

**Message
concernant l'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation
des plans pour les grands projets de chemins de fer**

du 30 janvier 1991

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Simultanément, nous vous proposons de classer l'intervention parlementaire ci-après:

1989 P 89.698 Grands projets d'infrastructure des pouvoirs publics. Réalisation
(N 11. 12. 1989, Commission des transports et du trafic)

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,
l'assurance de notre haute considération.

30 janvier 1991

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Cotti

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

L'actuelle procédure d'autorisation selon la loi sur les chemins de fer, qui fait suite à la décision de principe politique, s'étend à trois instances (Office fédéral des transports, département, Tribunal fédéral/Conseil fédéral) si l'on épuise toutes les voies de droit. Suivant les circonstances, des années peuvent donc s'écouler avant que les travaux ne soient entrepris. Les modalités de cette procédure retardent trop la réalisation des vastes ouvrages dûment approuvés et entraînent d'énormes coûts supplémentaires.

L'arrêté fédéral urgent vise à améliorer la procédure d'approbation des plans. Celle-ci doit être simplifiée et accélérée, sans que le statut juridique des intéressés n'en pâtisse. L'arrêté s'applique aux nouveaux tronçons et à d'autres projets liés à RAIL 2000.

Liste des abréviations

AF	Arrêté fédéral
ATF	Arrêté du Tribunal fédéral
CEDH	Convention européenne des droits de l'homme
Cst	Constitution
DFTCE	Département fédéral des transport, des communications et de l'énergie
EIE	Etude d'impact sur l'environnement
ETC	Entreprise de transport concessionnaire
FF	Feuille fédéral
LCF	Loi sur les chemins de fer
LEx	Loi sur l'expropriation
LITC	Loi sur les installations de transport par conduites
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
LPN	Loi sur la protection de la nature et de l'environnement
LRN	Loi sur les routes nationales
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
O	Ordonnance
OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
OITC	Ordonnance sur les installations de transport par conduites
OJ	Loi d'organisation judiciaire
RS	Registre systématique du droit fédéral
PA	Loi sur la procédure administrative

Message

1 Partie générale

11 Projet RAIL 2000

Le 19 décembre 1986, l'Assemblée fédérale a approuvé l'arrêté fédéral concernant le projet RAIL 2000 (FF 1987 | 46); celui-ci vise à encourager les transports publics en Suisse. A cet effet, le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) est augmenté de quatre nouvelles lignes (appelées nouveaux tronçons). Le 6 décembre 1987, le peuple suisse a donné son aval à l'arrêté fédéral en question par voie référendaire. Le scrutin a exprimé la volonté politique évidente d'octroyer au RAIL un rôle plus important dans le transport des voyageurs sur le plan national : compte tenu des impératifs de l'écologie, les transports publics doivent absorber une plus grande part de la mobilité générale. Pays de transit, la Suisse souhaite en outre apporter une utile contribution au transport des marchandises à l'échelon européen, attitude que les pays étrangers comprennent d'ailleurs de mieux en mieux.

111 Etat des travaux

Pour la totalité des projets présentés dans le message du 16 décembre 1985 sur la construction de nouvelles lignes des Chemins de fer fédéraux (FF 1986 | 181 s.), seul **1 pour cent** du volume des travaux prévu a pu être ouvert à l'exploitation. Il s'agit de la double voie entre **Zoug et Cham** ainsi que la transformation et l'extension du faisceau des voies en gare de Zoug.

3 pour cent environ du volume global que représente le projet RAIL 2000 sont en cours de construction. On réalise actuellement trois projets : depuis décembre 1989, il s'agit de la **troisième voie de la section Bâle - Muttensz**, qui devrait accroître la capacité vers **Olten et Zurich** et faciliter le raccordement au nouveau **tronçon en direction d'Olten**. Dans un délai identique, **le tronçon Sursee - Nottwil** aura été redressé. Quant aux équipements de la gare d'**Aarau**, ils seront modernisés d'ici à l'été de 1996; ils comprennent notamment un enclenchement électronique des installations de sécurité, un second tunnel sous la ville et le quadruplement des voies de la liaison est-ouest.

Des projets représentant environ vingt pour cent du volume total des travaux se trouvent au stade de la planification. Ainsi, les plans de quatre d'entre eux ont été déposés pour la procédure de mise à l'enquête; engagée voici une année, la procédure d'approbation des plans de la **double voie entre Gléresse (Ligerz) et Douanne (Twann)** - avec la mise en tunnel d'une partie de la ligne du Pied du Jura - a suscité de nombreuses oppositions. Ce projet devrait être réalisé d'ici à l'automne de 1998.

La procédure d'approbation des plans de la **nouvelle ligne MuttENZ-Olten** a engendré des oppositions encore plus nombreuses. La partie nord jusqu'à Liestal, avec le tunnel de l'Adler, n'est guère mise en cause; elle pourra probablement être réalisée d'ici à 1999. En revanche, l'achèvement de la section Liestal - Sissach - Olten (tunnel du Wiesenberg) est incertain. Ici, la mise en service de RAIL 2000 pourrait bien prendre du retard.

Des oppositions ralentissent également la réalisation du **nouveau tronçon Zurich-Aéroport - Winterthour**, avec le tunnel de Brütten. Même si les travaux débutent comme prévu en 1992, les problèmes de capacité subsisteront probablement jusqu'à l'automne de 1999 sur cette artère surchargée (RER, relations à grandes distances). Les plans de la **double voie Rotkreuz - Ebikon** ont été approuvés en 1989 et 1990.

Les plans d'un certain nombre de projets seront prochainement prêts pour la mise à l'enquête. Ce sera le cas, au printemps, de la **transformation intégrale de la gare de Morges**, qui sera achevée en 1995. La procédure d'approbation des plans de la **nouvelle ligne Mattstetten - Rothrist**, longue de 46 km, sera engagée en 1991. Bien que le projet actuel résulte d'un franc dialogue et qu'il tienne largement compte des impératifs de la nature et des particularités régionales, on ne peut pratiquement pas évaluer la durée de la procédure de mise à l'enquête. Comme ce projet est l'une des pièces maîtresses de la conception du réseau ferroviaire à l'échelle nationale, il bénéficie d'une priorité évidente. Les plans de la **liaison directe Rothrist - Zofingue**, partie intégrante de la future liaison intercantons Berne - Lucerne, devront être déposés au printemps de 1992. Quant aux projets d'aménagement des **sections Soleure - Longeau** (Lengnau) et **Grandson - Boudry**, ils seront déposés en 1991. Les aménagements prévus entre **Cham et Rotkreuz** seront mis à l'enquête au printemps de 1991. Enfin, la double voie **Aarau - Rupperswil** sera mise en consultation publique peu après.

Le solde, c'est-à-dire les trois quarts du projet RAIL 2000, avec notamment le nouveau tronçon **Vauderens - Villars-sur-Glâne**, se trouve également en cours de planification ou d'étude.

112 Evolution et coûts

Au niveau des prix actuels, le projet RAIL 2000 devrait coûter 9 milliards de francs. L'arrêté fédéral de 1986 prévoyait 5,4 milliards. Le message de 1985 ne reposait pas seulement sur le renchérissement tel qu'il se présentait en 1985, mais encore - à la demande du Parlement - sur l'état du projet à cette époque. Depuis lors, la seule dépréciation de la monnaie a entraîné un surcroît de dépenses de 2 milliards de francs, auquel il convient d'ajouter des dépenses supplémentaires de 1,6 milliard directement liées au projet. Ces sommes n'ont cependant pas été dépensées et ne sont que des prévisions.

L'évolution des coûts est caractérisée par quatre facteurs : mesures de protection de l'environnement, compléments ou modifications par rapport au projet initial, planification ouverte et renchérissement.

Le surcroît de coûts doit sans aucun doute être mis en relation avec la protection de l'environnement. Lors de l'élaboration du projet RAIL 2000, en 1985, les dispositions d'application de la loi sur la protection de l'environnement n'étaient pas encore connues. En outre, l'ordonnance sur la protection contre le bruit n'est entrée en force qu'en avril 1987. Ainsi, aux termes de ladite ordonnance, il convient d'installer des écrans antibruit le long de la voie ferrée. Ce sont à l'évidence des investissements imprévus qui doivent être consentis pour remplir les exigences de la procédure d'approbation des plans et celles de l'étude d'impact sur l'environnement prévue à cette occasion.

La planification ouverte, qui a pour but de trouver un large consensus parmi tous les intéressés, a exigé des moyens considérables. Elle a alourdi les frais d'étude et renchéri les projets. Un autre facteur qui influe sur l'évolution des coûts est le fait que les prévisions font état d'une croissance de la demande, laquelle requiert des installations et des équipements techniques plus performants, ainsi que des ouvrages plus complexes. Signalons encore les coûts supplémentaires qui résultent des modifications apportées ultérieurement. Le projet RAIL 2000 a subi plusieurs extensions de la part des pouvoirs politiques, la première étant l'intégration de la ligne du Pied du Jura ("Sud Plus"). Les conséquences financières de ces modifications conceptuelles se chiffrent à 400 millions de francs.

Au cours des cinq dernières années, 2 milliards de francs se sont ajoutés au devis initial en raison du renchérissement de la construction. Outre ce phénomène, que révèle de façon déterminante l'indice zurichois des coûts de construction, il s'agit de prendre en considération les particularités d'une entreprise ferroviaire : la planification ouverte, les vastes travaux d'étude et de direction des chantiers. Il faut en l'occurrence tenir compte du fait que durant la phase d'élaboration du projet, on ne dispose pas de documents concrets, ou alors à un stade assez rudimentaire. Citons aussi les installations de sécurité spécifiquement ferroviaires et, enfin, l'acquisition de terrains dont le prix s'aligne sur celui des terrains à bâtir.

113 Perspectives

Le réseau CFF, qui comprend quelque 3000 kilomètres de lignes, date de plus d'un siècle. Il va être modernisé à la faveur du projet RAIL 2000 afin de répondre aux exigences futures. Outre le réaménagement de diverses installations existantes, il nécessite la construction de quatre tronçons nouveaux. Les travaux sont en cours partout. Les difficultés rencontrées proviennent essentiellement de facteurs extérieurs, que ce soit en raison de la nécessité de conscientiser

la population pour les questions écologiques ou en raison des exigences complémentaires qui sont venues se poser en cours d'étude.

12 Mesures du Conseil fédéral

Comme nous l'avons relevé au chiffre 111, il s'écoule beaucoup de temps jusqu'à ce qu'il soit possible de mettre en chantier un tronçon. La rapidité de la construction d'une ligne ferroviaire dépend dans une très large mesure du déroulement de la procédure d'approbation des plans. Eu égard à l'évolution actuelle du renchérissement, la longue phase qui précède l'ouverture des chantiers occasionne des coûts supplémentaires pouvant se chiffrer à plusieurs centaines de millions de francs par année.

La réglementation actuelle de la procédure d'approbation qui découle de la loi sur les chemins de fer fait toutefois obstacle à la réalisation en temps voulu des grands projets, et cela dans une mesure non négligeable. Elle occasionne par ailleurs d'énormes coûts supplémentaires. Une telle situation est tout bonnement incompatible avec le principe d'une gestion rationnelle et économe des finances de la Confédération. Les expériences faites ont dès lors permis au Conseil fédéral de tirer les premières conséquences. Ainsi, dans son message du 23 mai 1990 sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (FF 1990 II 1015 s.), il a proposé une réglementation en matière de procédure d'approbation des plans qui s'écarte parfois de la loi sur les chemins de fer. Par analogie à la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN; RS 725.11), cette réglementation prévoit l'approbation des avant-projets par le Conseil fédéral (art. 8 de l'arrêté sur le transit alpin).

Le 26 juin 1990, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a nommé un groupe de travail et l'a chargé d'étudier les améliorations à apporter à la procédure actuelle d'approbation des plans, notamment en rapport avec le projet de RAIL 2000. Le groupe de travail était composé de représentants de l'Office fédéral des transports, du Secrétariat général du DFTCE et des Chemins de fer fédéraux. Deux experts externes, spécialistes du droit de la planification et de l'expropriation, en faisaient également partie. Le 20 novembre 1990, le groupe de travail a soumis au département un rapport et une proposition concernant un arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer.

13 Résultat de la procédure de consultation

131 Déroulement et résultats

Le 3 décembre 1990, nous avons autorisé le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (ci-après le département) à consulter les cantons, les partis et

les organisations intéressées, notamment les associations économiques et les organisations habilitées à recourir en vertu de l'article 55 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), au sujet d'un avant-projet concernant un arrêté fédéral urgent relatif à la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer. La consultation a duré du 5 décembre 1990 au 20 janvier 1991. Le département a reçu 64 réponses.

Quelques avis ont contesté l'objectif du projet, à savoir simplifier et accélérer la procédure d'approbation des plans du projet RAIL 2000, régie par la loi sur les chemins de fer. Vingt-trois gouvernements cantonaux, 6 partis politiques représentés aux Chambres ainsi que 22 autres organisations et 5 offices se sont prononcés en faveur du projet. Diverses propositions matérielles ont été formulées pour certains points. Des améliorations sont en outre souhaitées quant à la technique législative.

132 Commentaire des modifications proposées

Les cantons ont proposé à plusieurs reprises de prolonger les délais fixés à l'article 7, 4e alinéa. Afin de pouvoir simplifier la procédure, des délais courts sont maintenus dans le projet. Cette remarque vaut également pour les demandes visant à prolonger les délais relatifs aux oppositions. L'article 13 de l'arrêté répond à l'exigence selon laquelle les documents du projet ne devraient pas être accessibles au public uniquement dans les communes, mais aussi de manière centralisée, auprès du canton.

Diverses réponses font remarquer que le champ d'application (art. 2) est défini de manière trop floue et devrait être précisé. La liste des projets assujettis à l'arrêté fédéral devrait être publiée. Cette requête est prise en compte par l'annexe correspondant à l'article 2 de l'arrêté fédéral.

De nombreuses réponses soit approuvent, soit critiquent la subdivision de la procédure en deux parties consécutives (mise au point du projet au sein de l'administration et procédure d'approbation des plans). Une grande majorité est favorable à la deuxième section, qui a trait à la mise au point au sein de l'administration. Certains milieux exigent que la mise au point soit supprimée, d'autres revendiquent par contre son extension et la prise en considération des organisations écologiques. D'autres critiquent la décision "contraignante" du Conseil fédéral, prévue dans l'avant-projet, et qui limiterait fortement la marge de manoeuvre qui serait dévolue au département lors de la procédure subséquente d'approbation des plans. Le projet s'en tient certes à la structure de la procédure, mais renonce à faire intervenir le Conseil fédéral en tant qu'autorité appelée à trancher.

