevable.

## **2.**

**2.1** Saisi de l'approbation des plans du projet litigieux, l'OFT a rendu, le 21 janvier 1998, une décision sur la fixation de la procédure. Suivant la procédure fixée par la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) et l'ordonnance du 23 décembre 1932 sur les projets de construction de chemins de fer (OPCF, désormais abrogée, cf. RS 7 31), il a reconnu sa compétence en matière d'approbation des plans. Quant à l'autorisation de défrichement, il a retenu qu'elle ressortissait à l'OFÉFP (OFÉV).

**2.2** La loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 1999 3071) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2000 (à l'exception du chiffre l/6, non pertinent en l'occurrence). Elle a modifié de nombreuses dispositions régissant la procédure d'approbation des plans prévues dans diverses lois. C'est en particulier le cas de la LCdF, qui régit la procédure d'approbation des plans en matière ferroviaire (cf. art. 18 et suivants LCdF).

Conformément à l'al. 2 des dispositions finales de la modification du 18 juin 1999 de la LCdF, les demandes d'approbation des plans en cours d'examen lors de l'entrée en vigueur de ladite modification sont régies par les nouvelles règles de procédure. Il en va ainsi en l'occurrence, de sorte que la procédure d'approbation des plans du projet litigieux est régie par les nouvelles règles prévues aux art. 18 et suivants LCdF.

**2.3** En application de l'art. 18 al. 2 let. a LCdF, l'OFT est l'autorité chargée de l'approbation des plans. Cette approbation doit couvrir toutes les autorisations requises par le droit fédéral (art. 18 al. 3 LCdF), si bien que l'Office intimé est non seulement compétent pour statuer sur l'approbation des plans mais également pour l'octroi de dérogations en matière de défrichement (cf. art. 6 al. 1 let. a LFo). Il lui appartient cependant, comme il l'a fait, de consulter les autorités fédérales concernées, notamment l'OFEV, avant de rendre une décision (cf. art. 62a de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration [LOGA, RS 172.010]). L'OFEV a ainsi perdu sa compétence d'autoriser le défrichement (cf. Message du Conseil fédéral du 25 février 1998 relatif à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans [FF 1998 III 2221 2229]).

### **3.**

**3.1** En l'espèce, la procédure administrative relative au projet litigieux s'est déroulée en deux étapes en application du chiffre 12, singulièrement du n° 12.1, de l'annexe à l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE, RS 814.011) en lien avec l'art. 9 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01). La première étape consistait en l'obtention d'une concession délivrée par l'Assemblée fédérale conformément à l'art. 5 al. 1 et 2 LCdF, dans sa teneur en vigueur en 1995 (cf. RO 1958 341 [342/3]). Par arrêté du 9 mars 1995 portant extension de la concession pour le Chemin de fer Aigle-Leysin, les Chambres fédérales ont étendu la concession octroyée le 18 décembre 1972 à la Compagnie du Chemin de fer Aigle-Leysin au parcours Leysin-La Berneuse. La seconde étape, portant sur l'approbation des plans du projet, fait l'objet de la présente procédure.

**3.2** L'étude d'impact sur l'environnement (EIE) est effectuée par l'autorité qui, dans le cadre de la procédure d'autorisation, d'approbation ou d'octroi de concession, est compétente pour décider de la réalisation du projet (autorité compétente; art. 5 al. 1 OEIE). Aux termes de l'art. 6 OEIE, s'il est prévu, dans l'annexe ou dans le droit cantonal que l'EIE doit être effectuée par étapes, c'est-à-dire comprendre plusieurs procédures successives, chacune de ces procédures doit permettre à l'autorité compétente d'obtenir toutes les informations dont elle a besoin pour pouvoir se prononcer au terme de la procédure en question. Ainsi, l'expertise doit intervenir à chaque palier de procédure de façon que les conséquences du projet sur l'environnement soient connues pour chaque décision à prendre (ATF 124 II 293 consid. 11, JdT 1999 I 632). Bien que, par principe, il n'y aie pas à revenir sur les étapes déjà achevées (ATF 119 Ib 254 consid. 9c, JdT 1995 I 460; ATF 117 Ib 285 consid. 7d, JdT 1993 I 478), la répartition de l'étude en plusieurs étapes ne doit pas empêcher une appréciation globale du projet en fonction de la situation telle qu'elle prévaudra au moment de la décision finale. Si, après la première étape, des modifications du droit surviennent ou si la situation de fait évolue de manière imprévisible, il y aura lieu d'en tenir compte dans les étapes suivantes et les questions déjà traitées le seront à nouveau, à la lumière de cette évolution. Il en ira de même si, en raison de nouvelles connaissances, le premier rapport s'avère lacunaire (cf. ATF 124 II 293, consid. 11; ATF 123 II 337 consid. 2d, JdT 1998 I 470).

