

JAAC 65.17

Décision du Conseil fédéral du 13 septembre 2000

Protection de la nature et du paysage. Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS). Approbation des plans ferroviaires. CFF.

Art. 6 LPN.

- *Dérogation à l'obligation de conserver intact un objet d'importance nationale inscrit dans un inventaire fédéral.*
 - *Les prestations de transports publics que les CFF ont pour tâche d'offrir revêtent un intérêt d'importance nationale.*
 - *Pondération des intérêts en présence: les impératifs de sécurité (risques d'éboulements lors de la réfection d'un tunnel) l'emportent sur la protection du site.*
-

Natur- und Heimatschutz. Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS). Plangenehmigung für Eisenbahnanlagen. SBB.

Art. 6 NHG.

- *Abweichen von der Verpflichtung, ein in ein Inventar des Bundes aufgenommenes Objekt von nationaler Bedeutung ungeschmälert zu erhalten.*
 - *Die öffentlichen Transportleistungen, welche die SBB zu erbringen verpflichtet sind, stellen ein Interesse von nationaler Bedeutung dar.*
 - *Abwägung der vorliegenden Interessen: die Sicherheitsanforderungen (Einsturzgefahr während der Instandsetzung des Tunnels) überwiegen den Schutz des Ortsbildes.*
-

Protezione della natura e del paesaggio. Inventario degli abitati svizzeri meritevoli di protezione (IAMP). Approvazione dei piani ferroviari. FFS.

Art. 6 LPN.

- Deroga all'obbligo di conservare intatto un oggetto di importanza nazionale iscritto in un inventario federale.

- Le prestazioni di trasporti pubblici che le FFS hanno il compito di fornire costituiscono un interesse di importanza nazionale.

- Ponderazione degli interessi in causa: i motivi imperativi legati alla sicurezza (rischio di crolli durante i lavori per l'ampliamento di una galleria) hanno la priorità sulla protezione degli insediamenti.

L'Office fédéral des transports (OFT) a approuvé avec charges et réserves les plans pour la rénovation et l'agrandissement d'un tunnel (deux voies, 150 m de long) des Chemins de fer fédéraux (CFF) selon la méthode d'exécution de la tranchée couverte: les travaux consistent à construire d'abord à ciel ouvert un nouveau tunnel par dessus le tunnel existant, puis à démolir celui-ci par l'intérieur. Le quartier situé au dessus du tunnel est répertorié dans l'Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) où il est décrit de la façon suivante:

«Des maisons d'habitation des 18^e et 19^e siècles au caractère privé marqué sont implantées isolément de part et d'autre d'un carrefour formé par la rencontre de routes secondaires. Les bâtiments sis au nord du chemin principal, entourés de parcs et de jardins, construits en dur, comptent deux niveaux sous des toits en demi-croupe assez hauts ou en croupe à coyaux. Les espaces intermédiaires, bien organisés et entretenus, sont structurés par des haies et des murets, et plantés d'arbres d'essences diverses assurant la liaison avec la forêt qui s'étend vers le nord. Il s'agit des jardins et des parcs entourant les propriétés. L'aspect riche et cossu de ces maisons entre en léger contraste avec celui un peu plus modeste des constructions aux volumes un peu plus importants qui bordent le sud du chemin. Le tout constitue cependant un ensemble lâche mais cohérent, ponctuant la limite nord-est du site un peu à l'écart du reste de la ville.

(...)

L'ensemble situé à l'écart au nord-est de l'agglomération constitue un élément marginal intéressant, mais n'ayant que peu d'incidence sur le caractère de la ville elle-même.»

L'épaisseur du terrain au-dessus du tunnel est très faible (2-5 m) et sur une bonne partie de la longueur, le matériau est particulièrement sujet aux éboulements. Pour des raisons de sécurité, les CFF ont choisi la méthode de la tranchée couverte, bien qu'elle nécessite des atteintes à la végétation (notamment abattage de quelques arbres) et la démolition de murs en pierre sèche.

Les recourants, qui habitent le quartier en question, ont recouru au Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) contre la décision de l'OFT en demandant

qu'une autre méthode soit utilisée, soit l'abaissement du radier, à exécuter en sous-terrain: la partie supérieure du tunnel est conservée, par contre les parois et la plate-forme sont démolis et reconstruits davantage en largeur et en profondeur. Le DETEC a rejeté le recours, considérant que les intérêts de la sécurité notamment doivent l'emporter sur l'intérêt à conserver le site intact. Les recourants ont alors recouru au Conseil fédéral, qui a confirmé la décision du DETEC.