La majorité des avis sont favorables à la réduction du nombre des instances (passage de trois à deux échelons). Quelques-uns regrettent que l'on n'ait pas résolu de manière satisfaisante la coordination de la procédure d'approbation des plans, d'une part, et l'examen de l'impact sur l'environnement, d'autre part. Les articles 11 à 28 du projet tiennent compte des suggestions présentées à cet égard au département, notamment par l'insertion d'un article relatif à la coordination de la procédure (art. 20).

14 Interventions parlementaires

Les retards dans la réalisation des grands projets font l'objet d'un postulat de la Commission des transports et du trafic du Conseil national, accepté le 11 novembre 1989 (P 89.698). Sa teneur est la suivante : "Dans différents domaines, les pouvoirs publics sont confrontés à des problèmes qui vont croissant lorsqu'il s'agit de mettre en oeuvre des décisions. Cela est notamment le cas des projets d'infrastructure. La procédure légale permet une large participation des administrés qui compromet la réalisation efficace des projets. Cette situation est particulièrement préoccupante lorsque des décisions claires du peuple ou du Parlement sont remises fondamentalement en question par le biais des possibilités de recours prévues par la procédure administrative. Eu égard aux expériences faites jusqu'ici et compte tenu des projets futurs (transit alpin), le Conseil fédéral est invité à élaborer un rapport sur cette question et à proposer, le cas échéant, les révisions légales nécessaires."

La Commission de gestion du Conseil national (section DFTCE) a reçu une information les 10 et 26 septembre ainsi que le 21 décembre 1990 sur les problèmes posés par la procédure d'approbation des plans dans le cadre du projet RAIL 2000. Elle s'est aussi entretenue avec le chef du département.

15 Droit en vigueur : procédure d'approbation des plans pour les ouvrages ferroviaires

151 Généralités

Les procédures d'approbation des plans (autorisations de construire) relatives aux ouvrages d'infrastructure ferroviaire durent toujours plus longtemps. A l'heure actuelle, les intérêts de la protection de la nature et du paysage ainsi que les impératifs de la protection de l'environnement et de la lutte contre le bruit demandent à être mieux pris en considération lors de la réalisation des projets ferroviaires. Les prescriptions relevant du droit procédurier gagnent en importance, d'autant plus qu'un grand nombre de parties, particuliers, organisations écologiques, autorités, etc. ont la possibilité de recourir contre les décisions en matière de procédure et d'approbation des plans.

Le point de départ est le fait qu'une entreprise de chemin de fer envisage de réaliser ou de modifier des ouvrages, des installations ou autres équipements, qui servent entièrement ou essentiellement à l'exploitation ferroviaire. Les plans doivent être approuvés par l'autorité de surveillance, laquelle suit à cet effet une procédure prescrite par la loi. Le droit fédéral en matière de police des constructions ferroviaires remplace, en l'occurrence, la législations sur la police des constructions en vigueur dans les cantons et les communes.

En principe, les autorités fédérales intéressées, de même que les cantons, les communes et les propriétaires fonciers touchés sont consultés avant l'approbation des plans.

De plus, il y a lieu de prendre en compte les requêtes s'appuyant sur le droit cantonal, dans la mesure où elles ne perturbent pas excessivement l'entreprise ferroviaire dans l'accomplissement de ses tâches. Tout cela permet donc de peser les intérêts des cantons ou des communes, ainsi que des particuliers, dans le cours de la procédure et plus spécialement lors de la promulgation de la décision d'approbation des plans.

L'autorité compétente pour l'exécution de la procédure d'approbation des plans est l'Office fédéral des transports (OFT) et, dans certaines circonstances, les Chemins de fer fédéraux (CFF) lorsqu'il s'agit de leurs projets.

L'ordonnance du 23 décembre 1932 sur l'approbation des plans (RS 742.142.1) distingue trois types de procédures :

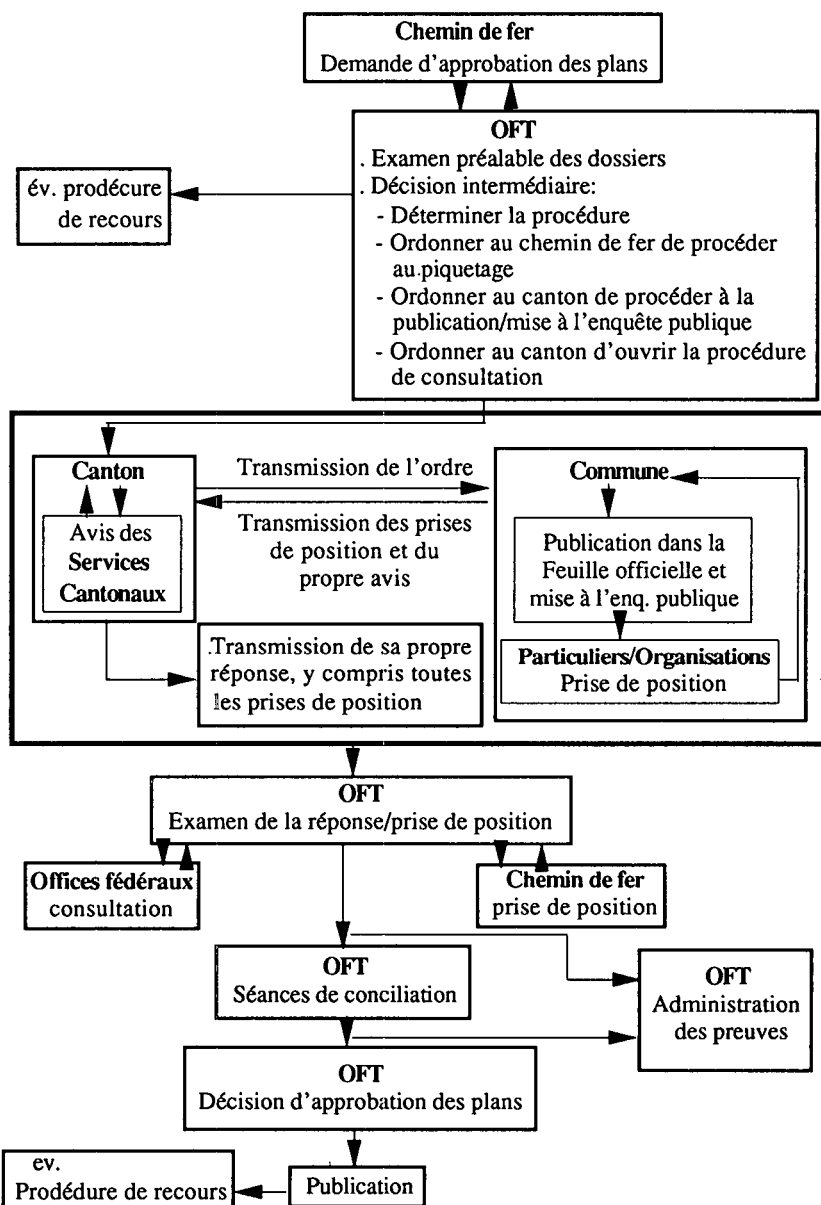
152 Procédure simplifiée

Lorsqu'un projet de construction se confine au domaine ferroviaire et qu'il n'entraîne pas de modification sensible du site, ne provoque pas de nuisances accrues ou n'affecte pas des droits de tiers, il y a lieu d'appliquer la procédure simplifiée. Celle-ci n'implique pas de consultation du canton et de la commune. Les autorités fédérales sont invitées à se prononcer dans la mesure où la démarche est nécessaire. Au moindre doute quant à l'opportunité de la procédure simplifiée, par exemple lorsqu'il y a risques d'immissions sur des terrains voisins, l'autorité est tenue d'engager la procédure ordinaire d'approbation des plans. Dans la pratique, la procédure simplifiée est appliquée à de nombreux projets (kiosques, ouvrages de voie, buffets de gare, extension d'ateliers, etc.).

La procédure ordinaire d'approbation des plans entre en ligne de compte lorsque les conditions nécessaires à la procédure simplifiée ne sont pas remplies. De plus, elle s'applique aux projets de construction de chemins de fer lorsqu'ils ne nécessitent pas une expropriation ou, qu'à titre exceptionnel, la procédure d'expropriation a lieu après l'approbation des plans. La procédure ordinaire permet aux cantons et aux communes de donner un avis déterminant au sujet des projets déposés. Ceux-ci sont mis à l'enquête publique pendant trente jours. Durant la publication, toutes les personnes qui ont qualité de partie au sens de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA; RS 172.021) peuvent prendre position sur le projet ou requérir une modification des plans. Le canton met ensuite au point son propre avis et se détermine également sur celui des communes. Pendant la procédure de consultation à l'échelon cantonal et communal, l'OFT consulte les autorités fédérales intéressées. L'entreprise de chemin de fer est alors également invitée à se déterminer sur le résultat de la consultation. Par ailleurs, l'OFT administre à la rigueur des preuves et tente une conciliation entre les parties. La décision relative à l'approbation des plans porte sur l'ensemble des problèmes qui ont été étudiés tout au long de la procédure. Pensons au tracé, aux intérêts de la protection de la nature et du paysage, à la protection de l'environnement, et ainsi de suite. La décision peut remonter jusqu'au Conseil fédéral.

PROCÉDURE ORDINAIRE (sans EIE)

(Art. 18 LCF; Art. 7, 19, 20, 22 - 22e, 29 - 31, ordonnance sur les projets de construction de chemins de fer)

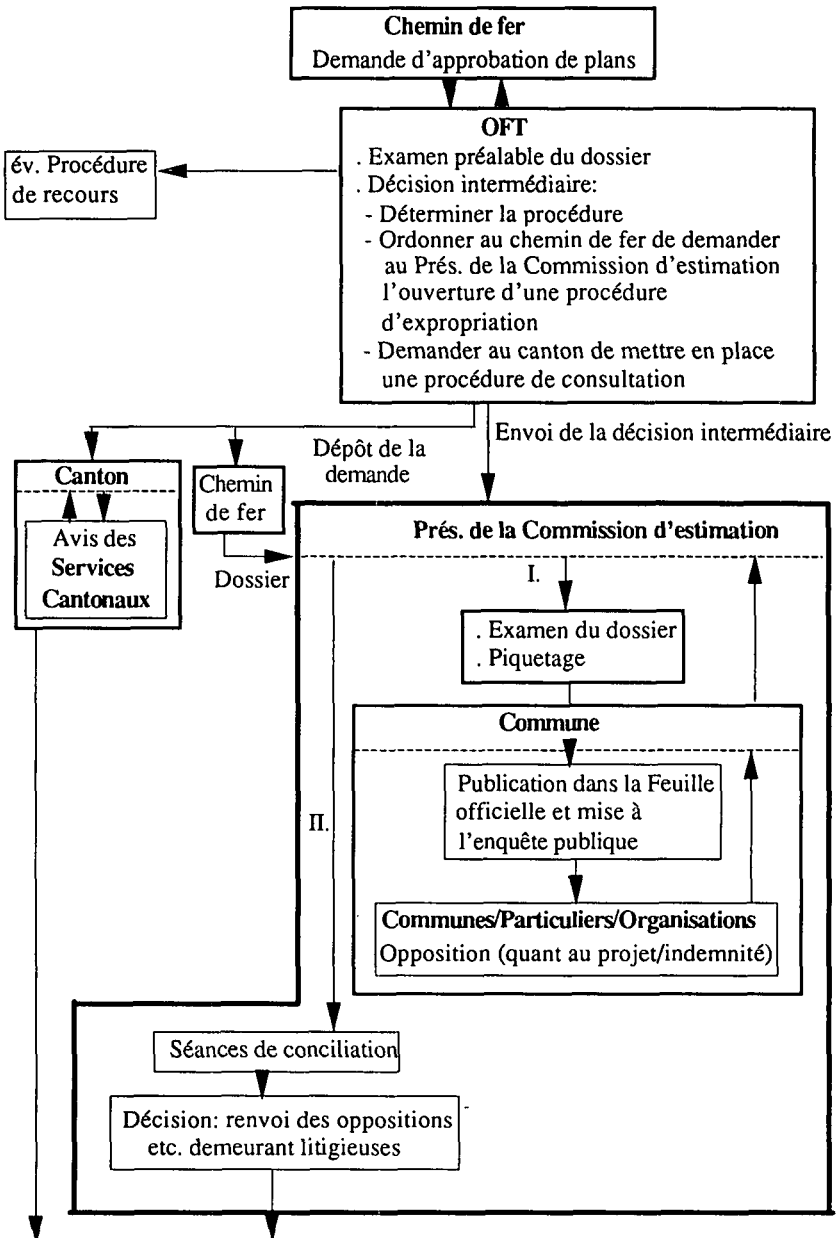


En principe, l'entreprise de chemin de fer doit acquérir à l'amiable le terrain dont elle a besoin pour réaliser son projet. Ce n'est que lorsque cette démarche échoue et qu'un remembrement n'aboutit pas qu'il y a lieu d'engager une procédure d'expropriation. La procédure combinée se caractérise par le fait qu'elle associe la *procédure d'approbation relevant du droit ferroviaire et la procédure d'opposition qui relève de la législation en matière d'expropriation*. Il incombe à l'OFT, en qualité d'autorité de surveillance, de superviser la procédure. Lorsqu'une procédure d'expropriation est nécessaire, cet office décide d'engager la procédure combinée. A cet effet, l'entreprise de chemin de fer est invitée à mettre en oeuvre la procédure d'expropriation conformément à la loi en la matière. Le président de la Commission fédérale d'estimation compétente (Commission d'estimation) invite les communes à exécuter la procédure de mise à l'enquête publique des plans. Possibilité est donnée de faire opposition dans un délai de trente jours.

A l'expiration de ce délai, le président de la Commission d'estimation organise une audience de conciliation. Celle-ci s'achève par une décision de laquelle il doit ressortir si les oppositions ont pu être entièrement ou partiellement levées. Dans l'intervalle, l'OFT consulte le canton. Les autorités fédérales peuvent s'exprimer sur le projet après l'audience de conciliation et la consultation du canton. Le résultat de l'ensemble de la procédure de consultation, ainsi que des séances de conciliation, est transmis à l'entreprise de chemin de fer pour lui permettre de se déterminer. Avant de publier la décision, l'OFT administre les preuves nécessaires et tente une conciliation entre les parties. La décision porte sur l'ensemble des revendications des cantons, des communes et des tiers.