**3.3** En délivrant l'extension de la concession, l'Assemblée fédérale s'est ralliée à l'avis du Conseil fédéral et a pris en compte les considérations émises par ce dernier dans son message du 17 août 1994 relatif à l'extension de la concession octroyée au chemin de fer Aigle-Leysin, pour le parcours Leysin-La Berneuse (FF 1994 V 167). Pour fonder son appréciation, l'Exécutif fédéral a tenu compte, en particulier, d'une étude d'impact sur l'environnement (U.\_\_\_\_\_, juillet 1990 / rapport d'impact préliminaire novembre 1991) ainsi que d'une étude de faisabilité (U.\_\_\_\_\_, juillet 1989). Il a considéré que l'extension préconisée, grâce à laquelle l'AL escomptait promouvoir le tourisme et améliorer sa situation financière, prenait en considération les intérêts liés à l'aménagement du territoire ainsi que ceux de la protection de l'environnement et de la nature et du paysage. A son avis, pour desservir La Berneuse pendant toute l'année au départ de la vallée, le prolongement du chemin de fer à crémaillère à partir de

Leysin s'avérait être la solution la plus économique. Les conditions légales étaient ainsi respectées. Le Conseil fédéral indiquait également que les requêtes visant la protection de la nature et du paysage devaient être examinées lors de la procédure d'approbation des plans. Il constatait que la requérante s'était par ailleurs déclarée prête à collaborer avec des spécialistes de l'environnement pendant la phase d'exécution des plans de la mise à l'enquête et durant celle de la construction du prolongement de la ligne. Sur le plan financier, l'étude de faisabilité avait démontré que les recettes enregistrées sur le nouveau tronçon devaient couvrir facilement les charges engendrées par son exploitation. Le devis total s'élevait à 27,8 millions de francs (état 1991). Le parcours Chamois-La Berneuse répondant exclusivement à des besoins touristiques, aucune aide financière en vertu de la LCdF n'était possible. Il en allait en revanche autrement du tronçon Leysin-Chamois qui pouvait vraisemblablement être considéré comme une ligne du trafic général.

**3.4** Le Conseil fédéral a tenu compte, dans son appréciation favorable à l'extension de la concession, des intérêts environnementaux affectés par le projet envisagé. La pesée des intérêts à laquelle il a procédé dans le cadre de cette première étape ne saurait toutefois lier, dans le cas particulier, les autorités chargées de statuer dans la phase ultérieure d'approbation des plans. En effet, le rapport d'impact sur l'environnement du 25 novembre 1997 établi en vue de l'approbation des plans indique que le rapport d'enquête préliminaire de la procédure de demande de concession (1<sup>ère</sup> étape) ainsi que les avis des diverses autorités cantonales et fédérales ont permis de définir le cahier des charges du rapport d'impact sur l'environnement (2<sup>ème</sup> étape).

Dès lors, il apparaît que le rapport préliminaire n'était, de par sa nature même, pas suffisamment détaillé et ne permettait pas une appréciation exhaustive pour l'approbation des plans du projet. D'autant que les impacts décrits dans ce rapport préliminaire sont nettement inférieurs à ceux prévus dans le rapport d'impact sur l'environnement (cf. annexe au préavis du Département des infrastructures du canton de Vaud du 3 septembre 1998, p. 7; écriture de l'OFEPF du 10 février 1999, p. 6). Par ailleurs, le coût du projet pris en compte durant cette première phase s'élevait à 27,8 millions de francs, alors qu'au stade de l'approbation des plans, le projet est

devisé à 32,55 millions de francs. Cela étant, il y a lieu d'apprécier la situation telle qu'elle prévaut durant la phase d'approbation des plans.

#### 4.

**4.1** En l'occurrence, il est constant que la réalisation du projet litigieux implique le défrichement d'une surface de forêt de 19'090 m<sup>2</sup>. Une autorisation de défrichement est donc nécessaire, faute de quoi les plans ne peuvent être approuvés. Il convient ainsi d'examiner si l'OFT était en droit de refuser l'autorisation de défricher.

