



Référence : 341.236-00728/1
Ittigen, le 8 décembre 2021

L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

Dans le litige selon l'article 40 LCdF opposant

Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA, rue de la Gare 45, 1260 Nyon

à

Commune de Trélex, représentée par Maître Alain Thévenaz, Freymond Tschumy & Associés, 5, rue du Grand-Chêne, Case postale 6852, 1002 Lausanne

concernant

Litige relatif à la répartition des frais conformément à l'art. 40 al. 2 LCdF - Passage à niveau du Cerisier

I. a constaté:

1. Par courrier du 15 juillet 2020, la Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA (ci-après : NStCM SA) a invité l'office fédéral des transports (ci-après : OFT) à régler le litige qui l'oppose à la commune de Trélex (ci-après : la commune) au sujet de la répartition des frais relatifs à l'assainissement d'un passage à niveau situé sur le territoire de la commune. Par courrier du 16 février 2021, NStCM SA a transmis à l'OFT une version régularisée de sa demande comportant les signatures requises conformément au registre du commerce.
 - 1.1. NStCM SA expose en bref qu'il s'agit du financement de la mise en conformité du passage à niveau Aebi (ci-après : passage à niveau du Cerisier). L'entreprise de transport prévoit la sécurisation de ce passage à l'aide de barrières et de signalisation adéquate. Cette installation fait partie des passages à niveau qui devaient être assainis à l'échéance de décembre 2014. En attendant les travaux de mise en conformité, la vitesse de circulation des trains a été abaissée à 50 km/h.
 - 1.2. NStCM SA a évalué les coûts de mise en sécurité à l'état 2014 à 300'000 francs. Elle estime que ces coûts doivent être répartis à parts égales entre la commune et l'entreprise de chemin de fer. Elle expose que la répartition financière pour les coûts d'une nouvelle construction se base sur la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) et la documentation de base sur les passages à niveau éditée par l'Union des transports publics (R RTE 25931). NStCM SA invoque plus précisément les articles 26 al. 2 LCdF ainsi que l'annexe A3 tableau 16 de la R RTE 25931.
2. Par courrier du 25 septembre 2020, l'OFT a invité NStCM SA à compléter sa demande. Dans son courrier du 15 octobre 2020, NStCM SA a communiqué les informations suivantes à l'OFT.