Extraits des considérants:

4. Les recourants reprochent au DETEC (...) d'avoir accordé trop peu de poids aux intérêts de la protection de la nature et du paysage dans le choix de la variante d'exécution. La variante choisie aurait des impacts plus élevés sur le site relevé à l'inventaire ISOS que la méthode qu'ils défendent. (...)

4.1. En tant que la modification d'ouvrages et d'installations des Chemins de fer fédéraux fait partie de ses tâches, il appartient à la Confédération de veiller à ménager l'aspect caractéristique du paysage et des localités, les sites évocateurs du passé, les curiosités naturelles et les monuments historiques, et à les conserver intacts là où il y a un intérêt général prépondérant (art. 78 al. 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 [Cst.], RS 101, art. 2 let. a et art. 3 al. 1 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage [LPN], RS 451). Les autorités, services et établissements fédéraux s'acquittent de ce devoir notamment en construisant et en entretenant de manière appropriée leurs propres bâtiments et installations ou en renonçant à construire. Une mesure ne doit cependant pas aller au-delà de ce qu'exige la protection de l'objet et de ses environs (art. 3 al. 2 et 3 LPN). L'obligation de protection de la nature et du paysage résulte aussi de l'art. 3 al. 1 de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (RS 742.141.1).

L'art. 5 al. 1 LPN prescrit que le Conseil fédéral établit, après avoir pris l'avis des cantons, des inventaires d'objets d'importance nationale. Les inventaires doivent notamment contenir la description exacte des objets, les dangers qui peuvent les menacer et la protection à assurer. Pour l'instant, il existe deux inventaires établis selon cette disposition: l'IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels) et l'ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse). L'inscription d'un objet d'importance nationale dans un inventaire fédéral montre que l'objet mérite spécialement d'être conservé intact ou en tout cas d'être ménagé le plus possible (art. 6 al. 1 LPN). Lorsqu'il s'agit de l'accomplissement d'une tâche de la Confédération, la règle suivant laquelle un objet doit être conservé intact dans les conditions fixées par l'inventaire ne souffre d'exception que si des intérêts équivalents ou supérieurs, d'importance nationale également, s'opposent à cette conservation (art. 6 al. 2 LPN). (...)

4.2. Pour les objets d'importance nationale figurant dans un inventaire fédéral, l'art. 6 al. 2 LPN prévoit un régime de protection accru, qui absorbe totalement les conditions posées par l'art. 3 LPN. Le législateur a accordé un poids prioritaire à la préservation de l'intégrité de ces objets et, lors de la pesée des intérêts, les intérêts opposés doivent être très importants pour l'emporter. Il s'agit d'une pesée dite restrictive. Le but de l'art. 6 LPN est la conservation de l'état digne de protection considéré du point de vue général de la protection de la nature et du paysage, ainsi que le maintien d'une utilisation

conforme à cet état. En d'autres termes, au sens de l'ISOS, conservation intégrale ne signifie pas interdiction de tout changement, mais obligation d'étudier avec un soin particulier la moindre modification. En particulier, la question de savoir si une construction ou installation prévue constitue déjà une dérogation à la règle de «conserver intact dans le sens de l'inventaire» ou s'il s'agit d'une simple modification compatible avec les buts de protection laisse une grande liberté. Finalement, le principe de proportionnalité exprimé à l'art. 3 al. 3 LPN pose également des limites à une protection inconditionnelle de la nature et du paysage (message du Conseil fédéral à l'appui d'un projet de loi sur la protection de la nature et du paysage, du 12 novembre 1965, FF 1965 III 93 ss, spéc. p. 108; *Peter M. Keller / Jean-Baptiste Zufferey / Karl Ludwig Fahrländer, éd.*, Commentaire LPN, Zurich 1997, p. 169 s., 175 s., 181, 191 s. et 207 à 209; *Département fédéral de l'intérieur / Office fédéral de la culture, éd.*, ISOS Ortsregister - Index des localités - Indice delle località, Berne 1995, p. 232; *Association suisse pour l'aménagement national, éd.*, Inventaires fédéraux, Mémoire n° 60, Berne 1993, p. 23 s. [une nouvelle édition de cet ouvrage est annoncée pour octobre 2000]).

