

**T&E**

**E**

**VLP-ASPAN**



**LES PLANS SECTORIELS  
DE LA CONFÉDÉRATION –  
DES INSTRUMENTS SOUS-ESTIMÉS**



**Territoire &  
Environnement  
Mars 2/2014**

# Les plans sectoriels de la Confédération – des instruments sous-estimés

**Au printemps 2011, l'Office fédéral du développement territorial ARE a commandé à VLP-ASPAN un avis de droit destiné à clarifier différentes questions relatives à l'instrument du plan sectoriel. Il est apparu qu'il existait encore, trente ans après l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire LAT, des visions différentes de l'utilité des plans sectoriels de la Confédération et de la manière dont ils devaient être appliqués.**

**Le présent Territoire & Environnement montre l'importance d'une planification sectorielle précise et adaptée à l'état d'avancement des projets concernés. Il décrit la manière dont les plans sectoriels de la Confédération sont élaborés, les fonctions qu'ils remplissent et les répercussions qu'ils ont sur d'autres instruments de planification. La collaboration entre la Confédération et les cantons et communes, tout à fait cruciale pour une planification sectorielle efficace, est également abordée. L'article explique en outre en quoi les plans sectoriels lient les autorités, et dans quelle mesure les indications qu'ils comportent influent sur les plans directeurs cantonaux et les plans d'affectation communaux.**

## 1. Les plans sectoriels de la Confédération

Le plan sectoriel est le principal instrument de planification dont dispose la Confédération pour coordonner ses activités à incidences spatiales entre elles et avec celles des cantons. En vertu de la LAT, la Confédération est tenue de procéder à des études de base et d'établir les conceptions et plans sectoriels nécessaires (art. 13 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, LAT; RS 700). Une fois adopté par le Conseil fédéral, un plan sectoriel lie, à tous les échelons institutionnels (Confédération, cantons, communes), l'ensemble des autorités exerçant des activités à incidences spatiales.

L'obligation d'établir des plans sectoriels porte sur les activités à incidences spatiales de la Confédération dans les domaines des constructions et installations militaires, des routes nationales, des installations de chemin de fer, des installations destinées à l'aviation civile, des installations nucléaires, des réseaux d'électricité et des conduites de transport de combustibles ou de carburants. Sont concernés les projets de construction et d'aménagement concrets dans les domaines qui relèvent pour l'essentiel, en vertu de la Constitution fédérale, de la compétence de la Confédération. Dans le domaine militaire, la Confédération dispose d'une compétence législative exclusive (art. 60, al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, Cst.; RS 101) et, dans les autres domaines mentionnés, d'une compétence législative étendue<sup>1</sup>.

Le second instrument de planification fédéral mentionné à l'article 13 LAT, la conception, s'applique lorsqu'il s'agit de définir des objectifs et

mesures qui dépassent les compétences de la seule Confédération. Ainsi est-ce parce que l'encouragement du sport relève aussi bien des cantons que de la Confédération (art. 68 al. 1 Cst.), que cette dernière a établi, non pas un plan sectoriel, mais une conception des installations sportives d'importance nationale CISIN. Cette conception expose la politique de la Confédération en matière d'installations sportives et définit les critères à remplir pour que de telles installations soient reconnues d'importance nationale. Les plans sectoriels comportent, eux aussi, une partie conceptionnelle, qui énonce, de manière encore assez générale, les objectifs et mesures retenus<sup>2</sup>. Ainsi le plan sectoriel de l'infrastructure

aéronautique PSIA contient-il des indications relatives aux conditions-cadres et à l'orientation générale de l'aviation civile en Suisse<sup>3</sup>.

- 1 Routes nationales, art. 83 Cst.; transport ferroviaire, art. 87 Cst.; aviation et navigation spatiale, art. 87 Cst.; énergie nucléaire, art. 90 Cst.; transport d'électricité et conduites de combustibles ou de carburants, art. 91 Cst.
- 2 BÜHLMANN LUKAS, Commentaire LAT, art. 13 N. 20 et 28 ss et références citées, in: AEMISEGGER HEINZ / KUTTLER ALFRED / MOOR PIERRE / RUCH ALEXANDER (éd.), Commentaire de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, Zurich, 2010.
- 3 OFFICE FÉDÉRAL DE L'AVIATION CIVILE (OFAC) / OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), parties I – III B et annexes, 18 octobre 2000.

## Sommaire

1. Les plans sectoriels de la Confédération	2
1.1 Fonctions	4
1.2 Réserve de terrains	6
1.2.1 Par le biais des plans sectoriels	6
1.2.2 Par le biais de zones réservées	6
1.3 Contenu et forme	8
1.4 Force obligatoire pour les autorités	8
1.5 Mise en œuvre	10
2. Pesée des intérêts en présence	10
2.1 Marche à suivre	10
2.2 Évaluation environnementale stratégique	11
2.3 évaluation de la durabilité des projets	12
2.4 Appréciation des effets des projets	12
2.5 Exemples de conflits d'intérêts	13
3. Collaboration	14
3.1 Participation à l'élaboration des plans	14
3.1.1 Cantons	14
3.1.2 Régions et communes	16
3.1.3 Population et organisations à but idéal	16
3.2 Principe de réciprocité	17
3.3 Procédure de conciliation	18
4. Adoption par le Conseil fédéral	18
5. Adaptation des plans directeurs et d'affectation	19
5.1 Plans directeurs cantonaux	19
5.2 Plans d'affectation communaux	20
6. Conclusion	21

## État des plans sectoriels selon l'article 13 LAT

Désignation	Instance responsable	Stade de traitement
<b>Plan sectoriel des surfaces d'assolement SDA</b>	ARE, OFAG	phase de mise en œuvre
<b>Plan sectoriel Transports</b>		
Partie Programme	ARE	phase de mise en œuvre / en cours d'élaboration
Partie infrastructure Rail SIS	OFT	phase de mise en œuvre / en partie en cours d'élaboration
Partie infrastructure Routes	OFROU	examen
Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique PSIA	OFAC	phase de mise en œuvre / en partie en cours d'élaboration
<b>Plan sectoriel des lignes de transport d'électricité PSE</b>	OFEN	phase de mise en œuvre / en partie en cours d'élaboration
<b>Plan sectoriel Dépôts en couches géologiques profondes SGT</b>	OFEN	phase de mise en œuvre / en partie en cours d'élaboration
<b>Plan sectoriel Conduites</b>	OFEN	momentanément suspendu
<b>Plan sectoriel militaire PSM</b>	SG DDPS	phase de mise en œuvre / adaptation en cours d'élaboration

Compte tenu de la nouvelle Stratégie énergétique 2050, le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité PSE est actuellement remanié et sera remplacé par le plan sectoriel des réseaux d'énergie. Dans ce même plan sera ultérieurement intégré le transport par conduites.

Si les cantons se sont vu, lors de l'entrée en vigueur de la LAT au 1<sup>er</sup> janvier 1980, imposer des délais pour l'établissement de leurs plans directeurs et d'affectation, cela n'a pas été le cas pour les conceptions et plans sectoriels de la Confédération. De fait, certains plans sectoriels de la première génération sont encore en cours d'élaboration, alors que différents cantons travaillent déjà avec des plans directeurs de la troisième génération.

### 1.1 Fonctions

Les plans sectoriels permettent à la Confédération d'établir des critères pour l'octroi d'autorisations et de concessions, et d'assurer que ses décisions s'inscrivent dans une vision d'ensemble. Ils lui servent à coordonner ses projets avec ses autres tâches à incidences spatiales ainsi qu'avec les activités des cantons et des communes, ce qui présuppose que l'analyse des problèmes et la recherche de solutions s'effectuent assez tôt. Ainsi les plans sectoriels se conforment-ils à la stratégie énoncée dans le Projet de territoire Suisse, selon laquelle Confédération, cantons, villes et communes doivent coordonner leurs politiques sectorielles à incidences spatiales<sup>4</sup>.

Les plans sectoriels ne peuvent modifier ni le droit ni le régime de compétences en vigueur; ils ont pour seule vocation de formuler des indications destinées à cadrer l'exercice de la marge d'appréciation des autorités concernées. L'article 13 LAT précise comment la Confédération doit – en tenant compte des buts et principes de l'aménagement du territoire – exercer ses compétences. De fait, les plans sectoriels ne peuvent déployer des effets que dans le cadre, mais non à l'encontre, du droit applicable<sup>5</sup>.

Les plans sectoriels doivent montrer, en vue de la procédure subséquente d'approbation des plans, de quelle manière la Confédération entend faire usage de la marge d'appréciation que lui confèrent les différentes lois et ordonnances (art. 14 al. 2 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire, OAT; RS 700.1). Pour les autorités exerçant des activités à incidences spatiales, cette marge d'appréciation est restreinte, car elles doivent s'en tenir à la pesée d'intérêts et aux modalités de coordination spatiale prescrites dans le plan sectoriel. Cela correspond à la conception de la planification qui soutient la LAT, selon laquelle l'établissement des plans sectoriels, directeurs et d'affectation et les procédures subséquentes d'autorisation de construire forment une chaîne<sup>6</sup>.

Dans les plans sectoriels, la Confédération doit montrer quels priorités, modalités et moyens elle envisage pour exercer ses activités à incidences spatiales (art. 14 al. 2 OAT). Elle doit cependant laisser aux autorités qui seront subséquentement chargées de la planification et de l'octroi des autorisations, une marge de manœuvre aussi étendue que possible (voir art. 2 al. 3 LAT). Par ailleurs, la Confédération doit tenir compte des conditions générales qu'impose l'état de droit: l'activité de l'état doit reposer sur une base légale, répondre à un intérêt public et être proportionnée au but visé (art. 5 al. 1 et 2 Cst.). Elle doit en outre se conformer aux règles de la bonne foi (art. 5 al. 3 Cst.).