Office fédéral des transports OFT

3003 Berne

Emplacement : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen

<https://www.bav.admin.ch/>



- 2.1 À l'ouverture de la ligne en 1916, la voie ne coupait aucun chemin dans le secteur. Selon les plans transmis par l'entreprise de transport, le chemin du Cerisier n'apparaît qu'en 1974. Le croisement a donc été provoqué par la construction du chemin.
- 2.2 La sécurisation de l'installation fin 2014 aurait nécessité la pose de signaux optiques et sonores ainsi que deux barrières. Le coût de ces travaux a été devisé à 300'000 francs. Compte tenu de la proximité de la réalisation du dépôt de Trélex, NStCM SA a décidé d'intégrer l'assainissement du passage à niveau dans le projet de construction du dépôt. L'abaissement de la vitesse sur ce tronçon a permis de respecter les dispositions de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF ; RS 742.141.1) au-delà de l'échéance de 2014. Si l'assainissement avait eu lieu en 2014, il aurait fallu reprendre l'installation par la suite en élargissant le passage à niveau et en déployant deux barrières supplémentaires dans le cadre de la construction du dépôt.
- 2.3 Concernant la participation de la commune de Trélex, NStCM SA estime que seul le montant de 300'000 francs doit faire l'objet d'une répartition financière. Il n'appartient pas à la commune de supporter les coûts liés au projet de nouveau dépôt (élargissement du passage à niveau et pose de barrières supplémentaires).
3. La commune a répondu à la demande de NStCM SA par courrier du 5 février 2021.
 - 3.1 Elle relève tout d'abord que la demande du chemin de fer est formellement irrecevable, puisqu'elle est signée par une personne qui n'est pas au bénéfice de la signature individuelle selon le registre du commerce.
 - 3.2 Sur le fond, la commune constate que NStCM SA invoque l'obligation d'assainir le passage à niveau des Cerisiers avant la fin de l'année 2014 pour un coût total de 300'000 francs. NStCM SA a reporté ces travaux compte tenu de la réalisation du dépôt-atelier ; l'élargissement nécessité par la création de cette infrastructure génère un coût total de 400'000 francs. La commune note que, conformément aux déclarations de NStCM SA, la situation actuelle aurait pu être maintenue par une adaptation de la vitesse des convois ferroviaires. L'entreprise de chemin de fer souhaite que la commune participe à concurrence de 150'000 francs aux travaux d'assainissement, soit la moitié du montant qu'aurait coûté l'adaptation du passage à niveau si elle avait été réalisée avant la fin de l'année 2014.
 - 3.3 La commune relève la grande approximation sur le plan des chiffres, NStCM SA ne produisant aucun devis ni aucun document de spécialistes susceptible d'étayer les coûts allégués.
 - 3.4 La commune estime que la mise en conformité du passage à niveau a pour origine d'une part l'augmentation de la vitesse d'exploitation ferroviaire depuis sa création, et d'autre part la création d'un dépôt-atelier ces dernières années. Ce sont donc en raison des besoins de l'entreprise ferroviaire que le passage à niveau doit être adapté. Il appartient en conséquence à cette entreprise d'assumer les frais.
 - 3.5 Dans la mesure où le passage à niveau ne permet d'accéder qu'à une seule exploitation agricole, qui peut tout à fait se satisfaire des installations actuelles, la commune estime qu'elle n'est pas tenue de participer aux frais à raison d'avantages qu'elle retirerait des travaux. L'immense majorité, soit la quasi-exclusivité des utilisateurs de ce passage à niveau, sont les employés et fournisseurs de NStCM SA. La commune renonce par ailleurs à exiger que le passage à niveau soit installé en face du chemin du Cerisier. Elle précise encore que, au moment des discussions relatives à l'installation du dépôt-atelier, NStCM SA avait clairement indiqué à la commune que celle-ci n'aurait pas à prendre en charge des frais d'adaptation du passage à niveau. Cet accord résulte de discussions et n'a pas été formalisé par écrit.
4. Par courrier du 16 février 2021, NStCM SA a transmis à l'OFT une version régularisée des correspondances transmises dans le cadre de la présente procédure. Ces courriers valablement

signés conformément aux attributions prévues au registre du commerce remplacent les envois du 15 juillet et du 15 octobre 2020.

5. Dans sa réplique du 19 avril 2021, NStCM SA expose que tous les éléments apportés par la commune ont déjà trouvé réponse dans ses correspondances du 16 février 2021, du 15 octobre 2020, du 15 juillet 2020 et dans la décision d'approbation des plans du 20 juillet 2017. Comme la commune n'amène pas de nouveaux éléments au dossier, NStCM SA n'a pas d'autres réponses à formuler.
6. Par courrier du 4 juin 2021, la commune informe l'OFT que, en l'absence de nouveaux éléments apportés par NStCM SA, elle n'a rien à ajouter à ce stade et se réfère à sa réponse du 5 février 2021.
7. Par courrier du 11 juin 2021, l'OFT a communiqué aux parties que l'instruction était terminée et qu'il statuerait ultérieurement sur la base du dossier.

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 la mise en conformité d'un passage à niveau.
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 NStCM 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 NStCM SA, dans la mesure où elle demande à ce qu'une décision soit rendue au sujet de la répartition des coûts engendrés par la modification d'un passage à niveau.
4. La demande est dirigée contre la commune, en sa qualité de propriétaire de la route croisée par la voie ferrée de NStCM SA. Les articles 25 à 29 LCdF traitent de la répartition des frais lors de croisements impliquant une voie ferrée. Conformément aux dispositions précitées, cette répartition intervient en l'espèce nécessairement entre l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route. La qualité de partie doit dans ces circonstances être reconnue à la commune.
5. Les conditions usuelles en matière de recevabilité étant au surplus remplies, il convient d'admettre la recevabilité de la demande.

B Matériellement:

1. 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.