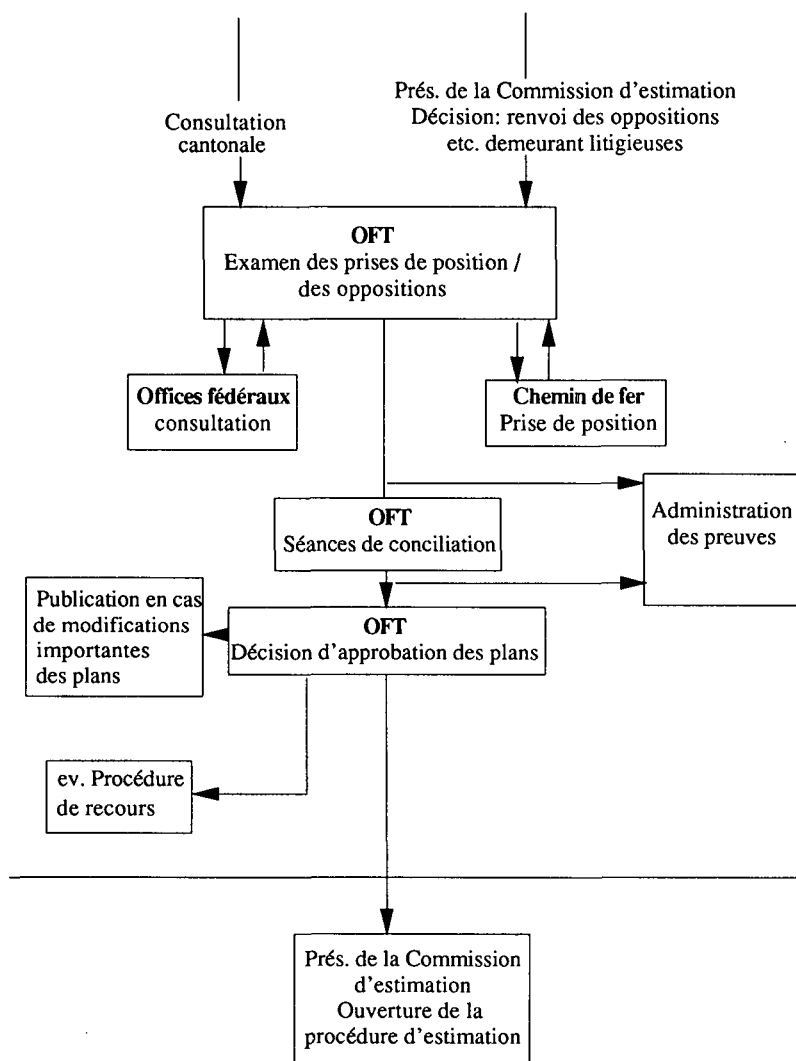
PROCÉDURE COMBINÉE (sans EIE)

(Art. 18 LCF; Art. 7, 19, 20, 23 - 34 de l'ordonnance sur les projets de construction de chemin de fer)



Procédure combinée (sans EIE)

(suite)



16 Lacunes

161 Procédure ordinaire

161.1 Consultation

Le canton consulte les communes et les tiers touchés. Un délai de trois mois est prévu pour mener à bien la consultation à l'échelon cantonal. Il peut être prolongé, ce qui est fréquent dans la pratique. En outre, le canton a la possibilité d'adapter son avis à celui des communes.

La commune publie le projet reçu, selon les usages locaux. Dans un délai de trente jours, quiconque ayant la qualité de partie au sens de la loi fédérale sur la procédure administrative peut se prononcer sur le projet ou demander une modification des plans. Tous les aspects touchés par le projet - tracé, protection de l'environnement, lutte contre le bruit, paysage, aménagement du territoire, etc. - peuvent être remis en question. Même lorsque le délai de trente jours est échu, la possibilité existe encore de recourir contre la décision relative à l'approbation des plans.

161.2 Publication double

La procédure ordinaire prescrit la publication du projet mis à l'enquête et de la décision prise relativement à l'approbation des plans.

161.3 Autre lacune

La réglementation en vigueur ne prévoit aucune disposition concernant le piquetage des projets de construction sur le terrain. Il découle cependant du droit à être entendu que le projet de construction doit être présenté sous une forme compréhensible de chaque citoyen. Il y a lieu peut-être de procéder au profilage, qui peut se rapporter à des sections ou à des ouvrages de génie civil.

162 Procédure combinée

162.1 Compétence

Cette procédure allie la procédure d'approbation des plans, qui découle de la législation sur les chemins de fer, à la procédure d'opposition, qui relève du droit en matière d'expropriation. Ces deux procédures sont alors associées l'une à l'autre de telle sorte que, dans une première phase, le président de la Commission d'estimation est responsable de la mise à l'enquête publique et des oppositions soulevées pendant la procédure d'approbation des plans. Lorsque celle-ci est achevée - par la décision de l'OFT - c'est à ce même président qu'il incombe, dans

un second temps (et en une action concertée avec la Commission d'estimation), de traiter les demandes d'indemnisation présentées.

Les attributions de l'OFT et du président de la Commission d'estimation pendant la première phase entraînent un cumul des procédures: l'entreprise de chemin de fer remet sa demande d'approbation des plans à l'OFT, y compris les plans requis par la loi. L'OFT vérifie que ceux-ci répondent aux exigences de l'ordonnance sur les projets de construction et décide d'engager la procédure combinée.

Après cela, l'entreprise de chemin de fer remet la requête correspondante au président de la Commission d'estimation, ainsi que les plans nécessaires. Ces derniers sont réexaminés, après quoi le président de la commission décide d'engager la procédure d'expropriation. Il transmet alors les plans aux communes pour mise à l'enquête et publication. De ce fait, les mêmes plans sont examinés deux fois. Il ne semble pas logique que l'OFT ne puisse pas adresser les plans directement au président de la Commission d'estimation, mais qu'il doive passer obligatoirement par l'entreprise de chemin de fer.

Lorsque la procédure de mise à l'enquête est achevée, le président de la Commission d'estimation invite l'entreprise de chemin de fer et les expropriés à une audience de conciliation. Puis il transmet à l'OFT les oppositions qui n'ont pas pu être levées durant cette séance, à l'exception des demandes d'indemnisation matérielles. Avant de statuer, cet office doit tenter une conciliation entre les parties, à savoir l'entreprise de chemin de fer et les opposants. L'expérience montre qu'une seconde audience de consultation devant l'OFT n'aboutit que rarement.

162.2 Décision

Toute procédure d'approbation des plans s'achève par une décision. Celle-ci englobe tous les domaines pris en compte dans la procédure, c'est-à-dire de la définition du tracé, des jonctions et autres ouvrages, à l'implantation exacte des murs de jardin d'un opposant. Le principe appliqué pourrait se traduire en ces termes : "une procédure, une décision".

162.3 Consultation des autorités fédérales

A la différence de la procédure ordinaire, le droit en vigueur prévoit - dans la procédure combinée - que les services concernés de l'administration fédérale ne sont consultés qu'après les audiences de conciliation devant le président de la Commission d'estimation et qu'à la fin de la procédure de consultation au niveau du canton. Il n'est donc pas possible, en fixant la procédure combinée d'approbation des plans, d'inviter simultanément les autorités fédérales à donner leur avis. Il peut se passer des mois avant que cette condition ne soit remplie.

162.4 Publication double (avec des conditions différentes)

Comme dans la procédure ordinaire, le projet déposé est également publié. En revanche, la décision ne l'est que si elle fait intervenir des modifications sensibles des plans par rapport au projet initial. Cependant, la décision relative à l'approbation des plans doit obligatoirement être publiée si un examen d'impact a été effectué.

162.5 Autres lacunes

Ce n'est qu'après avoir versé les indemnités qui lui sont demandées que l'entreprise de chemin de fer (expropriante) entre en possession du terrain exproprié ou du droit de jouir d'un terrain acquis par voie d'expropriation. Dans les projets importants, elle a cependant un intérêt éminent à recevoir du président de la Commission d'estimation l'autorisation d'entrer en possession de la chose ou d'y exercer ses droits, avant de verser les indemnités. En vertu d'une récente jurisprudence du Tribunal fédéral, l'envoi en possession anticipée n'est toutefois possible qu'après la décision rendue par la deuxième instance, à savoir le DFTCE.

17 Conception du projet

171 Appréciation critique du régime actuel

Malheureusement, il est généralement difficile de réaliser à temps les ouvrages destinés à servir le bien public. Les *retards affectant la procédure* se produisent donc très souvent en dehors du droit ferroviaire, notamment lorsqu'il s'agit de construire des lignes à haute tension, des émetteurs pour ondes courtes ou des routes nationales. Comme l'efficacité d'un Etat se mesure - à juste titre - à la rapidité avec laquelle les décisions prises par les autorités se traduisent dans les faits, on doit éliminer rapidement et sans compromis les défauts constatés.

Les premières expériences faites avec des projets ferroviaires complexes ont montré que la *réglementation actuelle complique sérieusement, si ce n'est interdit, la réalisation à temps des grands projets*. Des retards au niveau de la procédure d'approbation des plans (y compris

les expropriations) qui précède la phase de réalisation proprement dite sont toujours générateurs de coûts supplémentaires, notamment en raison de l'inflation. Cette situation est incompatible avec les impératifs d'une gestion rationnelle et économe des finances fédérales.

Les raisons de ces obstacles, pour autant qu'ils se situent sur le plan juridique, sont nombreux et divers. Une lacune de la procédure tient dans *sa structure déficiente*, et dans *le manque de coordination avec la procédure de remembrement et d'expropriation*. Les services et les milieux participant à la procédure de première instance - qui s'achève par la décision relative à l'approbation des plans - sont les suivants: le canton, les services cantonaux, les communes, les particuliers, les organisations (associations), les offices fédéraux et l'entreprise de chemin de fer. Les revendications légales avancées dans le cadre de la procédure d'opposition sont en proportion de la diversité de ces organes: elle visent le tracé prévu, critiquent les mesures de protection de l'environnement envisagées (lutte contre le bruit, remblais, protection du paysage) et touchent tant l'expropriation que les indemnités. Parallèlement à cette instance intervient le président de la Commission d'estimation, qui initie le piquetage du projet et dirige les audiences de conciliation. Plus tard, l'office fédéral tente lui aussi de trouver un compromis avec les expropriés.

En raison du grand nombre de groupes intégrés à la procédure et de la diversité des questions soulevées - tant les questions de principe, tel le tracé, que des problèmes de détail et des aspects relevant du droit d'expropriation -, les procédures de première instance traînent trop en longueur et se révèlent très coûteuses.

Enfin, la *structure de l'organisation*, c'est-à-dire de l'instance, n'est pas satisfaisante. Planification et projet incombent à l'entreprise de chemin de fer. L'office fédéral statue sur les oppositions contre le projet et publie la décision relative à l'approbation des plans. Le département intervient dans la procédure en qualité d'instance de recours. Sa décision peut faire l'objet d'un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral.

172 Éléments de base du projet

172.1 Questions préliminaires: une procédure en une ou deux étapes?

La loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN; RS 725.11) fait une distinction entre le *projet général* à caractère obligatoire pour les autorités et le *projet d'exécution* dont les tracés sont légalement fixés pour les propriétaires. Il n'existe aucune voie de droit contre le projet général qu'il appartient au Conseil fédéral d'approuver; quant aux communes, elles ont

le droit d'être entendues. Déposés dans les communes par les cantons, les projet d'exécution peuvent être contestés au moyen d'oppositions émanant des personnes touchées. La décision prise par la dernière instance cantonale au sujet des oppositions peut faire l'objet d'un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral. Cette structure de la procédure d'approbation des plans, *en deux étapes*, a donné satisfaction dans la pratique.

L'arrêté fédéral se rapporte en premier lieu aux nouveaux tronçons décidés par l'Assemblée fédérale et aux projets mentionnés dans l'annexe à l'article 2, qui sont liés au projet RAIL 2000. En pareils cas, la planification est souvent prête à être réalisée. De ce fait, l'introduction rétroactive d'une procédure demandant un avant-projet approximatif n'a plus de sens. L'arrêté fédéral s'en tient donc à une *procédure d'approbation des plans en une seule étape*.

1722 But et mesures

Il y a lieu d'améliorer la procédure d'approbation des plans: *elle sera simplifiée et accélérée, sans que le statut juridique des intéressés n'en pâtisse*. Les mesures suivants visent à s'approcher de cet objectif:

- *Compression dans le temps*: fixation de délais de traitement légaux
- *Meilleure organisation de la procédure*: la procédure de première instance est divisée en deux parties, l'une réservée aux autorités (procédure de mise au point) et l'autre correspondant à l'actuelle procédure d'opposition, à laquelle participent les particuliers. Dans une première phase, les autorités fédérales concernées étudient la question de savoir si le projet est conforme au droit en vigueur. L'entreprise de chemin de fer et les cantons touchés sont intégrés à la procédure de mise au point.