La base légale sur laquelle se fonde l'établissement des plans sectoriels est l'article 13 LAT. Di-

verses lois fédérales spéciales stipulent en outre que la réalisation des installations sur lesquelles elles portent doit reposer sur un plan sectoriel (art. 126 al. 4 LAAM; art. 6 OAPCM; art. 18 al. 5 LCdF; art. 3a et 27d OSIA; art. 5 OENU; art. 1a OPIE). Mais comment la Confédération doit-elle procéder lorsqu'une (nouvelle) tâche ne correspond à aucun plan sectoriel existant, ou que le plan sectoriel concerné n'a pas encore été adopté?

Dans le cas des plans sectoriels comme dans celui des plans directeurs cantonaux, les autorités doivent déterminer si l'intérêt lié à une prise de décision rapide l'emporte sur celui lié au respect de l'ordre séquentiel des décisions d'aménagement<sup>8</sup>. Les projets exerçant des effets considérables sur le régime d'affectation, l'équipement et l'environnement, mais aussi les ouvrages politiquement controversés, ne peuvent s'implanter dans le territoire de façon durable et conforme aux exigences démocratiques, que s'ils sont dûment traités, selon la systématique pyramidale de la planification, dans le cadre des plans sectoriels, directeurs et d'affectation<sup>9</sup>. Seuls les projets d'ampleur modeste et sans effets majeurs sur le

4 Conseil fédéral suisse, Conférence des gouvernements cantonaux (CdC), Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), Union des villes suisses (UVS), Association des communes suisses (ACS), Projet de territoire Suisse, version remaniée, Berne 2012, p. 61.

5 TSCHANNEN PIERRE, Commentaire LAT, art. 9 N. 25; BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 41.

6 ATF 114 Ib 312 consid. 3 p. 315 s. (Morschach SZ).

7 HÄFELIN ULRICH / HALLER WALTER / KELLER HELEN, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 7<sup>e</sup> édition, Zurich/Bâle/Genève 2008, N. 171 (ci-après: HÄFELIN / HALLER / KELLER); HANGARTNER YVO, St. Galler Kommentar BV, art. 5 N. 3 s.

8 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 9 N. 34.

9 À ce propos, voir par exemple: arrêt du TF 1C\_491/2011 du 05.07.2012 (Bülach ZH), in: Recueil de jurisprudence VLP-ASPAN n° 4376; ATF 137 II 254 (Vendincourt JU), voir aussi INFORUM 4/11 p. 3 s.; ATF 128 II 1 (Böttstein AG); ATF 119 Ia 362 consid. 4a (Retschwil LU); TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 2 N. 31 et art. 9 N. 34; TSCHANNEN PIERRE, Le rôle du plan directeur en matière d'implantation de grands projets à incidence spatiale, in: Territoire & Environnement 5/2005, p. 43.

territoire ne requièrent aucun ancrage dans le plan sectoriel. Même dans le cas de tels projets, toutefois, il importe qu'une pesée globale des intérêts en présence soit effectuée dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, comme elle aurait dû l'être dans celui de la planification sectorielle<sup>10</sup>.

Les projets de plus grande importance ne peuvent être autorisés, s'ils ne figurent dans aucun plan sectoriel, qu'à titre exceptionnel et dans des circonstances particulières. Ce fut par exemple le cas des modifications apportées au règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich: le Tribunal fédéral a estimé que les adaptations prévues relevaient de circonstances particulières, et qu'elles pouvaient être autorisées malgré le fait que les procédures coordonnées de plan sectoriel et de plan directeur n'avaient pas encore été menées à terme. Ont aussi été jugées admissibles les mesures destinées à compenser les restrictions de survol qu'avait unilatéralement ordonnées l'Allemagne, ainsi que diverses modifications imposées par le droit de la protection de l'environnement (mesures d'assainissement notamment). Le Tribunal fédéral insiste toutefois sur le fait que de telles approbations exceptionnelles ne doivent être délivrées qu'avec beaucoup de circonspection. Cela s'explique par le fait que des approbations rendues sans procédure préalable de plan sectoriel peuvent porter préjudice au processus de planification – sans compter que les effets de tels projets ne peuvent pas, ou que très difficilement, être annulés après-coup<sup>11</sup>.

## 1.2 Réserve de terrains

### 1.2.1 Par le biais des plans sectoriels

Les plans sectoriels permettent, dans certaines limites, de réserver les terrains nécessaires à la réalisation de futures infrastructures. Comme de telles mesures restreignent toutefois considérablement la marge de manœuvre dont les cantons et les communes disposent pour aménager leur territoire, le principe de proportionnalité com-

mande ici de faire preuve d'une grande retenue. Plus la réalisation du projet en question est incertaine (projet répertorié à titre d'«informations préalables» au sens de l'art. 15 al. 2 OAT), plus il est difficile pour les cantons et les communes de réserver durablement des terrains à cet effet. À l'inverse: plus le projet est concret (projet classé dans les catégories «coordination en cours» ou «coordination réglée»), plus il est aisé de réserver les surfaces requises. Lorsque le Conseil fédéral adopte le plan sectoriel concerné, il peut aussi y prévoir des mesures préventives destinées à protéger les surfaces dévolues aux infrastructures projetées<sup>12</sup>. Ainsi les cantons doivent-ils par exemple éviter que la sécurité des sites identifiés dans le plan sectoriel des dépôts en couches géologiques profondes ne soit compromise. Ils doivent notamment tenir compte des profondeurs de forage maximales autorisées dans les différents domaines d'implantation géologiques, telles qu'elles sont indiquées sur des cartes électroniques ad hoc<sup>13</sup>.

### 1.2.2 Par le biais de zones réservées

Certaines lois en matière d'infrastructures permettent d'assurer la disponibilité des terrains nécessaires aux projets de la Confédération à l'aide de zones réservées (art. 14 ss LRN; art. 9 ORN; art. 18n ss LCdF; art. 37n ss LA; art. 27h OSIA). Ces zones sont délimitées par les autorités fédérales compétentes, soit d'office, soit sur demande. Elles deviennent caduques lorsque les alignements entrent en vigueur ou, au plus tard, après cinq ans. Une prolongation de trois ans au maximum est possible, délai à l'expiration duquel il reste envisageable de délimiter une nouvelle zone réservée portant sur un périmètre entièrement ou partiellement identique.

Les zones réservées au sens des lois susmentionnées (en allemand: «Projektierungszonen») ont le même but que les zones réservées au sens de l'article 27 LAT (en allemand: «Planungszonen»). Elles visent à empêcher que de nouveaux projets ne compromettent la réalisation des infrastructures prévues, et préservent ainsi la liberté de dé-

### Coordination spatiale des installations de traitement des eaux de chaussée

Ces dernières années, la réalisation d'installations de traitement des eaux de chaussée (Strassenabwasser-Behandlungsanlagen, abrégées SABA) a occupé les tribunaux dans deux affaires distinctes<sup>16</sup>. Celle émanant de la commune saint-galloise de Wartau a été portée jusque devant le Tribunal fédéral<sup>17</sup>. Dans les deux cas, la décision d'approbation des plans a été renvoyée à l'instance précédente, parce que la pesée des intérêts en présence n'avait pas été effectuée de façon complète et qu'aucune variante n'avait été étudiée.

Dans le cas de Wartau, le projet concernait, de façon durable, une surface d'environ 3'000 m<sup>2</sup> et, de façon temporaire, une autre de près de 1'900 m<sup>2</sup> – toutes deux sises hors de la zone à bâtir. Dans le cas de Mels, il était prévu de réquisitionner provisoirement 2665 m<sup>2</sup> de surfaces d'assolement et de soustraire durablement près de 3'830 m<sup>2</sup> à leur destination agricole initiale. Dans la première affaire, le Tribunal fédéral précisa que, s'il n'était certes pas exclu d'utiliser des surfaces d'assolement à des fins autres qu'agricoles si des intérêts supérieurs le justifiaient, il fallait toutefois démontrer que des alternatives susceptibles de requérir moins, voire pas de surfaces d'assolement du tout, avaient été étudiées. S'il existait en outre, dans un rayon de deux kilomètres, un site approprié où des terrains avaient déjà été cédés à la Confédération à l'occasion de la construction de la route nationale, la garantie de la propriété et le principe de proportionnalité commandaient d'examiner si ces terrains ne suffisaient pas pour réaliser les nouvelles installations prévues. La Haute Cour jugeait du reste problématique le fait qu'aucun site n'ait été envisagé au sein de la zone à bâtir.

Pour la réalisation des SABA, il n'est pas nécessaire que le plan sectoriel précise la localisation concrète des différentes installations. Du moins le plan devrait-il cependant énoncer les critères à prendre en compte lors du choix du site, ainsi que les principes applicables à la coordination spatiale. Cela permettrait de tenir compte de la jurisprudence rendue par Tribunal fédéral dans le cas de Wartau, pour autant que les services concernés de la Confédération, les cantons, les communes, les associations intéressées et la population soient impliqués dans le processus de planification (voir ch. 3.1.3; art. 18 et 19 OAT). L'adoption du plan sectoriel par le Conseil fédéral (art. 21 OAT) conférerait aux instructions de mise en œuvre un caractère contraignant pour les autorités.

cision des autorités compétentes. à l'intérieur des périmètres définis, toute transformation contraire au but de la zone réservée est interdite. Dans certains cas exceptionnels, des mesures supplémentaires peuvent être autorisées, si le propriétaire renonce à toute indemnisation future pour la plus-value en résultant (art. 18o al. 1 LCdF; art. 37o LA).

