



Référence du dossier: [REDACTED] / BAV-411.11-00011/00011

Berne, le 20 novembre 2018

L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

Dans le litige selon l'article 40 LCdF opposant

Chemins de fer fédéraux suisses CFF, agissant par son service Droit & Compliance,
Avenue de la Gare 43, 1003 Lausanne

à

Commune de Rochefort, agissant par son administration communale,
Place du Collège 4, 2019 Rochefort

concernant

**Litige relatif à la répartition des frais conformément à l'art. 40 al. 2 LCdF
(Passage inférieur de Montmollin)**

I. a constaté:

1. Par demande du 9 novembre 2016, la société anonyme de droit public Chemins de fer fédéraux suisses CFF (ci-après : CFF SA) a invité l'office fédéral des transports (ci-après : OFT) à régler le litige qui l'oppose à la commune de Rochefort (ci-après : la commune) au sujet de la répartition des frais d'assainissement d'un passage à niveau. Cette installation se situe au kilomètre 14.000 de la ligne 223 Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds, sur la commune de Rochefort.
 - 1.1. CFF SA expose que la voie de chemin de fer a coupé le sentier public en 1857. Avant l'établissement du nouveau passage inférieur, ce croisement existait sous la forme d'un passage à niveau signalisé par une croix de Saint-André. Conformément aux articles 37 et suivants de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF ; RS 742.141.1), l'installation devait être assainie jusqu'au 31 décembre 2014.
 - 1.2. CFF SA dresse l'historique des courriers échangés avec la commune. Il ressort notamment de ces échanges que :
 - à défaut de pouvoir assainir l'installation, CFF SA envisageait initialement de supprimer le passage à niveau (demande, pièce 1) ;

Office fédéral des transports OFT

[REDACTED]
Adresse postale: CH-3003 Bern

Siège: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen

[REDACTED], fax +41 58 462 58 11

[REDACTED]
www.bav.admin.ch

- la commune s'est opposée à une fermeture pure et simple, en souhaitant qu'une solution techniquement réalisable et financièrement abordable soit étudiée (demande, pièce 3) ;
 - CFF SA a rappelé que les solutions autorisées d'un point de vue sécuritaire avaient des coûts de constructions disproportionnés (demande, pièce 4) ;
 - la commune a confirmé sa volonté de maintenir un passage. Elle a opté pour la variante « *passage inférieur* » (demande, pièces 8 et 9) ;
 - compte tenu d'une possible suppression de la halte de Montmollin-Montezillon, la commune a d'abord suggéré à CFF SA de suspendre la procédure (demande, pièce 12), puis communiqué qu'elle n'était pas en mesure de participer au financement du passage inférieur (demande, pièce 15) ;
 - compte tenu de l'obligation d'assainir les passages à niveau dangereux jusqu'au 31 décembre 2014, CFF SA a informé la commune qu'il n'était pas possible de suspendre la procédure (demande, pièce 13). Elle a décidé d'entreprendre les travaux malgré le refus de la commune de participer au financement.
- 1.3. CFF SA s'est également adressée à l'OFT afin qu'il se prononce sur le type d'assainissement à entreprendre et sur le pourcentage de répartition des coûts entre les parties (demande, pièce 6). Elle expose dans ce cadre que les coûts disproportionnés pour le maintien de l'accès devraient conduire à la suppression du passage à niveau, bien que la commune ne soit pas favorable à l'abandon de la liaison. L'OFT a répondu qu'il n'était pas en mesure de se prononcer sur ces questions. Il a par ailleurs rappelé à CFF SA la jurisprudence relative à la suppression d'un passage à niveau (demande, pièce 7).
- 1.4. En l'espèce, CFF SA allègue que seule la construction d'un passage inférieur permettait de respecter les contraintes techniques et sécuritaires exigées tant par la loi que par les normes applicables. En effet, les autres installations de sécurité ne pouvaient être mises en œuvre pour ce passage à niveau, car la distance de visibilité ne permettait pas une installation MICRO et la vitesse de la ligne ne permettait pas l'installation de barrières automatiques, le temps de fermeture ne pouvant être mis en conformité. CFF SA expose que les travaux relatifs à la réalisation du passage inférieur ont débuté le 7 juillet 2014 et se sont terminés mi-décembre 2014. Le coût total des travaux s'est élevé à CHF 1'568'040.
- 1.5. CFF SA relève que la commune a, à maintes reprises, demandé que le passage à niveau soit conservé. Elle a plusieurs fois rappelé son opposition à la fermeture de l'installation. Compte tenu de coûts de construction jugés disproportionnés, CFF SA a dans un premier temps préconisé la fermeture du passage à niveau. Elle a toutefois consenti à réaliser un passage inférieur moyennant participation financière de la commune. A ce jour, cette dernière n'a pas participé financièrement à la construction du passage inférieur. Compte tenu de la situation particulière à l'époque (échéance fin 2014 pour l'assainissement des passages à niveau dangereux), CFF SA a néanmoins décidé d'entreprendre ces travaux afin de privilégier la sécurité des utilisateurs du passage à niveau.
- 1.6. A défaut d'accord conventionnel trouvé avec la commune sur la répartition des coûts, CFF SA invoque les articles 25 et suivants de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101). Elle estime que le nouveau passage inférieur procure à la commune un avantage certain du point de vue de la sécurité, ce que démontrent les photos annexées (demande, pièces 17 et 18). Avec l'abandon de la desserte de la halte de Montmollin-Montezillon depuis janvier 2016, cet avantage est accentué compte tenu de la vitesse à laquelle circulent dorénavant les trains à hauteur du passage inférieur, soit environ 100 km/h.
- 1.7. CFF SA relève que le maintien du passage à niveau, lequel devait initialement être supprimé, constitue un avantage en faveur de la commune. Selon la jurisprudence, le maintien de l'état de

fait existant pour une longue durée doit être considéré comme un avantage au sens de la LCdF. En l'espèce, le maintien et l'amélioration indéniable du passage ont été décidés à la demande expresse de la commune. Compte tenu des nombreuses discussions avec la commune, CFF SA considèrerait de bonne foi qu'un accord sur une participation financière serait trouvé, ce qui n'a finalement pas été le cas. CFF SA estime en conséquence que la commune doit participer au coût des travaux de construction du passage inférieur à hauteur d'un tiers, soit en arrondi le montant de CHF 522'600.00. Cette répartition apparaît justifiée par rapport à l'avantage que retire la commune et à l'importance de la partie ferroviaire et de la partie chemin de fer (*sic*) au lieu du croisement. Elle permet de plus de tenir compte de la capacité financière des parties et correspond à ce qui a toujours été discuté avec la commune, ainsi qu'à la proportion de la participation des communes dans des cas similaires.

