



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

Notre référence : [REDACTED]

Dossier traité par : [REDACTED]

Berne, le 23 mai 2017

L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

Dans le litige selon l'article 40 LCdF opposant

Monsieur [REDACTED]
représenté par Me Agathe Tornay-Luisier, Avenue du Théâtre 2, 1870 Monthey

.....Demandeur

à

Transports publics du Chablais SA, Rue de la Gare 38, 1860 Aigle

.....Défenderesse

concernant

Répartition des frais d'établissement d'un passage à niveau

I. a constaté :

1. Par demande du 10 mai 2016, Monsieur [REDACTED] (ci-après : le demandeur) a invité l'Office fédéral des transports (ci-après : OFT) à régler le litige qui l'oppose à Transports publics du Chablais SA (ci-après : la défenderesse) au sujet de la répartition des frais d'établissement d'un nouveau passage à niveau.
2. Le demandeur expose qu'il est propriétaire de la parcelle n° 2464 de la commune de Collombey-Muraz, située au lieu-dit "Le Verger". Par décision du 7 mai 2015, la commune lui a délivré l'autorisation de construire un accès routier au quartier "Le Verger" depuis la route cantonale Saint-Gingolph - Saint-Maurice (RC 302). Par décision du 6 janvier 2016, la Commission cantonale de signalisation routière a approuvé l'introduction d'un plan de signalisation et de marquage du carrefour desservant ce quartier. Le demandeur produit l'ensemble des pièces relatives à cette procédure. Il évoque également le dossier déposé par la défenderesse auprès de l'OFT pour l'examen technique ferroviaire.

Office fédéral des transports OFT
Adresse postale : 3003 Berne
Adresse physique : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

www.bav.admin.ch



C O O . 2 1 2 5 . 1 0 0 . 2 . 9 3 8 0 6 4 8



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

3. Selon le demandeur, le nouveau passage à niveau constitue un accès sécurisé au quartier résidentiel "Le Verger". Le passage à niveau existant avant les travaux était gardé uniquement par une croix de Saint-André et desservait un accès privé à une maison. Le nouveau passage à niveau est créé pour le cheminement des véhicules uniquement, alors que l'ancien croisement est fermé pour les véhicules. Le cheminement des piétons entre le Chemin des Dailles et la RC 302 reste fonctionnel (demande, pièce 7, ch. 1 p. 3). Le coût estimé des travaux s'élève à 448'428.40 francs (demande, pièce 22).
4. Pour le demandeur, le litige porte sur la question de savoir si et dans quelle mesure la défenderesse est tenue de participer financièrement au déplacement de l'ancien passage à niveau et à la sécurisation de la nouvelle installation. Il allègue que ce déplacement est lié à la création par lui-même d'un nouveau quartier résidentiel ; l'équipement du passage à niveau est intervenu principalement en raison du nouvel accès routier au quartier "Le Verger". Les travaux ont consisté à déplacer et sécuriser l'ancien passage à niveau. Celui-ci n'était pas sécurisé activement mais équipé uniquement d'une croix de Saint-André. Avec l'augmentation du trafic, la sécurité n'aurait pas été garantie si l'on avait utilisé l'accès existant pour le nouveau quartier.
5. Le demandeur considère que les parties bénéficient selon toute vraisemblance dans une égale mesure de l'amélioration des conditions de sécurité liée à l'équipement du passage à niveau. Il invoque le principe de la participation à raison des avantages et estime que les coûts d'établissement du nouveau passage à niveau doivent, en application de ce principe, être répartis à raison de 50% à sa charge et 50% à la charge de la défenderesse.
6. Par courrier du 9 juin 2016, l'OFT a invité la défenderesse à prendre position sur cette demande. Il lui a par ailleurs soumis une liste de questions en lien avec l'instruction de la demande.
7. Par courrier du 21 juillet 2016, la défenderesse s'est prononcée sur la demande et a répondu aux questions de l'OFT. Elle expose que le passage à niveau "Le Verger" est construit et exploité depuis le 25 mai 2016. Consultée en 2012 en vertu de l'art. 18m de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101), la défenderesse s'est d'abord opposée au projet du demandeur en insistant sur le fait que l'installation existante munie de croix de Saint-André ne répondrait plus aux normes en vigueur en raison de l'augmentation de trafic provoquée par le projet. Cette opposition a débouché sur une séance entre les parties début 2013. Au cours de cette séance, la défenderesse a réitéré ses craintes concernant le passage à niveau existant qui ne répondrait plus aux normes. Le demandeur a alors indiqué que l'accès à ses nouveaux bâtiments pouvait s'effectuer ailleurs. Sur la base de cette séance et des déclarations du demandeur, la défenderesse a retiré son opposition. Suite à la réévaluation de la fréquence d'utilisation de la route, une adaptation du passage à niveau s'est avérée nécessaire. Avant la modification, l'ancien passage à niveau correspondait aux normes en vigueur et ne nécessitait aucun assainissement. Le déplacement du passage à niveau a eu pour conséquence de modifier le type d'exploitation ferroviaire à l'endroit du croisement, qui est passé du mode tramway au mode chemin de fer. L'augmentation de la circulation routière a rendu obligatoire l'équipement du nouveau passage à niveau avec des barrières complètes. A plusieurs reprises, la défenderesse a affirmé qu'elle ne participerait pas aux frais d'assainissement puisque la cause du besoin n'était clairement pas imputable au chemin de fer mais à la route selon les art. 25 et suivants LCdF. Elle réfute le principe de la participation à raison des avantages dans la mesure où elle ne retire aucun



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

avantage de cette modification des installations. La modification du passage à niveau lui cause au contraire certains désagréments, à savoir : risque de panne des installations de sécurité, risque de perturbations d'exploitation ferroviaire, risque de perturbations de l'horaire (stabilité de l'horaire et correspondances non garanties), augmentation des coûts d'entretien et risque accru d'accidents dus à l'augmentation du nombre de franchissements et ce malgré les barrières.

8. En réponse aux questions de l'OFT, la défenderesse a indiqué que l'ancienne installation était exploitée en mode tramway ; avec le déplacement du passage à niveau, la nouvelle installation est exploitée en mode chemin de fer. L'ancien passage à niveau était conforme aux prescriptions car le trafic routier était considéré comme très faible ; aucun assainissement n'était nécessaire. Ce passage à niveau a été fermé avec une barrière en bois de manière à diriger le flux de piétons. Le coût de cette mesure n'est pas compris dans le montant devisé (448'428.40 francs), lequel comprend uniquement les installations de sécurité ferroviaire du nouveau passage. L'entretien standard d'un passage à niveau avec barrières nécessite une journée à deux employés par année, contrairement à l'ancien passage qui ne nécessitait aucun entretien. Ces coûts sont estimés à environ 2'183 francs par année. Il est cependant impossible de chiffrer réellement cet entretien car il peut y avoir des problèmes techniques imprévus nécessitant des interventions du service électrique. La mise en fonction de la nouvelle installation n'entraîne aucune économie en faveur de la défenderesse ; elle coûte au contraire en entretien et en risque de perturbation d'exploitation.
9. Parallèlement à la présente procédure, l'OFT a, par décision d'approbation des plans du 30 août 2016, approuvé le projet de détails de la défenderesse du 22 avril 2016 concernant la partie ferroviaire du projet de carrefour desservant l'accès privé du secteur "Le Verger".
10. Par courrier du 31 août 2016, l'OFT a donné au demandeur la possibilité de répliquer à la réponse du 21 juillet 2016. Par courrier du 9 septembre 2016, l'OFT a rendu le demandeur attentif au fait que la décision pourrait porter non seulement sur les coûts d'établissement du passage à niveau, mais également sur les coûts d'entretien de cette installation.
11. Dans sa réplique du 27 septembre 2016, le demandeur reconnaît que la création du passage à niveau s'est imposée en raison du développement du trafic routier lié à la création du quartier "Le Verger". Il rappelle toutefois que chacune des parties doit participer aux frais dans la mesure où elle retire des avantages de la modification des installations, conformément au principe de la participation à raison des avantages. A cet égard, le demandeur considère que l'amélioration des conditions de sécurité au passage à niveau constitue à elle seule un avantage sur le plan de la sécurité. La création d'un passage à niveau avec barrières à la place d'une simple croix de Saint-André présente un avantage sécuritaire pour la défenderesse, et non un risque accru d'accident dû à l'augmentation du nombre de franchissement. L'importance de l'aspect sécuritaire pour la défenderesse ressort par ailleurs de sa volonté de déplacer la ligne, mais pas avant 2021, pour assurer plus de sécurité aux usagers.
12. Concernant l'augmentation des coûts d'entretien, le demandeur conteste les frais supplémentaires invoqués par la défenderesse. Il produit à cet égard une convention passée avec la commune de Collombey-Muraz, dans le cadre de laquelle cette dernière s'est engagée à prendre en charge tous les frais d'entretien liés à la création du passage à niveau. Le demandeur confirme sa



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

conclusion, à savoir la participation de la défenderesse aux coûts de création du passage à niveau à hauteur de 50%.

13. Par courrier du 28 octobre 2016, l'OFT a transmis la réplique du 27 septembre 2016 à la défenderesse et lui a donné l'occasion de prendre position sur ce courrier.
14. Dans sa duplique du 13 décembre 2016, la défenderesse confirme qu'elle ne retire aucun avantage de cette situation. L'ancien passage à niveau était faiblement utilisé et conforme aux normes en vigueur sur le plan de la sécurité. C'est le besoin créé par le projet du demandeur qui a imposé l'établissement d'un nouveau cheminement routier nécessitant une sécurisation active. Cette sécurisation active ne crée pas un avantage sécuritaire supplémentaire pour la défenderesse puisque le niveau de sécurité reste équivalent à la situation avant travaux. Elle expose qu'il ne s'agit pas en l'espèce d'une rénovation mais d'une nouvelle installation qui a été créée par l'augmentation du trafic routier.
15. Au sujet des frais d'entretien supplémentaires, la défenderesse précise qu'il faut distinguer les coûts liés à la route et au passage à niveau d'un côté et ceux des installations de sécurité ferroviaire. La convention produite par le demandeur ne mentionne pas la prise en charge des frais d'entretien des installations de sécurité. La défenderesse confirme dès lors que les frais invoqués dans son courrier du 21 juillet 2016 demeurent à sa charge. Elle maintient ses conclusions, à savoir que tous les frais doivent être supportés par le demandeur. Le principe de la participation à raison des avantages ne s'applique pas en l'espèce puisqu'elle ne bénéficie d'aucun avantage sécuritaire.
16. Par courrier du 16 décembre 2016, l'OFT a transmis au demandeur la duplique de la défenderesse et mis un terme à l'instruction de la demande.

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 précisément pour objet la répartition de frais relatifs à un croisement entre une voie de chemin de fer et une route.
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.



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

3. La qualité pour agir du demandeur 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 au demandeur, dans la mesure où ce dernier demande à ce qu'une décision soit rendue au sujet de la répartition des coûts engendrés par l'établissement d'un passage à niveau, coûts qu'il a provisoirement pris à sa charge.
4. La demande est dirigée contre la défenderesse, en sa qualité de propriétaire de la voie de chemin de fer traversée par la route du demandeur. Les articles 25 à 29 LCdF traitent de la répartition des frais lors de croisements entre les chemins de fer et les routes. Conformément aux dispositions précitées, cette répartition intervient nécessairement entre le propriétaire de la route et l'entreprise de chemin de fer. La qualité de partie doit dans ces circonstances être reconnue à la défenderesse.

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



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

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, ZBI 1993, pp. 333 ss, en particulier 335-340).

3. La ligne de chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) relie notamment les communes de Collombey-Muraz et Monthey. Dans ce secteur, elle longe la route cantonale valaisanne n° 302 (RC 302), laquelle s'étend parallèlement à la ligne de chemin de fer, à l'ouest de celle-ci. A l'est de la ligne ferroviaire se trouve la parcelle n° 2464 de la commune de Collombey-Muraz (nom local : Le Verger), propriété du demandeur. Encore plus à l'est, le chemin des Dailles s'étend le long de cette parcelle et la contourne par le nord. Avant que les travaux entrepris par le demandeur ne modifient la situation, ce chemin permettait à un nombre restreint de véhicules de rejoindre la RC 302 en traversant la ligne de chemin de fer à un croisement signalé par une croix de Saint-André.
4. En raison du développement du trafic routier lié à la création du quartier "Le Verger" sur la parcelle du demandeur, l'établissement d'un passage à niveau reliant cette parcelle à la RC 302 s'est imposé. Le demandeur prévoyait initialement que l'accès à sa parcelle emprunterait le croisement existant à l'extrémité du chemin des Dailles. La défenderesse s'est opposée à cette solution, en insistant sur le fait que l'installation munie de croix de Saint-André ne répondrait plus aux normes en vigueur en raison de l'augmentation de trafic résultant du projet du demandeur. Le nouvel accès routier au quartier "Le Verger" a été approuvé par la commune de Collombey-Muraz en date du 7 mai 2015 et par la Commission cantonale de signalisation routière en date du 6 janvier 2016. En sa qualité d'autorité de surveillance en matière de construction des chemins de fer (art. 10 LCdF), l'OFT a approuvé la partie ferroviaire du projet de carrefour par décision du 30 août 2016.
5. Depuis la mise en service du passage à niveau au mois de mai 2016, les véhicules accèdent au quartier "Le Verger" et le quittent en empruntant cette nouvelle installation. Le croisement entre la ligne de chemin de fer et le chemin des Dailles a été fermé avec une barrière en bois pour diriger le flux de piétons sur le trottoir en direction de la commune de Collombey-Muraz. Le cheminement des piétons entre le chemin des Dailles et la RC 302 reste fonctionnel. Ce croisement était situé dans une zone parcourue selon les dispositions d'exploitation des tramways, où la circulation s'effectue en marche à vue conformément aux prescriptions de circulation des trains (PCT¹) édictées par l'OFT conformément à l'art. 11a de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF; RS 742.141.1). L'OFT relève en passant que, conformément à l'art. 37c al. 3 let. d OCF, il est suffisant de poser le signal "Tramway ou chemin de fer routier" visé à l'art. 10 al. 4 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21) aux passages à niveau parcourus selon les dispositions d'exploitation des tramways.
6. Dans un premier temps, la répartition des coûts intervient conformément au principe de causalité. Dans ce contexte, le demandeur admet que l'établissement du croisement est lié à la création par lui-même d'un nouveau quartier résidentiel, et que l'équipement de ce passage à niveau est

¹ PCT A2016, R 300.6, ch. 4.4; disponible sur le site de l'OFT (www.bav.admin.ch, rubrique Droit / Prescriptions de circulation des trains (PCT))



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

intervenir principalement en raison du nouvel accès routier au quartier "Le Verger". L'établissement du passage à niveau s'est imposé en raison du développement du trafic routier lié à la création de ce quartier.

7. La défenderesse partage ce point de vue lorsqu'elle expose que la cause du besoin n'est clairement pas imputable au chemin de fer. C'est le besoin créé par le projet du demandeur qui a imposé l'établissement d'un nouveau cheminement routier nécessitant une sécurisation active ; il s'agit d'une nouvelle installation provoquée par l'augmentation du trafic routier.
8. Conformément au principe de causalité, 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).
9. La qualification de l'état de fait par les parties a varié au long de l'instruction. Le demandeur évoque le déplacement d'un passage à niveau avec sécurisation de la nouvelle installation. A son avis, les travaux visent à déplacer et sécuriser un passage existant. Il mentionne également la création d'un passage à niveau et qualifie l'installation récemment construite de nouveau passage à niveau. La défenderesse se réfère dans un premier temps à l'adaptation d'un passage à niveau. Elle considère que le déplacement de l'installation constitue une modification. Elle soutient finalement qu'il ne s'agit pas en l'espèce d'une rénovation mais d'une nouvelle installation qui a été créée par l'augmentation du trafic routier. Il ressort des pièces produites par le demandeur que la défenderesse a qualifié les travaux objets de la présente procédure d'assainissement d'un passage à niveau (demande, pièce 5). Dans le rapport technique du 16 novembre 2015 (demande, pièce 7), la défenderesse expose qu'il s'agit d'un projet de déplacement et de sécurisation d'un passage à niveau. Dans sa décision d'approbation des plans du 30 août 2016, l'OFT relève que le projet prévoit le déplacement et l'assainissement d'un passage à niveau. Du point de vue de l'approbation des plans, il s'agirait ainsi de la modification d'une installation (déplacement et assainissement).
10. En matière de croisements entre des routes publiques et des chemins de fer (chap. 4, section 8 LCdF), l'art. 26 traite des modifications apportées aux installations existantes (arrêt du TAF A-5896/2007 du 19 mai 2009, consid. 3.2.4.1). Le premier alinéa de cette disposition n'est pas directement applicable à la présente cause dans la mesure où il 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. Il est certes question dans le cadre du présent litige de



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

supprimer (du moins pour le passage des véhicules) un croisement ; les coûts qu'invoque le demandeur ne sont toutefois pas liés à cette opération. 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. Comme cela ressort de l'intitulé de l'art. 26 LCdF, seuls les croisements existants sont concernés par cette disposition. La notion de déplacement d'un passage à niveau, qui ressort notamment de la procédure d'approbation des plans, paraît donc absente de la procédure en répartition des frais. L'existence de notions différentes se justifie au regard des objectifs propres à chaque procédure. S'il fallait néanmoins retenir que le présent litige concerne la modification d'une installation existante, il conviendrait vraisemblablement, à défaut de pouvoir invoquer directement l'art. 26 LCdF, de recourir à l'art. 29 LCdF et son renvoi à une application par analogie des art. 25 à 28 LCdF, lequel porte notamment sur le principe de causalité ancré aux art. 25 et 26 LCdF.

11. Sur la base des pièces du dossier, il paraît toutefois raisonnable de retenir que l'installation dont les frais doivent être répartis dans le cadre de la présente procédure constitue un croisement entre une nouvelle route publique et le chemin de fer, au sens de l'art. 25 LCdF. Le demandeur a en effet établi une nouvelle route sur sa parcelle ("Chemin du Verger"); ledit chemin communique avec la RC 302 par le biais du passage à niveau, créant à cet endroit un nouveau croisement. Le Tribunal fédéral (TF) va également dans ce sens lorsqu'il retient que l'aménagement d'une deuxième voie ferroviaire ("*Ausbau der Bahnlinie auf Doppelspur*") ne tombe pas sous le coup de l'art. 25 LCdF ; il ne s'agit pas d'une nouvelle voie de communication au sens de cette disposition (ATF 94 I 569, consid. 3 p. 576 *a contrario*). Dans le cadre de la première étape, le principe de causalité commande ainsi d'imputer la totalité des frais de l'installation au propriétaire de la nouvelle voie de communication conformément à l'art. 25 al. 1 LCdF ; il s'agit en l'espèce de la route. A juste titre, le demandeur ne prétend pas que la défenderesse serait tenue de participer aux coûts d'établissement de la nouvelle installation en application du principe de causalité.
12. La nature publique de la route d'accès au quartier "Le Verger" est incontestable à la lueur de la jurisprudence des tribunaux fédéraux, telle que résumée dans l'arrêt du TAF A-1034/2010 précité. Il ressort de cet arrêt que, selon la jurisprudence du TF et du TAF, une route est publique au sens des art. 24 ss LCdF lorsqu'elle est affectée à l'usage commun, sans pour autant que soient nécessaires un acte administratif d'affectation ou alors un usage commun persistant depuis des temps immémoriaux ; au contraire, il suffit que la route serve effectivement à la circulation publique et qu'elle soit accessible au public. Peu importe qu'elle soit détenue en main publique ou privée. Seul importe le fait qu'elle soit de façon reconnaissable à disposition d'un nombre indéterminé de personnes, même si son genre ou son but en restreint l'utilisation (voir not. arrêt du TAF A-5896/2007 du 19 mai 2009, consid. 3.2.3 et arrêt du TAF A-5867/2007 du 27 octobre 2008, consid. 5.2). L'appréciation s'effectue sur la base de l'état de fait actuel respectivement sur la situation effective au moment de l'assainissement du passage à niveau. En l'espèce, il ressort du dossier que la route qui permet d'accéder au quartier "Le Verger" en traversant la voie ferrée est librement accessible à tous et susceptible d'être empruntée chaque jour par un nombre indéterminé de véhicules. Cela suffit pour admettre que cette route est publique au sens de la législation ferroviaire.
13. A l'issue de la première étape et conformément à l'art. 25 al. 1 LCdF, l'OFT retient en résumé que les frais de toute l'installation au lieu du croisement doivent être pris en charge par le demandeur,



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

en sa qualité de propriétaire de la nouvelle voie de communication. Une application de l'art. 26 ou de l'art. 29 LCdF, à teneur duquel les art. 25 à 28 s'appliquent par analogie, conduirait conformément au principe de causalité à un résultat identique.

14. Dans le cadre de la deuxième étape, il convient de déterminer si la défenderesse doit participer aux coûts d'établissement de la nouvelle installation en application du principe de la participation à raison des avantages. Il n'est pas possible de suivre le raisonnement du demandeur lorsque celui-ci soutient que les frais doivent être répartis en application de ce seul principe. Ce faisant, il 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). Tel est le cas lorsqu'il s'avère que la partie qui n'a pas causé les travaux, et qui dès lors ne participe pas aux frais, retire effectivement un avantage de la modification apportée (cf. arrêt non publié du TF 2A.80/1999 du 5 janvier 2000, consid. 4c).
15. Le demandeur considère que la création d'un passage à niveau sécurisé améliore les conditions de sécurité par rapport à la situation qui prévalait jusque là, soit un croisement uniquement équipé d'une croix de Saint-André. Il estime que les parties bénéficient dans une mesure comparable de cet avantage de nature sécuritaire.
16. La défenderesse soutient au contraire qu'elle ne retire aucun avantage de la modification. Elle relève que l'ancien passage à niveau correspondait aux normes en vigueur et ne nécessitait aucun assainissement. Au surplus, le déplacement de l'installation a eu pour conséquence de modifier le type d'exploitation ferroviaire à l'endroit du croisement, qui est passé du mode tramway au mode chemin de fer. L'augmentation de la circulation routière liée à l'établissement de la nouvelle route l'a obligée à équiper le passage de barrières complètes. La défenderesse estime que, outre l'absence d'avantages, la nouvelle installation lui cause divers désagréments. Elle mentionne notamment une série de risques (panne des installations de sécurité, perturbations d'exploitation ferroviaire, perturbation de l'horaire, accidents dus à l'augmentation du nombre de franchissement) ainsi que l'augmentation des coûts d'entretien. Elle relève encore que le projet de sécurisation de la ligne AOMC prévoit la suppression des voies le long et sur la RC 302 par une modification du tracé de la voie qui sera mis en parallèle de la voie CFF, et conclut que son entreprise ne retire aucun avantage sécuritaire, ni aucun autre avantage de cette modification. La sécurisation active de l'installation actuelle a pour effet de maintenir le niveau de sécurité existant avant les travaux.
17. La défenderesse n'a pas présenté d'exigences spéciales dans l'intérêt de l'amélioration durable de ses propres installations ou de leur aménagement ultérieur. L'art. 27 al. 2 LCdF n'est de ce fait pas applicable au présent litige. En lien avec l'aménagement ultérieur des installations de la défenderesse, il convient toutefois de relever, comme le font les parties, que celle-ci envisage à terme, mais pas avant 2021, de déplacer la ligne AOMC pour assurer plus de sécurité aux usagers (réponse, p. 3 et duplique, p. 2). C'est donc en connaissance de cause que le demandeur réclame à la défenderesse une participation financière pour des travaux dont l'utilité pourrait disparaître bien avant que la nouvelle installation n'atteigne le terme de sa durée de vie ordinaire



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

(estimée en pratique à 25 ans ; voir à ce sujet l'arrêt du TAF A-5867/2007 du 27 octobre 2008, consid. 8.2 in fine).

18. Il convient donc de déterminer si, conformément à l'art. 27 al. 1 LCdF, la défenderesse retire des avantages de la modification des installations. Dans ce contexte de la participation à raison des avantages, il est légitime de considérer que la modification en question recouvre non seulement l'établissement du nouveau croisement mais également, en ce qui concerne les véhicules, la suppression de l'ancienne installation. Cette manière de procéder est la seule qui permette de tenir globalement compte des divers avantages dont bénéficient les parties. 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).
19. Fondamentalement, l'OFT retient que l'établissement d'un nouveau croisement ne crée pas d'avantages pour le propriétaire de la voie de communication préexistante. La situation n'est en effet pas comparable à celle qui se présente lorsqu'un croisement existant est modifié. Dans ce dernier cas de figure, la modification peut procurer des avantages à ce propriétaire. C'est notamment le cas lorsqu'un passage à niveau est équipé avec des barrières ou qu'il est remplacé par un passage inférieur ou un passage supérieur. L'examen global auquel l'OFT procède dans le cadre de la participation à raison des avantages implique toutefois la prise en compte de la modification apportée à l'ancien croisement. La nouvelle situation a en effet le mérite de supprimer un croisement qui, bien que conforme aux dispositions légales, permettait à des véhicules de traverser la voie dans une zone exploitée en mode tramway sous la seule protection d'une croix de Saint-André. La configuration actuelle procure ainsi à la défenderesse un avantage de nature idéale sous la forme d'un gain de sécurité.
20. L'avantage dont bénéficie la défenderesse doit néanmoins être relativisé. Compte tenu de ses particularités (faible densité de la circulation routière, mode d'exploitation tramways), l'ancienne installation était signalée par une croix de Saint-André selon l'art. 37c al. 3 let. c OCF. Cette situation conforme à la loi ne nécessitait pas d'assainissement. La suppression de ce croisement ne procure de ce fait qu'un avantage marginal à la défenderesse, dans la mesure où les véhicules empruntent dorénavant un passage à niveau gardé par une installation de barrières, mais que la circulation routière croisant la voie a augmenté avec la création du nouveau quartier et que le croisement se situe maintenant dans une zone exploitée en mode chemin de fer. De plus, il ressort de la demande (p. 2) que le trafic des piétons est maintenu entre le chemin des Dailles et la RC 302, à l'endroit de l'ancienne installation ; cet élément contribue également à relativiser l'avantage dont jouit la défenderesse.
21. Cet avantage doit toutefois être imputé à la défenderesse dans le cadre de la répartition des coûts ; ce faisant, il convient de garder à l'esprit que le demandeur reste le principal bénéficiaire des travaux qu'il a entrepris. L'avantage que ce dernier retire des modifications (raccordement et mise en valeur d'un nouveau quartier) surpasse celui dont jouit la défenderesse.
22. A l'exception de l'augmentation des coûts d'entretien, les inconvénients cités par la défenderesse n'interviennent pas dans la détermination de l'avantage au sens de l'art. 27 al. 1 LCdF. Ils relèvent des conséquences ordinaires liées à la création de croisements, lesquels doivent être approuvés si, pendant et après leur établissement, les mesures de sécurité et les installations nécessaires



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

assurent sans entraves la continuité de l'exploitation ferroviaire et que les croisements ne gênent pas un aménagement projeté des installations du chemin de fer (art. 24 al. 2 LCdF). L'obligation de tolérer ces inconvénients découle du fait que les routes publiques et les voies de chemin de fer sont considérées comme des installations d'égale importance.

23. 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 inévitables - 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 oeuvre du principe de causalité. Dans ces circonstances, il apparaît raisonnable d'arrêter la participation à raison des avantages à hauteur de 20% pour la défenderesse et de 80% pour le demandeur.
24. En résumé, le demandeur se voit imputer dans un premier temps la totalité des coûts relatifs à l'équipement du passage à niveau 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. Le demandeur supporte ainsi une quote-part de 100% conformément à l'art. 25 al. 1 LCdF (1ère étape) et de 80% en vertu du principe de la participation aux avantages (art. 27 al. 2 LCdF ; 2ème étape), soit une quote-part totale de 180%. La défenderesse assume pour sa part uniquement une quote-part de 20% 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 90% à la charge du demandeur et 10% à la charge de la défenderesse.
25. Il reste à déterminer la nature et le montant des coûts à répartir. Les coûts invoqués par le demandeur pour l'établissement de la nouvelle installation sont estimés à 448'428.40 francs. Ce montant découle du devis du 20 février 2015 adressé à la défenderesse (demande, pièce 22). La défenderesse précise que ce montant comprend uniquement les installations ferroviaires du nouveau passage (réponse, p. 3). Cette affirmation est confirmée par l'intitulé du devis ("PN du Verger, installation de barrières automatiques et signalisation lumineuse"). Il ressort de ces éléments que la défenderesse admet ce montant de 448'428.40 francs. Conformément aux quotes-parts établies ci-dessus, elle est condamnée à participer aux coûts d'établissement des installations ferroviaires du passage à niveau à hauteur de 10% du montant précité, soit 44'842.85 francs.
26. Il ressort du message précité du Conseil fédéral concernant le projet de loi sur les chemins de fer que 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. Par dépenses ultérieures, il faut notamment comprendre les coûts d'entretien de l'installation; il est cohérent que les coûts d'entretien d'une installation suivent le destin juridique des coûts d'établissement de cette installation (voir notamment à ce sujet l'avis de Tschannen/Locher, *Massnahmenzuständigkeit und Kostentragungspflicht bei Kreuzungen zwischen Strasse und Gewässer*, in : *Verwaltungsorganisationsrecht – Staatshaftungsrecht – öffentliches Dienstrecht*,



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

Bern 2011, ch. 5 p. 75 et la jurisprudence citée). Le TAF s'est prononcé dans le même sens (arrêt précité A-1034/2010, consid. 11.2). La répartition des frais des travaux d'entretien et de renouvellement est réglée conformément à l'art. 29 LCdF, lequel renvoie par analogie aux art. 25 à 28 LCdF.

27. La défenderesse estime les coûts d'entretien de la nouvelle installation à 2'183 francs par année (réponse, p. 3). La suppression de l'ancienne installation n'entraîne pas d'économies. Appelé à se prononcer à ce sujet, le demandeur produit une convention passée avec la commune de Collombey-Muraz, à teneur de laquelle cette dernière prend à sa charge tous les travaux ordinaires d'entretien de la route, des trottoirs et des cheminements de mobilité douce, y compris les passages traversant les voies CFF et AOMC. Il en déduit que la défenderesse ne subira aucune augmentation des frais d'entretien en lien avec l'établissement du nouveau croisement, dans la mesure où la commune s'est engagée à prendre en charge tous les frais d'entretien liés à la création du passage à niveau (réplique, p. 2). La défenderesse distingue les coûts d'entretien de la route et du passage à niveau d'une part et ceux des installations de sécurité d'autre part. Elle estime que la convention invoquée ne concerne pas la prise en charge des frais d'entretien des installations de sécurité (duplicata). Il ressort de la synthèse des prises de position des organes consultés dans le cadre de la décision communale du 7 mai 2015 (demande, pièce 18 p. 2, préavis du service des routes) que les coûts liés à l'aménagement (feux, signalisation, adaptations routières,...) ainsi que les coûts futurs d'entretien sont à la charge du requérant (en l'espèce : le demandeur), conformément à la loi cantonale sur les routes.
28. Dans la mesure où la répartition des coûts s'applique à toutes les dépenses ultérieures causées par l'installation, l'OFT retient que les frais d'entretien liés à la nouvelle installation doivent être répartis dans le cadre de la présente procédure. Dans son arrêt du 5 janvier 2000 (2A.80/1999, consid. 6), le TF n'a pas exclu la possibilité de statuer sur le principe de la répartition future des coûts d'entretien. Le TAF a procédé de la sorte dans l'arrêt précité du 13 janvier 2011 (A-1034/2010, consid. 11.2) ainsi que dans un arrêt du 8 avril 2015 (A-4768/2014, consid. 7). Cette jurisprudence relève la nature constatatoire d'une telle décision, laquelle est en l'espèce régie par l'art. 25 al. 1 PA. Dans son courrier du 9 septembre 2016, l'OFT a par ailleurs expressément invité le demandeur à se prononcer au sujet de ces coûts d'entretien.
29. Il s'agit donc de répartir les coûts invoqués par la défenderesse en lien avec les nouvelles installations de sécurité. Quant aux coûts d'entretien de la route et du passage à niveau, il ressort du dossier que leur prise en charge incombe au demandeur conformément au droit cantonal ; ces coûts ont au surplus été répartis entre les intéressés par une convention au sens de l'art. 32. Ils ne font pas partie de la présente procédure.
30. Il paraît raisonnable d'appliquer la quote-part déterminée précédemment (90%-10%) à la répartition des frais invoqués par la défenderesse pour l'entretien des nouvelles installations de sécurité et estimés à 2'183 francs par année. Sur la base de l'art. 29 LCdF, l'OFT constate que le demandeur, en sa qualité de propriétaire de la parcelle n° 2464 de la commune de Collombey-Muraz, doit participer aux frais annuels effectifs d'entretien des installations de sécurité du passage à niveau "Le Verger" à hauteur de 90%, et ce dès la mise en exploitation du passage à niveau. Il n'appartient pas à l'OFT de déterminer si ces frais entrent dans le champ d'application de la convention produite par le demandeur. En pratique, il incombera à la défenderesse d'établir



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

un décompte annuel des coûts effectifs d'entretien de ces installations de sécurité et de le transmettre au demandeur afin que celui-ci s'acquitte de sa participation.

31. 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.
32. En règle générale, les frais de procédure sont mis à la charge de la partie qui succombe (art. 63 al. 1 PA). Si celle-ci obtient partiellement gain de cause, ces frais sont réduits. En l'occurrence, le demandeur succombe largement puisqu'il obtient un cinquième de ce qu'il avait requis (10% des coûts d'établissement de la nouvelle installation au lieu de 50%) et se voit en outre condamné à prendre en charge la majeure partie des coûts d'entretien des nouvelles installations de sécurité. En conséquence, un émolument de décision réduit à hauteur de 1'920.- francs, équivalent à quatre cinquièmes de l'émolument total, est mis à sa charge. Le solde, soit 480.- francs, est mis à la charge de la défenderesse, laquelle succombe également en partie dans la mesure où elle est condamnée à payer 10% des coûts d'établissement du nouveau passage à niveau au lieu des 50% requis par le demandeur.
33. Conformément à l'art. 6 de la loi sur la transparence (LTrans, RS 152.3), les documents officiels sont en principe publics. Conformément à l'art. 9 LTrans, les données personnelles doivent être si possible rendues anonymes. Le nouveau quartier créé par le demandeur jouit localement d'une certaine notoriété ; sur la base des dispositions précitées, l'OFT publie néanmoins sur son site internet une version de la présente décision qui ne mentionne pas explicitement l'identité du demandeur.



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

III. a décidé:

1. Transports publics du Chablais SA est condamnée à payer à Monsieur [REDACTED] 10% des coûts d'établissement des installations ferroviaires du passage à niveau "Le Verger", soit la somme de 44'842.85 francs.
2. Monsieur [REDACTED] participer aux coûts annuels effectifs d'entretien des installations de sécurité du passage à niveau "Le Verger" à hauteur de 90% de ces coûts dès la mise en exploitation du passage à niveau.
3. Les frais de la procédure, arrêtés à 2'400.- francs, sont mis :
 - à la charge du demandeur à hauteur de 1'920.- francs ;
 - à la charge de la défenderesse à hauteur de 480.- 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.

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

Office fédéral des transports

Peter König
Chef de la section droit

[REDACTED]
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.



Référence du dossier : OFT / BAV-411.223-00001/00063/00005/00016

A notifier à (courrier recommandé) :

- Etude du Ritz, Me Tornay-Luisier, Avenue du Théâtre 2, 1870 Monthey
- Transports publics du Chablais SA, Rue de la Gare 38, 1860 Aigle