#### 4.2

**4.2.1** L'art. 3 de la loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts (LFo, RS 921.0) pose le principe selon lequel l'aire forestière ne doit pas être diminuée. La forêt doit être conservée en tant que milieu naturel dans son étendue et dans sa répartition géographique (art. 1 al. 1 let. a et b LFo). Il faut en outre veiller à ce que la forêt puisse remplir ses fonctions, notamment protectrice, sociale et économique (art. 1 al. 1 let. c LFo). En principe, les défrichements sont interdits (cf. art. 5 al. 1 LFo). Ils ne peuvent être admis que moyennant une autorisation exceptionnelle, qui n'est accordée que si le requérant démontre que le défrichement répond à des exigences primant l'intérêt à la conservation de la forêt (art. 5 al. 2 LFo) et si les conditions suivantes sont remplies: l'ouvrage pour lequel le défrichement est sollicité doit pouvoir n'être réalisé qu'à l'endroit prévu (art. 5 al. 2 let. a LFo), il doit remplir, du point de vue matériel, les conditions posées en matière d'aménagement du territoire (art. 5 al. 2 let. b LFo) et le défrichement ne doit pas présenter de sérieux dangers pour l'environnement (art. 5 al. 2 let. c LFo). Ne sont pas considérés comme raisons importantes les motifs financiers, tels que le souhait de tirer du sol le plus gros profit possible ou la volonté de se procurer du terrain bon marché à des fins non forestières (art. 5 al. 3 LFo). Les exigences de la protection de la nature et du paysage doivent également être respectées (art. 5 al. 4 LFo). A cela s'ajoute enfin que tout défrichement doit en principe être compensé en nature (art. 7 al. 1 et 2 LFo) ou, à titre exceptionnel, par des mesures visant à protéger la nature et le paysage (art. 7 al. 3 LFo). Une autorisation de défrichement constitue donc une exception dont la garantie est liée au strict respect des conditions légales posées (cf. arrêt du Tribunal fédéral, 1A.232/2006, du 10 avril 2007, consid. 3).

**4.2.2** Bien qu'elles aient été complétées pour tenir compte des exigences de l'aménagement du territoire (cf. Message du Conseil fédéral du 29 juin 1988, FF 1988 III 175 et suivantes), les conditions ci-avant correspondent largement à celles que prévoyait l'art. 26 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> octobre 1965 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts [OFor, RO 1965 869] - abrogée par l'ordonnance du 30 novembre 1992 sur les forêts, actuellement en vigueur [OFo, RS 921.01]. Ainsi, la jurisprudence développée sous l'ancien droit en application de l'art. 26 OFor peut être reprise, comme l'a d'ailleurs fait le Tribunal fédéral (cf. ATF 119 Ib 397, consid. 5b, JdT 1995 I p. 501, consid. 5b; cf aussi THOMAS WIDMER DREIFUSS, Planung und Realisierung von Sportanlagen: raumplanerische, baurechtliche und umweltrechtliche Aspekte beim Bau und der Sanierung von Sportanlagen, Zurich 2002, p. 463 et la référence citée).

**4.2.3** Selon le Tribunal fédéral, le tourisme représente, dans certaines régions, une branche économique très importante. Le promouvoir n'est pas un but étranger à la législation fédérale (ATF 112 Ib 195 consid. 2c). Cependant, la création ou le maintien d'emplois ne sauraient représenter un besoin collectif primant l'intérêt à la conservation de la forêt (ATF 108 Ib 167 consid. 6, ATF 101 Ib 316 consid. 2). En outre, c'est en principe le développement touristique qui doit s'adapter aux conditions naturelles et au paysage, spécialement à la topographie des lieux et à la présence de la forêt, non l'inverse (ATF 112 Ib 195 consid. 2c; ATF 108 Ib 167 consid. 7).

Après avoir fait une large part à l'intérêt public qui découle des exigences du développement touristique (cf. ATF 98 Ib 489 consid. 7), le Tribunal fédéral s'est montré ensuite plus réservé, en particulier lorsqu'un défrichement portait sur d'importantes surfaces boisées et avait pour conséquence de graves atteintes, souvent irréversibles, à la forêt et au paysage. Il a posé le principe que, sous peine de vider l'art. 31 LFor de toute sa portée - cette disposition était l'équivalent de l'actuel art. 3 LFo -, il y avait lieu de restreindre l'octroi d'autorisations de défrichement en vue de la réalisation d'équipements touristiques aux cas où ceux-ci répondaient à un besoin impérieux primant l'intérêt à la conservation de la forêt, une nécessité absolue n'étant toutefois pas exigée (cf. décision du DETEC du 17 septembre 1999, publiée in: JAAC 64.19/2000 consid. 2 et les arrêts cités). Cette sévérité accrue correspond à une meilleure prise de conscience des problèmes de

l'environnement tant par les autorités que par le public (ATF 112 Ib 195 consid. 2c, ATF 108 Ib 167 consid. 6).