- 1.8. En conclusion, CFF SA requiert que la somme de CHF 522'600.00 (ou tout autre somme jugée proportionnée à dire de l'OFT) soit mise à la charge de la commune au titre de participation financière à la construction du passage inférieur, sous suite de frais et dépens.
2. La commune a répondu à la demande de CFF SA par courrier du 24 février 2017.
 - 2.1 Elle relève que, suite à l'échec du projet « *Transrun* » en septembre 2012, les autorités neuchâtoises ont, en collaboration avec les CFF et vraisemblablement le BLS, pris diverses mesures pour permettre une liaison directe entre Le Locle / La Chaux-de-Fonds et Berne. Parmi ces mesures, l'une concernait la fermeture de certaines petites gares ou haltes, comme celle de Montmollin-Montezillon.
 - 2.2 La suppression de cette halte, évoquée pour la première fois par voie de presse au début du printemps 2014, a entraîné une baisse particulièrement importante du nombre de personnes traversant la voie. Un nombre restreint de personnes, pour l'essentiel des promeneurs, utilise le nouvel ouvrage. CFF SA savait que la halte allait être supprimée ; elle connaissait en 2014 déjà l'intention du Conseil d'Etat neuchâtelois d'abandonner la ligne actuelle. Dans ces circonstances, la commune ne comprend pas pourquoi CFF SA a fait preuve de précipitation en engageant des montants importants pour financer une installation qui perdrait vraisemblablement toute utilité d'ici quelques années.
 - 2.3 La commune rappelle que les articles 26 et 27 LCdF ainsi que 37 et suivants OCF sont applicables aux modifications de croisements existants. S'agissant en l'espèce du croisement avec un chemin réservé à la circulation des piétons, peu utilisé et dont la fréquentation a encore diminué suite à la fermeture de la halte, la commune estime qu'il n'était pas nécessaire de remplacer dans l'urgence le passage à niveau existant par un passage inférieur. Elle se demande en outre si l'assainissement du passage à niveau aurait pu être envisagé à des coûts plus raisonnables mais toujours propres à assurer la sécurité de l'installation. CFF SA n'aurait pas démontré de manière convaincante que tel n'était pas le cas.
 - 2.4 La commune estime que les conditions de la dérogation prévue à l'art. 37c, al. 3, let. c, ch. 1 OCF étaient réalisées. En conséquence, c'est à tort que CFF SA a effectué d'importants travaux. Il n'appartient dès lors pas à la commune d'assumer une partie des coûts de la nouvelle installation. S'il fallait toutefois retenir que la réalisation du passage inférieur était effectivement nécessaire, il conviendrait alors de discuter de la participation des communes de Rochefort et de Val-de-Ruz. La commune rappelle à cet égard que l'obligation de supporter les coûts des mesures de sécurité et d'assainissement dépend en premier lieu du point de savoir laquelle de l'installation ferroviaire ou de l'installation du tiers était préexistante. En l'espèce, le chemin piétonnier existait avant le rail. En outre, l'obligation de principe de participer aux frais à raison des avantages conformément à l'art. 27 LCdF incombe à la personne qui tire effectivement un « *avantage particulier considérable* » de la nouvelle installation. Il résulte certes de la nouvelle installation un certain confort pour les habitants des communes de Rochefort et de Val-de-Ruz. On ne saurait toutefois considérer que ce confort constitue pour les communes un « *avantage particulier considérable* » au sens de l'art. 27 LCdF.

- 2.5 La commune estime en conclusion que le coût des travaux doit demeurer entièrement à la charge de CFF SA. Elle rappelle encore que le projet « *Mobilité 2030* » a été accepté sur le plan cantonal le 28 février 2016 à près de 85%. Ce projet prévoit le remplacement de la ligne actuelle entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds par un train direct. Il fait l'objet d'une évaluation dans le cadre du fonds fédéral d'aménagement des infrastructures ferroviaires (FAIF). La commune requiert la production par CFF SA de tous les documents échangés avec le Conseil d'Etat de la République et canton de Neuchâtel au sujet de la fermeture de la halte de Montmollin-Montezillon en 2015, ainsi que ceux en lien avec l'abandon projeté de la ligne actuelle entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel.
3. Dans sa réplique du 5 mai 2017, CFF SA s'exprime sur les réquisitions de la commune et prend position sur l'abandon projeté de la ligne et la nécessité d'entreprendre les travaux d'assainissement du passage à niveau.
 - 3.1 CFF SA estime que les réquisitions de la commune en lien avec la fermeture de la halte n'ont aucune incidence sur la demande de répartition des frais. Elle précise que la halte n'est pas formellement fermée ; à la demande du canton, celle-ci n'est plus desservie depuis mi-décembre 2015. CFF SA expose qu'il s'agit d'une mesure temporaire afin de compenser la dégradation des relations La Chaux-de-Fonds - Lausanne durant les travaux en gare de Lausanne (environ huit ans). Elle transmet à ce titre les procès-verbaux des séances entre l'OFT, les CFF et le canton de Neuchâtel.
 - 3.2 CFF SA précise qu'elle n'a aucunement l'intention d'abandonner la ligne actuelle entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Il s'agit d'un sujet de politique de transport cantonale. Elle ne dispose d'aucun échange à ce sujet avec le Conseil d'Etat neuchâtelois.
 - 3.3 Concernant l'engagement des travaux malgré l'abandon de la desserte de la halte, CFF SA précise qu'il ressort du rapport annexé (réplique, pièce 4) que la commune était tout à fait au courant de la fermeture prévue. De plus, le passage à niveau devait être assaini jusqu'au 31 décembre 2014, qu'il y ait ou non une halte à proximité, car il constituait un passage à niveau dit dangereux. Contrairement à ce qu'indique la commune, cette catégorie de passage à niveau ne peut être assainie par l'installation de croix de Saint-André. Il ressort du rapport précité que la commune avait visiblement parfaitement compris cela à l'époque.
4. Dans sa duplique du 17 juillet 2017, la commune complète ses réquisitions de preuves et confirme les conclusions formulées dans sa réponse.
 - 4.1 Elle demande la production par CFF SA de tous les documents liés au projet « *Transrun* », lesquels démontrent sans aucun doute que CFF SA était déjà à l'époque convaincue qu'il était préférable d'abandonner la ligne actuelle et d'en construire une nouvelle. La commune requiert également de CFF SA ou de l'OFT, voire du DETEC, la production des documents attestant des discussions actuelles en vue du remplacement de la ligne actuelle par un train direct dans le cadre du FAIF. Sur la base de ces éléments, la commune estime qu'il n'y avait manifestement aucune raison de précipiter la construction du passage inférieur.
 - 4.2 Elle s'étonne par ailleurs que CFF SA ait décidé d'investir CHF 1'568'040 pour la construction d'un passage inférieur alors que la décision de fermer la gare avait été prise en hiver 2013, soit dix mois avant les travaux. Elle estime dans ce contexte que les montants engagés par CFF SA constituent un gaspillage des deniers publics auquel ses habitants n'ont pas à participer.
5. Par courrier du 2 octobre 2017, CFF SA a transmis à l'OFT ses observations finales.
 - 5.1 Elle relève que la commune a toujours demandé le maintien du chemin piétonnier, qu'il y ait ou non une halte à Montmollin. La commune distinguait d'ailleurs clairement la question de la fermeture de la halte et celle du passage à niveau. Dans son courrier du 22 janvier 2014 (demande, pièce 10), la commune écrit à ce sujet que, « *quand bien ledit projet n'est pas en relation directe avec la suppression de la halte,...* ».