Afin d'assurer la concrétisation des objectifs du plan sectoriel concerné, la jurisprudence admet aussi que des zones réservées soient délimitées pendant l'élaboration dudit plan. Ainsi le Tribunal fédéral a-t-il entériné l'édiction d'une telle zone

10 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 9 N. 34.

11 ATF 137 II 58 consid. 3.3.3 p. 72 s. (aéroport de Zurich ZH) et arrêts cités.

12 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 41, avec référence à: OFFICE FÉDÉRAL DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (ARE), Conceptions et plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), Caractéristiques générales de l'instrument et principes d'élaboration, d'adoption et de mise en œuvre, Berne 1998, p. 28.

13 OFFICE FÉDÉRAL DE L'ÉNERGIE (OFEN), Plan sectoriel «Dépôts en couches géologiques profondes», Rapport sur les résultats, étape 1 – Décisions générales et fiches d'objet, Berne 2011, p. 6 s. et cartes détaillées des spécifications spatiales.

dans la commune de Rümlang, à proximité de l'aéroport de Zurich. à l'époque, le prolongement de la piste 10/28 était, dans le cadre des séances de coordination relatives au PSIA, envisagé comme une possibilité. Selon le Tribunal fédéral, il était admissible d'assurer la disponibilité du périmètre nécessaire au moyen d'une zone réservée<sup>14</sup>.

### 1.3 Contenu et forme

Un plan sectoriel se compose d'une partie conceptionnelle (partie «Programme») et d'une partie consacrée à la mise en œuvre. Cette dernière comporte en général des fiches énonçant les objectifs et mesures spécifiques aux installations concernées (fiches d'objet), ou, dans les termes de la législation, des «indications concrètes portant sur les conditions spatiales et l'échelonnement dans le temps ainsi que des exigences particulières à l'attention des autorités fédérales compétentes» (art. 14 al. 3 OAT).

Plusieurs des plans sectoriels actuels sont encore incomplets. Dans le cas du plan sectoriel des transports, par exemple, la partie «Programme», élaborée sous la conduite de l'ARE, a été adoptée par le Conseil fédéral le 26 avril 2006, mais le volet «Infrastructure route» manque encore. Le réseau des routes nationales, tel qu'il a été approuvé par arrêté fédéral le 21 juin 1960, revêt peut-être, sur le plan matériel, le caractère d'un plan sectoriel, mais, sur le plan formel, ce n'en est pas un. Il est prévu que la partie «Infrastructure route» définisse les principales conditions applicables à l'exploitation et au développement du réseau, ainsi que les exigences relatives à la planification, à la construction et à l'exploitation des routes nationales<sup>15</sup>.

Font partie intégrante des routes nationales, toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement technique des routes proprement dites, telles que les jonctions, les aires de repos, les centres de contrôle du trafic lourd comme celui de Ripshausen, dans le canton d'Uri, ou en-

core les nouvelles installations de traitement des eaux de chaussée (SABA; art. 6 LRN; art. 2 ORN). La manière de traiter de tels projets doit être précisée dans le plan sectoriel, sinon sous la forme d'indications localisées, du moins sous celle d'instructions générales, comme cela s'applique par exemple aux SABA (cf. encadré p. 7).

Si un plan sectoriel comporte des indications relatives à la localisation concrète de certains ouvrages ou aménagements, elles doivent, outre leur formulation sous forme de texte, être représentées sur une ou des cartes (art. 15 al. 1 OAT)<sup>18</sup>. Comme pour les plans directeurs cantonaux (art. 5 al. 2 OAT), l'état de la coordination est décrit par les catégories «coordination réglée», «coordination en cours» ou «informations préalables», des renseignements doivent en outre être fournis sur les données de base nécessaires à la compréhension des indications contraignantes (art. 15 al. 2 OAT).

Pour que les plans d'un projet soumis à plan sectoriel puissent être approuvés ou que ledit projet puisse bénéficier d'une concession ou de subventions, il faut que la coordination soit réputée «réglée»<sup>19</sup>. En vertu de l'article 15 alinéa 3 OAT, ce ne peut être le cas que:

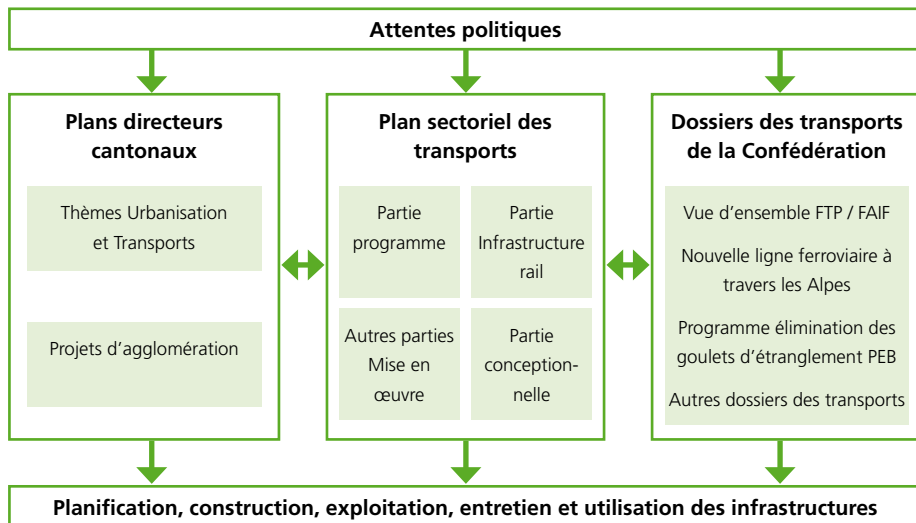
- si le projet répond à un besoin,
- si des sites alternatifs ont été examinés et que l'endroit retenu constitue la meilleure solution,
- si les incidences majeures du projet sur le territoire et l'environnement ont été évaluées comme il convient à ce stade de la planification,
- si le projet apparaît conforme à la législation déterminante (approbation des plans, octroi de concessions et autres autorisations relevant de la législation spéciale restant réservés).

### 1.4 Force obligatoire pour les autorités

Les plans sectoriels adoptés par le Conseil fédéral lient les autorités, qui doivent dès lors en tenir compte dans l'accomplissement de leurs tâches à



## Extrait du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail



incidences spatiales (art. 22 al. 1 OAT). Ont force obligatoire certaines indications contenues dans la partie conceptionnelle des plans, qui définit les conditions-cadres applicables et dans laquelle sont par exemple intégrées des décisions relatives aux réseaux d'infrastructures comme celles du FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire).

Revêtent par ailleurs une portée contraignante, la partie «Mise en œuvre» et les fiches qui y fournissent, pour chaque objet, des indications concrètes en matière de localisation.

Le caractère contraignant des indications d'un plan sectoriel est indépendant de l'état de la coordination au sens de l'article 5 alinéa 2 OAT. Ainsi les catégories «informations préalables», «coordination en cours» et «coordination réglée» possèdent-elles en principe toutes la même force obligatoire, seul leur contenu concret variant d'un cas à l'autre<sup>20</sup>. Ce caractère contraignant s'applique en principe aux mêmes autorités que dans le cas des plans directeurs, à savoir à celles de la Confédération, des cantons, des régions, des districts et des communes. à chaque

échelon institutionnel, les destinataires des plans sont les exécutifs et les unités administratives qui leur sont subordonnées (directions, offices, services).

Pour la Confédération, la force obligatoire des plans sectoriels signifie que les unités concernées de l'Administration fédérale centrale doivent tenir compte des indications desdits plans dans l'accomplissement de leurs tâches. Le Parlement fédéral peut cependant prendre des décisions susceptibles d'entraîner l'extension ou la modifi-

14 Arrêt du TF 1C\_442/2008 du 09.07.2009 consid. 2.4.6 s. (aéroport de Zurich, zone réservée «Piste 28»), avec référence à RUCH ALEXANDER, Commentaire LAT, art. 27 N. 5 ss.

15 [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Thèmes > Plans sectoriels de la Confédération > Transports (07.01.2014).

16 Arrêt du TAF A-8233/2010 du 27.12.2011 (Wartau SG); arrêt du TAF A-1851/2012 du 08.07.2013 (Mels SG).

17 Arrêt du TF 1C\_94/2012 du 29.03.2012 (Wartau SG).

18 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 32 ss.

19 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 30.

20 GABI DANIEL / BÜHLMANN LUKAS, La force obligatoire des plans pour les autorités : une mise en œuvre difficile, in: Territoire & Environnement 5/2001, p. 47, 50.

cation d'un plan sectoriel. Ainsi le Parlement a-t-il, avec l'arrêté relatif au développement futur de l'infrastructure ferroviaire FAIF et la loi correspondante LDIF, confié au Conseil fédéral le mandat d'évaluer le développement de l'offre et de décrire l'étoffement nécessaire de l'infrastructure ferroviaire ainsi que ses modalités de financement. Sur ce, le Conseil fédéral a élaboré le message relatif au FAIF et présenté le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire PRODES, qui implique d'adapter et compléter le plan sectoriel des transports, partie «Infrastructure rail»<sup>21</sup>. La modification du plan est motivée par une évolution des circonstances (cf. graphique p. 9)<sup>22</sup>.