4.3. (...)

4.4. La jurisprudence publiée du Tribunal fédéral et du Conseil fédéral relative à l'art. 6 LPN concerne exclusivement l'IFP, à l'exception d'une seule affaire, où le Conseil fédéral a considéré que les objets ISOS en question n'étaient touchés ni dans le tissu à protéger ni dans leurs environnements par une ligne à haute tension 380/220 kV ([JAAC 53.41](#), spéc. p. 300). Dans tous les cas, sauf un (obligation de mettre en terre une ligne électrique de 60/16 kV malgré l'atteinte temporaire aux prairies sèches et aux bosquets, [JAAC 56.8](#)) il est question d'évaluer une atteinte positive à l'objet répertorié, dans le sens où le paysage est modifié de façon définitive, souvent par l'ajout d'un élément: l'agrandissement d'une décharge par le défrichement de 68 000 m² a été accepté dans l'intérêt de deux cantons à l'élimination régionale des déchets urbains non traités (arrêt du TF du 17.7.1995 in Droit de l'environnement dans la pratique [DEP] 1995 p. 709); le déplacement dans un site protégé d'un débarcadère servant au transport de matériaux de gravière a été considéré comme une atteinte minime et donc accepté (arrêt du TF du 7.3.1994 in Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht [ZBl] 1995 p. 186); l'aménagement de buttes anti-bruit près d'un stand de tir, voire le long de la ligne de tir, a été refusé d'abord en raison de leur coût trop élevé pour une petite installation de tir, ensuite seulement à cause du lieu de situation du stand dans un objet inventorié ([ATF 119 Ib 463](#) / JT 1995 I 482); la modification d'un cours d'eau impliquant un défrichement définitif de 3600 m² et un défrichement temporaire de 4200 m², ainsi que la prolongation d'un pont, a été acceptée dans l'intérêt de la protection des hommes, des animaux et des biens contre les inondations ([ATF 115 Ib 472](#) / JT 1991 I 498); la construction d'une ligne électrique à haute tension 380 kV de 47 pylônes et survolant un terrain presque complètement boisé a été acceptée ([ATF 115 Ib 311](#) / JT 1991 I 584); il en est allé de même de l'implantation d'une tour-antenne PTT d'une hauteur de 70 m et d'une largeur de 5 m au sommet d'une colline boisée ([ATF 115 Ib 131](#) / JT 1991 I 488); l'installation d'un tremplin de saut pour le ski nautique de 4 m/8 m/1,80 m ainsi que de 26 balises flottantes sur une longueur de 260 m peut constituer une atteinte relativement faible à l'objet protégé mais nécessite une pesée des intérêts effectuée dans une procédure en bonne et

due forme (ATF 114 Ib 81 / JT 1990 I 517); la construction d'un télésiège dont les deux derniers pylônes sont implantés dans le périmètre de l'objet protégé, sur une crête, a été acceptée (JAAC 54.43); la création par dynamitage d'une piste de chantier carrossable, destinée à demeurer après les travaux d'irrigations comme accès de contrôle à un barrage, a été refusée (JAAC 44.84; cf. encore JAAC 53.41 pour d'autres cas de lignes à haute tension acceptées, et JAAC 55.4, agrandissement et rénovation d'une gare CFF). Dans tous les cas sauf deux (ZBl 1995 p. 186; ATF 119 Ib 463 / JT 1995 I 482), des associations de protection de la nature et du paysage sont intervenues.

4.5. (...) Selon la fiche ISOS, le quartier où habitent les recourants est répertorié comme ensemble résidentiel séparé de l'agglomération. Outre la description figurant dans le résumé des faits, il résulte de cette fiche que la position des bâtiments aussi bien que leurs caractéristiques formelles ont été conservées dans leur état d'origine. Il en va de même des espaces intermédiaires (jardins). (...) La fiche préconise d'appliquer les suggestions générales de sauvegarde, à savoir: 1) interdiction de démolir, pas de constructions nouvelles; 2) prescriptions de détail en cas de transformations; 3) surveillance obligatoire des services des monuments et sites ou des instances officielles compétentes. Comme suggestion particulière de sauvegarde, la fiche prescrit d'apporter grand soin au maintien des espaces verts dans leur tenue actuelle.