- 5.2 Quant à l'accusation de gaspillage des deniers publics, CFF SA renvoie à sa demande (ch. 5) ainsi qu'à son courrier du 7 juin 2012 (demande, pièce 4). Il en ressort qu'elle a toujours indiqué à la commune que le maintien du passage engendrerait des coûts disproportionnés. C'est uniquement en raison de l'insistance de la commune et sous réserve de sa participation financière qu'elle a accepté d'établir un passage inférieur. CFF SA envisageait initialement de fermer le passage, justement par souci d'utilisation parcimonieuse des deniers publics.
6. Par courrier du 20 octobre 2017, l'OFT a informé les parties que l'instruction de la demande était terminée et qu'il allait statuer sur la base du dossier.
7. Les plans concernant la construction du nouveau passage inférieur de Montmollin ont été approuvés par décision du 20 mai 2014. Dans cette décision, l'OFT expose notamment que la commune s'est d'abord opposée au projet (opposition du 17 septembre 2013). Le 30 septembre 2013, CFF SA a remis à l'OFT une demande de modification de projet afin de satisfaire les demandes émises par la commune dans son opposition. Par courrier du 7 novembre 2013, la commune a informé l'OFT qu'elle retirait son opposition. Il ressort en outre de cette décision que la modification concerne l'intégration d'une rampe pour poussettes à côté de l'escalier du passage inférieur, modification soumise à la commune et validée par cette dernière (pt II.A.5 de la décision). Il est également indiqué que le nouveau passage inférieur sert en premier lieu à garantir une liaison piétonne en toute sécurité entre le nord et le sud des voies dans la commune de Rochefort (pt II.B.2.1.3) ; la décision précise à cet égard que la nouvelle installation sert à assurer une liaison pédestre entre le nord et le sud des voies, et non à l'accès à la halte de Montmollin-Montezillon (pt II.B.2.1.1).
8. Par courrier du 11 août 2014, la commune a adressé à l'OFT une liste de questions en lien avec l'établissement du passage inférieur. Dans sa réponse du 17 mars 2015, l'OFT a notamment précisé que :
- les passages à niveau doivent être supprimés ou assainis lorsqu'ils ne respectent pas les dispositions légales en vigueur, en particulier les articles 37 ss OCF ainsi que leurs dispositions d'exécution. La distance de visibilité insuffisante est le cas de figure le plus fréquent ;
 - il n'appartient pas à l'OFT de se prononcer sur la mesure à mettre en œuvre afin d'assainir un passage à niveau. Cette décision incombe à l'entreprise ferroviaire, laquelle est plus à même de connaître les particularités de sa ligne. En règle générale, diverses mesures sont à disposition des entreprises. D'autres mesures étaient peut-être à disposition dans le cas d'espèce ; il est aussi possible que le passage inférieur ait été la seule solution envisageable ;
 - le fait qu'il s'agisse d'une liaison uniquement piétonne n'est pas pertinent pour évaluer la dangerosité de l'installation. Il n'y a pas de dérogation possible si les distances de visibilité ne sont pas respectées. Le passage à niveau doit ainsi être assaini afin d'être conforme aux dispositions légales ;
 - l'établissement d'un passage inférieur ne supprime pas la liaison piétonnière. Celle-ci est uniquement déplacée. En cas de suppression d'une liaison piétonnière appartenant au réseau de chemins pédestres inscrit dans les plans cantonaux, le remplacement a lieu conformément à l'art. 37f OCF, lequel renvoie à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704). Cette législation impose un remplacement convenable, ce qui semble être le cas en l'espèce avec l'établissement d'un passage inférieur ;
 - concernant la participation à raison des avantages, il apparaît que les simples renouvellements d'installations ferroviaires ne procurent pas nécessairement un avantage au propriétaire de la route. Au contraire, lors de modifications apportées à un croisement, il a jusqu'à présent été quasi systématiquement retenu que les deux parties bénéficiaient d'avantages.

II. a pris en considération:

A Formellement:

1. Conformément à l'art. 40 al. 2 LCdF, l'OFT statue sur les litiges relatifs à l'application des dispositions du chapitre IV concernant les frais et leur répartition ainsi que les indemnités (art. 19 al. 2, 21 al. 2 et 25 à 32). Les articles 25 à 32 LCdF règlent la répartition des frais en matière de croisements lorsqu'une voie de chemin de fer est impliquée. L'art. 40 al. 2 LCdF attribue ainsi à l'OFT la compétence de statuer dans le cadre du présent litige, lequel a pour objet la répartition de frais relatifs à des mesures permanentes prises à un croisement en vue de prévenir les accidents (art. 29 LCdF).
2. Il s'agit en l'espèce d'une procédure administrative similaire à la procédure de recours devant les autorités administratives fédérales conformément aux articles 44 et suivants de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021). Elle ne lui correspond toutefois pas entièrement (ATF 97 I 591, consid. 4). A défaut de règles de procédure spécifiques, ce sont les règles de la procédure administrative relatives à la promulgation d'une décision (articles 1 à 43 PA) qui s'appliquent.
3. La qualité pour agir de CFF SA découle directement de l'art. 6 PA, à teneur duquel ont qualité de parties les personnes dont les droits ou les obligations pourraient être touchés par la décision à prendre. Cette qualité doit être reconnue à CFF SA, dans la mesure où elle demande à ce qu'une décision soit rendue au sujet de la répartition des coûts engendrés par l'établissement d'un passage inférieur, coûts qu'elle a provisoirement pris à sa charge.
4. La demande est dirigée contre la commune, en sa qualité de propriétaire du chemin croisé par la voie ferrée de CFF SA. Les articles 25 à 29 LCdF traitent de la répartition des frais lors de croisements impliquant une voie ferrée. Ce champ d'application ne ressort plus expressément du titre de la section 8, chapitre 4 LCdF (« *Croisements entre des routes publiques et des chemins de fer* ») ; la formulation en vigueur jusqu'au 31 décembre 2009 était à cet égard plus explicite (section XII, chapitre IV : « *Croisements avec d'autres installations* ») et rien n'indique que la version introduite par la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1er janvier 2010, influence l'étendue dudit champ d'application. Il découle par ailleurs de la structure de la LCdF que les litiges relatifs au croisement entre un chemin de fer et une autre installation doivent être réglés en application des articles 24 et suivants LCdF. Dans ce contexte, un chemin public ou privé doit être considéré comme une installation ; la notion de chemin figure en effet à plusieurs reprises dans ces dispositions, notamment à l'art. 24 al. 1 LCdF.
5. Conformément à l'art. 27 al. 1 LCdF, la participation à raison des avantages s'impose à chacune des parties. Dans le contexte de la section 8 de la LCdF, il s'agit nécessairement de l'entreprise ferroviaire et du propriétaire de la route ou, plus largement, de l'installation qui croise la voie de chemin de fer. La qualité de partie doit dans ces circonstances être reconnue à la commune, propriétaire du chemin. Cette qualité ne peut être reconnue à des tiers ne disposant pas de droits de propriété sur l'installation, notamment la commune de Val-de-Ruz.
6. Dans un arrêt du 19 mai 2009 (cause A-5896/2007), le TAF relevait à cet égard que, « *selon les termes clairs de la loi (cf. art. 25 al. 1 et 26 LCdF), les propriétaires des voies de communication concernées sont tenus de participer aux frais. Le texte clair de la loi ne permet aucune autre interprétation. Rien n'indique en particulier que le législateur ait voulu étendre cette notion aux titulaires d'autres droits sur lesdites voies, voire aux bénéficiaires de ces dernières* (consid. 3.2.5) ».
7. Dans une jurisprudence ultérieure (arrêt du 13 janvier 2011, cause A-1034/2010), le TAF est revenu sur cette question et a considéré qu'on ne saurait nécessairement conclure du texte clair de la loi que le vocable « *partie* » ne peut s'appliquer qu'à une entreprise ferroviaire ou au propriétaire d'une route, d'autant plus qu'à l'art. 27 al. 1 LCdF, le législateur n'a pas utilisé l'expression « *chacune des deux parties* » mais qu'il a introduit une désignation de groupe totalement nouvelle (consid. 9.3). Le

TAF s'appuie à cet effet sur les propos du rapporteur du Conseil des Etats (consid. 9.4). L'intervention du rapporteur n'est toutefois citée que partiellement ; celui-ci a en effet déclaré à la même occasion que « *so kann es doch Fälle geben, wo auch der andere Teil beitragspflichtig ist* ». Le rapporteur déclare également que « *(D)ie Kommission begnügt sich daher mit der Aufstellung des Grundsatzes, dass in allen Fällen jede Partei zusätzlich zu den normalen Leistungen in dem Umfange an die Kosten beizutragen habe, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen* ». Il ressort du premier extrait qu'une seule autre partie est concevable, donc deux au total. Il faut déduire du second que la participation à raison des avantages n'oblige que les parties déjà soumises au principe de causalité (« *zusätzlich zu den normalen Leistungen* »). C'est visiblement l'avis du TAF lorsque celui-ci déclare dans le même arrêt qu'avec l'art. 27 al. 1 LCdF, le législateur a eu l'intention de corriger les effets (éventuellement indésirables) d'une application stricte du principe de la causalité en cas de croisement entre une route publique et une ligne de chemin de fer (consid. 9.5). La nature corrective de l'art. 27 al. 1 LCdF limite son champ d'application aux parties soumises au principe de causalité, en l'occurrence l'entreprise ferroviaire et le propriétaire de l'autre installation.

8. Il découle encore de l'intervention du Conseiller fédéral Lepori devant le Conseil national qu'il n'y a qu'une seule autre partie : « *(O)n est parti du principe de la causalité, en ce sens que celui qui a intérêt à la suppression d'un passage à niveau doit en payer les frais. Mais l'autre partie a toujours le devoir de calculer les avantages qu'elle tire de cette suppression* » (Bull. stén. 1957CN 722). Cette intervention en lien avec la suppression des passages à niveau confirme la présence de deux parties uniquement dans le cadre de la participation à raison des avantages. Pour ces motifs, l'OFT se conforme à la jurisprudence du TAF telle qu'elle ressort de la cause A-5896/2007. La différence purement factuelle invoquée dans la cause A-1034/2010 (disponibilité d'un tiers à prendre en charge une partie des coûts ; consid. 9.8) ne suffit pas à légitimer un changement de jurisprudence.
9. Les conditions usuelles en matière de recevabilité étant au surplus remplies, il convient d'admettre la recevabilité de la demande.

B Matériellement:

1. Dans un premier temps, la commune met en cause les travaux réalisés par CFF SA ; elle estime qu'il n'était pas nécessaire d'effectuer d'importants travaux. CFF SA considère que le passage à niveau devait être assaini jusqu'au 31 décembre 2014 car il s'agissait d'une installation dangereuse. L'OFT relève à cet égard que la commune a eu la possibilité d'invoquer ses griefs dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Il ressort de la décision d'approbation des plans du 20 mai 2014 que la commune a uniquement demandé l'intégration d'une rampe pour poussettes à côté de l'escalier du passage inférieur ; elle n'a à aucun moment remis en cause l'établissement du passage inférieur, alors même qu'elle connaissait les attentes de CFF SA en matière de participation au financement de cette installation. CFF SA a modifié le projet conformément à la demande de la commune et celle-ci a retiré son opposition.
2. Il ressort de la demande que le passage à niveau n'était pas conforme aux dispositions de l'OCF et devait de ce fait être supprimé ou adapté jusqu'au 31 décembre 2014 (art. 37f al. 1 OCF, en vigueur jusqu'au 31 octobre 2014). L'obligation d'assainissement figure actuellement comme disposition transitoire à l'art. 83f OCF. Il incombe à l'entreprise de transport d'assurer la conformité de ses installations avec les dispositions légales applicables. L'OFT ne se prononce pas concernant le type d'assainissement à entreprendre ; en tant qu'autorité de surveillance au sens de l'art. 10 LCdF, il veille à ce que la construction et l'exploitation des chemins de fer respectent le cadre légal. Il en va de même lorsque l'OFT agit en tant qu'autorité chargée de mener la procédure d'approbation des plans au sens des art. 18 ss. LCdF. Par conséquent, il ne revient pas à l'OFT de se prononcer sur ce que les chemins de fer doivent entreprendre ; CFF SA doit elle-même définir quel assainissement doit subir le passage à niveau (demande, pièce 7). L'OFT a confirmé cette compétence des entreprises de chemin de fer dans son courrier du 17 mars 2015 à la commune. Il y expose notamment que les entreprises de chemin de fer ont à disposition un « *catalogue* » de mesures afin d'assainir

leurs passages à niveau non conformes. Il n'appartient pas à l'OFT de décider quelle mesure doit être mise en œuvre. Cette analyse doit être effectuée par l'entreprise de chemin de fer, laquelle est plus à même de connaître les particularités de sa ligne.