Pour les législatifs des cantons et des communes, les plans sectoriels ont toujours force obligatoire lorsqu'ils assument des fonctions administratives ayant des effets sur l'organisation du territoire (adoption ou approbation de plans directeurs et d'affectation, décisions relatives à des tâches à incidences spatiales, etc.)<sup>23</sup>. Par ailleurs, les plans sectoriels lient les organisations et personnes de droit public ou privé auxquelles sont confiées des tâches publiques à incidences spatiales (art. 22 al. 2 OAT)<sup>24</sup>.

Sont notamment réputés tâches à incidences spatiales, l'établissement et l'approbation de plans, la réalisation et la transformation de constructions et installations publiques, l'octroi de concessions et d'autorisations, ainsi que le subventionnement de constructions et installations (voir art. 1 al. 2 OAT). La forme juridique sous laquelle la tâche en question est accomplie, n'est pas déterminante. L'exécution de la tâche peut aussi prendre la forme d'une norme juridique (dont relève par exemple l'adoption d'un plan directeur ou d'affectation), d'une décision, d'un contrat ou d'une activité administrative sans forme particulière (prises de position, consultations, etc.)<sup>25</sup>.

## 1.5 Mise en œuvre

C'est dans le cadre de la procédure d'approbation des plans que les plans sectoriels sont mis en œuvre à la parcelle près et de façon contraignante pour les propriétaires<sup>26</sup>. L'approbation des plans signifie que toutes les autorisations requises par le droit fédéral sont délivrées. Dans chaque cas, le droit cantonal est à prendre en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de la Confédération (art. 126 LAAM; art. 26 LRN; art. 18 LCdF; art. 37 LA; art. 16 LIE; art. 2 LITC).

## 2. Pesée des intérêts en présence

La réalisation et l'entretien des infrastructures relève de l'intérêt public<sup>27</sup>. Les travaux préparatoires ne cessent de souligner l'importance que revêtent les infrastructures pour la Confédération<sup>28</sup>. Celles-ci doivent cependant se conformer aux buts et principes de l'aménagement du territoire énoncés aux articles 1 et 3 LAT. Cela signifie qu'il convient de procéder à une pesée des intérêts en présence, dans le cadre de laquelle ces buts et principes, en partie contradictoires, soient pris en compte de façon contrôlée, au profit d'une solution aussi équilibrée que possible. Le résultat de cette pesée doit figurer dans le plan sectoriel<sup>29</sup>.

### 2.1 Marche à suivre

La pesée d'intérêts à effectuer dans le cadre de la planification ne se limite pas aux intérêts mentionnés dans la LAT. Il s'agit aussi de tenir compte des intérêts publics et privés que les circonstances concrètes et le droit applicable désignent comme pertinents<sup>30</sup>. Ainsi des exigences relevant par

exemple du droit de l'environnement peuvent-elles entrer en ligne de compte – qu'il s'agisse des dispositions de la législation sur la protection de l'environnement ou de prescriptions en matière de police des eaux ou de police des forêts. Doivent aussi être pris en considération les intérêts relevant du droit de la protection de la nature et du paysage, ainsi que les aspects sociaux et économiques<sup>31</sup>.

L'OAT décrit la marche à suivre. Dans un premier temps, il s'agit d'identifier les intérêts concernés, de fait et de droit (art. 3 al. 1 let. a OAT)<sup>32</sup>. Dans un deuxième temps, il convient d'apprécier et de pondérer ces intérêts à la lumière du cas concret (art. 3 al. 1 let. b OAT)<sup>33</sup>. Enfin, il s'agit de mettre en balance les intérêts recensés, en les intégrant, autant que faire se peut, dans la décision finale (art. 3 al. 1 let. c OAT)<sup>34</sup>.

Il convient de trouver une solution qui tienne compte de manière aussi adéquate que possible des différents intérêts identifiés, en fonction de leur pondération respective. Ainsi l'article 3 alinéa 4 lettre c LAT impose-t-il d'éviter ou de maintenir à un minimum, dans leur ensemble, les effets défavorables qu'exercent les constructions et installations d'intérêt public sur le milieu naturel, la population et l'économie<sup>35</sup>. Dans l'idéal, les enjeux écologiques, sociaux et économiques devraient être pris en considération dans la pesée des intérêts dès le stade du plan sectoriel, afin que les autorités en charge du niveau de planification subséquent puissent profiter d'indications fondées, aptes à instaurer la sécurité juridique voulue<sup>36</sup>.

## 2.2 Évaluation environnementale stratégique

À l'étranger, notamment dans l'Union européenne, il existe des bases juridiques permettant d'instituer une procédure destinée à évaluer les effets des projets sur les ressources naturelles en amont, c'est-à-dire au niveau stratégique des études d'aménagement, et non pas seulement

lors de l'élaboration concrète des projets. On parle à cet égard d'évaluation environnementale stratégique EES. En Suisse, seul le canton de Genève s'est doté d'une base légale prévoyant qu'une EES soit effectuée au niveau des plans directeurs et sectoriels cantonaux et communaux<sup>37</sup>. Dans le canton de Vaud, cet instrument

21 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'ÉNERGIE ET DE LA COMMUNICATION (DETEC), Plan sectoriel des transports, Partie «Infrastructure rail», Partie conceptionnelle, Adaptations et compléments 2012, Berne 2013, p. 17, 30 ss.

22 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 46 s.

23 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 9 N. 19 ss.

24 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 9 N. 24.

25 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 9 N. 17.

26 Voir, pour les constructions et installations militaires: art. 126 al. 1 LAAM, art. 1 s. et art. 11 ss OAPCM; pour les installations ferroviaires: art. 18 LCDf; pour les aérodromes: art. 37 LA; pour les installations à courant fort: art. 16 ss LIE; pour les conduites de combustibles ou carburants: art. 1 s. LITC; dans le cas des routes nationales, il s'agit d'élaborer un projet général au sens des art. 12 ss LRN et art. 10 ORN, puis un projet définitif au sens de l'art. 21 LRN; dans le cas des installations nucléaires sont requises une autorisation générale ainsi qu'une autorisation de construire et d'exploiter au sens des art. 12 ss LENu.

27 Arrêt du TF 1A.243/2003; 1A.258/2003 du 31.03.2004 consid. 2.1 (aéroport de Zurich, approche par le sud, piste 34), avec références à l'ATF 124 II 293 consid. 18a p. 329 et consid. 24 p. 340 s. (aéroport de Zurich).

28 Voir par exemple le message du 23 février 2005 sur la réforme des chemins de fer 2, FF 2005, p. 2295, 2297 s., 2359.

29 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 3 N. 18.

30 ATF 113 Ib 225 consid. 2c p. 231 (Lommiswil SO).

31 À ce propos, voir TSCHANNEN PIERRE / MÖSCHING FABIAN, Nationale Bedeutung von Aufgaben und Eingriffsinteressen im Sinne von Art. 6 Abs. 2 NHG, avis de droit commandé par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), Berne, 7 novembre 2012.

32 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 3 N. 27.

33 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 3 N. 29 s.

34 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 3 N. 31.

35 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 3 N. 32.

36 PFISTERER THOMAS, Beiträge des Richtplans für die Koordination zwischen Umweltschutz und Raumplanung, rapport non publié, destiné au groupe de travail 7 (coordination entre protection de l'environnement et aménagement du territoire) en vue de la révision de la LAT du 02.11.2011, p. 12, 14 s. (ci-après: PFISTERER, rapport).

37 WACHSMUTH GILLES, Évaluation environnementale stratégique EES, in: Territoire & Environnement 4/2011.

s'applique sur une base volontaire. À la différence de l'étude d'impact sur l'environnement EIE, qui évalue les effets environnementaux d'un projet concret, l'EES permet de tenir compte de façon optimale des enjeux environnementaux dès la planification directrice ou sectorielle stratégique<sup>38</sup>. Il n'est pas prescrit d'effectuer une EES dans le cadre des plans sectoriels de la Confédération, et il n'est pas prévu non plus d'introduire une telle obligation. La pesée globale des intérêts en présence (ch 2.1) et l'application des exigences formelles et matérielles de l'OAT en matière de plans sectoriels (art. 15 OAT) reviennent toutefois, sur le fond, à effectuer une EES, même si aucune procédure formalisée n'est imposée à cet égard<sup>39</sup>.

### 2.3 Évaluation de la durabilité des projets

La Constitution fédérale mentionne, à son article 2 («But»), le développement durable parmi les objectifs de l'État. L'article 73 («Développement durable») enjoint Confédération et cantons à «œuvrer à l'établissement d'un équilibre durable entre la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, et son utilisation par l'être humain».

L'ARE a développé, en collaboration avec un groupe de suivi émanant du Comité interdépartemental pour le développement durable CIDD, un guide pratique consacré à l'évaluation de la durabilité des projets EDD<sup>40</sup>. Ce document permet d'évaluer les mesures de la Confédération (lois, programmes, stratégies, conceptions et projets) sous l'angle de leur conformité aux principes du développement durable. En ce qui concerne les projets d'infrastructures, il existe, au niveau fédéral, d'autres instruments destinés à en évaluer la durabilité, notamment les indicateurs de durabilité des projets d'infrastructure ferroviaire NIBA et routière NISTRA<sup>41</sup>.