### 4.3

**4.3.1** Dans la décision du 15 juillet 2003 dont est recours, l'OFT s'est fondé sur l'ensemble des documents constituant le dossier de la cause (existants au jour de la décision), singulièrement sur le rapport d'impact sur l'environnement du 25 novembre 1997 ainsi que sur les divers avis des services spécialisés consultés. Il a correctement exposé les intérêts contradictoires dont il faut tenir compte dans la présente affaire.

**4.3.2** Ainsi, les arguments en faveur du projet sont de nature économique et touristique. Le prolongement envisagé vise à assurer la survie de la ligne Aigle-Leysin, déficitaire depuis de nombreuses années, et à éviter que cette ligne soit remplacée par un service de bus. Il doit aussi permettre de créer 20 à 30 emplois, dont 10 pour la recourante, et de lutter efficacement contre l'exode rural de toute une vallée alpestre. Le projet présenté par la recourante tend également à élargir l'offre touristique de la région du Chablais, ce qui devrait entraîner une augmentation du tourisme, non seulement sur le plan régional, mais également national voire dans les pays voisins.

**4.3.3** A ces motifs invoqués par la recourante, l'OFT a exposé que s'opposaient ceux relevant de la protection de l'environnement. Le tracé projeté touche une zone encore préservée et calme de la région de Leysin. Celle-ci fonctionne, avec la réserve du lac d'Aï, comme une zone de refuge et de transit pour la faune, lorsque la pression humaine liée au tourisme est trop importante. Le prolongement projeté traverse des biotopes vulnérables et de valeur écologique élevée qui abritent des espèces rares et menacées, ou en limite d'aire de répartition, dont la population ne bénéficierait pas d'apports nouveaux en cas de disparition. Ces milieux constituent un héritage naturel et culturel important. L'OFT a en particulier retenu que, selon l'OFEPF, le projet aurait des impacts très importants sur les milieux naturels du Gêteillon et de la combe de Luissel ainsi que sur la faune qu'ils abritent (marmottes, chamois et aigles), celle-ci étant particulièrement sensible au dérangement. Sont également concernés, le tétras-lyre, la chouette chevêchette, le pic tridactyle, le traquet tavier, la fauvette babillarde, la perdrix bartavelle, la chouette de Tengmaln et le merle de roche, tous inscrits sur la liste rouge des

espèces menacées ou en voie de disparition.

L'OFT a par ailleurs retenu l'avis du Centre de conservation de la faune et de la nature du canton de Vaud (CCFN) et de l'OFEFP. Il ressort que le secteur touché par le prolongement envisagé est caractérisé par une très grande richesse floristique. Il est également d'une très grande valeur écologique. La sensibilité de ces lieux est en outre élevée en raison des conditions climatiques très rudes (végétation subalpine à alpine). Ceux-ci abritent d'ailleurs de nombreuses espèces rares ou menacées au niveau local ou régional. La réalisation du projet entraînera la disparition de certaines d'entre elles et aura des conséquences importantes sur trois milieux naturels de haute valeur dont la probabilité de survie doit être considérée comme nulle, en raison de l'impossibilité de recréer ces milieux. Ainsi, selon l'OFEFP et le CCFN, avec la destruction d'au moins 1 ha de milieux de haute valeur, l'impact du projet apparaît encore plus lourd que dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession.

**4.3.4** Procédant à la pesée des intérêts en présence, l'Office a estimé que le nombre de places de travail invoqué par la recourante doit être pris avec précaution, dès lors que la société T.\_\_\_\_\_ entend supprimer la télécabine reliant Leysin au sommet de la Berneuse; les nouvelles places de travail créées pour l'exploitation du chemin de fer jusqu'à La Berneuse compenseront donc en partie les postes supprimés par l'abandon de la télécabine; quant aux difficultés financières alléguées par la recourante, si elles peuvent être prises en considération, elles ne sauraient constituer des raisons importantes justifiant une dérogation au principe de l'interdiction de défricher; en outre, le sommet de La Berneuse est déjà accessible par une télécabine récemment rénovée; de plus, si l'intérêt public au développement touristique ne peut être nié, rien ne permet de considérer que les installations existantes sont insuffisantes pour répondre à la demande touristique; ainsi, l'absence de réalisation du projet ne saurait entraîner le déclin du tourisme sur le sommet de La Berneuse.

Par ailleurs, se référant aux avis des services spécialisés dans la protection de la nature et du paysage, l'OFT a relevé que le projet envisagé occasionnerait des dégâts irrémédiables, notamment sur certains sites restés proches de l'état naturel, comme la Combe de Luissel. Il a relevé en particulier que si les services cantonaux

spécialisés consultés ont émis des préavis favorables, ils ont aussi souligné l'ampleur des atteintes causées à l'environnement dont certaines sont irréversibles, et ont insisté sur la nécessité de procéder à une pondération globale des intérêts en présence.