3. CFF SA allègue que seule la construction d'un passage inférieur permettait de respecter les contraintes techniques et sécuritaires exigées tant par la loi que par les normes applicables (demande CFF SA, p. 4). En effet, les autres installations de sécurité ne pouvaient être mises en œuvre pour ce passage à niveau, car la distance de visibilité ne permettait pas une installation MICRO et la vitesse de la ligne ne permettait pas l'installation de barrières automatiques, le temps de fermeture ne pouvant être mis en conformité. Dans sa réplique du 5 mai 2017, CFF SA précise que le passage à niveau de Montmollin, qu'il y ait ou non une halte CFF à proximité, devait être assaini jusqu'au 31 décembre 2014 conformément à la loi, car il constituait un passage à niveau dit dangereux (raison pour laquelle il n'aurait jamais été accepté d'un point de vue sécuritaire que des croix de Saint-André soient installées). Il ressort à cet égard de l'art. 37c al. 3 let. c OCF que les conditions de visibilité doivent être suffisantes pour que la signalisation par des croix de Saint-André seules puisse être envisagée. Le fait qu'un chemin ne soit ouvert qu'à la circulation des piétons et que celle-ci soit faible ne permet pas en soi de justifier une dérogation. Dans son courrier précité du 17 mars 2015, l'OFT a indiqué à la commune que le fait que le passage à niveau soit uniquement piéton n'était pas pertinent pour évaluer sa dangerosité. Il n'y a pas de dérogation possible si les distances de visibilité ne sont pas respectées.
4. L'OFT retient en conséquence que le passage à niveau devait être assaini afin d'assurer sa conformité avec l'OCF ; aucun élément ne permet de remettre en cause le choix de CFF SA de remplacer le passage à niveau par un passage inférieur. Cela étant, il convient maintenant de se pencher sur la question de la répartition des frais. Malgré l'absence d'un accord entre les parties sur le financement du passage inférieur, CFF SA a réalisé cette installation afin de se conformer à l'obligation d'assainir les passages à niveau dangereux. Cette manière de procéder ne porte pas préjudice à CFF SA car la loi lui permet de soumettre ultérieurement à l'OFT le litige relatif à la répartition des frais ; c'est précisément l'objet de la présente procédure.
5. Il ressort de l'arrêt du Tribunal administratif fédéral (TAF) A-1034/2010 du 13 janvier 2011 (traduit au JdT 2012 I p. 401 ss) que, selon l'art. 25 al. 1 LCdF, le propriétaire d'une nouvelle voie de circulation supporte les frais de toute l'installation au lieu du croisement lorsqu'un croisement doit être établi entre une nouvelle voie de chemin de fer servant au trafic public et une route publique ou entre une nouvelle route publique et le chemin de fer. En vertu de l'art. 26 al. 1 let. a LCdF, l'entreprise ferroviaire supporte les frais de toutes les modifications des installations ferroviaires et routières lorsqu'un passage à niveau doit être remplacé par un passage inférieur ou supérieur ou supprimé par suite du déplacement de la route, si la modification est provoquée surtout par les besoins du trafic ferroviaire. En revanche, si la modification est provoquée surtout par les besoins du trafic routier, c'est le propriétaire de la route qui en supporte les frais (art. 26 al. 1 let. b LCdF). Dans tous les autres cas de changements apportés à un croisement, y compris l'adaptation et le perfectionnement des installations de sécurité, l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route se répartissent les frais découlant de l'ensemble des modifications aux installations ferroviaires ou routières dans la mesure où elles sont dues au développement du trafic empruntant l'un ou l'autre des moyens de communication (art. 26 al. 2 LCdF). Selon l'art. 27 al. 1 LCdF, chacune des parties doit dans tous les cas participer aux frais dans la mesure où elle retire des avantages de la modification des installations. Si l'une des parties présente des exigences spéciales dans l'intérêt de l'amélioration durable de ses propres installations ou de leur aménagement ultérieur, elle devra supporter seule les frais qui en découlent au point de croisement (art. 27 al. 2 LCdF). Conformément à l'art. 29 LCdF, les art. 25 à 28 LCdF s'appliquent par analogie aux frais des travaux d'entretien ou de rénovation, à ceux de toutes les mesures temporaires ou permanentes prises aux croisements en vue de prévenir les accidents, de même qu'aux frais qu'occasionne l'exploitation des installations réalisées à cet effet.
6. L'arrêt précité précise encore que les art. 25 à 28 LCdF se fondent sur les principes de l'égalité entre les voies de communication, de la causalité et de l'imputation des avantages. Selon le principe

de l'égalité, les voies de communication publiques sont entre elles sur un pied d'égalité et les frais ne doivent pas être mis d'emblée à la charge de l'une d'elles. De cette égalité de principe découle une deuxième règle, celle de la causalité en droit ferroviaire : la partie qui provoque un changement de la situation actuelle doit en supporter les frais. Ensuite, selon le principe de l'imputation des avantages, celui qui provoque la modification d'une installation de croisement est libéré de l'obligation de payer le montant des frais à concurrence duquel l'autre partie tire profit de la modification, mais sans être à son origine (cf. arrêt du TAF A-5867/2007 du 28 octobre 2008, consid. 6.1 avec les réf. cit. ; Enrico Riva, « *Kostentragung für den Unterhalt und die Erneuerung von Kreuzungsbauwerken Schiene-Strasse* », ZBl 1993, pp. 333 ss, en particulier 335-340).