2. 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). Dans l'arrêt précité (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).
3. Dans un premier temps, la répartition des coûts intervient donc 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 le développement du trafic sur 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).
4. La demande de NStCM SA porte sur la répartition des frais de mise en conformité du passage à niveau du Cerisier, situé sur le territoire de la commune de Trélex. Cette installation se trouve

au km 3.612 de la voie ferrée NStCM et elle permet le franchissement de la voie entre la route de Nyon et le chemin du Cerisier. Les travaux invoqués par NStCM SA consistent à sécuriser le passage à niveau au moyen de signaux optiques et sonores ainsi que la pose de deux barrières. Il s'agit des mesures d'adaptation de l'infrastructure qui auraient été nécessaires pour une mise en conformité de l'installation au sens de l'art. 37f al. 1 OCF dans sa version en vigueur jusqu'au 31 octobre 2014 (RO 2003 4289). A teneur de cette disposition, « *(L)es passages à niveau qui ne sont pas conformes à la présente ordonnance doivent être supprimés ou adaptés d'ici au 31 décembre 2014 au plus tard* ». Pour mémoire, NStCM SA a pris à l'échéance de 2014 des mesures au niveau de l'exploitation (adaptation de la vitesse de circulation) afin de surseoir à l'assainissement infrastructurel. En agissant de la sorte, NStCM SA pouvait procéder à cet assainissement conjointement à la réalisation du dépôt de Trélex. NStCM SA précise à cet égard que les coûts d'assainissement supplémentaires liés au projet de dépôt-atelier (élargissement et barrières supplémentaires) ne sont pas concernés par la présente procédure. Dans le cadre du présent litige, NStCM estime le montant des frais d'assainissement de l'installation à 300'000.- francs.

5. NStCM SA invoque à l'appui de sa demande la documentation publiée par l'Union des transports publics (UTP). Dans l'ouvrage de référence de l'UTP en matière de technique ferroviaire, la documentation de base relative aux passages à niveau est publiée avec la référence R RTE 25931. Il s'agit en l'espèce de normes privées que l'UTP met à disposition de ses membres. Ces normes ne sont toutefois pas applicables telles quelles, au même titre qu'une disposition légale. Elles se présentent comme une documentation de base établie en vue de négociations entre les parties. En ce sens, elles ne lient pas l'OFT lorsqu'il statue sur un litige conformément à ses attributions légales.
6. En application des règles exposées ci-dessus, il convient d'abord d'identifier la voie de communication qui a provoqué le croisement (« causalité primaire »). L'examen porte ensuite sur l'existence d'éventuels éléments de nature à remettre en cause la répartition des frais basée sur la chronologie d'établissement des voies de communication. Tel est notamment le cas lorsque les besoins spécifiques d'un trafic (développement du trafic) ont provoqué les modifications au croisement (« causalité secondaire »). Conformément au principe de la participation à raison des avantages, il conviendra finalement de déterminer si une participation aux frais doit être imposée à la partie épargnée par le principe de causalité.
7. Il ressort du dossier que l'ouverture de la ligne de chemin de fer remonte à 1916. Le passage à niveau a été construit vers 1974, lors de l'établissement du chemin du Cerisier.
 - 7.1 NStCM SA allègue qu'au moment de l'ouverture de la ligne, la voie ne coupait aucun chemin dans le secteur. Selon les cartes qu'elle a produites, le Chemin du Cerisier n'apparaît qu'en 1974. La commune ne conteste pas la chronologie de l'établissement des voies de communication. Il ressort de ces éléments que la causalité primaire, découlant de cette chronologie, est imputable à la commune. La préexistence de la ligne de chemin de fer impose dans un premier temps de mettre les coûts d'assainissement de cette installation à la charge de la commune.
 - 7.2 Une dérogation à cette causalité primaire implique l'existence d'éléments liés aux besoins de la voie de communication préexistante ou au développement du trafic sur cette voie (art. 26 LCdF). En l'espèce, le cas de figure de l'art. 26 al. 1 LCdF n'est pas réalisé (remplacement ou suppression d'un passage à niveau). Il convient en conséquence de déterminer si, en application de l'art. 26 al. 2 LCdF, l'assainissement est dû au développement du trafic ferroviaire. À cet égard, la commune avance que l'augmentation de la vitesse d'exploitation et la création du dépôt-atelier sont à l'origine de la mise en conformité du passage à niveau. Ce faisant, elle invoque l'existence d'éléments de nature à remettre en cause la répartition des frais basée sur la chronologie d'établissement des voies de communication.
 - 7.3 Concernant la création du dépôt-atelier, l'OFT retient que la répartition litigieuse porte sur les frais de l'adaptation imposée par l'art. 37f OCF en vigueur dans sa version en vigueur jusqu'au 31 octobre 2014. Conformément à cette disposition, NStCM SA aurait dû installer des signaux optiques et sonores ainsi que deux barrières. Pour mémoire, l'entreprise s'est conformée à l'obligation