Ensuite, l'OFT a retenu qu'il lui était impossible d'approuver un projet ayant des répercussions aussi importantes sur l'environnement en l'absence d'assurances quant à son financement. Sur ce point, l'Office a exposé que les sources de financement du projet étaient inconnues. Il a rappelé que le Conseil d'Etat vaudois avait clairement indiqué en mars 1999 que le prolongement envisagé ne constituait pas un objet prioritaire dans le plan d'investissement de l'Etat de Vaud. Se référant à la prise de position de l'OFEFP du 1<sup>er</sup> juillet 2003, l'OFT a retenu que la rentabilité du projet devait être démontrée pour admettre l'existence d'un besoin prépondérant au sens de l'art. 5 LFo; il n'était en effet pas possible de séparer totalement la procédure d'approbation des plans de la question du financement du projet. Or, le budget d'exploitation remis par la recourante le 17 juin 2002 ne permettait pas d'évaluer la rentabilité du projet. La recourante avait d'ailleurs expliqué qu'il ne lui était pas possible de préparer un plan de financement précis tant que l'autorisation de construire ne lui avait pas été délivrée.

Sur la base de tous ces éléments, l'OFT a considéré que les motifs invoqués à l'appui du projet ne l'emportaient pas sur l'intérêt public à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage et à la conservation de l'aire forestière. Il n'y avait donc pas d'intérêt prépondérant au défrichement au sens de l'art. 5 al. 2 LFo. Dans de telles circonstances, il ne pouvait délivrer l'autorisation de défricher.

**4.4** De son côté, la recourante a fait valoir en substance qu'aussi bien les préavis cantonaux que ceux de l'OFEFP étaient positifs en ce qui concerne les aspects de la protection de la nature, du paysage et de la faune. Elle a précisé à ce sujet qu'elle entendait se conformer à toutes les mesures prévues dans le rapport d'impact sur l'environnement de novembre 1997 ainsi que dans les rapports complémentaires de septembre 1999 et de mars 2002. Elle a souligné également que l'entreprise T.\_\_\_\_\_ avait accepté d'entrer en matière sur la suppression de la liaison par télécabine Leysin-La Berneuse lorsque celle-ci arriverait en fin de vie. Quant aux postes de travail perdus, ils seraient compensés, ladite société continuant à exploiter d'autres secteurs. Elle a en outre estimé que les

défrichements ne touchaient pas des milieux forestiers rares, de haute valeur écologique; de nombreuses mesures de compensations permettaient de préserver et de favoriser certaines espèces dont le tétras-lyre. Elle a aussi indiqué que, suite au passage de la ligne de chemin de fer, l'entretien des forêts pouvait être assuré sans créer de nouvelles routes forestières; une convention avec la Commune de Leysin devait être conclue pour régler la prise en charge des surcoûts d'entretien le long de la ligne.

Quant au coût du projet, au vu des mesures d'amélioration écologique et de l'évolution des prix, la recourante a rappelé qu'il avait été devisé à 32,55 millions en 1997; ce chiffre devait être précisé de manière claire et transparente lors de la mise en soumission des travaux. Celle-ci ne pouvait intervenir qu'après l'acceptation par l'OFT des plans du projet de prolongement de la ligne. La recourante a ainsi requis que la preuve du financement soit rapportée après l'approbation des plans, mais avant de démarrer les travaux. Par ailleurs, elle a relevé que le calcul de la rentabilité tenait compte de l'investissement total, même si les sources de financement n'étaient pas encore déterminées, et reposait sur deux estimations du nombre de voyageurs attendus, l'une raisonnable et l'autre très prudente. Dès lors, elle a estimé que toutes les conditions pour l'octroi de l'autorisation de défrichement étaient satisfaites.

## **5.**

Comme cela ressort clairement de la lettre de l'art. 5 LFo, l'autorisation de défrichement impose une pesée globale des intérêts en présence. Il convient donc de tenir compte non seulement de l'intérêt public à la conservation de la forêt, mais également de celui à la protection de la nature et du paysage, ceux-ci devant être opposés aux intérêts économiques et touristiques invoqués à l'appui du projet. L'intérêt public à la conservation de la forêt découle de l'art. 3 LFo et il n'y a pas besoin de le prouver. Il appartient en revanche à la recourante de démontrer que les conditions à la reconnaissance d'une dérogation au principe de l'interdiction de défricher, posées par l'art. 5 LFo, sont réunies en l'espèce. La recourante doit en particulier prouver que l'intérêt au défrichement prévaut sur l'intérêt à la conservation de la forêt et que sa demande répond à un besoin prépondérant (cf. décision du DETEC du 17 septembre 1999 publiée in: JAAC 64.19/2000, p. 253, consid. 1 et 2).