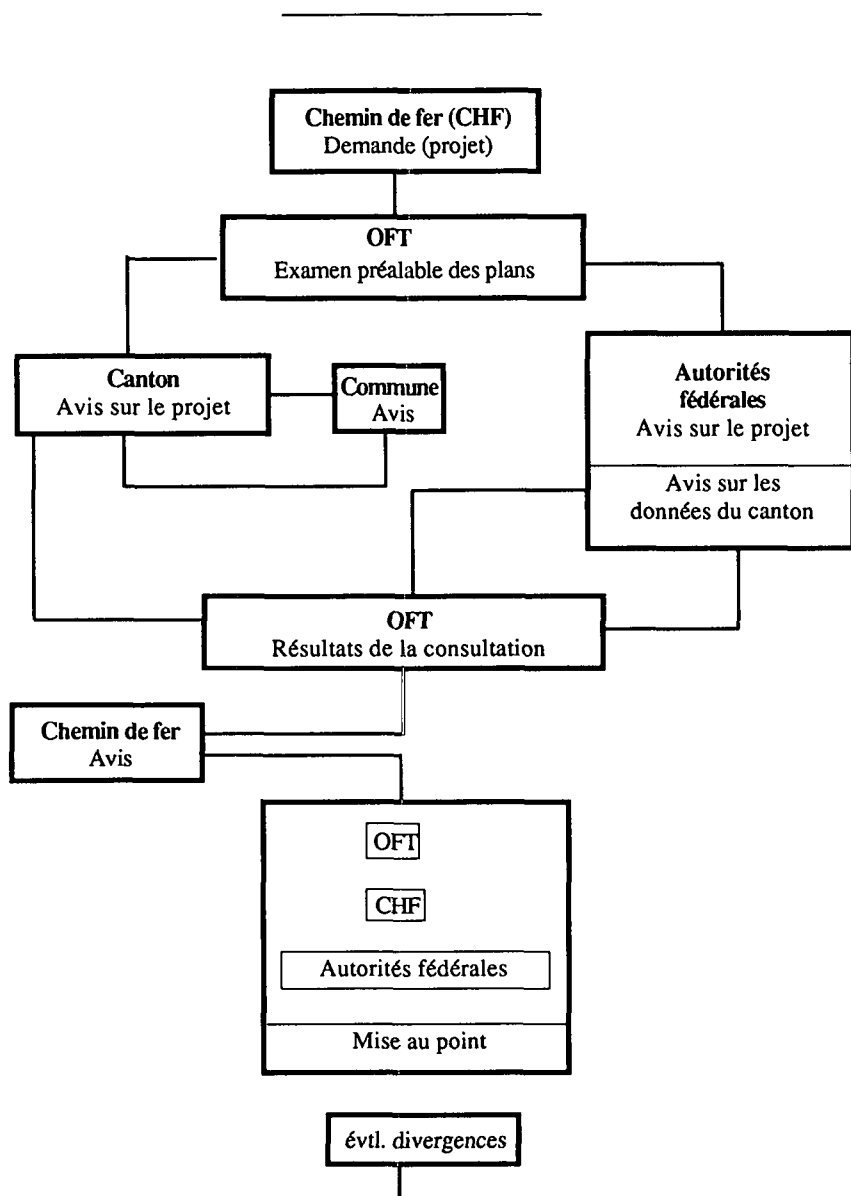
L'avantage de cette dernière tient au fait que les questions importantes, par exemple celle de l'impact sur l'environnement, fondamentales pour la suite de la procédure, ont été examinées par les autorités. A la différence de la démarche actuelle, la subdivision de la procédure en deux parties permet de faire en sorte que les objets ne soient pas tous débattus simultanément par tous les intéressés. La procédure de mise au point garantit aux cantons de pouvoir intervenir en temps utile et de proposer leurs variantes. Grâce à elle, les problèmes essentiels seront traités l'un après l'autre plutôt que parallèlement les uns aux autres, et tous les organismes et milieux n'interviendront pas en même temps dans la procédure.

- *Meilleure coordination avec la procédure de remembrement et d'expropriation.* Les impératifs d'une éventuelle procédure d'expropriation doivent être pris en compte au niveau de l'approbation des plans déjà, pour des considérations d'économie de procédure. Comme dans la loi sur les routes nationales et la loi sur les transports par conduites, la procédure d'opposition qui découle de la législation en matière d'expropriation doit, en conséquence, faire partie intégrante de la procédure d'approbation des plans. La procédure d'estimation, qui suit cette dernière, se limite désormais au traitement des demandes d'indemnisation proposées. L'entrée en lice du président de la Commission fédérale d'estimation compétente à un stade précoce de la procédure d'approbation des plans est supprimée. Quant à la coordination avec une éventuelle procédure de remembrement selon le droit cantonal, elle est garantie, elle aussi.

- *Simplification des instances.* Le nombre d'instances de recours est aussi un élément qui contribue notablement à prolonger la procédure actuelle. Pour accélérer celle-ci, la compétence décisionnelle de première instance doit donc être octroyée au département, en l'occurrence le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie. Dès lors, la procédure d'approbation des plans applicable aux grands projets soumis à l'arrêté dont il est question ici ne comprend plus que deux étapes au maximum (Département et Tribunal fédéral) contre trois jusqu'ici (Office fédéral, Département et Tribunal fédéral).

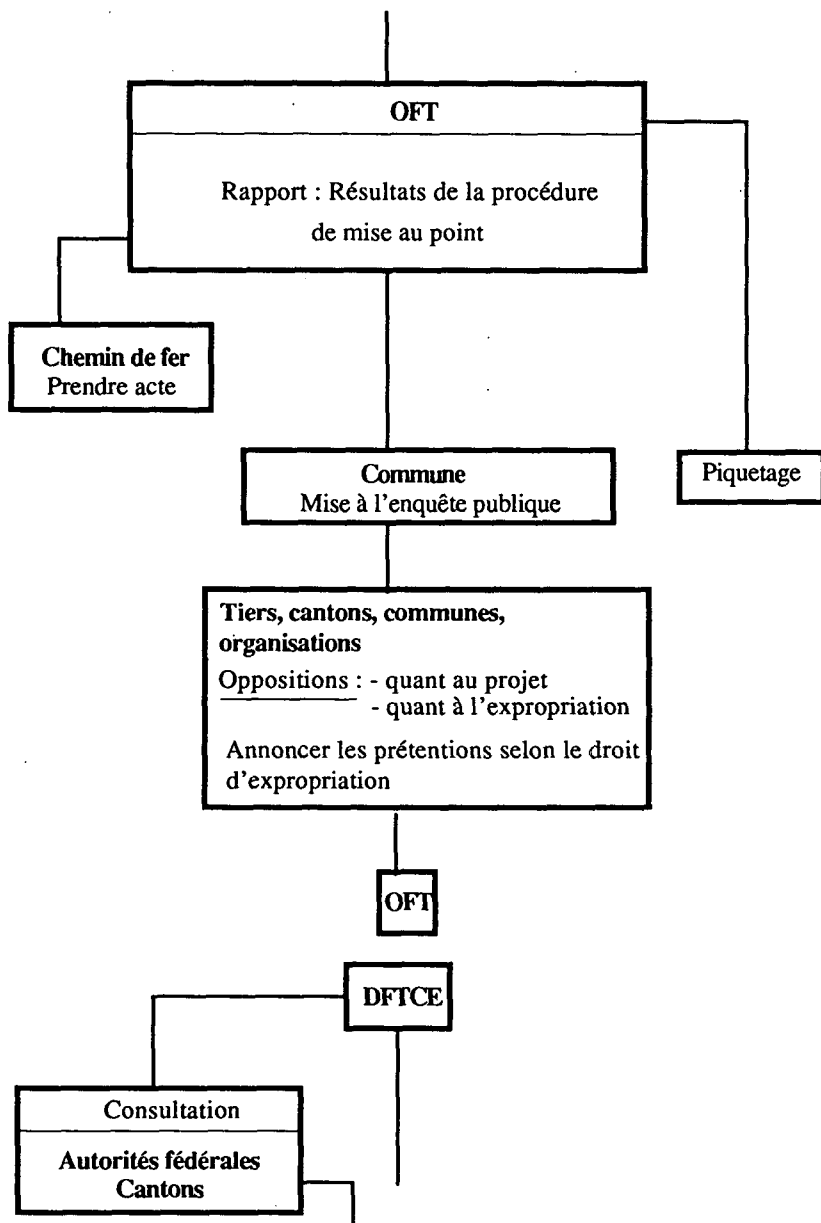
Pour la procédure prévue par le projet, voir schéma 3.

PROCEDURE SELON LE PROJET



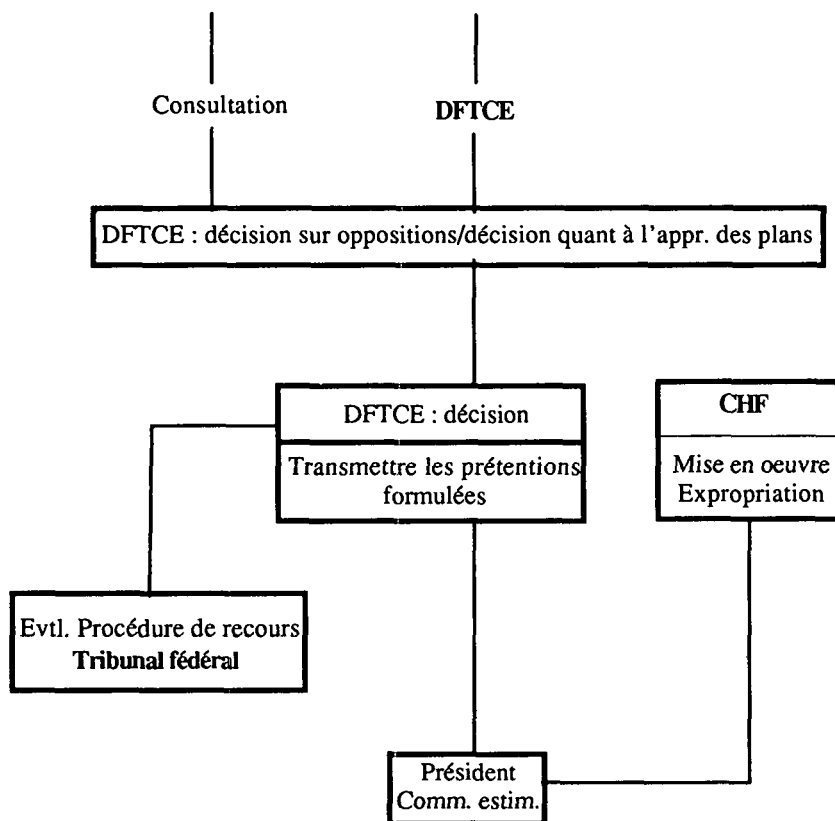
PROCEDURE SELON LE PROJET

(suite)



PROCEDURE SELON LE PROJET

(suite)



Article premier But

La réalisation à temps des grands projets de RAIL 2000, c'est-à-dire conformément au calendrier général établi, suppose notamment que la procédure d'approbation des plans soit conçue de façon à être maniable. Compte tenu du fait que des questions relevant de la technique de construction peuvent compliquer considérablement la réalisation des projets (voir à ce sujet le message du 23 mai 1990 concernant la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes [FF 1990 II 1015 et suivantes], annexe 5, chiffre 2, sur le calendrier probable de la réalisation des lignes de base [FF 1990 II 1125]), il importe d'éviter autant que possible des retards au niveau de la procédure d'approbation des plans qui précède la mise en chantier proprement dite. Or, les premières expériences faites avec des projets ferroviaires complexes (p.ex. la Vereina) ont montré que la réglementation actuelle en la matière, telle qu'elle ressort de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCF; RS 742.101) et de l'ordonnance du 23 décembre 1932 sur les projets de construction de chemins de fer (RS 742.142.1), complique sérieusement, voire même interdit la réalisation à temps des grands projets dont il est question ici. Les raisons en sont diverses (voir ch. 16 ss).

Le but du présent arrêté fédéral doit donc être de subordonner à une procédure considérablement simplifiée les grands projets de RAIL 2000 qu'il faudra traiter dans un avenir proche. Cette procédure devra se caractériser, d'une part, par la compression de son calendrier (définition de délais légaux de traitement des dossiers), d'autre part, par des simplifications sur le plan de la procédure.

Art. 2 Champ d'application

La délimitation du champ d'application montre clairement que le présent arrêté n'abroge pas dans leur généralité, mais bien pour des projets précis, les normes inscrites dans la loi du 20 décembre 1957 (LCF, RS 742.101) sur les chemins de fer et l'ordonnance sur les projets de construction (RS 742.142.1) et qui règlent la procédure d'approbation des plans. Celles-ci gardent leur validité pour tous les projets auxquels l'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans ne s'applique pas expressément.

Le cercle des projets soumis à l'arrêté dont il est question ici est relativement restreint. Il comprend d'une part tous les nouveaux tronçons décidés par l'Assemblée fédérale. Il s'agit en l'occurrence des tronçons Vauderens - Villars-sur-Glâne, Mattstetten - Rothrist, Olten - Muttentz et Zurich-Aéroport - Winterthur, dont la longueur totalise environ 120 km. La nouvelle procédure proposée dans le présent arrêté fédéral doit aussi s'appliquer à tous les projets énumérés de manière exhaustive dans l'annexe au 2^e article. Il s'agit de projets des Chemins de fer fédéraux (CFF) et de ceux des entreprises de transport concessionnaires (ETC) qui sont indispensables à la réalisation de RAIL 2000. La prise en compte de ces derniers projets suppose qu'ils aient au moins une importance régionale. Cette dernière clause découle de l'article 23 de la constitution, selon lequel la Confédération a la compétence d'ordonner à ses frais ou d'encourager les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.

La définition du champ d'application montre clairement que les simplifications de procédure prévues dans l'arrêté fédéral sont axées uniquement sur les projets liés à RAIL 2000.

Il faut nettement souligner que le présent arrêté s'occupe exclusivement de questions de procédure. Cela étant, la problématique du financement des projets qui lui sont soumis ne peut pas faire l'objet dudit arrêté. Par conséquent, la répartition des projets de RAIL 2000 en projets soumis au nouveau droit et en projets approuvés selon l'ancien droit relève uniquement de la procédure. Elle n'a donc aucune influence sur la question du financement.

Afin de garantir une transparence aussi grande que possible, nous estimons qu'il faut indiquer au niveau de l'arrêté - et, partant, à celui de la loi - les projets soumis à la nouvelle procédure. Cela se fait sous la forme d'une annexe à l'arrêté fédéral, laquelle énumère de manière exhaustive les projets en rapport avec RAIL 2000. Une définition aussi détaillée du champ d'application au niveau de l'arrêté fédéral ne permet l'assujettissement d'autres projets à la nouvelle procédure que dans des circonstances spéciales, c'est-à-dire par la voie de la législation ordinaire. La solution choisie pour garantir la sécurité du droit diminue en partie la marge de manoeuvre, étant donné qu'on peut réagir moins rapidement aux nouvelles situations. Cette souplesse ne pourrait toutefois être obtenue que si l'on remanie le champ d'application dans le cadre d'une ordonnance pouvant être modifiée à tout moment en cas de nouvelle situation. Comme on peut déterminer aujourd'hui déjà les projets problématiques, la solution choisie est préférable pour des raisons de transparence.

Art. 3 Objectif de la mise au point des projets par l'administration :

Dans le cadre de la procédure de mise au point interne de l'administration, conçue comme une *procédure réservée aux autorités*, il s'agit, en faisant appel à toutes les autorités fédérales concernées, d'examiner en préliminaire si, dans l'optique de l'administration, le projet est en accord avec le droit applicable. Pour asseoir cette procédure interne sur une base aussi large que possible, il importe que les éventuelles interventions des cantons touchés par le projet puissent être formulées et présentées déjà à ce stade, qui est en fait un préliminaire à la procédure proprement dite d'approbation des plans. La procédure de mise au point au sein de l'administration permet aussi d'examiner et de remanier d'éventuelles variantes.