4.6. Tous les services consultés ont souligné que le projet des CFF approuvé par l'OFT, à cause des travaux de forage et d'excavation qu'il nécessite sur toute la longueur et la largeur du tunnel, occasionnera un impact temporaire très important sur le site: le chantier impliquera l'abattage de quelques arbres qui ont une valeur paysagère élevée, la démolition temporaire de murs en pierres sèches et des emprises sur les vignes. L'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage expose en outre que les seules modifications définitives et visibles du site, soit les portails du tunnel, ne sont pas significatives du point de vue de l'Office fédéral de la culture. Il a demandé que tous les arbres soient replantés et que les murs soient refaits en murs maçonnés de construction traditionnelle(...). Les préavis cantonaux ont exprimé, en substance, les mêmes souhaits.

Les CFF n'ont jamais contesté les emprises induites par le chantier. La notice d'impact prévoit que de nouvelles plantations seront effectuées (vignes, arbres, arbustes et/ou ensemencements selon les endroits) et que les murs de pierre sèche seront reconstitués au terme des travaux en réutilisant dans la mesure du possible les matériaux des murs actuels(...)

4.6.1. L'art. 6 LPN oblige à la conservation intacte de l'objet dans les conditions fixées par l'inventaire ou en tout cas, à certaines conditions, au ménagement le plus grand possible de cet objet.

En l'espèce, il est évident que l'objet protégé est touché par le projet approuvé dans l'une de ses caractéristiques marquantes, à savoir les espaces verts. L'emprise totale à cet égard est de l'ordre de 4500 m². Géographiquement, elle touche l'objet de façon centrale, et non marginale. Les murs qui devront être déconstruits, le long de la route surtout, mais aussi de façon assez substantielle à l'intérieur de l'une des propriétés, sont également un élément important des espaces libres tels que définis par le système ISOS. Cependant, aucune de ces atteintes n'est irréparable. En ce qui concerne les portails du tunnel,

seules modifications permanentes causées au site, il est vrai qu'ils ne seront plus circulaires comme actuellement, mais rectangulaires. Ils seront aussi un peu plus massifs. Au demeurant, les recourants sont muets au sujet de ce changement de forme. Finalement, aucun bâtiment n'est touché.

Il n'est pas contesté que la méthode de l'abaissement du radier, plébiscitée par les recourants, aurait des impacts substantiellement moins graves sur la végétation et les murs: Des ouvrages de renforcement jusqu'en surface devraient soutenir la vieille voûte pour la durée des travaux, mais ils nécessiteraient des atteintes partielles seulement. Il s'agirait en particulier de la démolition de parties de murs et de végétation pour l'implantation de blocs de béton auxquels seront rattachés les ancrages fixant la voûte sur toute la partie en terrain meuble. Les portails du tunnel resteraient de section circulaire, mais ils seraient néanmoins remaniés, étant donné notamment que les montants en béton seraient neufs. Toutefois, dans la pondération de tous les éléments en présence, cette variante devra de toute façon céder face à la méthode approuvée.

4.6.2. Il résulte de ce qui précède que le projet approuvé par l'OFT et confirmé par le DETEC déroge à l'obligation de conserver intact au sens de l'art. 6 al. 2 LPN. Il est clair en effet que l'atteinte touche un but de protection voulu par l'inventaire et que, considérée pour elle-même et indépendamment de son caractère temporaire, elle ne peut pas être qualifiée de minime (Commentaire LPN, p. 211 ss). Par contre, elle peut être considérée comme temporaire dans la mesure du soin mis à la reconstitution de l'état initial. Si les murs étaient reconstruits en béton et que la végétation n'était pas remplacée, le site serait atteint de façon permanente et non négligeable dans certaines de ses caractéristiques protégées. Le remplacement de la végétation et la reconstitution des murs avec les matériaux d'origine (pierres, grilles, montants de portails) réduit néanmoins considérablement le degré du préjudice.

(...)

La dérogation à l'obligation de conservation intacte est possible à deux conditions: il faut d'abord l'existence d'un intérêt équivalent ou supérieur, d'importance nationale également (consid. 4.7 ci-dessous), qui devra être pondéré avec celui de la protection de la nature et du paysage (consid. 4.8); il faut ensuite que l'objet soit ménagé le plus possible (consid. 4.9).