Il est déjà arrivé aussi que la durabilité d'un plan sectoriel – ou du moins de l'une de ses parties – soit évaluée de façon approfondie par la Confédération. Ainsi la partie programmatique du plan sectoriel des transports a-t-elle été soumise, au fil de son élaboration, à une évaluation de durabilité<sup>42</sup>, qui s'est pour l'essentiel conformée à la méthode du guide EDD publié en 2004 par l'ARE<sup>43</sup>. Un exemple issu du canton de Lucerne montre comment les enjeux de durabilité peuvent être pris en compte, en amont, dans le cadre de la pesée des intérêts en présence. En 2000, l'exécutif cantonal lucernois avait eu à se prononcer sur une adaptation du plan directeur cantonal destinée à permettre la réalisation d'un parc de loisirs d'environ 30 hectares dans la commune d'Inwil. Dans cette perspective, le service chargé de l'aménagement du territoire avait établi un volumineux rapport qui exposait, sous le titre «Pesée des intérêts en présence», quelles seraient, selon toute vraisemblance, les incidences du parc de loisirs projeté sur le territoire, l'environnement, les transports et l'économie. Chacun des effets supputés était pondéré sur une échelle allant de +3 à -3. De la pesée des intérêts résultait, en substance, que les incidences négatives du projet sur le territoire, les transports et l'environnement l'emporteraient clairement sur les bénéfices économiques escomptés – raison pour laquelle l'exécutif cantonal renonça à modifier le plan directeur pour en permettre la concrétisation<sup>44</sup>.

### 2.4 Appréciation des effets des projets

Dans le cadre de la deuxième étape de révision de la LAT, il est prévu d'instituer pour certains projets, aux différents niveaux de planification (plans sectoriels, directeurs et d'affectation), une procédure formalisée destinée à en apprécier les effets dans les domaines environnemental, économique et social. Conçue comme une fusion entre EES et EDD, cette procédure devra permettre d'identifier à temps les incidences d'un

projet et de les évaluer au stade de planification pertinent<sup>45</sup>. L'objectif est de mettre d'emblée les projets sur la bonne voie et d'éviter des erreurs qui pourraient, au stade de leur élaboration concrète, provoquer d'onéreux litiges juridiques<sup>46</sup>.

Dans le domaine des lignes à haute tension, il existe déjà un schéma d'évaluation et, dans celui des dépôts en couches géologiques profondes, une étude d'impact socio-économico-écologique EI-SEE a déjà été effectuée pour les sites d'implantation des installations de surface<sup>47</sup>.

## 2.5 Exemples de conflits d'intérêts

Dans le cadre de la pesée des intérêts en présence au sens de l'article 3 OAT, les intérêts publics ne sont pas seulement mis en balance avec des intérêts privés, comme ceux liés, par exemple, à la garantie de la propriété ancrée à l'article 26 Cst. Dans bien des situations, en effet, ce sont différents intérêts publics qui s'opposent les uns aux autres.

Un tel conflit d'intérêts s'est par exemple produit lorsque, dans le canton d'Argovie, un corridor faunistique d'importance nationale se trouva menacé par un projet de centre de formation militaire pour pontonniers. La décision d'approbation des plans de l'installation fut contestée jusque devant le Tribunal fédéral. Cette décision s'appuyait sur le plan sectoriel des places d'armes et de tir du 19 août 1998 (auj. PSM). Ce dernier ne comportait aucune indication sur le corridor à faune concerné, qui figurait en revanche dans le plan directeur cantonal. Cette lacune faisait apparaître qu'il n'y avait pas eu, lors de la planification sectorielle, de pesée suffisante des intérêts en présence. Or, de l'avis du Tribunal fédéral, l'approbation des plans de l'installation militaire en question présupposait que l'autorité compétente se soit, dans le plan sectoriel, expressément penchée sur le conflit d'intérêts ainsi généré, et qu'elle ait clairement affirmé la prépondérance

des intérêts militaires. Comme cela n'avait en l'occurrence pas été le cas, la Haute Cour annula la décision d'approbation des plans<sup>48</sup>.

Il se peut aussi que différentes collectivités territoriales soient en désaccord sur la pondération des intérêts publics en présence. Ainsi le Canton de Soleure et plusieurs communes avaient-ils – ainsi que divers privés – déposé auprès du Tribunal fédéral un recours de droit administratif pour

- 
- 38 MUGGLI RUDOLF, Der Umweltteil des Planungsberichts nach Art. 47 Raumplanungsverordnung, avis de droit, in: Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) et Office fédéral du développement territorial (ARE) (éd.), Cahiers de l'environnement n° 179, Berne 2005, p. 31 ss, 82 ss (ci-après: MUGGLI, avis de droit)
- 39 MUGGLI, avis de droit, p. 82.
- 40 OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), Évaluation de la durabilité – Guide pratique pour les services fédéraux et autres intéressés, Berne 2008.
- 41 OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS (OFT), NIBA: Indicateurs de durabilité pour projets d'infrastructure ferroviaire – Guide d'évaluation de projets du trafic ferroviaire, Berne/Zürich 2006; OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES (OFROU), NISTRA: Indicateurs du développement durable pour les projets d'infrastructure routière – Un instrument d'évaluation de projets d'infrastructure routière qui prend en compte les objectifs du développement durable, Berne 2003; voir aussi KNOEPFEL PETER, Die institutionelle Verankerung der Nachhaltigen Entwicklung in der Bundesverwaltung und drei Kantonen (VD, BE, AG) – Bestandesaufnahme und Best Practices, Lausanne 2010, p. 16 ss.
- 42 INFRAS/ECOPLAN, Évaluation de la durabilité du plan sectoriel des transports, partie Programme – Rapport final, commandé par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), Zurich/Berne 2006 (ci-après: INFRAS/ECOPLAN).
- 43 INFRAS/ECOPLAN, p. 1; OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), Évaluation de la durabilité – Conception générale et bases méthodologiques, Berne 2004.
- 44 MUGGLI, avis de droit, p. 85 s.
- 45 Réponse du Conseil fédéral à la motion 04.3664 «Meilleure coordination entre la protection de l'environnement et aménagement du territoire».
- 46 Dans son rapport (p. 13 et 24), PFISTERER montre qu'il est ici nécessaire d'adapter la législation.
- 47 OFFICE FÉDÉRAL DE L'ÉNERGIE (OFEN) / OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE) (éd.), Plan sectoriel «Dépôts en couches géologiques profondes», Sozioökonomisch-ökologische Wirkungsstudie SÖW für den Standortvergleich in Etappe 2, Teil 1 (Zwischenbericht), Berne 2012.
- 48 ATF 128 II 1 consid. 3d p. 10 ss (Böttstein AG); ATF 121 II 8 consid. 6 p. 19 s. (Mühleberg BE); ATF 115 Ib 311 consid. 5 p. 317 ss (Ramosch GR).

contester la décision d'approbation des plans du nouveau tronçon ferroviaire Mattstetten-Rothrist, prévu dans le cadre du projet Rail 2000<sup>49</sup>. Les recourants demandaient, entre autres, que les intérêts publics liés à la protection de la nature et du paysage se voient accorder un poids plus important, et que toute une partie de la ligne soit, par conséquent, mise sous tunnel (tunnel ösch-önz). Le tracé contesté traversait en effet une aire forestière riche en gibier, qui assumait aussi d'importantes fonctions protectrices et sociales. Il s'avéra toutefois impossible de trouver une solution qui tienne mieux compte aussi bien des intérêts relevant de la protection de la nature et du paysage que des contraintes financières du projet. En fin de compte, le Tribunal fédéral entérina le tracé approuvé, qu'il considérait comme le meilleur compromis possible<sup>50</sup>.

## 3. Collaboration

### 3.1 Participation à l'élaboration des plans

L'OAT régit la procédure d'élaboration et d'adaptation des plans sectoriels. Ceux-ci sont établis sous la conduite des services fédéraux compétents, à savoir: pour le plan sectoriel des transports, les offices fédéraux des transports OFT et des routes OFROU; pour le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique PSIA, l'Office fédéral de l'aviation civile OFAC; pour le plan sectoriel militaire, le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports DDPS et, pour le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité PSE et celui des dépôts en couches géologiques profondes, l'Office fédéral de l'énergie OFEN. Ces services travaillent en étroite collaboration avec les autres services fédéraux et cantonaux exerçant des activités à incidences spatiales, avec les régions limitrophes des pays voisins, ainsi qu'avec les organisations et

personnes assumant des tâches publiques (art. 13 al. 2 LAT, art. 17 s. OAT). À cet égard, l'ARE joue un rôle particulier, puisqu'il lui incombe de prêter ses bons offices en cas de divergences de vues entre services fédéraux, ou entre Confédération et cantons (art. 17 al. 2 OAT). Afin d'identifier à temps les conflits potentiels et de les régler d'un commun accord, l'autorité fédérale compétente doit s'attacher à obtenir aussi tôt que possible la collaboration des milieux intéressés, en les informant sur les objectifs et le déroulement de la procédure (cf. graphique p. 15), et en les impliquant dans le processus de planification (art. 18 al. 1 OAT).

Du fait de cette exigence de collaboration partenariale, la procédure de plan sectoriel se révèle innovante. Cette approche correspond à l'esprit du Projet de territoire Suisse, qui entend promouvoir ces modalités d'élaboration des plans.

#### 3.1.1 Cantons

La coordination des tâches sectorielles de la Confédération avec les objectifs des cantons revêt une importance de premier plan (art. 13 al. 2 LAT). Dans le cadre de l'établissement des plans sectoriels, Confédération et cantons sont tenus de collaborer de façon partenariale. La collaboration prescrite à l'article 13 alinéa 2 LAT va clairement plus loin que la participation visée à l'article 4 LAT. Elle implique un échange d'idées permanent, ainsi qu'un débat sur les incidences spatiales des projets de la Confédération<sup>51</sup>. La prise en compte des intérêts cantonaux se révèle ici primordiale<sup>52</sup>.