d'assainissement en adoptant à l'échéance du 31 décembre 2014 des mesures sur le plan de l'exploitation (abaissement de la vitesse de circulation des trains). NStCM SA estime le coût de ces travaux de mise en conformité à 300'000.- francs. Si NStCM SA avait procédé aux travaux d'assainissement à cette échéance, elle aurait dû élargir le passage à niveau et déployer deux barrières supplémentaires au moment de construire le nouveau dépôt-atelier. Il ressort de la demande que le coût des mesures supplémentaires nécessitées par la création du dépôt-atelier ne fait pas partie de l'objet du litige. NStCM SA expose en effet qu'il n'appartient pas à la commune de supporter ces coûts. Dans ce contexte, il n'est guère pertinent d'imputer au nouveau dépôt-atelier un rôle causal dans l'assainissement dont il est question, lequel se limite aux mesures nécessaires à fin 2014.

7.4 La commune estime par ailleurs que la mise en conformité du passage à niveau trouve son origine dans l'augmentation de la vitesse d'exploitation de l'installation ferroviaire depuis sa création. Pour la commune, il est bien évident que cette vitesse a augmenté au cours des cinquante dernières années, depuis l'installation du passage à niveau. NStCM SA ne conteste pas ces allégations. Par ailleurs, aucune partie n'invoque un développement du trafic routier comme cause des modifications apportées au passage à niveau.

7.5 Une consultation des horaires historiques permet de confirmer ce développement du trafic ferroviaire. L'horaire de 1974 fait état de douze courses par jour, toutes catégories confondues. À cette époque, le trajet entre Nyon et St-Cergue durait environ 42 minutes. L'horaire de 2014 contient environ 30 courses par jour. Quant au temps de parcours, il a diminué d'environ cinq minutes. Il ressort par ailleurs des statistiques tenues par l'OFT depuis 2008 que les kilomètres productifs (prestation kilométrique de l'offre utilisable par le passager) sur la ligne de NStCM SA sont passés de 425'764 à 448'441 entre 2008 et 2014. Ces chiffres ne tiennent pas compte de l'augmentation de cadence intervenue fin 2015 entre Nyon et Genolier (doublement de la cadence). Sur la base de ces éléments, l'OFT retient que le développement du trafic ferroviaire est responsable des mesures d'assainissement infrastructurel au passage à niveau du Cerisier. Cet état de fait constitue une situation particulière qui entraîne, conformément à l'art. 26 al. 2 LCdF, une dérogation à la causalité primaire basée sur la chronologie d'établissement des voies de communication. Au terme de cette première étape, il convient donc de retenir que le principe de causalité impute à l'entreprise ferroviaire la totalité des coûts d'assainissement du passage à niveau.

8. Dans un deuxième temps, la répartition des coûts doit être pondérée en application du principe de la participation à raison des avantages (art. 27 LCdF), auquel renvoie également l'art. 29 LCdF. Conformément à ce principe, chacune des parties doit participer aux frais dans la mesure où elle retire des avantages de la modification des installations (art. 27 al. 1 LCdF). 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). Conformément à cette jurisprudence, un avantage spécifique important ne peut en l'espèce être imputé qu'à la commune, en sa qualité de propriétaire du chemin du Cerisier. 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 entreprise par NStCM 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).

