

- 9 **Wirtschaft – Technische Zusammenarbeit**
Economie – Coopération technique
Economia – Cooperazione tecnica

65

Extrait de l'arrêt de la Cour I
dans la cause Transports publics du Chablais S.A.
contre Office fédéral des transports
A-1817/2006 du 2 septembre 2008

Autorisation de défricher. Approbation des plans pour le prolongement d'une ligne de chemin de fer. Pesée des intérêts.

Art. 3 et art. 5 LFo.

1. L'art. 3 LFo pose le principe selon lequel l'aire forestière ne doit pas être diminuée. Une autorisation de défrichement constitue donc une exception dont la garantie est liée au strict respect des conditions légales posées (consid. 4.2.1).
2. 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. Il faut ainsi démontrer l'existence des intérêts économique et touristique invoqués et rendre vraisemblable la réalisation des objectifs poursuivis par le projet ainsi que l'existence des moyens financiers pour les atteindre (consid. 5.2.1).
3. Une décision négative ne peut, en particulier, pas être remplacée par une autorisation assortie de clauses accessoires, lorsque le projet doit être substantiellement modifié (consid. 5.4).

Rodungsbewilligung. Plangenehmigung betreffend Verlängerung einer Eisenbahnlinie. Interessenabwägung.

Art. 3 und Art. 5 WaG.

1. Art. 3 WaG enthält den Grundsatz der Erhaltung des Waldes, dementsprechend soll die Waldfläche nicht vermindert werden. Die Rodungsbewilligung stellt eine Ausnahme dar, die nur unter strikter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen erteilt werden darf (E. 4.2.1).

2. Um die Interessen des Schutzes des Waldes, der Natur und der Landschaft überwiegen zu können, muss die Wirtschaftlichkeit des Projekts nachgewiesen werden. Dazu müssen die ökonomischen und touristischen Vorteile aufgezeigt und dargelegt werden, wie die Planungsziele erreicht werden sollen und dass die Finanzierung des Projekts gesichert ist (E. 5.2.1).
3. Ein Rodungsverbot kann insbesondere nicht durch eine Ausnahmegewilligung mit Auflagen ersetzt werden, wenn das Projekt in wesentlichen Punkten geändert werden muss (E. 5.4).

Autorizzazione di dissodamento. Approvazione dei piani per il prolungamento di una linea ferroviaria. Ponderazione degli interessi.

Art. 3 e art. 5 LFo.

1. L'art. 3 LFo enuncia il principio secondo il quale l'area forestale non va diminuita. Un'autorizzazione di dissodamento costituisce quindi un'eccezione, la cui concessione è legata al rispetto rigoroso delle condizioni legali (consid. 4.2.1).
2. L'esistenza di un bisogno preponderante rispetto all'interesse alla conservazione della foresta, della natura e del paesaggio, implica che la redditività del progetto sia comprovata. A tal proposito è necessario sia comprovare l'esistenza degli interessi economici e turistici fatti valere, che rendere verosimile la realizzazione degli obiettivi perseguiti dal progetto unitamente all'esistenza dei mezzi finanziari per raggiungerli (consid. 5.2.1).
3. Una decisione negativa non può, in particolare, essere sostituita da un'autorizzazione vincolata a clausola accessoria, quando il progetto debba essere sostanzialmente modificato (consid. 5.4).

Le 6 janvier 1997, la recourante (Transports publics du Chablais S.A.; ci-après: TPC S.A.) a soumis à l'Office fédéral des transports (OFT) pour approbation les plans relatifs au prolongement de la ligne Aigle-Leysin jusqu'au sommet 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 m² et provisoire de 7'600 m². Quant au coût du projet, incluant les mesures destinées à diminuer les impacts sur l'environnement, il était évalué 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

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 et enfin par une augmentation du capital-actions des TPC S.A.

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 S.A. 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 sur les forêts du 4 octobre 1991 (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.

Par mémoire du 12 septembre 2003, TPC S.A. 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 (Commission de recours DETEC). 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.

Appelé à prendre position sur ce recours, l'OFT a conclu à son rejet, tandis que selon l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), les arguments invoqués dans le recours ne permettaient pas d'infirmier la décision de l'OFT. Quant au Département des infrastructures du canton de Vaud (DINF), il a maintenu le préavis négatif délivré le 3 septembre 1998.

A la suite d'une vision locale organisée le 2 juin 2005, la CRINEN a enjoint TPC S.A. 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.

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 éva-

luation impliquait une reformulation de la conception (commerciale) du produit, à étayer par une étude de marché.

Après avoir pris connaissance de cette expertise, l'OFT a maintenu sa décision. Le DINF s'en est remis à justice et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a maintenu son préavis négatif. Quant à la recourante, elle s'est engagée à prendre toutes les mesures mentionnées par l'OFEPF 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.

Le Tribunal administratif fédéral a rejeté le recours.

Extrait des considérants:

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 m². 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 LFo 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 [TF] 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 concernant la loi fédérale sur la conservation des forêts et la protection contre les catastrophes naturelles [loi sur les forêts, LFo], FF 1988 III 175 ss), les conditions ci-avant correspondent largement à celles que prévoyait l'art. 26 de l'ordonnance d'exécution de la loi fédérale concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts du 1^{er} octobre 1965 [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 TF (cf. ATF 119 Ib 397 consid. 5b, Journal des Tribunaux 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 TF, le tourisme représente, dans certaines régions, une branche économique très importante. Le promouvoir n'est pas un but étranger à la législation fédérale (cf. 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 (cf. 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 (cf. 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 TF 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 de la loi fédérale du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts (LFor, RS 9 511) de toute sa portée – cette disposition était l'équiva-

lent 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: Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération [JAAC] 64.19 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 (cf. 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 tarier, 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 (ci-après: 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 milieu 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'OFT 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 irréremédiables, 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'OFT 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^{er} 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 compensation 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 de francs 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. JAAC précitée, 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. 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 précitée, 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 ») 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 (...).

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. Certes, les services cantonaux spécialisés ont donné un préavis positif à la réalisation du projet. Cela n'est en revanche pas le cas du DINF 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. 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 (...). 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. 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 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 à l'art. 1 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451) seraient vidés de leurs sens. D'ailleurs, selon le TF, 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 relatif à une autorisation selon la législation sur la pêche; cf. aussi ATF 108 Ib 167 consid. 6, où le TF 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 (...). 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 Bex-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-La 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 de la construction [génie civil] a subi une hausse de l'ordre de 10 %), 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 francs), de fonds propres (2,3 millions de francs) et d'une augmentation de capital (4 millions de francs) (...). 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 (...). 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.