4.7. Les CFF ont pour tâche essentielle d'offrir des prestations de transports publics, notamment dans le domaine de l'infrastructure, du trafic voyageurs régional ou à grande distance et du trafic marchandises. Il s'agit là de tâches fédérales découlant des art. 87 et 81 Cst. L'existence d'un intérêt d'importance nationale au sens de l'art. 6 al. 2 LPN est donc avérée et celui-ci doit en principe être mis sur le même pied que la protection de la nature et du paysage au sens de l'art. 78 al. 2 Cst. En effet, dès lors que les tâches des CFF reposent également sur des normes constitutionnelles, on ne saurait admettre d'emblée la priorité du principe de protection susmentionné ([ATF 115 Ib 144 s.](#) / [JT 1991 I 493](#); [JAAC 55.4](#), spéc. p. 47).

Par ailleurs, dans le cadre de leurs tâches fédérales, les CFF sont soumis à diverses obligations légales, dont on retiendra notamment les suivantes: l'infrastructure doit être maintenue en bon état et adaptée aux exigences du trafic et aux progrès de la technique; les mesures nécessaires doivent

être prises pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers; en cas d'interruption de l'exploitation, le transport régulier des voyageurs doit être maintenu en détournant le trafic ou en recourant à d'autres moyens de transport (art. 17, 19 et 38 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer, LCdF, RS 742.101; cf. aussi art. 3 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux, LCFF, RS 742.31).

4.8. S'agissant de la méthode de l'abaissement du radier défendue par les recourants, les CFF mettent en avant, exemples à l'appui, les risques d'effondrement de la voûte du tunnel, susceptibles de causer des accidents de chantier et d'exploitation, pouvant impliquer notamment des ouvriers, mais aussi des voyageurs et du personnel. Ils font référence également à l'aggravation du danger de fissuration des bâtiments des recourants.

4.8.1. La mauvaise qualité géologique du terrain au-dessus du tunnel sur près de 2/3 de la longueur ne fait pas de doute et n'est pas contestée par les recourants: il s'agit de matériaux à faible cohésion et par conséquent sujets aux éboulements et affaissements de terrain. A cela s'ajoute la très faible épaisseur de cette couche de terrains meubles (2 à 5 m). Celle-ci est encore fragilisée par l'important réseau de conduites. Dans ces conditions, la consolidation de la voûte, qui devrait en quelque sorte être suspendue ou ancrée dans ce terrain de mauvaise qualité, pose problème. Or cette consolidation est une étape préalable indispensable à la démolition des montants du tunnel qui, une fois enlevés, ne soutiendraient plus la voûte. Un avis d'ingénieur sollicité par les recourants abonde dans le même sens en disant que la réalisation des travaux en maintenant en place la faible couverture sur la voûte existante demande une étude approfondie de la fixation de celle-ci. En l'occurrence, l'expérience des CFF en la matière et une étude comparative effectuée par leurs propres soins établissent de façon convaincante que cette fixation n'a pourtant pas permis d'éviter les éboulements dans des terrains géologiquement moins défavorables. Ces cas ne sont d'ailleurs pas contestés. En outre, cette fixation porte en elle d'autres dangers, dès lors qu'elle doit s'effectuer au moyen d'injections de béton dans les terrains meubles, lesquelles peuvent avoir pour conséquence des soulèvements de terrains, également défavorables pour la sécurité du chantier.

La sécurité du chantier et de l'exploitation, y compris des êtres humains, n'est pas seule en cause. La variante de l'abaissement du radier exposerait par ailleurs les immeubles des recourants à des dangers accrus de fissuration. En effet, les montants du tunnel devraient être démolis jusqu'à mi-hauteur environ, et les ouvertures creusées dans le terrain meuble en vue de l'élargissement de la base du tunnel peuvent être à l'origine d'éboulements jusqu'en surface. Or les affaissements de terrain induits par les éboulements ainsi que les soulèvements dus aux injections de béton peuvent provoquer des dégâts aux constructions, notamment des fissures. C'est ce que confirme en introduction la norme SN 640'312a, applicable aux effets des ébranlements sur les constructions.