Les particuliers ne sont pas encore autorisés à prendre part à la procédure de mise au point interne réservée aux autorités. Cette restriction ne doit pourtant pas avoir pour conséquence de limiter le statut juridique des particuliers éventuellement touchés par le projet; au contraire, ceux-ci auront toute latitude de faire valoir leurs droits à la faveur de la procédure subséquente d'approbation des plans.

La limitation des droits de participation aux autorités fédérales concernées et aux cantons touchés doit permettre un déroulement aussi expéditif que possible de la procédure de mise au point. C'est aussi dans cette optique que l'on a délimité le cercle des participants à la procédure. Ainsi parle-t-on, dans le premier alinéa, non pas d'autorités intéressées - le champ serait trop vaste -, mais d'autorités concernées. De même, ce ne sont pas tous les cantons qui participeront à la procédure interne de l'administration, mais exclusivement ceux qui sont touchés par le projet.

Le 2^e alinéa circonscrit de façon générale ce que l'on entend par "autorités fédérales concernées". Une éventuelle rédaction plus précise de cette disposition, par exemple sous la forme d'une liste non exhaustive des autorités fédérales incorporées dans la procédure (voir notamment à ce sujet l'art. 31, 1^{er} al., de l'ordonnance du 11 sept. 1968 sur les installations de transport par conduites; RS 746.11) resterait réservée à l'ordonnance d'exécution.

Art. 4 Direction et coordination de la procédure de mise au point

Quel que soit son stade, la procédure de mise au point interne de l'administration est placée sous la direction de l'Office fédéral des transports. Cela permet de tirer parti, même pour la nouvelle procédure en discussion, des expériences accumulées dans ce domaine par l'autorité de surveillance des chemins de fer. La direction de la procédure confiée à l'office fédéral inclut aussi l'obligation de vérifier que tous les documents qui lui sont présentés sont complets. Ceux qui ne le sont pas seront retournés pour complément à l'entreprise de chemin de fer qui les a envoyés. La notion de direction de la procédure ne doit donc pas être comprise de manière trop restrictive.

L'Office fédéral des transports a en particulier le devoir de coordonner les différentes études relevant de la législation sur l'environnement déjà au niveau de la procédure interne de mise au point et évidemment lors de la procédure formelle d'approbation des plans qui la suit (voir par exemple ATF 114 Ib 224 ainsi que 116 Ib 50 s.).

Dans la mesure où le présent arrêté n'institue pas d'échéance de traitement (voir art. 7, 4^e al., 8, 1^{er} al. et 10, 1^{er} al.), il appartient à l'office fédéral à qui est confiée la direction des opérations de veiller au déroulement expéditif de la procédure de mise au point (voir art. 7, 1^{er} al., 8, 2^e al. art. 9). En conséquence, l'Office fédéral des transports peut contribuer dans une large mesure à ce que la procédure de mise au point s'achève dans des délais opportuns.

Art. 5 Ouverture de la procédure de mise au point

Il importe de s'en tenir à la procédure en une phase. Par conséquent, l'entreprise de chemin de fer - notamment les Chemins de fer fédéraux (CFF), les chemins de fer privés et les autres entreprises de transport concessionnaires (ETC) - n'a donc pas à demander l'approbation d'un avant-projet plus ou moins approximativement élaboré (analogue au projet général prévu aux art. 12 et suivants de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales, LRN; RS 725.11). Au moment de l'ouverture de la procédure, le projet doit être prêt à l'exécution.

Art. 6 Projet

Pour des question d'économie de procédure, les impératifs d'une éventuelle procédure d'expropriation doivent être pris en compte obligatoirement - et non plus simplement de façon facultative comme le prévoit la procédure combinée introduite par les amendements de 1982 à la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCF; RS 742.101) et ceux de 1984 à

l'ordonnance sur les projets de construction de chemin de fer (RS 742.142.1) - dans le cadre de la procédure d'approbation des plans déjà. La procédure d'opposition déterminante relevant du droit en matière d'expropriation doit, par conséquent - de la même manière qu'aux termes de la LRN et de la loi sur les installations de transport par conduites (voir à ce sujet *Heinz Hess/Heinrich Weibel, Das Enteignungsrecht des Bundes*, tome II, p. 378 s. et 435 s.) - faire partie intégrante de la procédure d'approbation des plans. La conséquence en est que dans la procédure d'expropriation consécutive à celle d'approbation des plans, on n'admet plus de recours relevant du droit d'expropriation, mais seulement des notifications de prétentions (cf. art. 14, 3e al. et 25, 2e al.). Cependant, une totale interdépendance des procédures d'approbation des plans et de recours liée au droit d'expropriation ne peut être admise que si le projet qui fait l'objet de la procédure de mise au point interne de l'administration et de celle d'approbation des plans est conçu de telle sorte que, sauf disposition contraire du présent arrêté, il répond aux exigences de la procédure de dépôt des plans relevant du droit d'expropriation aux termes des articles 27 et suivants de la loi du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEX; RS 711). Dans le cas contraire, la protection juridique des tiers concernés serait amputée de façon inadmissible, ceux-ci se trouvant alors en plus mauvaise posture que les personnes expropriées exclusivement en vertu des dispositions de la loi sur l'expropriation. Ce qui ne saurait être ni le but ni le sens d'une telle réglementation (voir à ce sujet l'AFT 108 Ib 507 rendu à propos de la LRN). L'entreprise est donc tenue de joindre à ses documents le plan d'expropriation et le tableau des droits expropriés, conformément à l'article 27, 2e alinéa, LEX.

Si des variantes sont mises en discussion dans le cadre de la procédure de mise au point, le dossier y relatif doit en principe répondre aux mêmes exigences que celui qui doit être présenté pour le projet principal. Font exception le plan d'expropriation et le tableau des droits expropriés. Il va de soi que pour des raisons pratiques, ces plans ne peuvent pas être exigés pour les variantes faisant l'objet de la procédure de mise au point.

Le rapport concernant les répercussions prévisibles du projet sur l'environnement revêt une importance fondamentale; il doit être joint à la demande de mise au point, conformément au 2e alinéa, lettre a. Le rapport d'impact sur l'environnement doit être conforme au niveau de précision requis par le second niveau. Afin d'accélérer la procédure, il semble judicieux d'examiner de manière approfondie l'impact du projet, cela déjà dans le cadre de la mise au point par l'administration (procédure réservée aux autorités), sans participation des tiers. Pour que la mise au point serve à quelque chose, l'attitude que le service fédéral spécialisé de protection de l'environnement a adoptée lors de cette mise au point doit, en principe, avoir valeur obligatoire. Naturellement, des positions divergentes sont réservées si les paramètres techniques étaient encore incomplets durant la mise au point ou si les conditions de fait ou juridiques se sont beaucoup modifiées dans l'intervalle.

Il va de soi que les tiers peuvent attaquer l'appréciation de l'impact écologique du projet, telle qu'elle résulte de l'examen par l'administration. Ils ont l'occasion de le faire lors de la procédure subséquente d'approbation des plans (art. 11s).

Aux termes du 2e alinéa, lettre b, les plans à soumettre avec la demande de mise au point doivent notamment renseigner sur le tracé, les installations des gares, les ouvrages de croisement et les constructions annexes. De plus, dans les cas où des alignements doivent nécessairement être déterminés pour désigner les zones interdites à la construction, il y a lieu de fournir des renseignements à ce sujet. Si les terrains nécessaires à la réalisation du projet

appartiennent déjà à l'entreprise de chemin de fer, il n'y a pas besoin de fixer de tels alignements. Par ailleurs, il convient de souligner que les plans de déboisement et de reboisement de remplacement doivent, le cas échéant, être annexé au dossier.

Art. 7 Consultation des autorités fédérales, des cantons et des communes

Dès que les documents nécessaires (voir art. 6) sont tous réunis à l'office fédéral à qui est confiée la direction de la procédure, celui-ci veille à ce que le projet remis pour mise au point soit *immédiatement* transmis pour avis aux autorités fédérales concernées ainsi qu'aux cantons touchés.

Afin d'asseoir la procédure de mise au point sur une base aussi large que possible, il faut également que les communes touchées par le projet aient la possibilité de s'exprimer. La consultation de ces communes incombe cependant au canton (voir à ce sujet la réglementation similaire, à l'art. 31, 2e al., de l'ordonnance du 11 sept. 1968 sur les installations de transport par conduites; RS 746.11). Il sera donc du devoir des cantons concernés d'organiser la consultation des communes touchées par le projet, de telle sorte que celles-ci puissent remettre leurs observations à l'office fédéral dans le délai de trois mois fixé au 4e alinéa.

La disposition du 3e alinéa - selon laquelle, dans leurs prises de position, les autorités fédérales se prononcent également sur les observations des cantons - implique que l'office fédéral coordonne la procédure de mise au point interne de l'administration, de façon que les prises de position que les cantons lui font parvenir soient transmises en temps utile aux autorités fédérales concernées, pour que celles-ci puissent encore en tenir compte de façon convenable dans l'élaboration de leur propre prise de position. C'est la raison pour laquelle le délai fixé aux autorités fédérales pour remettre leur avis n'est pas de trois mois, mais de quatre. Cependant, elles commenceront leurs propres investigations avant de recevoir les rapports des cantons.

S'agissant de la remise des avis, les délais indiqués au 4e alinéa ont été volontairement comprimés à trois et quatre mois respectivement, dans l'idée de raccourcir la durée de la procédure.

Art. 8 Consultation de l'entreprise de chemin de fer

Possibilité doit être offerte à l'entreprise de chemin de fer de s'exprimer sur le résultat de la consultation, c'est-à-dire sur les prises de position des autorités fédérales concernées et des cantons touchés remises à l'office fédéral, et cela, avant l'ouverture de la procédure de mise au point proprement dite (voir art. 9). A cet effet, l'office fédéral chargé de diriger et de coordonner la procédure est tenu de remettre à l'entreprise de chemin de fer, le plus rapidement possible, les avis qui lui ont été présentés.

L'entreprise de chemin de fer ne doit pas être consultée à propos de chaque observation prise isolément, c'est-à-dire au fur et à mesure, mais seulement après réception de l'ensemble des

avis. Cela lui permet de s'exprimer sur le résultat de la consultation en connaissance de cause, compte tenu de toutes les observations. Possibilité lui est ainsi donnée de peaufiner une nouvelle fois son propre point de vue dans la perspective de la procédure de mise au point qui se révélerait éventuellement nécessaire (art. 9) et d'éclaircir encore les éventuels malentendus. Cette prise de position de l'entreprise de chemin de fer, qui prend en compte en une seule fois l'ensemble des avis remis à l'office fédéral, devrait être préférée à la consultation au fur et à mesure.

Le délai accordé à l'entreprise de chemin de fer pour remettre son avis a été réduit à deux mois.

Le 2e alinéa précise expressément que l'avis de l'entreprise de chemin de fer doit aussi être soumis à l'appréciation des autorités fédérales concernées.

Art. 9 Règlement des divergences

Même s'il existe des divergences d'opinion entre les autorités fédérales ou entre celles-ci et l'entreprise de chemin de fer, les intéressés sont tenus de collaborer pour éliminer le plus vite possible les divergences. Il appartient à l'office fédéral de diriger la mise au point. Il va de soi que cette dernière ne peut être efficace que si les intéressés s'efforcent véritablement d'aplanir les divergences qui se sont manifestées.

Des variantes peuvent naturellement être discutées et examinées pendant cette phase. L'entreprise de chemin de fer ne peut toutefois pas y être contrainte.

Art. 10 Rapport sur la procédure de mise au point

Afin d'accélérer le plus possible la procédure de mise au point, on a sciemment fixé à deux mois le délai durant lequel l'office fédéral doit établir le rapport de mise au point; ce délai se calcule à partir de la réception de l'avis de l'entreprise ferroviaire.

Le rapport doit renseigner en détail sur le déroulement de la procédure de mise au point. Il mentionnera notamment les prises de position des autorités fédérales qui souhaitent maintenir expressément leurs objections contre le projet.

Comme le rapport de mise au point fait l'objet de la mise à l'enquête publique conformément à l'article 13, 1er alinéa, tous ceux qui n'ont pas pu participer à la mise au point, réservée aux autorités, pourront ainsi consulter l'argumentation, critique le cas échéant, des services de l'administration. Les opposants ou opposants ultérieurs pourront donc se référer facilement aux remarques critiques que ces services ont éventuellement formulées. La mise à l'enquête publique du rapport de mise au point et, partant, des avis des autorités fédérales opposées, voire sceptiques face au projet, crée donc la plus grande transparence possible.

Art. 11 Ouverture de la procédure d'approbation des plans

Le premier alinéa indique expressément qu'il appartient à l'entreprise de chemin de fer requérante de décider si le projet doit être mis à l'enquête publique. L'office fédéral n'intervient donc que sur sa demande.

La procédure prévue dans le droit actuel, selon laquelle l'office fédéral soumet d'abord le projet au canton qui l'adresse ensuite aux communes, pour mise à l'enquête (cf. les art. 22, 1er al. et 22a de l'ordonnance du 23 déc. 1932 sur les projets de construction de chemins de fer; RS 742.142.1), n'est pas compatible avec l'objectif visé, à savoir accélérer la procédure. Cela étant, l'office fédéral enverra directement aux communes le projet en question, ce qui permettra d'éviter le détour par les cantons. Cette manière de faire nous semble d'autant plus appropriée qu'il n'y a pas de raisons objectives pour faire intervenir les cantons lors de la transmission du projet mis au point, alors que leur collaboration est déjà suffisamment requise lors de la procédure de mise au point interne à l'administration (art. 3 s). Simultanément, l'office fédéral est tenu d'adresser aux intéressés un avis personnel conformément à l'article 31 de la loi fédérale sur l'expropriation.

Le 2^e alinéa précise que seuls les projets ayant été mis au point par l'administration selon l'article 3 et suivants peuvent être publiés. Il relève aussi qu'il faut également présenter le plan d'expropriation, car les éventuelles prétentions selon les articles 36 et 37 de la loi fédérale sur l'expropriation doivent déjà être annoncées durant le délai d'opposition, qui coïncide avec la durée de mise à l'enquête publique (cf. art. 14, 3^e al.).

Art. 12 Piquetage, actes préparatoires

Aux termes du 1^{er} alinéa, il appartient à l'office fédéral de faire procéder au piquetage conformément à l'article 28 de la loi sur l'expropriation.