**5.1** L'on peut admettre avec la recourante que les massifs forestiers touchés par le défrichement ne sont pas rares dans la région concernée (cf. prise de position de l'OFEFP du 24 novembre 2003, p. 5; Procès-verbal de la vision locale du 2 juin 2005, p. 5 [intervention de A.\_\_\_\_\_de l'OFEFP, direction des forêts]). Cependant, et d'une part, il ne faut pas perdre de vue que l'intérêt public à la conservation de la forêt est donné quel que soit l'état des arbres et arbustes de la parcelle à défricher; il vaut indépendamment de la valeur et de la fonction de la forêt (JAAC 64.19/2000, p. 253 consid. 1). D'autre part, outre leur fonction prépondérante de protection physique contre les dangers naturels, les massifs forestiers en jeu (classés en "forêt protectrice", cf. procès-verbal de la vision locale du 2 juin 2005, p. 3, [intervention de B.\_\_\_\_\_, inspecteur des forêts au Service cantonal des forêts, de la faune et de la nature]) remplissent d'importantes fonctions de protection biologique (habitat pour la faune et la flore). A ce titre, il y a lieu de leur attribuer un intérêt public important (cf. prise de position de l'OFEFP du 24 novembre 2003, p. 5).

En ce qui concerne la protection de la nature et du paysage (art. 5 al. 4 LFo), comme l'a retenu à juste titre l'OFT dans la décision attaquée, se fondant en cela aussi bien sur le rapport d'impact sur l'environnement du 25 septembre 1997 que sur les divers avis des services spécialisés, l'ouvrage projeté aura des impacts considérables sur le milieu naturel, le paysage et la faune. Malgré les nombreuses mesures compensatoires décrites aussi bien dans le rapport d'impact précité que dans les deux compléments de septembre 1999 et mars 2002, certaines atteintes ne pourront pas être compensées complètement (cf. annexe au préavis du Département des infrastructures du canton de Vaud du 3 septembre 1998, p. 9, [Centre de conservation de la faune et de la nature]; Avis du Département des infrastructures du canton de Vaud du 25 janvier 2000, p. 2, [Centre de conservation de la faune et de la nature]). Certes, les services cantonaux spécialisés ont donné un préavis positif à la réalisation du projet. Cela n'est en revanche pas le cas du Département des infrastructures du canton de Vaud qui, chargé de procéder à une analyse globale des impacts sur l'environnement examinés de manière sectorielle par les divers services consultés, a formulé un préavis négatif (préavis du 3 septembre 1998). Il convient en outre de souligner que les différents services consultés préconisaient une pondération de tous les intérêts en présence en raison de l'impact environnemental qu'entraînera le prolongement de la ligne jusqu'au

sommet de La Berneuse. L'OFEV partage ce point de vue (cf. écriture de l'OFEFP du 1<sup>er</sup> juillet 2003, p. 5). C'est ainsi avec une notable circonspection que les autorités spécialisées consultées se sont prononcées sur le projet litigieux. L'on ne saurait donc voir dans ces préavis, quoi qu'en pense la recourante, un soutien inconditionnel en faveur du projet, loin s'en faut.

## **5.2**

**5.2.1** Compte tenu de l'ampleur des impacts aussi bien sur l'aire forestière que sur la faune, la nature et le paysage, l'équipement touristique en cause doit répondre à un besoin impérieux primant les intérêts exposés ci-avant (cf. supra consid 4.2.3 et 4.3.3). Pour cela, la recourante doit démontrer de manière convaincante l'existence des intérêts économiques et touristiques qu'elle invoque. Il importe ainsi qu'elle rende vraisemblable la réalisation des objectifs poursuivis par le projet ainsi que l'existence des moyens dont elle entend se prévaloir pour les atteindre. En effet, l'on ne voit pas qu'une installation qui ne peut remplir, ou seulement de manière insatisfaisante, les buts à l'origine de sa conception, puisse primer l'intérêt à la conservation de la forêt et celui de la nature et du paysage. En tel cas, les principes posés aux art. 1 et 3 LFo et 1 LPN seraient vidés de leurs sens. D'ailleurs, selon le Tribunal fédéral, l'existence d'un besoin primant l'intérêt à la protection de la forêt ainsi que de la nature et du paysage implique que la rentabilité du projet soit démontrée (cf. ATF 117 Ib 178 consid. 4/cd [193] relatif à une autorisation selon la législation sur la pêche; cf aussi ATF 108 Ib 167 consid. 6 [176]: où le Tribunal fédéral relève qu'en raison d'une modification du projet envisagé, sa rentabilité peut être remise en cause, laissant ainsi entendre que la question de la rentabilité doit être prise en considération).