7. Dans un premier temps, la répartition des coûts intervient en application du principe de causalité. Conformément à ce principe, le moyen de communication qui a voulu en croiser un autre et qui est de ce fait à l'origine de l'installation de croisement doit être considéré comme responsable de cet état de fait. Ainsi que cela ressort du Message du Conseil fédéral concernant le projet de loi sur les chemins de fer (FF 1956 p. 205, 246 ad art. 23), « *en principe, les deux voies de communication sont mises sur pied d'égalité en ce qui concerne l'établissement de nouveaux croisements et la modification de croisements existants. Pour les premiers, les frais de toute l'installation au point de croisement sont supportés par celle des parties qui a provoqué la mise en chantier des travaux. Les frais de l'installation entière au point de croisement comprennent toutes les dépenses uniques relatives à l'exécution, ainsi que toutes les dépenses ultérieures causées par l'installation* ». Une répartition différente des coûts n'a été voulue par le législateur que dans des situations particulières, notamment lorsque les modifications apportées à un croisement sont causées par les besoins spécifiques d'une des voies de communication. À défaut d'une telle situation, le principe de causalité attribue la totalité des coûts au mode de communication qui, à l'origine, a provoqué le croisement (not. ATF 126 II 54, consid. 4).
8. Il ressort des déclarations concordantes des parties que le chemin public existait déjà lors de l'établissement de la voie de chemin de fer. Selon CFF SA, la Compagnie du chemin de fer Industriel a coupé en 1857 le chemin public (demande, ch. 1 p. 1). Pour la commune, il est indéniable que le chemin piétonnier existait avant le rail (duplique, let. c. p. 2). Le dossier ne contient aucun élément allant à l'encontre de ces affirmations. Il apparaît néanmoins que la voie de chemin de fer à l'origine du croisement a vraisemblablement été établie en 1859 par la compagnie du chemin de fer du Jura Industriel ; ces divergences au niveau des faits ne remettent toutefois pas en cause la chronologie des événements. L'OFT retient en conséquence que l'établissement de la voie de chemin de fer a provoqué le croisement.
9. En matière de croisements entre des routes publiques et des chemins de fer (chap. 4, section 8 LCdF), l'art. 26 LCdF traite des modifications apportées aux installations existantes. Le premier alinéa de cette disposition vise expressément le remplacement d'un passage à niveau par un passage inférieur ou supérieur, ou sa suppression par suite du déplacement de la route. Le deuxième alinéa concerne tous les autres cas de modifications apportées à un croisement, dans la mesure où elles sont dues au développement du trafic empruntant l'un ou l'autre des moyens de communication. Cette disposition ne paraît toutefois pas directement applicable à la présente cause. L'art. 26 al. 1 LCdF concerne explicitement les croisements avec une route. Or, le croisement concerne en l'espèce un chemin public. Quant à l'art. 26 al. 2 LCdF, il envisage les situations où un développement causal du trafic est à l'origine des modifications. Tel n'est pas le cas pour l'installation dont il est question dans la présente procédure.
10. A défaut de pouvoir appliquer directement l'art. 26 LCdF, il convient de recourir à l'art. 29 LCdF et son renvoi à une application par analogie des art. 25 à 28 LCdF. Par ce biais, le principe de causalité ancré aux art. 25 et 26 LCdF régit la répartition des frais dans la présente cause. Dans ce contexte, l'OFT relève au surplus que les modifications apportées au croisement ont été provoquée surtout par les besoins du trafic ferroviaire. La dangerosité intrinsèque de l'installation a en effet nécessité sa mise en conformité avec les normes de sécurité.

11. A l'issue de la première étape et conformément au principe de causalité, l'OFT retient en résumé que les frais de toute l'installation au lieu du croisement doivent être pris en charge par CFF SA, en sa qualité de propriétaire de la voie de communication qui a provoqué le croisement à l'origine. Dans le cadre de cette première étape, il n'y a pas d'éléments qui conduiraient à déroger à ce principe. Cela aurait été le cas si les besoins du chemin public ou le développement du trafic sur cette voie de communication avaient rempli les conditions de l'art. 26 LCdF.
12. Dans le cadre de la deuxième étape, il convient de déterminer si la commune doit participer aux coûts d'établissement de la nouvelle installation en application du principe de la participation à raison des avantages (art. 27 LCdF).
13. CFF SA estime à ce sujet que le nouveau passage inférieur procure à la commune un avantage certain du point de vue de la sécurité de ses concitoyens. Avec l'abandon de la desserte de la halte de Montmollin-Montezillon depuis janvier 2016, cet avantage est accentué compte tenu de la vitesse à laquelle circulent dorénavant les trains à hauteur du passage inférieur, soit environ 100 km/h. Le maintien du passage à niveau, lequel devait initialement être supprimé, constitue un avantage en faveur de la commune. CFF SA invoque la jurisprudence du TAF, à teneur de laquelle le maintien de l'état de fait existant pour une longue période doit être considéré comme un avantage au sens de la LCdF (cause A-2945/2013). Le maintien et l'amélioration indéniable du passage ont été décidés à la demande expresse de la commune ; CFF SA a pris en compte les besoins de la commune dans son analyse, en la laissant choisir la variante qui lui convenait. Compte tenu de l'avantage que la commune retire de la construction du passage inférieur ainsi que de l'importance de la partie ferroviaire et de la partie chemin de fer (*sic*) au lieu du croisement, CFF SA estime qu'une participation à hauteur d'un tiers du coût des travaux doit être mise à la charge de la commune.
14. La commune considère pour sa part que l'obligation de principe de participer aux frais selon l'art. 27 LCdF incombe à la personne qui tire effectivement un « *avantage particulier considérable* » de la nouvelle installation. En l'espèce, la nouvelle installation procure certes un certain confort aux habitants des communes de Rochefort et de Val-de-Ruz. On ne saurait toutefois considérer qu'il s'agit d'un avantage particulier considérable pour les deux communes concernées et leurs habitants.
15. Il n'est pas possible de suivre le raisonnement de CFF SA lorsque celle-ci soutient que les frais doivent être répartis en application du seul principe de la participation à raison des avantages. Ce faisant, elle perd en effet de vue que la répartition des frais est fondamentalement régie par le principe de causalité ; la participation à raison des avantages intervient à titre de correctif et la pondération prévue par cette disposition n'entre en considération que s'il s'impose de corriger les effets - par hypothèse inéquitables - d'une application stricte du principe de causalité (arrêt du TAF A-5896/2007 du 19 mai 2009, consid. 3.2.4.3). Dans ce contexte, il convient de déterminer si, conformément à l'art. 27 al. 1 LCdF, la commune retire des avantages de la modification des installations construites par CFF SA. L'avantage peut être de nature non seulement financière mais également idéale, par exemple sous la forme d'un gain de sécurité (voir à ce sujet l'arrêt du TAF A-1034/2010 précité, consid. 9.6).
16. Dans son arrêt du 13 janvier 2011 (cause A-1034/2010), le TAF a relevé qu'avec l'art. 27 al. 1 LCdF le législateur a voulu assujettir à l'obligation de participer aux frais aussi les personnes qui, bien qu'elles ne soient pas les responsables principales, tirent un bénéfice additionnel de la construction ou de la modification du croisement. Cette règle, poursuit le TAF, est adaptée à la situation (habituelle) dans laquelle une collectivité publique (le canton ou la commune) fait face comme propriétaire de la route à une entreprise de chemin de fer (consid. 9.5). Il précise encore qu'il ne peut s'agir de n'importe quel avantage, mais, dans le but de limiter le cercle des participants aux coûts, d'un avantage spécifique important, qui va au-delà du bénéfice que la collectivité retire de l'assainissement du passage à niveau (consid. 9.6). En l'espèce, la modification profite à tous les utilisateurs du chemin. Conformément à la jurisprudence précitée, un avantage spécifique important ne peut être imputé qu'à la commune, en sa qualité de propriétaire du chemin.