49 ATF 124 II 146 consid. 5 s. p. 156 ss (Mattstetten-Rothrist).

50 ATF 124 II 146 consid. 6d p. 161 ss (Mattstetten-Rothrist); voir aussi HÄFELIN ULRICH / MÜLLER GEORG / UHLMANN FELIX, *Allgemeines Verwaltungsrecht*, 6<sup>e</sup> édition entièrement remaniée, Zurich/St-Gall 2010, p. 567 ss (ci-après: HÄFELIN / MÜLLER / UHLMANN).

51 PFISTERER THOMAS, Die Anliegen der Kantone im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren, in: BOLLA STEFANO / ROUILLER CLAUDE, *Verfassungsrechtsprechung und Verwaltungsrechtsprechung*, p. 201 et 204 ss.

52 BÜHLMANN, *Commentaire LAT*, art. 13 N. 48.

## Processus de planification, Plan sectoriel des réseaux d'énergie



Source: Conseil fédéral, Stratégie Réseaux électriques; concept détaillé dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050, Berne 2013, p. 34

### 3.1.2 Régions et communes

Il importe cependant aussi d'impliquer les régions et les communes. Il appartient au service cantonal compétent de leur soumettre les projets de plans et de s'assurer qu'elles soient entendues (art. 19 al. 2 OAT). Il prend pour cela les dispositions organisationnelles nécessaires, d'entente avec les autorités fédérales concernées<sup>53</sup>. Selon l'objet de la planification, une procédure d'information et de consultation assez élaborée (interne au canton) peut se révéler indiquée. En offre un exemple, la «Conférence consultative en matière aéroportuaire» prévue, dans le canton de Zurich, au paragraphe 4 de la loi cantonale du 12 juillet 1999 sur l'aéroport de Zurich (LS-ZH 748.1)<sup>54</sup>.

### 3.1.3 Population et organisations à but idéal

Les plans sectoriels étant des plans au sens de la LAT, la population doit être informée des objectifs et du déroulement de la procédure. Elle doit aussi avoir l'occasion de participer de manière adéquate à l'établissement des plans (art. 4 LAT), même si la complexité des projets et le caractère abstrait de la matière rendent la tâche exigeante. Le service cantonal chargé de l'aménagement du territoire veille à ce que cette participation puisse se faire (art. 19 al. 2 LAT) et fonctionne comme interlocuteur et service de coordination<sup>55</sup>. Le droit fédéral exige, au minimum, que la population puisse s'exprimer sur les projets de plans, que les autorités examinent les propositions et objections émises et qu'elles y répondent, ne serait-ce que sommairement<sup>56</sup>.

Lorsque la planification présente un degré de complexité élevé, comme c'est en général le cas de toute planification sectorielle, il peut être judicieux de mettre en place une procédure de participation en plusieurs étapes<sup>57</sup>. Des possibilités de participation assez étendues sont par exemple offertes dans le cas du plan sectoriel des dépôts en couches géologiques profondes, où les régions concernées peuvent, dans le cadre de la deuxième étape, collaborer à la concrétisation des projets de stockage et à l'évaluation de leurs

impacts socio-économiques et territoriaux<sup>58</sup>. S'agissant des plans directeurs cantonaux, la loi stipule, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2007, que les organisations de protection de l'environnement, de la nature et du paysage ayant qualité pour recourir doivent aussi pouvoir participer à l'établissement des plans (art. 10 al. 2 LAT). De ce fait, il se peut que les associations à but idéal influent indirectement sur les procédures fédérales de planification et d'autorisation. En fournit un exemple, la coordination de l'agrandissement du domaine skiable d'Andermatt-Sedrun dans les plans directeurs des cantons d'Uri et des Grisons. Les indications que ceux-ci comportent n'ont pas seulement des incidences sur l'établissement des plans d'affectation des communes concernées, mais aussi sur la procédure fédérale d'approbation des plans des installations de transport touristiques. Durant le dépôt public (art. 19 al. 4 OAT), les associations ont en outre la possibilité de remettre – dans les délais impartis – des prises de position avec leurs objections et propositions.

Ni la LAT ni les lois spéciales en vigueur ne prévoient, en matière de procédure, que les organisations de protection de l'environnement, de la nature et du paysage ayant qualité pour recourir puissent influencer davantage sur l'élaboration des plans sectoriels, par exemple par le biais d'auditions orales ou d'une participation aux négociations. Le rapport Pfisterer se montre favorable à l'implication des organisations à but idéal, mais relève que celles-ci n'ont, juridiquement parlant, pas le même poids que les communes, parce que la définition légale de leur légitimation et leurs capacités d'intervention techniques sont limitées, et que les conditions juridiques et politiques de la planification directrice et sectorielle posent des limites à une telle participation<sup>59</sup>. Comme cela ressort toutefois des expériences faites dans le cadre de la planification directrice, il peut se révéler judicieux de faire participer les associations à but idéal à l'établissement des plans sectoriels. Ainsi les fiches d'objets du PSE sont-elles par exemple élaborées avec la participation de représentants – un au niveau national et un pour



chaque région concernée – de la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage FP. Une participation des organisations en amont est également prévue pour l'élaboration du plan sectoriel des réseaux d'énergie (PRE, voir encadré, p. 15).

### 3.2 Principe de réciprocité

Les procédures de planification directrice cantonale et de planification sectorielle fédérale doivent être coordonnées dans le temps, de sorte que le Conseil fédéral puisse, au moment où il adopte un plan sectoriel, approuver aussi l'adaptation des plans directeurs cantonaux concernés (art. 21 al. 2 let. b et art. 21 al. 3 OAT)<sup>60</sup>. Cela requiert une information réciproque régulière, et présuppose que les autorités cantonales soient impliquées assez tôt dans le processus de décision (art. 7 LAT ; art. 9 al. 1 et 2 et art. 18 al. 1 OAT). Un bon exemple de coordination des procédures est fourni par l'élaboration de la fiche du PSIA relative à l'aéroport de Zurich et l'adaptation correspondante du plan directeur cantonal zurichois. Ce cas montre cependant aussi qu'une telle collaboration demande beaucoup de temps, et qu'elle peut s'étendre sur plusieurs années.

Si une étroite coordination s'impose, c'est que la LAT exige que les plans sectoriels, directeurs et d'affectation soient exempts de contradictions entre eux. Les indications des plans directeurs cantonaux doivent donc concorder avec celles des plans sectoriels adoptés par le Conseil fédéral (art. 21 al. 2 let. b OAT). L'élimination des contradictions ne doit toutefois pas procéder d'un diktat imposé «de haut en bas» (il n'y a pas de hiérarchie entre les plans<sup>61</sup>), mais d'une mise en cohérence réciproque, résultant d'une collaboration partenariale<sup>62</sup>.

Or, que se passe-t-il lorsque voit le jour à l'échelon cantonal ou communal, après l'adoption d'un plan sectoriel, un projet qui contrevient aux indications de ce dernier? Est-il possible de passer outre le plan sectoriel, ou faut-il le modifier?

Si un canton ou une commune fait valoir des arguments convaincants pour affecter un périmètre à un autre usage que celui prévu par le plan sectoriel, ce dernier doit, au préalable, être adapté en conséquence. Une telle adaptation peut être engagée, soit à l'initiative du service fédéral compétent, soit à la demande d'un autre service fédéral ou d'un canton<sup>63</sup>. Deux conditions doivent pour cela être remplies: d'une part, il faut que l'un des motifs d'adaptation prévus à l'article 17 alinéa 4 OAT soit donné (modification des circonstances, apparition de nouvelles tâches, possibilité de trouver une solution globalement meilleure) et, d'autre part, que l'intérêt lié à la modification du plan, tel qu'il ressort du motif d'adaptation pertinent, prime l'intérêt lié à sa non-modification.

En juin 2010, la commune valaisanne de Rarogne demanda que l'aérodrome privé sis sur son territoire soit rayé du PSIA, afin qu'un centre de sport aquatique puisse – moyennant l'adaptation du plan d'affectation en vigueur – être réalisé sur le

53 OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), Explications relatives à l'OAT, ch 2.2.6.

54 Voir NZZ, édition du 13.09.2012.

55 OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), Explications relatives à l'OAT, ch 2.2.6. L'implication des services cantonaux compétents a l'avantage de permettre de mieux tenir compte de la situation qui prévaut dans chaque canton et de tirer profit des expériences faites dans le cadre de la planification directrice cantonale.

56 MUGGLI, Commentaire LAT, art. 4 N. 24, avec référence à l'ATF 111 Ia 164 consid. 2d (commune Y., GR).

57 MUGGLI, Commentaire LAT, art. 4 N. 27.

58 [www.bfe.admin.ch](http://www.bfe.admin.ch) > Thèmes > Énergie nucléaire > Déchets radioactifs > Procédure de sélection pour dépôts en couches géologiques profondes (08.01.2014).

59 PFISTERER, rapport, p. 33 ss.

60 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 62; OFAT, Conceptions et plans sectoriels de la Confédération, p. 18 s., 29; ARE, Explications relatives à l'OAT, ch. 2.2.8.

61 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 2 N. 27; MOOR, Commentaire LAT, art. 14 N. 49 ss.

62 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 49; KÜTTLER ALFRED, Bundessachplanung und kantonale Richtplanung, ch. 3.3/b, p. 21, ch. 3.3/d, p. 23.

