

# Lu ailleurs

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **10 (1995)**

Heft 2: **Gazette**

PDF erstellt am: **13.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Les viaducs en tant que monuments culturels

### La protection des viaducs au niveau cantonal et communal est en principe permise

Les cantons et les communes peuvent placer sous protection une installation ferroviaire encore en exploitation dans la mesure où les avantages de cette démarche sont nettement supérieurs aux intérêts qu'ont les chemins de fer à poursuivre l'exploitation et dans la mesure où la sécurité est assurée. C'est ce qu'a décidé le Tribunal Fédéral (TF) dans le cas du viaduc de Gümmenen de la ligne Berne-Neuchâtel.

Dans le cadre de la révision de son plan d'aménagement du territoire, la commune de Mühleberg a intégré le tracé de la ligne ferroviaire Berne-Neuchâtel en partie dans une zone de paysage protégé et a délimité une zone archéologique protégée à travers laquelle passe la ligne ferroviaire. Par ailleurs le viaduc de Gümmenen au-dessus de la Sarine a été déclaré objet culturel et doit de ce fait bénéficier sans restriction des mêmes mesures de protection que son environnement. Les autorités compétentes du Canton de Berne ayant approuvé les modifications du plan d'aménagement du territoire ainsi que le nouveau règlement sur les constructions et réfuté les objections faites, la société de chemin de fer s'est adressée au TF en avançant l'argument que de telles mesures de protection concernant l'aménagement du territoire ne peuvent en aucun cas s'appliquer à des biens fonciers ou à des biens immobiliers des chemins de fer car ceux-ci sont uniquement régis par le droit des chemins de fer. Le Conseil d'Etat de Berne, en accordant son autorisation, avait admis ce fait et déclaré les dispositions applicables 'subsidiellement' au cas où les objets en litige ne seraient plus utilisés par les chemins de fer.

### La protection en matière d'aménagement du territoire

Le TF a déclaré que de telles mesures de protection étaient en principe recevables étant donné qu'il ne s'agit pas de normes pour la réglementation de l'aménagement du territoire ou de l'exploitation architecturale mais bien plus «de clauses juridiques et de dispositions générales concernant la protection de la nature, des monuments et des objets anciens.» Même si la protection de tels objets se déroule aujourd'hui de plus en plus en application de la loi sur l'aménagement du territoire, son objectif spécifique et son caractère particulier demeurent: «Compte tenu du fait que les prescriptions contestées ont été décrétées dans le cadre de la planification locale du territoire, on ne peut donc pas à priori en déduire une incompatibilité avec le droit fédéral des chemins de fer», c'est ce que stipule textuellement le jugement de principe de la première instance de droit public. Pourtant bien que ce type de mesures de protection communales et cantonales soit en principe compatible avec les dispositions du droit des chemins de fer, le TF a annulé l'autorisation du Conseil d'Etat et exigé de la part de la

## LU AILLEURS

commune de Mühleberg des études scientifiques supplémentaires et un examen des données juridiques.

### L'interprétation de la notion de monument historique

Dans le droit suisse, les cantons sont libres de définir leur notion de monument historique, aujourd'hui les critères de beauté et de valeur artistique et culturelle jouent un rôle moins important. Ce qui compte bien plus, c'est la valeur de l'objet «en tant que témoin important et particulièrement caractéristique d'une époque spécifique, même récente» (cf. décision du TF 118 Ia 384). Les monuments historiques peuvent donc être des bâtiments industriels, des installations techniques (des chemins de fer par exemple). Dans le cas de la Badischer Bahnhof à Bâle, le TF a décidé sans ambiguïté que le droit des chemins de fer ne pouvait pas s'opposer à la mise sous protection d'un bâtiment des chemins de fer encore en exploitation. Au contraire le droit des chemins de fer prévoit expressément que les cantons et les communes doivent être consultés lors de l'approbation des plans d'aménagement (art. 18 par. 2 et 3). C'est pour cette raison que les juges de Lausanne sont d'avis qu'il faut dès le début désigner les objets dignes d'être protégés et pas seulement au moment où l'on doit décider d'une modification ou d'une démolition.

### La sécurité avant tout

La possibilité de classer monuments historiques des installations ferroviaires encore en exploitation est également stipulée dans la Loi sur la protection de la nature et du paysage. Les services fédéraux sont donc obligés par le droit fédéral à protéger ou à conserver intacts les sites évocateurs du passé ainsi que les curiosités naturelles et les monuments historiques. Puisque de telles mesures sont formellement requises de la part des chemins de fer fédéraux, «le respect des dispositions cantonales en matière de conservation des monuments historiques par les entreprises de chemin de fer jouissant de concessions ne peut donc pas être contraire au droit fédéral». Cependant la mise sous protection des objets ne doit pas limiter les chemins de fer de manière excessive dans l'accomplissement de leurs tâches. La décision de classer un objet doit donc toujours se fonder sur un examen scientifique approfondi en faveur de la mise sous protection. Cette décision «ne doit en outre être appliquée que dans la mesure où l'intérêt de la conservation des monuments historiques est supérieur à l'intérêt de chemins de fer à une exploitation sans restriction de l'installation». (Jugement 1A.246/1992 du 24 février 1995).

Article paru dans la NZZ, no 71, du 25/26 mars 1995 et publié avec l'autorisation de la rédaction.