17. CFF SA allègue que le passage à niveau devait initialement être fermé. Il convient de préciser à cet égard que la question de la suppression du croisement n'a jamais été soumise à l'OFT. Conformément à l'art. 37f OCF, si la suppression d'un passage à niveau entraîne l'impraticabilité d'une partie du réseau de chemins pédestres inscrit dans les plans cantonaux, le remplacement se fait conformément à l'art. 7 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704). A teneur de l'art. 7 LCPR, si les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre figurant dans les plans doivent être supprimés en tout ou en partie, il faut pourvoir à un remplacement convenable par des chemins existants ou à créer, en tenant compte des conditions locales. Selon le géoportail du système d'information du territoire neuchâtelais (sitn.ne.ch), le chemin communal figure dans le plan cantonal ad hoc.
18. Conformément aux indications fournies par CFF SA dans son courrier du 7 juin 2012 à l'OFT (demande, pièce 6), les autres liaisons existantes à proximité ne semblent pas répondre au caractère convenable du remplacement exigé par l'art. 7 LCPR. Il ressort par ailleurs du courrier de l'OFT à CFF SA du 19 juin 2012 (demande, pièce 7) que la jurisprudence considère comme admissible la suppression d'un passage à niveau lorsque celle-ci n'implique pas un détour de plus de 300 à 500 mètres pour les piétons. Le passage à niveau de Montezillon se trouve à plus de 600 mètres, ce qui implique un détour d'environ un kilomètre, et le détour par le passage supérieur de Montmollin oblige les piétons à emprunter une route cantonale principale dépourvue de trottoirs (route 170 Le Locle - Col de la Tourne - Corcelles), ce qui met sérieusement en doute le caractère convenable du remplacement. Il n'incombe pas à l'OFT de déterminer, dans le cadre de la présente procédure, si la suppression du passage à niveau aurait été licite. Dans le cadre de la participation à raison des avantages, il convient toutefois de retenir que le maintien du croisement ne répond pas uniquement à l'intérêt de la commune ; selon toute vraisemblance, CFF SA en bénéficie également dans une certaine mesure.
19. Sur la base des considérations ci-dessus, l'OFT estime que la commune bénéficie d'un avantage au sens de l'art. 27 al. 1 LCdF à la suite des travaux d'assainissement du croisement. Cet avantage doit être imputé à la commune dans le cadre de la répartition des coûts. Il reste à établir l'ampleur de l'avantage. Dans cet exercice, il faut tenir compte de la nature respective des voies de communication. En l'espèce, un simple chemin piéton croise la voie de chemin de fer ; il ne s'agit ni d'une route (arrêt TAF du 13 janvier 2011), ni d'une route à fort trafic de poids lourds (arrêt TAF du 19 mai 2009), situation dans laquelle un avantage équivalent pour les deux parties avait été retenu. En l'espèce, l'assainissement a permis le maintien du croisement, tout en améliorant sensiblement les conditions de sécurité des usagers du chemin. Accessoirement, la nouvelle installation peut maintenant être empruntée nonobstant le passage d'un train. Il convient toutefois de garder à l'esprit que CFF SA reste la principale bénéficiaire des travaux qu'elle a entrepris. Outre l'amélioration de la sécurité, cette dernière bénéficie de la mise en conformité de son installation avec les dispositions légales. L'avantage qu'elle retire des modifications surpasse celui dont jouit la commune, laquelle obtient fondamentalement le maintien de la possibilité de traverser la voie de chemin de fer au niveau du croisement, avec un gain notable en termes de sécurité.
20. Pour mémoire, la répartition des frais est fondamentalement régie par le principe de causalité ; la participation à raison des avantages intervient à titre de correctif et la pondération prévue par cette disposition n'entre en considération que s'il s'impose de corriger les effets - par hypothèse inéquitables - d'une application stricte du principe de causalité. Le principe de la participation à raison des avantages n'a pas vocation à remettre fondamentalement en cause le résultat issu de la mise en œuvre du principe de causalité. Dans ces circonstances, il apparaît raisonnable d'arrêter la participation à raison des avantages à hauteur de 70% pour CFF SA et de 30% pour la commune.
21. En résumé, CFF SA se voit imputer dans un premier temps la totalité des coûts relatifs à la modification du croisement conformément au principe de causalité. Ce résultat est ensuite pondéré en fonction des avantages que retirent les parties conformément au principe de la participation à raison des avantages. Compte tenu de l'importance respective des deux étapes, il paraît raisonnable de leur attribuer un poids équivalent ; les résultats intermédiaires ci-dessus comptent donc chacun pour moitié dans la détermination de la répartition finale. CFF SA supporte ainsi une quote-part de

100% conformément au principe de causalité (1ère étape) et de 70% en vertu du principe de la participation aux avantages (2ème étape), soit une quote-part totale de 170%. La commune assume pour sa part uniquement une quote-part de 30% découlant du principe précité de la participation à raison des avantages. Dans le cadre du présent litige, les coûts doivent donc être répartis à raison de 85% à la charge de CFF SA et 15% à la charge de la commune.