63 OFAT, Conceptions et plans sectoriels de la Confédération.

site. L'OFAC et le Canton du Valais examinèrent la requête de concert et parvinrent à la conclusion que les conditions d'exploitation de l'aérodrome n'avaient pas changé. Celui-ci continuait de servir au tourisme dans la vallée de Conches, à la formation et au perfectionnement des pilotes, ainsi qu'à l'accueil – à titre d'aérodrome de dégagement – des petits avions se trouvant dans l'impossibilité d'atterrir à Sion. L'intérêt de la commune à ce que le plan sectoriel soit modifié ne pouvait dès lors l'emporter sur l'intérêt du canton et de la Confédération à ce que ledit plan reste inchangé<sup>64</sup>.

### 3.3 Procédure de conciliation

Si les plans comportent des indications contradictoires, Confédération et cantons doivent participer, de façon active et constructive, à la recherche d'une solution. S'ils ne parviennent pas à s'entendre sur la manière de faire concorder les plans, il leur est loisible de demander l'ouverture d'une procédure de conciliation (art. 7 al. 2, art. 12 al. 1 LAT). Il ne s'agit pas là d'une voie de recours, mais d'un moyen, pour les parties, de régler les conflits d'un commun accord<sup>65</sup>. Pour la durée de la procédure, le Conseil fédéral prend les dispositions qui s'imposent pour éviter toute intervention préjudiciable à l'issue des pourparlers (art. 12 al. 2 LAT). Il peut notamment interdire la poursuite de projets ayant des effets sur l'organisation du territoire<sup>66</sup>. Si aucun accord n'est trouvé, le Conseil fédéral statue au plus tard trois ans après l'ouverture de la procédure (art. 12 al. 3 LAT). Il peut alors décider d'adapter aussi bien le plan sectoriel que le plan directeur cantonal concerné<sup>67</sup>.

Une procédure de conciliation a par exemple été engagée en lien avec les nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA. En mai 1994, les CFF avaient déposé, pour approbation, les avant-projets de l'ensemble de l'axe NLFA. Pour le canton d'Uri était prévu un tracé ouvert en fond de vallée. Le 12 avril 1995, le Conseil fédéral opta pour un

report des décisions relatives au tracé des tronçons Rigi, Axen et Uri. Le 2 février 1999, le Canton d'Uri demanda, pour le choix du tracé le concernant, l'ouverture d'une procédure de conciliation, dans le cadre de laquelle fut évoquée l'idée d'une variante «montagne». Suite à cela, le Conseil fédéral décida de mettre la variante «vallée» à l'enquête publique et de faire évaluer la faisabilité de plusieurs variantes «montagne», ainsi que d'autres mesures d'optimisation du tracé dans le canton d'Uri. Le 11 juin 2002 eut lieu, entre le DETEC et une délégation de l'exécutif uranais, un échange de vues lors duquel les représentants cantonaux plaidèrent en faveur de la variante «montagne», suite à quoi le Conseil fédéral adopta, le 26 juin 2002, le tracé «Uri Berg lang – Axen»<sup>68</sup>.

## 4. Adoption par le Conseil fédéral

Le Conseil fédéral adopte un plan sectoriel à la demande du département compétent. Au préalable, il s'assure que le plan soit conforme aux exigences de la LAT et de la législation spéciale, qu'il n'entre en contradiction ni avec les autres conceptions et plans sectoriels de la Confédération, ni avec les plans directeurs cantonaux, et qu'il tienne compte de façon adéquate des autres activités à incidences spatiales de la Confédération (art. 21 al. 2 OAT). Le Conseil fédéral peut assortir sa décision de charges et de conditions, comme celle de prévoir des mesures d'accompagnement. Il peut aussi n'adopter qu'une partie du plan. Dans l'idéal, il adopte le plan en même temps que les adaptations à apporter aux plans directeurs cantonaux ou à d'autres plans sectoriels (art. 21 al. 3 OAT)<sup>69</sup>. Une fois adoptés par le Conseil fédéral, les plans sectoriels lient les autorités des trois échelons institutionnels (ch. 1.4).

## 5. Adaptation des plans directeurs et d'affectation

Lorsque le contenu des plans sectoriels est arrêté, les cantons doivent l'intégrer dans leurs plans directeurs et, si cela se révèle nécessaire en vue de l'accomplissement des tâches de la Confédération, le compléter par d'autres dispositions<sup>70</sup>. Ils pourront par exemple ordonner des mesures d'accompagnement, comme cela se fait souvent pour les projets routiers. Ainsi le projet de plan directeur du canton de Berne prévoit-il, dans le cadre des adaptations apportées en 2012 aux fiches de mesures, que des mesures d'accompagnement en matière de circulation routière soient prises lors de la construction de la branche est de la route nationale A5 à Bienne<sup>71</sup>.

À l'inverse, il se peut que certaines décisions des cantons en matière de localisation soient reprises dans les plans de la Confédération. Si la planification cantonale et communale apporte de nouveaux éléments, cela peut conduire à l'adaptation des plans sectoriels existants (ch. 3.2)<sup>72</sup>.

### 5.1 Plans directeurs cantonaux

Les plans sectoriels revêtent une portée contraignante dès leur adoption par le Conseil fédéral. Si la coordination requise a bien été effectuée et que le plan sectoriel en question a été adopté (art. 21 OAT), les cantons doivent – dans le cadre du régime de compétences en vigueur – tenir compte des indications qu'il comporte lors de l'accomplissement de leurs activités à incidences spatiales. Cela se fait en premier lieu à travers l'adaptation des plans directeurs cantonaux, pour autant que celle-ci n'ait pas déjà eu lieu lors de l'élaboration du plan sectoriel<sup>73</sup>. Sinon, les indications de la Confédération sont reprises dans le plan directeur cantonal au titre d'études de base, ainsi que le prévoit l'article 6 alinéa 4 LAT. Sur cette base, les cantons montrent quelles sont les conséquences de la planification sectorielle

sur l'exécution des tâches cantonales et communales, édictent des dispositions complémentaires et définissent les étapes de la coordination<sup>74</sup>. Lorsqu'elles relèvent des compétences de la Confédération en matière de planification et de construction, les indications spatialisées, comme la définition de sites d'implantation ou de tracés, ne peuvent plus être remises en cause dans le cadre de la planification directrice cantonale<sup>75</sup>.

Dans les plans directeurs cantonaux, les dispositions des plans sectoriels peuvent être reprises sous la forme de «données de base», ou prendre la forme d'instructions concrètes adressées aux communes en vue de l'adaptation de leurs plans d'affectation. Le degré de précision des dispositions reprises dans les plans directeurs cantonaux dépendra de l'importance de l'objet de la planification et de l'état de sa coordination (informations préalables, coordination en cours, coordination réglée).

64 OFAC, Communiqué de presse du 16.05.2012, La Confédération opte pour le maintien de l'aérodrome de Rarogne ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch) > Actualités > Informations aux médias).

65 ARE, Explications relatives à l'OAT, ch. 2.2.7.

66 TSCHANNEN, Commentaire LAT, art. 12 N. 15.

67 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 63.

68 OFT, Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure rail, Fiches d'objet, 8 septembre 2010, mis à jour le 16 décembre 2011, OB 7.2, p. 82 (en allemand).

69 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 41 s.

70 ARE, Explications relatives à l'OAT, ch. 2.2.10; BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 17.

71 OFFICE DES AFFAIRES COMMUNALES ET DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE DU CANTON DE BERNE, Plan directeur du canton de Berne, Controlling de 12, Adaptation de fiches de mesures, version destinée à la procédure de participation, Berne, septembre 2012.

72 KUTTLER, Bundessachplanung und kantonale Richtplanung, ch. 2.1/a, p. 21, p. 10 et ch. 3.3/e, p. 23.

73 BÜHLMANN LUKAS, Verbindlichkeit und Wirkung von Richt- und Sachplänen, in URP/DEP 2001, p. 396.

74 ARE, Explications relatives à l'OAT, ch. 2.2.10; BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 48.

75 ARE, Explications relatives à l'OAT, ch. 2.2.10.

## 5.2 Plans d'affectation communaux

Les décisions d'aménagement de la Confédération doivent être prises en compte dans le cadre de l'adaptation ou de la révision des plans d'affectation et de l'équipement des différentes zones<sup>76</sup>. Comme mentionné ci-dessus (ch. 5.1), le canton peut aussi édicter, dans son plan directeur, des instructions visant à assurer la mise en œuvre de ces décisions dans les plans d'affectation.

En vertu du principe selon lequel les différents instruments d'aménagement doivent être exempts de contradictions (art. 2 al. 3 OAT), les communes ne peuvent rien entreprendre qui contrevienne aux indications de la Confédération. Elles doivent donc en tenir compte dans le cadre de l'adaptation ou de la révision de leurs plans d'affectation et de l'équipement des zones d'affectation<sup>77</sup>. Les indications des plans sectoriels doivent être formulées et représentées avec précision, car les communes doivent reprendre, dans leurs plans d'affectation, les périmètres retenus pour la réalisation des projets fédéraux ayant atteint le stade de la coordination réglée<sup>78</sup>. Le cas échéant, elles sont tenues de réserver les terrains concernés en édictant des zones réservées au sens de l'article 27 LAT («Planungszonen»). Il est aussi envisageable que les services fédéraux compétents délimitent des zones réservées au sens de la législation spéciale correspondante («Projektierungszonen»; art. 14 ss LRN; art. 18n ss LCdF; art. 37n ss LA).