L'article 15 de la loi précitée s'applique par analogie aux actes préparatoires absolument nécessaires à la préparation d'une opération pouvant donner lieu à une expropriation. Si les propriétaires fonciers s'opposaient à ces actes (passages, levés de plans, piquetages et mesurages), ceux-ci pourraient être effectués avec l'autorisation du département, c'est-à-dire contre la volonté déclarée des propriétaires fonciers.

Les recours formulés contre le piquetage doivent être soumis au département, au plus tard avec l'opposition selon l'article 14.

Art. 13 Mise à l'enquête; ban d'expropriation

Les communes concernées doivent publier sans retard pendant 30 jours le projet que l'office fédéral leur a transmis au terme de la mise au point. Elles ouvrent ainsi la procédure d'opposition. Conjointement avec le projet, il y a lieu de publier le rapport de mise au point rédigé par l'office fédéral (art. 10). La mise à l'enquête publique dans les communes se fera selon les mêmes modalités qu'à l'heure actuelle.

Pour éviter aux organisations d'aller d'une commune à l'autre, les cantons sont tenus de désigner au moins un service dans lequel les plans peuvent être consultés intégralement pendant la durée de la mise à l'enquête.

Le 3^e alinéa précise que le ban d'expropriation selon l'article 42 de la loi sur l'expropriation s'applique dès le premier jour de la mise à l'enquête publique.

Art. 14 Oppositions et prétentions

Toujours dans l'intérêt de l'accélération de la procédure, c'est directement à l'office fédéral que doivent être présentées les oppositions. Leur remise au canton à l'attention du département compétent (voir par exemple l'art. 22, 2^e et 3^e al., de la loi du 4 oct. 1963 sur les installations de transport par conduites; RS 746.1) ou même aux communes (voir par exemple les art. 22**b** et 22**c** de l'ordonnance du 23 déc. 1932 sur les projets de construction de chemins

de fer; RS 742.142.1, concernant la procédure ordinaire) ne semble pas très logique en raison du temps que cette démarche ferait inévitablement perdre.

Les projets mis à l'enquête publique font l'objet de la procédure d'opposition. Il peut s'agir en l'occurrence d'une variante mise au point au sein de l'administration.

Comme la procédure d'approbation des plans proposée pour les grands projets de chemins de fer prévoit obligatoirement une réunion de la procédure (administrative) d'approbation des plans prévue par le droit des chemins de fer et de la procédure d'opposition relevant du droit d'expropriation (voir à ce sujet les remarques relatives à l'art.6), la procédure d'opposition devrait permettre de soulever toutes les revendications que les opposants ne seront plus autorisés à faire valoir dans la suite de la procédure, c'est-à-dire dans le cadre de la procédure d'expropriation, celle-ci étant limitée au traitement des prétentions avancées. Les oppositions soulevées contre l'expropriation au sens de la loi du 20 juin 1930 en la matière (LEx; RS 711) doivent donc être présentées par les ayants droit dans les trente jours fixés (art. 15, 1er al.). En l'occurrence, la notion d'"oppositions au sens de la LEx" se réfère aux oppositions selon les articles 30, 1er alinéa, lettres a et b, et 35 de ladite loi (*oppositions au sens large*). Il s'agit ici d'oppositions à l'expropriation en tant que telle, y compris la demande éventuelle de modification de plans ainsi que les réclamations indiquées aux articles 7 à 10 LEx (voir *Heinz Hess/Heinrich Weibel*, op.cit., tome I, p. 398 et suivantes). Par le truchement des prétentions découlant de ces articles 7 à 10, on peut par exemple exiger que l'expropriateur - en l'occurrence l'entreprise de chemin de fer - prenne des mesures en vue de préserver la sécurité du public et des fonds voisins, de sauvegarder le sol cultivé et les beautés de la nature et de ménager le paysage, et qu'il fournisse suffisamment d'eau en contrepartie de l'expropriation de droits d'en soutirer à des fontaines ou à des sources.

Comme les opposantes et les opposants sont habilités à présenter tous leurs griefs lors de la procédure d'opposition et que l'autorité chargée d'approuver les plans peut revoir tous les documents, le statut des parties à la procédure n'est pas lésé parce que l'Office fédéral des transports n'est plus l'autorité de première instance compétente pour l'approbation.

Le 3e alinéa relève expressément que les éventuelles prétentions au sens des articles 36 et 37 de la loi fédérale sur l'expropriation doivent déjà être annoncées durant le délai d'opposition de trente jours. Cela ne vaut que si aucun remembrement parcellaire n'a été ordonné. En cas de modification du projet, il appartient au département de fixer un délai approprié aux nouvelles personnes concernées, afin qu'elles puissent annoncer leurs prétentions. Celles-ci seront communiquées au département, qui est tenu de les transmettre, pour traitement, au président de la Commission fédérale d'estimation, une fois la procédure d'approbation des plans terminée (voir art. 21). Les prétentions ne seront donc traitées que dans le cadre de la procédure d'expropriation qui suit la procédure d'approbation des plans. Le fait que le département est tenu de transmettre les prétentions au président de la Commission d'estimation après la fin de la procédure d'approbation des plans ne change rien à l'obligation, pour l'entreprise de chemin de fer, de demander formellement l'ouverture d'une procédure d'expropriation. La disposition prévoyant que d'éventuelles prétentions doivent déjà être communiquées durant le délai d'opposition rend superflue une nouvelle mise à l'enquête publique du plan d'expropriation lors de la procédure d'expropriation. Il devrait en résulter un gain de temps non négligeable.

La réglementation figurant au 3^e alinéa présuppose qu'en cas de modification du projet, le département fixe sans tarder aux nouvelles personnes touchées un délai pour annoncer leur prétentions.

Art. 15 Qualité pour faire opposition

La définition de l'habilitation à faire opposition que propose le premier alinéa est en accord avec l'article 48, lettre a, de la loi du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA; RS 172.021) et avec l'article 103, lettre a, de la loi fédérale du 16 décembre 1943 d'organisation judiciaire (OJ; RS 173.110). Il en découle que toutes les personnes qui estiment être lésées dans leurs intérêts légitimes peuvent faire opposition à un projet mis à l'enquête publique. Ces intérêts peuvent être de nature juridique ou réelle. L'élément déterminant est que l'opposant se sent plus touché que la collectivité par un projet mis à l'enquête publique. La compétence pour faire opposition est donc formulée en des termes relativement généraux. Contrairement à la procédure pour les recours de droit public, on n'exige pas d'intérêt protégé juridiquement. Les communes qui sont autant touchées que des particuliers par le projet en question peuvent également faire valoir leurs droits par voie d'opposition (voir à ce sujet *Fritz Gygi*, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2^e édition, Berne 1983, p. 168, concernant la légitimation des communes; *Heinz Hess/Heinrich Weibel*, op.cit., tome I, p. 434 et suivantes, pour ce qui est de la légitimation des oppositions relevant du droit d'expropriation).

Par ailleurs, d'autres personnes, organisations et autorités peuvent faire opposition ou déposer un recours dans la mesure où la législation fédérale leur accorde ce droit. Pour ce qui est des dernières citées, il s'agit essentiellement d'associations rayonnant sur l'ensemble du pays, consacrées statutairement à la protection de la nature et du paysage, ou d'organisations apparentées défendant des idéaux (art. 12 de la loi du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage; RS 451), ainsi que des organisations de protection de l'environnement que le Conseil fédéral a expressément légitimées (art. 55 de la loi fédérale du 7 oct. 1983 sur la protection de l'environnement, LPE; RS 814.01)

Art. 16 Forme de l'opposition

La disposition selon laquelle l'opposition doit contenir une conclusion motivée et être signée définit les exigences posées quant à l'objet litigieux.

Art. 17 Oppositions présentées après coup

Le département statue aussi sur les oppositions présentées après coup au sens de l'article 39 de la loi fédérale sur l'expropriation.

Art. 18 Approbation des plans

Les expériences montrent que le nombre d'instances de recours contribue sensiblement au ralentissement de la procédure actuelle d'approbation des plans. Dans l'intérêt de l'accélération de la procédure que vise l'arrêté fédéral dont il est question ici, la compétence décisionnelle de première instance est désormais octroyée au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE). En conséquence, la procédure d'approbation des plans applicable aux grands projets soumis à l'arrêté ne comprendra plus que deux étapes au maximum (DFTCE et Tribunal fédéral) contre trois jusqu'ici (OFT, DFTCE, Tribunal fédéral).

La procédure d'approbation des plans se clôt par une décision au sens de l'article 5 de la loi du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA; RS 172.021). La notification se fait d'après les dispositions de la loi précitée. Contrairement au droit actuel, il n'est donc plus nécessaire de publier la décision d'approbation des plans.

Le 2^e alinéa relève en outre expressément que l'approbation des plans et la décision sur opposition se font uno actu.

Vu le 3^e alinéa, il appartient au DFTCE de décider si et comment de nouveaux plans doivent être mis à l'enquête publique.

Le 4^e alinéa relève expressément que les décisions de principe arrêtées par l'Assemblée fédérale au sujet des nouveaux tronçons ont un caractère obligatoire pour la procédure d'approbation des plans. En l'espèce, il s'agit essentiellement de la décision du Parlement fédéral de faire construire un nouveau tronçon reliant un point de départ déterminé précisément à une destination définie elle aussi avec précision. Quant à savoir dans quelle mesure le caractère obligatoire s'étend au tracé en tant que tel, cela dépend du degré de précision de l'arrêté adopté par l'Assemblée fédérale.

Pour simplifier la procédure d'approbation des plans relative aux grands projets en question, il peut être opportun d'approuver individuellement certaines parties de ceux-ci. Toutefois, ce mode de faire ne doit pas compliquer l'appréciation du projet dans son ensemble.

Art. 19 Consultation des autorités fédérales et des cantons

Vu cette disposition, le département est tenu, avant de trancher, d'entendre encore une fois les autorités fédérales concernées, ainsi que les cantons touchés.

Art. 20 Coordination de la procédure

La procédure d'approbation des plans, telle qu'elle est régie aux articles 11 et suivants, s'applique de manière déterminante à l'examen de l'impact sur l'environnement et englobe toutes les procédures d'autorisation liées à la réglementation sur la protection de l'environnement. Déjà dans le cadre de la mise au point au sein de l'administration, la procédure déterminante garantit une certaine préparation, étant donné qu'un rapport d'impact conforme aux exigences de la loi fédérale sur l'environnement doit être annexé à la demande de mise au

point (art. 6, 2e al., let. a). L'examen qui a lieu ensuite se fait sans la participation de tiers, les particuliers et les organisations ne pouvant collaborer que dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. La procédure déterminante se termine par la décision relative à l'approbation des plans.

Si la procédure d'approbation des plans est réputée déterminante, il est opportun, pour garantir une voie de droit unifiée, d'intégrer dans la procédure d'approbation des plans toutes les autres autorisations indispensables à la réalisation du projet.

Les attributions des autorités spécialisées de la Confédération ne seront cependant pas amputées par la réglementation prévue au 2^e alinéa. Si la réalisation du projet suppose encore des autorisations selon d'autres textes législatifs fédéraux, les plans ne peuvent, selon le premier alinéa, être approuvés que si l'autorité compétente aux termes des règles générales a donné son accord. Ainsi, l'autorité compétente pour l'octroi d'une autorisation de déboisement peut, par exemple, empêcher l'approbation des plans d'un grand projet en refusant de donner l'autorisation requise. Si les plans ne sont en l'occurrence pas approuvés, l'entreprise à l'origine du projet peut déposer un recours de droit administratif.

Lors des préparatifs concernant le présent arrêté, on a discuté une variante qui aurait permis une coordination non seulement au niveau de la procédure, mais aussi au niveau matériel. Ainsi, le département aurait pu éventuellement approuver les plans même contre la volonté d'une autre autorité ayant collaboré à la procédure. Les intérêts publics de cette autorité spécialisée auraient dû être sauvegardés par le biais d'un recours spécial ouvert aux autorités. Les départements dont les services ont participé à la procédure d'approbation des plans auraient eu alors la possibilité de recourir devant le Tribunal fédéral par la voie d'un recours de droit administratif. Ainsi, le Département fédéral de l'intérieur (DFI) aurait pu demander au Tribunal fédéral d'annuler une autorisation de déboisement octroyée par le DFTCE contre la volonté de l'OFEFP et, partant, d'abroger la décision d'approbation des plans.

Cette conception aurait toutefois constitué une innovation en matière de procédure administrative. La solution aurait eu pour conséquence d'inciter le DFTCE à se prononcer sur des intérêts publics qui ne sont pas de sa compétence. D'autre part, les autorités habilitées matériellement à donner l'autorisation n'auraient, lors de la procédure de première instance, bénéficié d'aucun pouvoir de décision. Une politique cohérente de déboisement aurait par exemple très bien pu être mise en danger. En outre, ladite solution aurait pu violer le principe tabou pour la sauvegarde de la collégialité du Conseil fédéral, selon lequel les intérêts publics divergents ne doivent pas être soumis au Tribunal fédéral comme étant des litiges entre départements. Par conséquent, le Conseil fédéral a donné la préférence à la réglementation proposée.

Art. 21 Clôture de la procédure approbation

Cette disposition enjoint au département de transmettre au président de la Commission d'estimation les prétentions qui lui ont été communiquées après la clôture de la procédure d'approbation des plans (voir les remarques au sujet de l'art. 14).

Art. 22 Recours de droit administratif

La décision du DFTCE relative à l'approbation des plans peut encore être attaquée par un recours de droit administratif déposé devant le Tribunal fédéral. Selon la loi fédérale du 16 décembre 1943 d'organisation judiciaire (OJ; RS 173.110), les questions purement techniques pourraient théoriquement continuer de faire l'objet d'un recours administratif devant le Conseil fédéral. En relation avec l'approbation des plans pour un grand projet déterminé, des recours pourraient néanmoins être régulièrement présentés lorsqu'ils ont pour objet une opposition à l'expropriation ou à l'octroi d'autorisations spéciales, et qu'ils sont dès lors de la compétence du Tribunal fédéral. Conformément au principe de l'attraction des compétences, le Tribunal fédéral pourrait donc s'occuper de recours qui relèveraient en fait du Conseil fédéral. La ramification de la voie juridique au niveau du département devrait donc disparaître de facto.