A cet égard, il convient de relever qu'il est aussi dans l'intérêt de la protection à long terme du site ISOS d'éviter l'altération progressive mais inéluctable de la substance bâtie, qui ne peut pas être reconstituée. Les impacts aux

espaces libres (végétation, murs) générés par le mode à ciel ouvert seront certes plus visibles, mais moins durables que ceux qui pourraient être causés aux bâtiments par l'abaissement du radier. Ils sont mieux maîtrisables, parce que réparables.

(...)

En comparaison des éléments qui précèdent, il s'avère au contraire que la méthode d'exécution à ciel ouvert respecte l'impératif de sécurité. Elle est adaptée aux données naturelles. L'implantation verticale des pieux constituant les parois du nouveau tunnel, l'évacuation de la couche supérieure de terre, la construction de la dalle (le plafond du nouveau tunnel), puis l'élimination par l'intérieur de l'ancien tunnel et des matériaux restants ne met pas à trop forte contribution l'instabilité du terrain. Seuls de faibles risques de tassement ne sont pas à exclure. Le DETEC relève à juste titre que le critère de la sécurité est fondamental. Il s'agit d'ailleurs d'une obligation légale des CFF. La sécurité des humains, des animaux et des biens constitue également un intérêt d'importance nationale pouvant s'opposer à celui de la protection de la nature et du paysage (ATF 115 Ib 492 / JT 1991 I 505; JAAC 56.8, spéc. p. 70; Commentaire LPN, p. 215).

4.8.2. Un autre élément d'importance est la qualité de l'ouvrage à l'issue des travaux. La tranchée couverte sera neuve, de même que la chaussée. Par contre, l'abaissement du radier a pour caractéristiques le maintien de la voûte existante et une chaussée en patchwork, puisqu'il est effectué mètre par mètre. Lorsqu'on sait que le tunnel est vieux de plus de 140 ans et qu'il doit de toute façon être assaini, on comprend que la voûte ne pourra pas être maintenue ainsi encore longtemps. Des travaux futurs impliqueront de nouveaux impacts sur le site, et même si les emprises de la variante du radier seraient moins graves aujourd'hui, le bénéfice à long ou même à moyen terme n'est pas avéré.

4.8.3. Reste la question de l'exploitation ferroviaire. Celle-ci serait fortement perturbée dans le cas de l'abaissement du radier, car la circulation des trains devrait s'effectuer sur une voie seulement pour toute la durée du chantier. En revanche, lors des travaux nécessités par la construction de la tranchée couverte, la circulation des trains sera maintenue sur les deux voies, sauf pendant deux mois, où elle continuera sur une seule voie. Cet élément également n'est pas négligeable. (...)

4.8.4. Au regard de tous les éléments qui précèdent, c'est à juste titre que le DETEC a confirmé la décision de l'OFT. L'intérêt de la prestation de transports publics, concrétisé en l'occurrence par le choix d'une variante de construction donnant le maximum de garanties quant à la sécurité surtout, mais aussi quant à l'exploitation ferroviaire et la qualité technique, doit l'emporter sur celui de la protection de la nature et du paysage. Les risques liés à la variante de l'abaissement du radier sont réels et importants et on ne saurait en assumer la responsabilité. A ce stade donc, la pondération de tous les intérêts en présence au sens de l'art. 6 al. 2 LPN a été effectuée correctement.

4.9. Le Conseil fédéral relève en outre que toutes les mesures nécessaires à la reconstitution particulièrement soignée et complète du site ont été prises. En effet, la décision de l'OFT reprend l'ensemble des charges et mesures proposées par les parties à la procédure (cf. consid. 4.6 ci-dessus). Les recourants n'en demandent d'ailleurs pas d'autres. Ils critiquent au

contraire leur nombre élevé. A leurs yeux, l'autorité aurait dû, pour chaque variante envisageable, déterminer le nombre des charges et approuver celle qui en compte le moins. Les recourants se trompent: ce n'est pas le nombre comparatif de charges qui est déterminant, mais la pondération des intérêts prescrite par la loi. Au demeurant, les charges en question obligent non pas les recourants, mais les CFF. Il incomberait donc à ceux-ci d'invoquer que telle charge est contraire au principe de la proportionnalité, dans le sens où elle irait au-delà de ce qu'exige la protection de l'objet et de ses environs (art. 3 al. 3 LPN).

JAAC 65.17 - Décision du Conseil fédéral du 13 septembre 2000

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	2001
Année	
Anno	
Band	65
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 005 099

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.

Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.