Un plan sectoriel peut avoir des incidences sur l'utilisation d'un bien-fonds même si le plan d'affectation n'a pas encore été adapté. Dans la commune schwytoise d'Ingenbohl, par exemple, une demande d'autorisation avait été déposée pour la réalisation d'une blanchisserie dans une zone artisanale. Le terrain où devait s'implanter le bâtiment se trouvait au milieu du tracé prévu pour la ligne de raccordement à la NLFA – tracé qui figurait dans le plan directeur cantonal et dans le plan sectoriel concerné. En vertu de la LAT, les maîtres d'ouvrage peuvent en principe

prétendre à une autorisation de construire si l'ouvrage prévu est conforme à l'affectation de la zone, que le terrain est équipé et que les autres conditions posées par le droit fédéral et cantonal sont remplies (art. 22 LAT). En l'occurrence, la blanchisserie projetée correspondait à l'affectation de la zone et le terrain était équipé. La loi fédérale sur les chemins de fer stipule toutefois que l'OFT doit être consulté si une installation dite annexe (c'est-à-dire ne servant pas à l'exploitation ferroviaire) est susceptible d'empêcher ou de rendre considérablement plus difficile une extension ultérieure de l'installation ferroviaire (art. 18m al. 2 let. b LCdF). Dans sa prise de position, l'OFT alléguait qu'une autorisation ne pouvait être délivrée que si elle s'accompagnait d'un réversal de plus-value, c'est-à-dire d'un engagement du propriétaire à renoncer, en cas d'expropriation ultérieure, à toute indemnisation pour la plus-value générée. Du coup, le maître d'ouvrage abandonna son projet. La cause n'ayant pas été portée devant les tribunaux, la question de la base légale sur laquelle reposait la condition imposée par l'OFT, doit être laissée ouverte.

Un autre exemple concernait la commune zurichoise de Hinwil, où le plan directeur cantonal prévoyait depuis 2007, sur un terrain attenant aux voies de chemin de fer, une installation de transbordement des marchandises du rail à la route d'une superficie de 25'000 mètres carrés. Dans le plan d'affectation communal, le site en question était classé en zone industrielle et artisanale. Le 12 janvier 2011, la commune autorisa la réalisation, ici aussi, d'une blanchisserie d'une surface de 3'500 mètres carrés. Il était prévu d'ériger le bâtiment sur la partie nord du terrain, à une distance de 240 mètres des voies. Le Tribunal cantonal des recours en matière de constructions rejeta le recours formé par les CFF contre l'autorisation délivrée. Les juges retinrent que, du fait de la grande distance séparant la construction projetée des installations ferroviaires existantes, l'accord des CFF n'avait pas à être sollicité dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire (art. 18m al. 1 LCdF)<sup>79</sup>.

Comme mentionné plus haut, il est envisageable, selon la situation, que le service fédéral compétent édicte une zone réservée au sens de la législation spéciale (ch. 1.2.2).

## 6. Conclusion

Le territoire suisse est soumis à des sollicitations croissantes. Du fait de la rareté du sol, il est plus nécessaire que jamais de procéder, le plus en amont possible, à un arbitrage minutieux entre les diverses prétentions liées à son utilisation. Plus le territoire est densément bâti, plus les processus d'aménagement sont complexes. Cantons, villes et communes sont tributaires d'une planification fédérale précise, transparente et adaptée à l'état d'avancement des projets. En fin de compte, eux aussi sont appelés à participer aux projets d'infrastructures de la Confédération, que ce soit en mettant en œuvre des mesures d'accompagnement ou en adaptant leurs plans d'affectation en conséquence. Dans un contexte de concurrence croissante entre les activités consommatrices de sol, la planification sectorielle de la Confédération ne peut que gagner en importance.

Il est indispensable que la Confédération, les cantons, les villes et les communes développent une véritable culture de l'information et de la collaboration réciproques. Une démarche tripartite, axée sur une vision globale des sollicitations dont le sol fait l'objet, est d'ailleurs aussi préconisée par le Projet de territoire Suisse. Bien qu'ils soient ancrés dans la LAT depuis son entrée en vigueur en 1980, les plans sectoriels de la Confédération ont longtemps – à tort – été sous-estimés. Les offices fédéraux en charge des infrastructures, notamment, les ont traités avec négligence. Pourtant, la procédure d'établissement des plans sectoriels permet aux autorités de tous les échelons institutionnels de participer en amont au processus de décision et, ainsi, de prévenir les conflits – tout à fait dans l'esprit du Projet de ter-

ritoire Suisse. Un autre avantage majeur des plans sectoriels réside dans la pesée d'intérêts qu'ils impliquent, et qui permet précisément d'éviter une approche purement sectorielle des projets. Comme le montrent les décisions de justice mentionnées plus haut, le risque est grand, si aucune procédure de planification sectorielle n'est engagée, que certains intérêts restent non identifiés, ou soient pondérés de façon trop unilatérale.

Conformément au principe de réciprocité, les cantons et les communes ont la possibilité d'influer sur la planification sectorielle. Pour ce faire, il est important qu'ils disposent de plans directeurs et d'affectation de qualité, ainsi que de bases de planification solides. En d'autres termes: plus leurs plans directeurs et d'affectation seront probants, mieux les cantons et les communes pourront se faire entendre par la Confédération et influencer sur sa planification à long terme.



Barbara Jud, lic. iur., VLP-ASPAN

76 WALDMANN BERNHARD / HÄNNI PETER, Handkommentar RPG, art. 21 N. 20.

77 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 51.

78 BÜHLMANN, Commentaire LAT, art. 13 N. 53; OFAT, Conceptions et plans sectoriels de la Confédération, p. 32; voir aussi ATF 126 II 522 consid. 51, p. 598 ss (aéroport de Zurich ZH).

79 Tribunal des recours en matière de constructions du canton de Zurich, RS.2011.00016, BRGE III n° 0129/2011, arrêt du 17.08.2011.

## Web-SIG – Les plans sectoriels disponibles sur Internet

Sur [www.plansectoriel.ch](http://www.plansectoriel.ch), il est possible d'obtenir des informations sur tous les plans sectoriels, sur l'état des travaux et sur les consultations en cours ou échues.

La page <http://map.sachplan.admin.ch> permet d'accéder directement au nouveau portail Web-SIG «Les plans sectoriels de la Confédération».

Les plans sectoriels de l'infrastructure aéronautique et des dépôts en couches géologiques profondes peuvent déjà être consultés sur le portail Web-SIG. Seront prochainement disponibles les données relatives au plan sectoriel Rail; suivront celles du plan sectoriel militaire, du plan sectoriel des lignes de transport d'électricité et celui des routes nationales. Les inventaires fédéraux et autres intérêts de protection et d'affectation relevant d'un plan sectoriel peuvent être, si nécessaire, affichés.

Par l'intégration régulière des géodonnées dans le portail de la Confédération de swisstopo, les offices responsables des plans sectoriels assurent la coordination des tâches de la Confédération qui ont des incidences territoriales. Les informations provenant de la Confédération, des cantons et des communes, ainsi que les consultations en cours, peuvent ainsi être facilement consultées sur la toile.

## Impressum

### Territoire & Environnement

#### VLP-ASPAN

Documentation dans le domaine du développement territorial pour les membres de l'Association suisse pour l'aménagement national, paraît six fois par an en français et en allemand

#### Responsabilité éditoriale

Lukas Bühlmann, directeur VLP-ASPAN

#### Traduction

Léo Biétry

#### Réalisation

Ludwig Zeller

#### Impression

Multicolor Print, Baar

#### Photo de couverture (Wileroltigen BE)

VLP-ASPAN

Reproduction des textes et illustrations autorisée moyennant l'indication de la source

## Recueil de jurisprudence

# Toujours à jour, avec notre recueil de jurisprudence

Le recueil de jurisprudence de VLP-ASPAN permet à ses abonnés de s'y retrouver dans les nombreux dédales de la jurisprudence suisse. Actuellement, 4'300 arrêts y sont répertoriés.

Parallèlement au remaniement de notre site Internet, en 2012, notre recueil de jurisprudence a gagné un nouvel habillage et de nouvelles fonctions. Un abonnement à cette vaste banque de données juridique ouvre l'accès aux résumés des arrêts du Tribunal fédéral et des Tribunaux cantonaux en matière de constructions, d'aménagement du territoire et d'environnement. Le recueil est mis régulièrement à jour avec les derniers jugements rendus en la matière. Tous les arrêts sont résumés dans leur langue originale et peuvent être facilement recherchés au moyen de mots-clés. Les abonnés ont la possibilité d'imprimer l'arrêt de leur choix au moyen de la fonction d'impression de leur navigateur Internet ou de l'enregistrer au format PDF.

Un nouvel abonnement à notre recueil de jurisprudence est soumis à un droit de licence unique de CHF 300 pour les membres de VLP-ASPAN (CHF 440 pour les non-membres). L'abonnement annuel coûte CHF 220 (CHF 380 pour les non-membres).

Vous trouverez de plus amples informations sur cette prestation, ainsi que la possibilité de souscrire un abonnement, sur notre site Internet: [www.vlp-aspan.ch](http://www.vlp-aspan.ch) > Information > Recueil de jurisprudence



**VLP-ASPAN** 

Association suisse pour  
l'aménagement national  
Sulgenrain 20, CH-3007 Berne  
Tél. +41 (0)31 380 76 76  
Fax +41 (0)31 380 76 77  
[info@vlp-aspan.ch](mailto:info@vlp-aspan.ch)  
[www.vlp-aspan.ch](http://www.vlp-aspan.ch)