**5.2.2** Il est vrai que l'intérêt public au développement touristique (et les retombées économiques potentielles) ne saurait être nié en l'espèce. On relèvera cependant que le sommet de La Berneuse est déjà accessible par télécabine et qu'il n'est pas établi que les installations existantes sont insuffisantes pour répondre à la demande. On peut certes admettre avec la recourante que la réalisation du prolongement de la ligne Aigle-Leysin jusqu'à La Berneuse entraînerait un élargissement de l'offre touristique. On peine en revanche à la suivre sur les effets d'une telle amélioration (la survie de la ligne déficitaire Aigle-Leysin; création de 20 à 30 emplois; lutte

contre l'exode rural de toute une vallée alpestre), faute de caractère convaincant.

En effet, selon l'expertise P.\_\_\_\_\_ du 22 février 2007, les fréquentations prévues reposent sur des hypothèses quantitatives émises en 1989 (rapport U.\_\_\_\_\_); elles sont reprises par les rapports successifs avec des aménagements sans être étayées par une étude de marché permettant d'appréhender les différentes composantes de la demande des marchés escomptés; en outre, aucune approche quantitative ne vient soutenir les projections de volumes présentées; il s'agit d'une plausibilité a posteriori. L'expert relève à cet égard que, dans les divers rapports relatifs au projet, les volumes et les prix sont évalués selon une méthode de comparaison, par rapport à des installations similaires. Sur ce point, il précise que cette démarche n'est pas critiquable si la comparaison porte sur des produits et sur une demande (effective / potentielle) présentant des caractéristiques suffisamment proches. Or, la Jungfrau Bahn, la Gornergrat Bahn ou la Rigi Bahn (mentionnées dans le budget d'exploitation de la recourante du 17 juin 2002) sont intégrées dans des régions et produits touristiques sans commune mesure avec Leysin. Quant au Bey-Villars-Bretaye (également mentionné dans le budget d'exploitation de la recourante du 17 juin 2002), l'expert explique qu'il offre un accès au centre du domaine skiable, avec une partie de ski récurrent. Le prolongement Leysin-Berneuse est principalement destiné à assurer une première entrée dans le domaine skiable et un retour en plaine, subsidiairement en station. Le tracé de la ligne et les fréquences de navettes prévues ne visent cependant pas à développer une offre de transport pour du ski récurrent. En outre, les prévisions de skieurs - sur le tronçon Leysin-Berneuse - mises en rapport avec les journées skieurs actuelles dans le domaine (même en tenant compte d'un certain transfert de skieurs des remontées mécaniques vers le train) supposent une croissance majeure de la fréquentation globale. Dans un marché ski/hiver de plus en plus compétitif, concurrencé par des produits de substitution et présentant des caractéristiques de "produit à maturité", l'expert considère que ce développement est peu probable ou nécessiterait un développement, respectivement une extension de l'offre, laquelle n'est pas programmée en l'état.

Sur la base de ces considérations, l'expert retient que la documentation et les études ayant servi à l'élaboration des prévisions

de fréquentation et de recettes ne permettent pas de conclure à la pertinence et à la durabilité des hypothèses sous-jacentes. Il n'est donc pas possible d'évaluer de manière crédible, en l'état, la rentabilité socio-économique du projet. A son avis, il faut procéder à une reformulation de la conception (commerciale) du produit, à étayer par une étude de marché. Il ajoute qu'indépendamment de la provenance des fonds (privés ou publics), les ressources ne pourront être mobilisées que si la rentabilité économique du projet est démontrée.

Cette expertise, qui procède d'une étude complète du dossier (au jour de sa rédaction), est étayée de manière convaincante. Les conclusions de l'expert résultent d'un raisonnement qui n'est entaché d'aucune contradiction. Il n'y a donc aucun motif de s'en écarter. Aussi doit-on retenir que la recourante n'a pas rendu vraisemblable la réalisation des objectifs économiques et touristiques poursuivis par le projet.