Le fait que le Tribunal fédéral, autorité judiciaire indépendante de l'administration, ait à se charger de l'examen de la décision prise par le département quant à l'approbation des plans, découle par ailleurs - du moins en ce qui concerne les oppositions à l'expropriation - nécessairement de l'article 6, chiffre 1 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, du 4 novembre 1950 (CEDH; RS 0.101), selon lequel "toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial établi par la loi" (voir aussi ATF 155 la 66 s). Pour cette raison déjà, aucune compétence décisionnelle définitive ne saurait être attribuée au département. Le fait que le Tribunal fédéral ait également à examiner librement, sur recours de droit administratif, les faits objectifs déterminants (art. 105, 1er al., OJ) ne suppose pas un surcroît de travail par rapport au droit actuel, d'autant moins que celui-ci ne prévoit pas d'examen de projets de chemins de fer par une instance de recours indépendante de l'administration (voir l'art. 105, 2e al., OJ).

Par ailleurs, la procédure de recours en droit administratif est régie par les dispositions de la loi fédérale du 16 décembre 1943 sur l'organisation judiciaire (OJ, RS 173.110).

Art. 23 Effet de la décision d'approbation

La formulation du premier alinéa correspond à l'article 23, 3e alinéa, de la loi du 4 octobre 1963 sur les installations de transport par conduites (LITC; RS 746.1). Elle a pour objectif de préciser que les oppositions qui s'adressent au projet mis à l'enquête publique en tant que tel ne peuvent plus être formulées une fois l'approbation des plans entrée en vigueur, c'est-à-dire après la publication de la décision du département relative à l'approbation des plans - si elle n'a donné lieu à aucune contestation - ou à la suite du jugement rendu par le Tribunal fédéral lors de la procédure de recours de droit administratif. Une fois la procédure d'approbation des plans achevée et la décision entrée en force, on considère qu'il a été statué définitivement sur le projet. Il ressort clairement de cette disposition que la procédure d'expropriation qui suit la procédure d'approbation des plans n'autorise plus d'oppositions contre le projet en question.

Comme le 2e alinéa le relève expressément, l'acquisition du terrain nécessaire à la réalisation du projet - qu'elle ait lieu au travers d'un remembrement parcellaire selon le droit cantonal ou par voie d'expropriation - présuppose toujours l'approbation des plans, qui constitue donc la base de toute acquisition de terrain.

Art. 24 Procédure de remembrement parcellaire

Outre l'expropriation, la possibilité doit être réservée d'acquérir des terrains à la faveur d'un remembrement ou d'une réunion parcellaire (cf. art. 3 LCF), cette voie portant moins atteinte aux droits des propriétaires fonciers touchés. Comme il manque de dispositions légales en matière de remembrement et de réunions parcellaires au niveau fédéral, ces formes d'acquisition de terrains s'alignent sur le droit cantonal.

Une éventuelle procédure de remembrement parcellaire peut être ouverte avant que l'approbation des plans d'un projet déterminé ne soit disponible. Les documents ad hoc (notamment les statuts, les actes de fondation et le périmètre) doivent toutefois être présentés au plus tard lors de l'ouverture de la procédure d'approbation des plans. Si tel n'était pas le cas, le terrain nécessaire à la réalisation du projet ne pourrait être acquis que par voie d'expropriation.

La formulation du 2e alinéa s'aligne sur celle de l'article 18k, 4e alinéa, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCF; RS 742.101). Le remembrement parcellaire ne peut donc se faire qu'en accord avec l'autorité de surveillance prévue dans le droit cantonal sur le remembrement et avec l'office fédéral. S'il semble relever de l'intérêt public, il peut se faire d'office.

Le 3e alinéa relève expressément que la procédure d'approbation des plans et la procédure de remembrement parcellaire servant à l'acquisition du terrain doivent être strictement séparées. Comme la seconde doit commencer avant la première, l'office fédéral doit, dans tous les cas où le remembrement parcellaire est encore en cours pendant la durée de la procédure d'approbation des plans, veiller à ce que les membres de l'entreprise de remembrement parcellaire puissent sauvegarder entièrement leurs droits lors de la procédure d'approbation des plans. Lors de la procédure de remembrement en tant que telle, les droits des intéressés restent limités aux questions de l'évaluation et de la nouvelle répartition des parcelles.

Comme dans la procédure d'expropriation, l'entrée en possession anticipée est possible sur la base d'une décision d'approbation des plans simplement exécutoire. Il ne faut donc pas attendre l'entrée en force de ladite décision (voir à ce sujet les remarques concernant l'art. 28). Les cantons qui ne disposent pas encore d'autorité habilitée à ordonner l'entrée en possession anticipée sont tenus par le présent arrêté fédéral de permettre l'entrée en possession anticipée par voie d'une ordonnance d'introduction relative audit arrêté.

Afin de sauvegarder les intérêts inhérents à la construction du chemin de fer, le département approuvera les plans de la nouvelle répartition.

Le 6e alinéa sert à protéger les intéressés de manière optimale et s'aligne sur l'article 23 de l'ordonnance du 24 mars 1964 sur les routes nationales (ORN; RS 725.111).

Art. 25 Procédure d'expropriation : principe

La procédure d'expropriation est consécutive à la procédure d'approbation des plans. Elle doit, en principe, se dérouler selon les dispositions du droit fédéral sur l'expropriation.

Le 2^e alinéa souligne que la procédure d'expropriation doit se limiter au traitement des prétentions avancées. Les oppositions contre l'expropriation en tant que telle et les demandes tendant à des modifications de plans sont exclues de cette procédure.

Art. 26 Ouverture de la procédure d'estimation

Le premier alinéa définit les documents que l'entreprise de chemin de fer doit remettre au président de la Commission d'estimation en vue d'ouvrir la procédure d'estimation et d'examiner la question qui fait l'objet de la procédure (à savoir, celle de la fixation de l'indemnité). En ce qu'elle concerne les documents à transmettre au président de la Commission d'estimation, la formulation proposée est calquée sur l'article 39, 2^e al., de la loi du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN; RS 725.11) ainsi que sur l'article 26, 2^e al., de la loi du 4 octobre 1963 sur les installations de transport par conduites (LITC; RS 746.1).

Ce qui est essentiel ici, c'est que la procédure d'expropriation doit déjà pouvoir être ouverte sur la base d'une décision du département relative à l'approbation des plans. Il faut faire volontairement abstraction de la nécessité de l'entrée en force de l'approbation des plans, dans le souci de permettre le plus rapidement possible l'envoi en possession anticipée. Si l'ouverture de la procédure d'expropriation devait dépendre de l'entrée en force d'une décision relative à l'approbation des plans, la réglementation prévue à l'article 28, 1^{er} al. n'aurait pas sa place ici (voir aussi les remarques relatives à l'art. 28).

Art. 27 Compétence de plusieurs commissions fédérales d'estimation

Cette disposition a pour but de permettre la meilleure coordination possible de la procédure d'expropriation dans les grands projets. Elle ne restreint d'aucune façon les droits des expropriés.

Art. 28 Envoi en possession anticipée

Pour permettre à l'entreprise de chemin de fer de prendre possession de son droit ou de l'exercer le plus rapidement possible, l'envoi en possession anticipée doit pouvoir être autorisé alors qu'il repose uniquement sur une décision exécutoire. La possibilité d'application n'est pas nécessairement synonyme d'entrée en force. Elle indique que pendant la procédure de recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral, on peut ordonner un envoi en possession

anticipé si le recours de droit administratif contre la décision du département en matière d'approbation des plans ne s'est pas vu octroyer l'effet suspensif.

Cependant, en vertu de l'article 76, 2e alinéa, de la loi du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx; RS 711), le président de la Commission fédérale d'estimation ne peut pas autoriser l'envoi en possession anticipée avant l'audience de conciliation dont l'accomplissement présuppose que la procédure d'expropriation est ouverte. Pour ne pas voler d'emblée son effet au 1er alinéa de l'article 28, il faut donc que l'ouverture de la procédure d'expropriation soit possible déjà au moment où la décision du département relative à l'approbation des plans est disponible, même si cette décision n'est pas encore entrée en force. C'est pour cette raison que l'article 26 exige uniquement, pour l'ouverture de la procédure d'expropriation, "les plans du projet approuvés par le département".

Dans un arrêt publié récemment, le Tribunal fédéral a longuement débattu la question du moment de l'envoi en possession anticipée et a répondu affirmativement à la question de son admissibilité avant que n'entre en force la décision relative à l'approbation des plans (ATF 115 Ib 424 s.). Dans l'arrêt cité, le Tribunal fédéral se réfère à l'article 76, 4e alinéa, deuxième phrase LEx, aux termes duquel aussi longtemps qu'il n'a pas été statué par une décision passée en force sur les oppositions à l'expropriation et les réclamations selon les articles 7 à 10, l'autorisation de l'entrée en possession anticipée ne doit être accordée que dans la mesure où il ne se produit pas de dommages qui ne pourraient être réparés en cas d'acceptation ultérieure. Il relève alors que le législateur a par là voulu donner la possibilité de prononcer l'envoi en possession anticipée moyennant certaines conditions avant que soient liquidées les oppositions et les réclamations, afin de pouvoir ainsi accélérer la procédure. Parce qu'il est incompatible avec cette disposition, l'article 34, 1er alinéa, de l'ordonnance du 23 décembre 1932 sur les projets de construction de chemins de fer (RS 742.142.1), selon lequel le chemin de fer ne peut commencer les travaux que lorsque la décision est entrée en force, n'est pas applicable aux procédures d'approbation des plans qui sont liées à des expropriations. Cependant, le Tribunal fédéral souligne qu'un envoi en possession anticipée ne pourrait pas encore entrer en ligne de compte après la publication de la décision de première instance, mais il s'appuie sur les trois étapes décisionnelles du droit en vigueur, en vertu desquelles l'Office fédéral des transports doit décider en première instance de l'octroi de l'approbation des plans qui font l'objet de la requête. De plus, il précise que plus la *voie juridique qui reste à parcourir est courte*, plus le risque s'atténue de voir la décision relative à l'approbation des plans être abrogée ou modifiée ultérieurement. Il est donc objectivement rationnel de pouvoir commencer les travaux - de façon analogue à la législation sur les routes nationales - lorsqu'il ne reste plus que la possibilité de recourir devant le Tribunal fédéral pour faire valoir une opposition au projet.

Dans cette situation, compte tenu de la procédure de mise au point interne de l'administration, reposant sur une large base, la conception de la nouvelle procédure d'approbation des plans qu'il est proposé d'appliquer aux grands projets de RAIL 2000 devrait justifier la réglementation proposée pour l'autorisation de l'envoi en possession anticipée.

Art. 29 Application des lois sur les chemins de fer et sur l'expropriation

Cette disposition relève à titre de clause générale et salvatrice que les dispositions de la loi sur les chemins de fer et de celle sur l'expropriation gardent leur validité dans tous les cas où le présent arrêté fédéral ne contient pas de prescriptions dérogoires.

Art. 31 Dispositions transitoires

Cette disposition repose sur l'idée qu'au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté, *toutes les procédures d'approbation des plans en suspens, dans quelque phase qu'elles se trouvent* en vertu des articles 19 et suivants de l'ordonnance sur les projets de construction de chemins de fer (RS 742.142.1), doivent être poursuivies par le département conformément aux articles 11 et suivants de l'arrêté fédéral. Cela signifie qu'il faut aller de l'avant en fonction de la nouvelle procédure d'approbation des plans. Dans ces cas, il n'est naturellement plus raisonnable d'ouvrir une procédure de mise au point interne de l'administration, étant donné qu'une vaste étude du projet est déjà en cours avec la participation de tous les intéressés. L'application du nouveau droit a simplement pour effet que c'est le département et non plus l'office fédéral qui se prononcera, la voie juridique propre à l'administration (recours à l'office / au département) étant supprimée. Cela ne change rien à l'obligation d'examen incombant au département en tant qu'autorité chargée d'approuver les plans. De même, le droit matériel n'est pas touché par la simplification de la procédure. Il n'y a donc pas de rétroactivité inadmissible. Pour des raisons de rationalité, les procédures de recours pendantes devant le département, considéré comme autorité de recours, seront cependant menés à terme selon l'ancien droit.

La procédure d'expropriation pour les procédures d'approbation des plans déjà engagées se limitera toutefois au traitement des prétentions annoncées. Les droits des intéressés ne s'en trouveront pas diminués, d'autant moins que leurs objections formulées contre le projet et au sujet de l'admissibilité de l'expropriation font dans tous les cas l'objet d'une décision avant la fixation de l'indemnité, le recours au Tribunal fédéral étant assuré.

3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

31 Pour la Confédération

L'arrêté vise à gagner du temps dans la procédure engagée pour des projets ferroviaires complexes. La simplification de celle-ci et son accélération contribuent à réduire les frais supplémentaires consécutifs, précisément, à des retards. Il n'en résulte pas de changement sur le plan de l'effectif du personnel de l'administration fédérale. Indépendamment de cet arrêté, il est cependant prévu d'accroître le personnel affecté à l'approbation des plans relatifs aux grands projets. C'est également ce que propose un postulat présenté par la Commission des transports et du trafic du Conseil des Etats (P 89.742 du 6 déc. 1989).

32 Pour les cantons et les communes

L'arrêté ne déploie de conséquences ni sur les finances, ni sur le personnel des cantons et des communes.

4 Programme de la législature

Le projet n'est pas annoncé dans le rapport sur le programme de la législature 1987-1991 (FF 1988 I 353). Il résulte de l'évolution imprévisible constatée lors de la réalisation de RAIL 2000. Le Conseil fédéral et le Parlement doivent en tenir compte le plus vite possible par des projets ad hoc.

5 Relation avec le droit européen

Il peut être fait appel au Tribunal fédéral, comme autorité judiciaire indépendante de l'administration, pour remettre en question la décision du département d'approuver les plans (aux termes de l'art. 22 du projet). L'arrêté répond donc aux exigences de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH).

6 Bases juridiques

61 Constitutionnalité

Le projet repose sur les articles 23 et 26 de la constitution fédérale, selon lesquels la législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération. Celle-ci peut également ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. Cette disposition

autorise la prise en compte de projets mis en oeuvre par des entreprises de transport concessionnaires en liaison avec le projet RAIL 2000.

62 **Forme juridique**

Les dispositions temporaires revêtent la forme juridique d'un arrêté fédéral de portée générale (art. 6, 1er al., de la loi sur les rapports entre les conseils; RS 171.11).