8.1 NStCM SA ne détaille pas les avantages dont bénéficie la commune avec l'assainissement du passage à niveau. Elle se réfère directement à la documentation publiée par l'UTP (voir ch. 5 ci-dessus) et considère de manière forfaitaire que l'avantage de la nouvelle installation profite de manière équivalente aux deux parties. NStCM SA en déduit que la commune doit participer aux

frais à hauteur de 50%. Ce faisant, elle ne tient pas compte du principe de causalité exposé au ch. 7 ci-dessus. La commune estime pour sa part que le passage à niveau ne permet d'accéder qu'à une seule exploitation agricole, laquelle peut tout à fait se satisfaire des installations actuelles. Elle relève que la quasi-exclusivité des utilisateurs du passage à niveau sont des employés et fournisseurs de NStCM SA. La commune estime qu'il n'y a pas lieu de mettre une partie des frais à sa charge sur la base de l'art. 27 LCdF.

- 8.2 L'assainissement de l'installation améliore la sécurité du domaine public et procure aux parties un avantage de nature idéale, sous la forme d'un gain de sécurité. Il est en effet indéniable que l'amélioration des conditions de sécurité au passage à niveau constitue un avantage sur le plan de la sécurité. Les utilisateurs du chemin communal bénéficient d'une plus grande sécurité lors du franchissement du passage à niveau. Sur la base de ces considérations, l'OFT estime que la commune, en sa qualité de propriétaire de l'installation routière, retire un avantage au sens de l'art. 27 al. 1 LCdF des travaux d'assainissement du croisement. Cet avantage doit lui être imputé dans le cadre de la répartition des coûts. Le fait que la quasi-totalité des utilisateurs soient potentiellement des employés et fournisseurs de NStCM SA ne change rien à cette appréciation. D'une part, pour des motifs d'ordre chronologique déjà évoqués, le trafic lié au nouveau dépôt-atelier n'entre pas en considération dans le cadre de la présente procédure. D'autre part, un éventuel lien avec NStCM SA n'enlève en aucun cas à ces personnes leur qualité d'utilisateurs de la route.
- 8.3 Il reste à établir l'ampleur de l'avantage. Dans cet exercice, il faut notamment tenir compte de la nature respective des voies de communication. En l'espèce, il ressort de la demande de NStCM SA que le chemin communal présente une circulation faible au sens de l'art. 37c OCF. C'est cette circonstance, couplée au trafic ferroviaire lent, qui a permis de reporter l'assainissement infrastructurel. Il ne s'agit ni d'une route (arrêt TAF du 13 janvier 2011), ni a fortiori d'une route à fort trafic de poids lourds (arrêt TAF du 19 mai 2009), situations dans lesquelles un avantage équivalent pour les deux parties avait été retenu. Le trafic ferroviaire présente pour sa part une certaine intensité et connaît un développement régulier. Il convient également garder à l'esprit que NStCM SA demeure 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 clairement celui dont jouit la commune.
- 8.4 Dans ce contexte, la répartition des coûts doit ainsi être pondérée en application du principe de la participation à raison des avantages. 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. En l'espèce, l'assainissement du passage à niveau constitue pour les parties un avantage de nature idéale sous la forme d'un gain de sécurité. Compte tenu de l'importance respective des voies de circulation et de l'intérêt de l'assainissement pour les parties, l'OFT estime que cette opération profite principalement à l'entreprise ferroviaire et accessoirement au propriétaire de la route. Dans ces circonstances, il apparaît raisonnable d'arrêter la participation à raison des avantages à hauteur de 80% pour NStCM SA et de 20% pour la commune.
9. En résumé, NStCM SA se voit imputer dans un premier temps la totalité des coûts relatifs à l'assainissement du passage à niveau conformément au principe de causalité. Ce résultat est ensuite pondéré en fonction des avantages que retirent les parties de la modification de l'installation. 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. NStCM SA supporte donc une quote-part de 100% conformément au principe de causalité (1^{ère} étape) et de 80% en vertu du principe de la participation aux avantages (2^{ème} étape), soit une quote-part totale de 180%. La commune assume pour sa part uniquement une quote-part de 20% découlant du principe précité de la participation à raison des

avantages. Les coûts d'assainissement doivent donc être répartis à raison de 90% à la charge de NStCM SA et 10% à la charge de la commune.