22. Il reste à déterminer la nature et le montant des coûts à répartir. Les coûts invoqués par CFF SA pour l'établissement du passage inférieur se montent à 1'568'040 francs. Cette somme figure dans la demande du 9 novembre 2016 (ch. 18 p. 4). Il ressort du dossier que la commune ne sait pas si l'assainissement du passage à niveau aurait pu être envisagé à des coûts plus raisonnables. Elle ne démontre toutefois pas valablement que ce montant n'est pas plausible. Il ressort par ailleurs du dossier que la commune savait, en 2012 déjà, que le coût de l'ouvrage avait été estimé à 1,4 million de francs (demande, pièce 8). Dans son rapport du 11 avril 2014 (réplique, pièce 4), la commune évoque un coût total des travaux estimé par CFF SA à 1'500'000.- francs et déduit de ce montant une participation communale de 250'000.- francs. Sur la base de ces éléments, l'OFT retient que le montant invoqué par CFF SA est plausible et qu'il doit servir de base pour procéder à la répartition des coûts. Conformément aux quotes-parts établies ci-dessus, la commune est condamnée à participer aux coûts d'établissement du passage inférieur à hauteur de 15% du montant précité, soit 235'206 francs.
23. La commune a requis la production par CFF SA de tous les documents en lien avec la fermeture de la halte de Montmollin et l'abandon projeté de la ligne actuelle entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel (réponse, p. 4). Ses réquisitions s'adressent également à l'OFT, voire même au DETEC, en lien avec le remplacement de cette ligne par une ligne directe dans le cadre du fonds d'assainissement des infrastructures ferroviaires (*recte* : financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) (duplique, let. b, p. 2).
24. Concernant la fermeture de la halte de Montmollin, ou, plus précisément, la suppression de la desserte de cette halte, l'OFT retient que cet élément n'est pas pertinent dans le cadre de la présente procédure. Il ressort en effet du dossier que les parties ont considéré que l'assainissement visait à maintenir la liaison piétonnière. Pour la commune, le projet de passage inférieur n'est pas en relation directe avec la suppression de la halte (demande, pièce 10) ; elle était parfaitement consciente que cette réalisation n'était techniquement pas en lien avec la fermeture éventuelle de la halte CFF (demande, pièce 12). Consciente du risque pesant sur la desserte de la halte, la commune a maintenu son opposition à une fermeture du passage à niveau (demande, pièce 16) tout en reconnaissant l'obligation à charge de CFF SA d'assainir ce croisement le 31 décembre 2014 au plus tard (réplique, pièce 4). Dans ces circonstances, la commune ne peut pas se prévaloir de la suppression de la desserte pour esquiver son obligation de participer aux frais d'assainissement du croisement. L'OFT a transmis à la commune les procès-verbaux produits par CFF SA en annexe à sa réplique ; il rejette au surplus la réquisition de la commune.
25. Concernant le remplacement de la ligne par une nouvelle liaison directe, l'OFT relève qu'un tel projet a été rejeté en votation cantonale en date du 23 septembre 2012 (projet « *Transrun* »). Quant à la large acceptation du projet « *Mobilité 2030* » en date du 28 février 2016, elle n'est pas pertinente en l'espèce pour d'évidents motifs d'ordre chronologique. Un nouveau projet de liaison directe entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds a fait l'objet d'un examen dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Lors de sa séance du 31 octobre 2018, le Conseil fédéral a transmis au Parlement son message relatif à l'étape d'aménagement ferroviaire 2035. Il propose un assainissement de la ligne consistant en une modernisation partielle (élimination du rebroussement de Chambrelieu) et le renouvellement du tronçon actuel. A ce stade, l'établissement d'une nouvelle liaison directe n'a pas été retenu.
26. CFF SA a été consultée en lien avec cette étape d'aménagement ; sa prise de position figure sur site internet¹ :

¹ <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/verantwortung/wirtschaft-politik/stellungnahmen.html>

«Lösungsansatz zum Ausbau Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds: Die in der Vernehmlassungsvorlage enthaltene Variante mit Umgehung der Spitzkehre in Chambrelieu wirkt sich negativ auf das Ergebnis der SBB aus. Die langfristig beste Lösung für die SBB ist weiterhin die Ligne directe, die auch der Kanton Neuenburg unterstützt. Da die Strecke im Horizont 2030/35 keine Überlast ausweist und die Ligne directe ein negatives Kosten Nutzen-Verhältnis hat, ist für die SBB die Finanzierung dieses Ausbaus über den STEP AS 2030/35 aber nicht prioritär. Mit den in der Leistungsvereinbarung (LV) 2017–2020 enthaltenen Mitteln kann die Strecke saniert und mindestens bis im Zeithorizont 2035 sicher betrieben werden».

CFF SA estime en résumé que la ligne directe est la meilleure solution à long terme. En l'absence de surcharge sur ce tronçon à l'horizon 2030/35 et compte tenu de son rapport coût/utilité défavorable, le financement de cet aménagement dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030/35 n'est pas prioritaire. CFF SA envisage d'assainir le tronçon par le biais de la convention de prestations et de poursuivre son exploitation jusqu'en 2035 au moins.

CFF SA a par ailleurs précisé qu'elle n'a aucunement l'intention d'abandonner cette ligne (réplique, p. 2). Si la liaison directe voyait le jour, ce ne serait donc pas avant 2035 selon la planification fédérale. L'établissement du passage inférieur a permis de maintenir le croisement au-delà du 31 décembre 2014. Or, il ressort du dossier que la commune a constamment exigé le maintien de la liaison piétonnière. Dans ces circonstances, l'assainissement du passage à niveau avant l'échéance du 31 décembre 2014 était nécessaire afin de maintenir un croisement à cet endroit. La commune ne peut en conséquence se prévaloir d'une hypothétique suppression de la ligne actuelle pour échapper à son obligation de participer aux frais d'assainissement du croisement. Des documents en lien avec un éventuel remplacement de la ligne sont ainsi sans pertinence dans le cadre de la présente procédure. La réquisition de la commune relative à la production de tels documents est en conséquence rejetée.

27. Conformément à l'art. 43 de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFT (OseOFT ; RS 742.102), les frais et l'obligation de verser des indemnités sont régis par l'ordonnance sur les frais et indemnités en procédure administrative (RS 172.041.0). Selon l'art. 13 al. 2 de cette ordonnance, l'émolument de décision est compris entre 100 et 3'000 francs ; il est calculé en fonction de l'ampleur et de la difficulté de la cause, de la manière de procéder des parties et de leur situation financière (art. 63 al. 4bis PA). Vu l'importance du litige et le travail nécessaire, l'émolument de décision est fixé à 2'400.- francs.
28. En règle générale, les frais de procédure sont mis à la charge de la partie qui succombe (art. 63 al. 1 PA). En l'occurrence, la commune succombe sur le principe même de sa participation. Elle a en effet contesté son obligation de participer aux coûts et elle se voit condamnée à en supporter quinze pour cent. CFF SA succombe également ; elle obtient certes gain de cause sur le principe, mais la participation de la commune est fixée à quinze pour cent au lieu d'un tiers. En conséquence, l'émolument de décision est partagé entre les parties, à hauteur de 1'200.- francs chacune.
29. Conformément à l'art. 6 de la loi sur la transparence (LTrans, RS 152.3), les documents officiels sont en principe publics. Dans la mesure où il n'existe aucun motif de limiter, différer ou refuser l'accès à la présente décision, l'OFT la publie sur son site internet.