En vertu de l'article 89bis, 1er alinéa de la constitution, les arrêtés fédéraux de portée générale dont l'entrée en vigueur ne souffre aucun retard peuvent être déclarés urgents. Cette condition est remplie dans le cas présent. La réalisation à temps du projet RAIL 2000, approuvé le 6 décembre 1987 par la grande majorité des citoyens, est illusoire avec la réglementation actuelle de la procédure. Un nouveau régime s'avère donc indispensable pour faire respecter en temps utile la volonté populaire manifestée sans ambiguïté. Si RAIL 2000 doit véritablement remplir la mission qui lui a été assignée, à savoir prendre en charge une plus grande part de la mobilité globale, eu égard aux impératifs de l'environnement, il faut éliminer immédiatement les obstacles existants. Le présent arrêté établit une procédure permettant de garantir la réalisation de RAIL 2000 dans les délais. Il va de soi que les nouvelles prescriptions ne pourront être efficaces que si elles sont mises en vigueur sans tarder. La forme de l'arrêté fédéral urgent s'impose donc surtout pour des raisons objectives.

De plus, la longue phase qui s'écoule avant le début des travaux occasionne aujourd'hui des coûts supplémentaires de plusieurs centaines de millions de francs par année. Cette situation exige que l'on agisse vite : l'intérêt public requiert, notamment pour des raisons financières, que les mesures légales permettant d'accélérer la procédure soient mises en vigueur sans délai. Pour toutes ces raisons, il est indispensable d'appliquer immédiatement les mesures prises.

Arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu les articles 23 et 26 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 30 janvier 1991¹⁾,
arrête:

Section 1: But et champ d'application

Article premier But

Le présent arrêté a pour but de simplifier et d'accélérer la procédure d'approbation des plans prévue par la loi sur les chemins de fer et pour les grands projets de RAIL 2000.

Art. 2 Champ d'application

L'arrêté s'applique aux nouveaux tronçons de RAIL 2000 approuvés par l'Assemblée fédérale, ainsi qu'aux projets mentionnés en annexe et qui sont liés à RAIL 2000.

Section 2: Mise au point des projets par l'administration

Art. 3 Objectif

¹ La procédure interne de mise au point doit permettre aux autorités fédérales concernées d'examiner préalablement si un projet répond au droit applicable.

² Par autorités fédérales concernées, on entend les services de la Confédération qui, dans leur champ d'activité légal, s'occupent de constructions relevant du droit ferroviaire.

³ Les cantons touchés par le projet participent à la mise au point.

Art. 4 Direction et coordination

¹ La procédure de mise au point est dirigée par l'Office fédéral des transports (office fédéral).

² L'office fédéral coordonne les études et les consultations.

¹⁾ FF 1991 I 941

Art. 5 Ouverture de la procédure

La procédure de mise au point est ouverte par l'entreprise de chemin de fer lorsqu'elle dépose sa demande auprès de l'office fédéral.

Art. 6 Projet

¹ Sauf disposition contraire du présent arrêté, le projet doit répondre aux exigences concernant le dépôt des plans, conformément aux articles 27 ss de la loi fédérale sur l'expropriation¹⁾.

² La demande comprendra également:

- a. Un rapport d'impact satisfaisant aux exigences de la loi fédérale du 7 octobre 1983²⁾ sur la protection de l'environnement;
- b. Tous les plans nécessaires à l'octroi de l'approbation en vertu du présent arrêté.

Art. 7 Consultation des autorités fédérales, des cantons et des communes

¹ L'office fédéral soumet le projet, pour avis, aux autorités fédérales concernées ainsi qu'aux cantons touchés par celui-ci.

² Les communes sont consultées par les cantons.

³ Dans leurs prises de position, les autorités fédérales se prononcent également sur les observations des cantons.

⁴ Le délai pour prendre position est de trois mois pour les cantons et de quatre pour les autorités fédérales.

Art. 8 Consultation de l'entreprise de chemin de fer

¹ L'office fédéral soumet à l'entreprise de chemin de fer les avis émanant des autorités fédérales et des cantons; il lui donne la possibilité, dans un délai de deux mois, de s'exprimer par écrit sur les résultats de la consultation.

² Il présente aux autorités fédérales la prise de position de l'entreprise de chemin de fer.

Art. 9 Règlement des divergences

En cas de divergences d'opinion entre les autorités fédérales ou entre celles-ci et l'entreprise de chemin de fer, les intéressés s'efforcent de remanier ensemble le projet.

¹⁾ RS 711

²⁾ RS 814.01

Art. 10 Rapport sur la procédure de mise au point

¹ Dans un délai de deux mois à compter de la réception de la prise de position de l'entreprise ferroviaire, l'office fédéral rédige à l'intention de celle-ci un rapport sur la procédure de mise au point.

² Le rapport donne des indications sur le déroulement et le résultat de la procédure de mise au point, notamment sur l'examen du projet et des éventuelles variantes présentées par l'entreprise de chemin de fer; il présente aussi les avis des autorités fédérales qui souhaitent maintenir expressément leurs objections.

Section 3: Procédure d'approbation des plans

Art. 11 Ouverture de la procédure

¹ Sur proposition de l'entreprise de chemin de fer, l'office fédéral transmet le projet aux communes touchées en leur demandant de le mettre à l'enquête publique. Simultanément, il adresse aux intéressés un avis personnel au sens de l'article 31 de la loi fédérale sur l'expropriation¹⁾.

² La mise à l'enquête ne peut porter que sur un projet pour lequel une procédure de mise au point a été exécutée et qui répond aux exigences de l'article 27 de la loi fédérale sur l'expropriation. Il faut également publier le plan d'expropriation.

Art. 12 Piquetage; actes préparatoires

¹ L'office fédéral fait procéder au piquetage par l'entreprise de chemin de fer, conformément à l'article 28 de la loi fédérale sur l'expropriation¹⁾.

² Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (département) statue sur les recours, ainsi que sur l'admissibilité des actes préparatoires au sens de l'article 15 de la loi fédérale sur l'expropriation.

³ Les recours formulés contre le piquetage doivent être présentés au plus tard lors de l'opposition selon l'article 14.

Art. 13 Mise à l'enquête; ban d'expropriation

¹ Les communes publient sans tarder durant 30 jours le projet et le rapport sur la procédure de mise au point.

² Les cantons désignent au moins un service officiel auprès duquel les plans de l'ensemble du projet peuvent être consultés pendant la durée de la mise à l'enquête.

³ Le ban d'expropriation selon l'article 42 de la loi fédérale sur l'expropriation¹⁾ est valable dès le premier jour de la mise à l'enquête.

Art. 14 Oppositions et prétentions

¹ A compter de la publication officielle de la mise à l'enquête, les oppositions au projet doivent être présentées au département dans un délai de 30 jours.

² Tous les griefs formulés contre le projet, y compris les oppositions à l'expropriation, doivent être présentés sous la forme d'une opposition.

³ Les prétentions au sens des articles 36 et 37 de la loi fédérale sur l'expropriation¹⁾ sont annoncées au département dans le délai fixé au 1^{er} alinéa, à condition qu'aucun remembrement parcellaire n'ait été ordonné.

Art. 15 Qualité pour faire opposition

¹ Quiconque est lésé dans ses intérêts légitimes par un projet mis à l'enquête peut faire opposition.

² Ont aussi qualité pour faire opposition toute autre personne, organisation ou autorité à laquelle la législation fédérale accorde ce droit ou celui de recourir.

Art. 16 Forme de l'opposition

L'opposition doit contenir une proposition et une conclusion motivée et être signée.

Art. 17 Oppositions présentées après coup

Les oppositions présentées après coup au sens de l'article 39 de la loi fédérale sur l'expropriation¹⁾ doivent être adressées au département.

Art. 18 Approbation des plans

¹ Le département statue sur l'approbation du projet.

² Il tranche également concernant les oppositions.

³ Il décide si et comment de nouveaux plans doivent être mis à l'enquête publique; l'article 56 de la loi fédérale sur l'expropriation¹⁾ est applicable par analogie.

⁴ Les décisions de principe arrêtées par l'Assemblée fédérale au sujet des nouveaux tronçons ont force de loi pour la procédure d'approbation des plans.

⁵ Le département peut approuver un projet de grande envergure par étapes lorsque le fait d'en traiter séparément certaines parties n'entrave pas l'appréciation globale du projet.

Art. 19 Consultation des autorités fédérales et des cantons

Avant de prendre sa décision, le département consulte les autorités fédérales concernées et les cantons touchés.

¹⁾ RS 711

Art. 20 Coordination

¹ Si la réalisation du projet nécessite des autorisations supplémentaires en vertu d'autres textes législatifs de la Confédération, les plans ne peuvent être approuvés que si l'on dispose de l'assentiment des autorités compétentes pour ces autorisations.

² La décision d'approbation des plans rend superflues les autres autorisations prévues par la législation fédérale. La procédure d'approbation des plans est déterminante pour l'étude d'impact sur l'environnement.

Art. 21 Clôture de la procédure d'approbation

Le département transmet les prétentions annoncées (art. 14, 3^e al.) au président de la Commission d'estimation compétente.

Art. 22 Recours de droit administratif

La décision d'approbation des plans peut faire l'objet d'un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral.

Art. 23 Effet de la décision d'approbation

¹ Toutes les oppositions formées contre les plans sont définitivement réglées lors de l'entrée en force de la décision d'approbation.

² L'approbation des plans sert de base au remembrement parcellaire selon le droit cantonal (art. 24) ou à l'expropriation (art. 25 ss).

Section 4: Procédure de remembrement parcellaire

Art. 24

¹ Pour l'acquisition des terrains, le canton peut ordonner des remembrements parcellaires conformément au droit cantonal.

² Sur la proposition de l'entreprise de chemin de fer ou d'office, l'autorité cantonale compétente ordonne le remembrement parcellaire, en accord avec l'autorité de surveillance cantonale et l'office fédéral.

³ L'approbation des plans (art. 11 à 23) a lieu dans tous les cas en dehors de la procédure de remembrement parcellaire.

⁴ Lorsque la décision d'approbation des plans est exécutoire, l'autorité cantonale compétente peut autoriser l'entreprise de chemin de fer à prendre possession du terrain de manière anticipée.

⁵ Les cantons soumettent les projets de nouvelle répartition à l'approbation du département. Celui-ci examine si les intérêts inhérents à la construction ferroviaire sont sauvegardés.

⁶ Si la procédure de remembrement parcellaire ne permet pas de répondre aux prétentions d'indemnité justifiées qu'un propriétaire foncier émet pour un terrain déterminé, la procédure d'expropriation doit être ouverte sur demande du propriétaire ou d'office.

⁷ Par ailleurs, l'article 18k de la loi du 20 décembre 1957¹⁾ sur les chemins de fer est applicable.

Section 5: Procédure d'expropriation

Art. 25 Principe

¹ Les résultats de la procédure d'approbation des plans servent de base à l'expropriation.

² Cette procédure est régie par les dispositions de la loi fédérale sur l'expropriation²⁾ et se limite au traitement des prétentions annoncées (art. 14, 3^e al.).

³ L'estimation est faite sur la base de la situation prévalant au jour de l'audience de conciliation (art. 19^{bis} de la loi fédérale sur l'expropriation).

Art. 26 Ouverture de la procédure

L'entreprise de chemin de fer ouvre la procédure d'estimation en remettant au président de la commission d'estimation compétente les plans du projet, approuvés par le département, le plan d'expropriation, ainsi que le tableau des droits expropriés, examiné au préalable par le conservateur du registre foncier; elle lui demande en outre de fixer l'indemnité.

Art. 27 Compétence de plusieurs commissions fédérales d'estimation

Lorsqu'un projet relève de la compétence de plusieurs commissions fédérales d'estimation, le Tribunal fédéral en désigne une qui doit s'occuper de l'ensemble du projet ou délimiter le secteur incombant à chacune d'elles. Le département présente une proposition à ce sujet dans la décision d'approbation.

Art. 28 Envoi en possession anticipée

¹ Lorsque la décision d'approbation est exécutoire, le président de la Commission d'estimation peut autoriser l'envoi en possession anticipée.

² Pour le reste, l'article 76 de la loi fédérale sur l'expropriation²⁾ est applicable.

¹⁾ RS 742.101

²⁾ RS 711

Section 6: Dispositions finales

Art. 29 Application des lois fédérales sur les chemins de fer et sur l'expropriation

Les dispositions de la loi fédérale du 20 décembre 1957¹⁾ sur les chemins de fer et de la loi fédérale sur l'expropriation²⁾ sont applicables dans la mesure où le présent arrêté ne contient pas de prescriptions particulières.

Art. 30 Exécution

Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution et surveille l'application.

Art. 31 Dispositions transitoires

¹ Dès l'entrée en vigueur du présent arrêté, les procédures d'approbation et d'expropriation en suspens sont régies par la nouvelle réglementation.

² Les procédures de recours en suspens devant le département sont menées à terme selon l'ancien droit.

Art. 32 Référendum et entrée en vigueur

¹ Le présent arrêté est de portée générale. Il est déclaré urgent en vertu de l'article 89^{bis}, 1^{er} alinéa, de la constitution.

² Il entre en vigueur le jour de son adoption et a effet jusqu'au 31 décembre 2000.

³ Il est soumis au référendum facultatif en vertu de l'article 89^{bis}, 2^e alinéa, de la constitution.

34234

¹⁾ RS 742.101

²⁾ RS 711

1. Projets des Chemins de fer fédéraux

<i>Ligne</i>	<i>Tronçon/Projet partiel</i>
Genève–Lausanne	Boucle GEAP–Mies
Lausanne–Yverdon	Eclépens–Tunnel de Mormont
Grandson–Boudry	Onnens–Vaumarcus
Olten–Aarau	Däniken–Aarau (excl.)
Zurich (gare principale)– Thalwil	Tout le tronçon
Salquenen–Loèche	Tout le tronçon
Zurich (gare principale)– Oerlikon	Tout le tronçon
Winterthour–Weinfelden	Traversée de la Thur
Zurich–Coire	Mühlehorn–Tiefenwinkel

2. Projets des entreprises de transport concessionnaires

<i>Entreprise</i>	<i>Tronçon</i>
Berne–Neuchâtel	Bümpliz Nord–Rosshäusern
Vallée de la Gürbe–Berne– Schwarzenburg	Fischermätteli–Toffen
Vallée de la Sihl–Zurich– Uetliberg	Giesshubel–Langnau am Albis
Chemins de fer du Jura	Glovelier–Delémont
Chemin de fer rhétique	Introduction souterraine du Chemin de fer Coire–Arosa dans la gare de Coire
Bremgarten–Dietikon (BD)	Introduction souterraine du BD à Dietikon

Message concernant l'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer du 30 janvier 1991

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	90.086
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1991
Date	
Data	
Seite	941-991
Page	
Pagina	
Ref. No	10 106 472

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.