**5.2.3** Il en va de même s'agissant de l'existence des moyens dont la recourante entend se prévaloir pour atteindre ces objectifs. En effet, sur un budget de 32,55 millions de francs tel que prévu en 1997 (alors qu'entre 2000 et 2006 l'indice des prix à la construction [génie civile] a subi une hausse de l'ordre de 10 pour cent; cf. expertise du 22 février 2007, p. 6, et lettre de la recourante du 1<sup>er</sup> juin 2007), à peine plus d'un tiers, soit 11,8 millions de francs, doit provenir de participations de la Confédération, du canton et des communes (5,5 millions), de fonds propres (2,3 millions) et d'une augmentation de capital (4 millions) (cf. recours du 12 septembre 2003 p. 11). Or, s'il est vrai que le Grand Conseil du canton de Vaud a voté une résolution en faveur du projet le 10 mars 1999, celle-ci reposait sur le principe que le canton n'aurait pas à financer le projet, si bien que l'on peut douter d'une participation financière cantonale. Quant aux fonds propres de 2,3 millions de francs, ils apparaissent discutables sur le vu de la déclaration d'un des administrateurs de la recourante portant sur l'absence de tels moyens (lettre de Me X. \_\_\_\_\_ du 24 juin 1999). Enfin, le solde de 20,75 millions de francs, soit approximativement les deux tiers du budget, doit être levé grâce à des emprunts, des subventions ou par des capitaux étrangers. La recourante n'a cependant fourni aucun élément démontrant que ces fonds pourront être obtenus. On peut d'ailleurs même en douter vu l'absence de toute étude de marché sérieusement menée.

**5.3** Sur le vu de ce qui précède, il appert que la recourante n'a pas rendu vraisemblable que les objectifs poursuivis par la prolongation de la ligne Aigle-Leysin jusqu'à La Berneuse pourront être réalisés, pas plus que l'existence des moyens dont elle entend se prévaloir pour les atteindre. Elle n'a donc pas démontré que l'équipement touristique en cause répond à un besoin impérieux primant l'intérêt à la conservation de l'aire forestière ainsi qu'à la protection de la nature et du paysage. Ainsi, les conditions d'une autorisation de défricher ne sont pas satisfaites et, partant, l'approbation des plans ne peut être accordée.

**5.4** Par ailleurs, une décision négative ne peut être remplacée par une autorisation assortie de clauses accessoires, notamment lorsque le projet doit être substantiellement modifié (cf. PIERMARCO ZEN- RUFFINEN/CHRISTINE GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, Berne 2001, ch. 940, p. 410). Or, selon l'expert P.\_\_\_\_\_, une reformulation de la conception (commerciale) du produit est nécessaire en l'occurrence. Une approbation des plans soumise à la condition suspensive de la preuve du financement et de la réalisation d'une étude de marché, telle que requise par la recourante, ne saurait donc être admise.

## **6.**

Cela étant, le recours se révèle mal fondé et doit être rejeté en toutes ses conclusions, ce qui entraîne la confirmation de la décision de l'autorité intimée du 15 juillet 2003.

La recourante supportera donc les frais de procédure. Vu le règlement du 11 décembre 2006 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral (FITAF, RS 173.320.2), ceux-ci sont fixés à 3'000.-- francs. Ils sont partiellement compensés avec l'avance de frais de 1'000.-- francs qu'elle a versée. Par ailleurs, vu le sort de ses conclusions, aucune indemnité de dépens ne sera allouée à la recourante (cf art. 64 al. 1 PA et 7 al. 1 FITAF a contrario). Elle n'en a d'ailleurs pas demandé.

**Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :**

**1.**

Le recours est rejeté.

**2.**

Les frais de procédure, d'un montant de 3'000.-- francs, sont mis à la charge de la recourante. Ce montant est partiellement compensé par l'avance de 1'000.-- qu'elle a déjà versée. Un bulletin de versement sera remis à la recourante pour s'acquitter du solde de 2'000.-- francs dès l'entrée en force du présent arrêt.

**3.**

Il n'est pas alloué de dépens.

**4.**

Le présent arrêt est adressé :

- à la recourante (acte judiciaire)
- à l'autorité inférieure (recommandé)
- au Secrétariat général du DETEC (acte judiciaire)

Il est communiqué pour information à Pro Natura et Pro Natura Vaud, représentés par Me Laurent Trivelli, rue Caroline 7, case postale 3520, 1002 Lausanne.

Le président du collège :

Le greffier :

Jérôme Candrian

Loris Pellegrini

**Indication des voies de droit :**

Le présent arrêt peut être attaqué devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14 par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification (art. 82 ss, 90 ss et 100 de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral [LTF, RS 173.110]). Le mémoire doit être rédigé dans une langue officielle, indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. L'arrêt attaqué et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains du recourant (voir art. 42 LTF).

Expédition :