10. Il reste à déterminer le montant des frais à répartir. En annexe à sa demande, NStCM SA a déposé un document présentant une estimation du coût total pour les travaux au passage à niveau. Le montant s'élève à 415'295.35 francs. Elle relève toutefois que le coût global des travaux de sécurisation nécessaires à fin 2014 avait été devisé à 300'000.- francs. C'est ce montant qui doit être réparti dans le cadre de la présente procédure. La commune relève la grande approximation au sujet de ce montant. Dans le cadre des conventions de prestations 2013-2016, l'OFT a considéré que ce montant était plausible. Il s'agit à ce stade d'un devis établi avec une marge de plus ou moins 30%, ce qui est habituel pour ce genre d'estimation. Dans ce contexte, l'OFT se limite à statuer sur la quote-part de chaque partie. Il appartiendra à NStCM SA de transmettre à la commune tous les justificatifs utiles lorsque l'entreprise lui adressera la facture relative aux coûts d'assainissement. Seuls les coûts effectifs imputables à l'assainissement nécessaire à fin 2014 pourront être facturés. Cela exclut les coûts en lien avec le nouveau dépôt-atelier. En cas de litige sur le montant des coûts, l'OFT pourra être à nouveau saisi.
11. La commune allègue enfin que, au moment des discussions relatives à l'installation du dépôt-atelier, NStCM SA lui a clairement indiqué qu'elle n'aurait pas à prendre en charge des frais d'adaptation du passage à niveau. Elle précise que cet accord résulte de discussions et qu'il n'a pas été formalisé par écrit. L'OFT relève à ce sujet que la demande de NStCM SA porte sur les frais d'assainissement du passage à niveau à l'échéance de fin 2014. Les frais d'adaptation relatifs à l'établissement du nouveau dépôt-atelier ne font pas partie du présent litige. Sans se prononcer sur la question de l'accord allégué par la commune, l'OFT constate que les frais d'adaptation du passage à niveau liés au nouveau dépôt-atelier ne sont pas concernés par la présente procédure.
12. Conformément à l'art. 43 de l'ordonnance sur les émoluments pour les transports publics (OEml-TP; 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 1'800.- francs.
13. 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 une certaine quotité. NStCM SA succombe également ; elle obtient certes gain de cause sur le principe, mais la participation de la commune est fixée bien en-deçà des 50% qu'elle réclamait. En conséquence, l'émolument de décision est partagé à raison de deux tiers pour NStCM SA, soit 1'200.- francs, et un tiers pour la commune, soit 600.- francs.
14. 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 en l'espèce aucun motif de limiter, différer ou refuser l'accès à la présente décision, l'OFT la publie sur son site internet.

III. a décidé:

1. La commune de Trélex est condamnée à payer à NStCM SA 10% des coûts effectifs imputables à l'assainissement de l'installation de passage à niveau « Le Cerisier », située au kilomètre 3.612 sur la ligne Nyon – St-Cergue.
2. Les frais de la procédure, arrêtés à 1'800.- francs, sont mis :

- à la charge de NStCM SA à hauteur de 1'200.- francs ;
- à la charge de la commune de Trélex à hauteur de 600.- francs.


Ces montants sont exigibles à l'échéance d'un délai de 30 jours dès la notification de la décision, respectivement, en cas de recours, lors de l'entrée en force de la décision sur recours. Le paiement doit intervenir dans les 30 jours dès l'échéance. Le montant sera versé à l'OFT au moyen de la facture transmise séparément.

3. La présente décision peut être publiée sur le site internet de l'OFT.

Office fédéral des transports

Office fédéral des transports

Peter König
Chef de section Droit


Section Droit

Indication des voies de droit:

En application des articles 44 et suivants de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021), la présente décision peut, dans un délai de 30 jours dès sa notification, faire l'objet d'un recours. Le recours doit être adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 St-Gall. Le mémoire de recours indique les conclusions, motifs et moyens de preuve et porte la signature du recourant ou de son mandataire ; celui-ci y joint l'expédition de la décision attaquée et les pièces invoquées comme moyens de preuve, lorsqu'elles se trouvent en ses mains.

A notifier à (courrier recommandé):

- Compagnie du Chemin de fer Nyon- St-Cergue-Morez SA, Rue de la Gare 45, 1260 Nyon
- Maître Alain Thévenaz, Freymond, Tschumy et Associés, rue du Grand-Chêne 5, Case postale 6852, 1002 Lausanne

Copie p. i. à:

