



*Par décision du 19 mai 2009 (A-5896/2007), le TAF a partiellement admis un recours contre cette décision et a réformé le chiffre 1 en ce sens que [REDACTED] est condamné à payer à Transports du Chablais SA la moitié des coûts relatifs à la modification des installations du passage à niveau dit « du haut », selon facture finale du 9 janvier 2007, soit la somme de Fr. 120'199.10, avec intérêts à 5% l'an à compter du 10 février 2007.*

Berne, le 4 juillet 2007

## L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

### Dans le litige selon l'article 40 LCdF opposant

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

Demanderesse

à

[REDACTED], Route de Gryon 27, 1880 Bex

Défendeur

### concernant

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

#### I. a constaté:

1. Par décision du 25 octobre 2004, l'Office fédéral des transports (OFT) a approuvé le projet soumis par Transports publics du Chablais SA (TPC SA) concernant l'assainissement des passages à niveau de Monsieur [REDACTED]. Ce projet consistait notamment à équiper le passage à niveau dit "du haut" de feux tournants avec une boucle de détection. En son point II.B.6, cette décision précise que, à défaut d'entente entre les parties, l'OFT statue par une décision distincte sur la question de la répartition des coûts.

2. Dans sa demande du 9 janvier 2007, TPC SA expose que le passage à niveau du haut a été mis en service et réceptionné par l'OFT le 6 juin 2005. Le coût global de réalisation de l'équipement du passage à niveau en question s'élève à CHF 240'398.25, conformément à la facture du 9 janvier 2007 produite par TPC SA (pièce 5g).

TPC SA rappelle que Monsieur Hubert, en sa qualité de propriétaire de la parcelle 1000 de la Commune de Bex, a accordé à l'Etat de Vaud un droit de passage sur son fonds. Par courrier du 4 juillet 2000, il a requis l'OFT de légaliser l'extension de son propre droit de passage sur la voie ferrée à la société des Mines et Salines de Bex SA (aujourd'hui et ci-

après : Salines de Bex SA). À ce sujet, TPC SA note que, dans un courrier à son attention du 28 juin 1995 adressé en copie à Monsieur Hubert (pièce 5f), l'OFT a communiqué son approbation de principe concernant l'extension à Salines de Bex SA de la servitude en faveur de Monsieur Hubert. L'OFT a toutefois lié cette approbation à certaines conditions, dont une a la teneur suivante :

*"Lors de la mise à l'enquête publique de la halle de stockage, un dossier de plan sera remis à l'OFT pour que ce dernier puisse prendre position au sens de l'art. 18a LCF. L'accord de l'OFT mentionnera, comme charge, l'obligation pour le maître de l'ouvrage, d'équiper à ses propres frais le PN, sur requête du BVB, d'installations de sécurité dès que le trafic le justifiera."*

TPC SA invoque également un courrier du 21 septembre 2001 de Monsieur Hubert à l'OFT (pièce 5a), dans lequel ce dernier estime le nombre de passages de camions et de voitures pour Salines de Bex SA à environ 6'500 par an. Concernant l'utilisation du passage à niveau, Monsieur Hubert a présenté une étude lors de la séance du 3 août 2006 entre l'Etat de Vaud, la famille Hubert, Salines de Bex SA et TPC SA. Cette étude démontre la forte utilisation du passage à niveau par les camions se rendant à la halle des Mines et Salines.

3. Lors d'une séance sur place le 7 juin 2004 (pièce 5e), TPC SA a proposé à Monsieur Hubert de répartir les coûts d'équipement du passage à niveau à raison de  $\frac{1}{4}$  pour l'entreprise de chemin de fer et  $\frac{3}{4}$  pour le propriétaire de la route.

Dans la mesure où Monsieur Hubert n'est à ce jour pas entré en matière sur son obligation de prise en charge des frais, TPC SA demande à l'OFT de se prononcer sur la répartition des coûts d'équipement du passage à niveau dit "du haut". Compte tenu de l'avantage sécuritaire qu'elle retire de l'équipement du passage à niveau, TPC SA conclut à la condamnation de Monsieur Hubert à la prise en charge des coûts d'équipement à hauteur de  $\frac{3}{4}$  du montant total.

4. Dans ses observations du 16 avril 2007, Monsieur Hubert porte à la connaissance de l'OFT le courrier qu'il a adressé à TPC SA en date du 25 octobre 2006.

Fondamentalement, Monsieur Hubert conteste sa qualité de défendeur dans la présente procédure. Il est d'avis qu'il incombe à Salines de Bex SA de s'acquitter du montant réclamé par TPC SA.

En bref, il considère que le trafic généré par sa propre parcelle (no 1000, commune de Bex) ne nécessitait pas de procéder à l'équipement du passage à niveau, mais que la croix de Saint-André suffisait. A son avis, c'est le trafic généré par la nouvelle installation de stockage de sel de Salines de Bex SA qui a rendu nécessaire l'équipement du passage à niveau. Il invoque à ce sujet le courrier de l'OFT du 28 juin 1995 adressé à TPC SA (pièce 5f de la demande), et plus précisément la condition évoquée ci-dessus (ch. 2). Il appartiendrait en conséquence à TPC SA d'exiger directement de Salines de Bex SA le paiement des travaux d'équipement du passage à niveau. Monsieur Hubert considère qu'il n'est plus concerné par la problématique du règlement des frais d'équipement du passage à niveau du haut.

5. Par courrier du 11 mai 2007, l'OFT a invité les parties à lui transmettre les informations en leur possession concernant l'établissement de la route entre le passage à niveau du haut et la parcelle no 1045, la situation au passage à niveau avant l'établissement de cette route et son utilisation actuelle.

Par courriers des 29 et 31 mai 2007, les parties ont répondu à l'OFT. En annexe à ses observations du 29 mai 2007, Monsieur Hubert a transmis à l'OFT un rapport contenant notamment des données sur l'utilisation du passage à niveau. Il a demandé à l'OFT de ne pas transmettre ce rapport aux parties. Par courrier du 12 juin 2007, l'OFT a communiqué aux parties la prise de position de la partie adverse; concernant le rapport produit par Monsieur Hubert, seules les données relatives aux hypothèses de trafic routier ont été communiquées à TPC SA.

Les informations communiquées à cette occasion seront reprises ultérieurement dans la mesure utile à la présente cause.

6. Par courrier du 22 juin 2007, TPC SA a demandé la transmission d'une copie du rapport produit par Monsieur Hubert en annexe à son courrier du 29 mai 2007.

7. Dans la mesure où les parties n'ont pas requis de nouvelles mesures d'instruction, l'OFT a, comme annoncé dans son courrier du 12 juin 2007, mis un terme à l'instruction de la présente cause en date du 25 juin 2007.

## **II. a pris en considération:**

### *A Formellement:*

#### 1. compétence de l'autorité saisie

1.1 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).

1.2 Cette compétence attribuée à l'OFT n'impose pas que ces litiges fassent nécessairement l'objet d'une procédure séparée; ils peuvent être traités dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Une procédure distincte est toutefois admissible; c'est le cas en l'espèce.

#### 2. qualité de partie

2.1 La qualité pour agir de TPC SA découle directement de l'art. 6 de la loi fédérale sur la procédure administrative fédérale (PA; RS 172.021), 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 TPC SA, dans la mesure où cette dernière demande à ce qu'une décision soit rendue au sujet de la répartition des coûts engendrés par

l'équipement d'installations dont elle est propriétaire, coûts qu'elle a par ailleurs provisoirement pris à sa charge.

2.2 La demande de TPC SA est dirigée contre Monsieur Hubert, en sa qualité de propriétaire de la route qui croise la ligne de chemin de fer à la hauteur du passage à niveau dit "du haut". 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 l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route. La qualité de défendeur doit dans ces circonstances être reconnue à Monsieur Hubert.

2.3 Monsieur Hubert expose toutefois, dans sa prise de position du 16 avril 2007, que seul le trafic généré par la nouvelle installation de stockage de sel de Salines de Bex SA a nécessité l'équipement du passage à niveau. En conséquence, il considère que les frais relatifs à cet équipement doivent être directement mis à la charge de Salines de Bex SA. Il invoque à ce sujet le courrier de l'OFT du 28 juin 1995 précité.

2.4 Concernant ce courrier de 1995, il s'agit d'une communication contenant des renseignements. Ce type d'acte ne déploie pas d'effets juridiques; il ne lie donc pas l'OFT. De plus, la charge mentionnée en rapport avec la procédure cantonale d'autorisation de construire ("*l'obligation pour le maître de l'ouvrage, d'équiper à ses propres frais le PN (...) d'installations de sécurité dès que le trafic le justifiera*") ne semble pas s'appuyer sur une base légale valable.

L'art. 18a LCF mentionné dans ce contexte correspond depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000 à l'actuel art. 18m LCdF (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221). Cet article soumettait au droit cantonal l'établissement ou la modification des constructions ou installations ne servant pas de manière exclusive ou prépondérante à l'exploitation du chemin de fer. Il réservait dans certaines hypothèses l'approbation de l'autorité de surveillance, notamment lorsque la sécurité de l'exploitation était en jeu (art. 18a, al. 1, let. c aLCdF). Cette disposition ne conférait par contre à l'OFT aucune compétence en matière de répartition des frais d'équipement des passages à niveau. Cette problématique de répartition des coûts était à l'époque déjà réglée de façon exhaustive par les articles 25 et suivants LCdF.

2.5 Il faut encore mentionner que, par courrier du 13 juillet 2000 adressé aux entreprises ferroviaires suisses et aux autorités cantonales de surveillance des registres fonciers, l'OFT a communiqué qu'il renonçait dorénavant à approuver les aliénations de biens-fonds servant à l'exploitation ferroviaire et les constitutions de servitudes les grevant.

Le contexte dans lequel les renseignements du 28 juin 1995 ont été communiqués s'est donc fondamentalement modifié. L'approbation de l'OFT n'étant plus nécessaire pour la constitution de droits réels restreints grevant les biens-fonds servant à l'exploitation ferroviaire, la portée des conditions posées dans le courrier précité se trouve singulièrement réduite. Ces conditions se rapportaient en effet à l'accord de l'OFT en vue de la constitution en faveur de la parcelle exploitée par Salines de Bex SA d'une servitude de passage grevant un bien-fonds affecté à l'exploitation ferroviaire.

2.6 Conformément aux articles 25 et suivants LCdF, l'OFT est en résumé uniquement habilité à condamner l'entreprise de chemin de fer ou le propriétaire de la route. C'est donc à raison que TPC SA a dirigé sa demande contre Monsieur Hubert.

3. Les conditions usuelles en matière de recevabilité étant au surplus remplies, il convient d'admettre la recevabilité de la demande.

#### *B Matériellement:*

1. Monsieur Hubert est titulaire de la parcelle no 1000, commune de Bex. Au sud-est, son terrain est longé par la parcelle no 966, propriété de TPC SA. Une ligne de chemin de fer est établie sur ce bien-fonds. Au nord-est de l'immeuble de Monsieur Hubert se trouve la parcelle no 1045; elle appartient à l'Etat de Vaud. Saline de Bex SA disposerait d'un droit de superficie sur ce terrain.

2. Le passage à niveau dit "du haut" date du milieu des années 70; il a été établi lors de la mise en site propre de la ligne de chemin de fer sur son tracé actuel, le long de la parcelle de Monsieur Hubert. À l'origine, ce passage à niveau était équipé de croix de Saint-André.

3. Dès 1995, une nouvelle route a été établie sur les parcelles no 1000 et 1045, commune de Bex. Elle relie actuellement la route cantonale à la halle de stockage de Saline de Bex SA, en empruntant le passage à niveau du haut. Dans le cadre de l'établissement de cette nouvelle route, Monsieur Hubert a constitué en faveur du bien-fonds no 1045 une servitude de passage sur sa parcelle no 1000.

4. L'établissement de la route sur les parcelles no 1000 et 1045 a provoqué une sensible augmentation du trafic routier sur le passage à niveau du haut.

4.1 Dans sa demande du 9 janvier 2007, TPC SA allègue que la forte utilisation du passage à niveau par le trafic routier, en particulier celui généré par Salines de Bex SA, a indubitablement amené à la sécurisation du passage à niveau.

4.2 Dans ses observations du 16 avril 2007, Monsieur Hubert se réfère à son courrier du 25 octobre 2006 à TPC SA. Il déclarait alors que le trafic généré par la parcelle no 1000 ne nécessitait pas un tel équipement de feux, mais que la croix de Saint-André suffisait. Seul le trafic généré par la nouvelle installation de stockage de sel de Salines de Bex SA avait nécessité cet équipement. Selon des informations fournies par Monsieur Hubert en annexe à son courrier du 29 mai 2007, le trafic routier en rapport avec sa parcelle provoquerait actuellement 2'579 passages par an, tous types de véhicules confondus. Le trafic généré par l'accès à la parcelle no 1045 induirait pour sa part 4'123 passages par an, alors qu'il était inexistant avant 1995.

Ces chiffres diffèrent certes de ceux allégués en septembre 2000 par Monsieur Hubert (pièces 5a). À l'époque, ce dernier faisait état d'environ 350 passages par an pour le compte de sa parcelle et d'environ 6'500 passages par an pour le compte de Salines de Bex SA. Si on se réfère au document établi par Salines de Bex SA et produit en annexe à la pièce 5a

("Fréquence de passages sur PN RC-Hubert-MS"), on constate que le nombre de jours d'activité par an se situe, pour les années 1996 à 1999, entre 117 et 224, ce qui représente le passage de 954 à 1'820 camions. Il convient d'ajouter à ces chiffres 11 passages de véhicules personnels par jour, ce qui représente, compte tenu des nombres de jours d'activité respectifs, de 1'287 à 2'464 passages de ce type de véhicules par an. Le trafic total en rapport avec l'activité de Salines de Bex SA aurait donc engendré entre 2'241 (1998) et 4'284 (1999) franchissements annuels du passage à niveau.

L'examen de ces chiffres laisse apparaître une certaine constance dans le niveau du trafic en lien avec la parcelle no 1045. Celui en relation avec la parcelle no 1000 aurait par contre tendance à augmenter. Le seul élément qu'il convient toutefois de retenir de ces chiffres a trait au développement global du trafic routier au passage à niveau du haut. Avant l'établissement de la route d'accès à la parcelle no 1045, un chemin agricole était emprunté de manière occasionnelle par des camions et des petits véhicules (courrier Hubert du 29 mai 2007). En 1999, le nombre de franchissements du passage à niveau se montait à environ 4'600 (annexes à la pièce 5a). Selon les derniers chiffres transmis par Monsieur Hubert en annexe à son courrier du 29 mai 2007, le passage à niveau est aujourd'hui emprunté par près de 6'700 véhicules par an.

5. Dans sa demande, TPC SA invoque un coût global de CHF 240'398.25 pour l'équipement du passage à niveau, selon facture finale du 9 janvier 2007 adressée à Monsieur Hubert (pièce 5g). Il convient de répartir ce montant entre l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route. Dans ses observations, Monsieur Hubert ne conteste pas le montant allégué par TPC SA. Dans la mesure où il s'agit de frais imputables à l'équipement du passage à niveau, ce montant peut être retenu.

6. Les articles 25 à 32 LCdF règlent la question de la répartition des frais relatifs aux croisements entre les lignes de chemins de fer et d'autres installations. Il s'agit en l'espèce de répartir les coûts découlant de l'équipement d'un passage à niveau existant.

En l'absence de convention entre les intéressés, l'art. 32 LCdF ne s'applique pas. Comme il s'agit d'un croisement entre un chemin de fer et une route, les articles 30 et 31 LCdF (croisement avec d'autres voies ferrées, resp. d'autres installations) peuvent également être exclus. Les articles 25, 26 al. 1 et 28 LCdF ne sont pas directement applicables, puisqu'il ne s'agit en l'espèce ni d'un nouveau croisement (art. 25 et 28 LCdF), ni du remplacement ou de la suppression d'un passage à niveau existant (art. 26, al. 1 LCdF). Les dispositions potentiellement applicables pour déterminer la clé de répartition sont donc les articles 26, al. 2 et 29 LCdF. L'art. 27 LCdF (participation à raison des avantages) s'applique quant à lui dans tous les cas, dans une deuxième étape.

7. Si les conditions de l'art. 26, al. 2 LCdF sont réunies, alors cette norme s'applique en sa qualité de disposition spéciale. Ces conditions ont notamment trait à la cause des modifications apportées au croisement et à la nature de la route. En l'absence d'une de ces conditions spécifiques, la répartition a lieu conformément à l'art. 29 LCdF. Les conséquences pratiques de cette distinction sont toutefois minimales, dans la mesure où l'art. 29 LCdF prévoit une application par analogie des articles 25 à 28 LCdF.

7.1 L'art. 26, al. 2 LCdF s'applique à tous les cas de changements apportés à un croisement en dehors de l'hypothèse prévue à l'alinéa premier du même article. Son champ d'application s'étend notamment à l'adaptation et au perfectionnement des installations de sécurité. En vertu de cette disposition, 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.

Dans sa décision du 5 avril 2001 (Commune de Muttens c. CFF; A-2000-33), la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN; ci-après: la Commission; jusqu'au 30 juin 2004, la Commission de recours DETEC) s'est prononcée au sujet de l'art. 26, al. 2 LCdF. Elle a notamment dit que cette disposition s'appliquait à la modification d'une situation existante provoquée par le développement du trafic (cons. 7.1; « durch Verkehrsentwicklungen bedingte Veränderung eines bestehenden Zustandes »). Au considérant 7.1.2, 2ème paragraphe, la Commission a précisé que l'art. 26, al. 2 LCdF concerne les modifications à un croisement dont l'origine réside dans une augmentation du trafic (« diejenigen Änderungen an Kreuzungsbauwerken, die durch die Verkehrsentwicklung bedingt sind »).

Il ressort de l'interprétation de l'art. 26, al. 2 LCdF que le développement du trafic ne constitue pas uniquement le critère permettant d'imputer proportionnellement les coûts aux voies de communication. Le développement du trafic est également, et avant tout, une condition nécessaire à l'application de cette disposition. Ce développement doit être la cause de la modification. À cet égard, il doit s'agir d'un développement qualifié du trafic, dont l'ampleur rend nécessaire une adaptation de l'installation. A contrario, si la modification du croisement n'est pas provoquée par un développement qualifié du trafic, l'art. 26, al. 2 LCdF ne s'applique pas.

À ce stade, il convient encore de s'assurer que l'équipement du passage à niveau n'était pas nécessaire en raison d'une autre cause. En effet, une situation particulièrement dangereuse à un passage à niveau peut conduire à un assainissement obligatoire de l'installation même en l'absence d'un développement du trafic (art. 37 ss de l'Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer [OCF]; RS 742.141.1). En l'espèce, la signalisation initiale (croix de Saint-André) aurait, en l'absence du développement constaté du trafic routier, pu être maintenue. Ce maintien aurait vraisemblablement nécessité certaines adaptations, notamment une mise à sens unique de la route de Monsieur Hubert, mais la configuration de l'installation n'exigeait pas à elle seule un assainissement.

En l'espèce, l'équipement du passage à niveau est intervenu précisément et uniquement en raison de l'augmentation du trafic; la configuration du passage à niveau, en fonction des risques inhérents à l'installation, ne nécessitait pas l'assainissement auquel il a été procédé. Une évolution qualifiée du trafic routier a été invoquée tant par l'entreprise de chemin de fer que par le propriétaire de la route et elle est confirmée par les pièces produites par les parties. En conséquence, ce développement causal du trafic routier doit être considéré comme étant établi.

7.2 L'art. 26, al. 2 LCdF s'applique, selon son titre marginal, aux modifications aux croisements existants de chemins de fer avec des routes publiques. Il s'agit de déterminer si la route de Monsieur Hubert doit être qualifiée de route publique.

Dans ses dispositions relatives aux croisements entre voies ferrées et routes publiques, la LCdF tient compte du fait que ce sont deux voies de communication publiques qui se rencontrent sur de tels croisements et qu'il peut en résulter des dangers d'accidents. Ces dispositions se fondent sur l'idée que la route croisant la voie ferrée sert effectivement au trafic public et qu'elle est ouverte à la collectivité; elles se contentent de cette situation de fait, qui peut engendrer des accidents fréquents et graves à ces croisements, accidents que la LCdF veut précisément éviter. La législation fédérale sur la circulation routière, qui doit aussi assurer la sécurité du trafic sur les routes publiques, entend par routes publiques celles qui servent en fait au trafic général (art. 1 LCR, art. 1, al. 2 OCR). Il est conforme au sens et au but des articles 24 ss LCdF de donner le même sens au terme de routes publiques qui y est utilisé. L'expression "affectée à l'usage commun" employée à l'art. 24, al. 2 LCdF n'oblige pas à adopter une autre interprétation. Elle n'a pas ici le sens qu'il faille un acte formel d'affectation, ni qu'un usage public immémorial remplaçant un acte d'affectation soit nécessaire; il suffit que la route serve effectivement à la collectivité, qu'elle soit à sa disposition (ATF 94 I 569, cons. 2.b). Il convient donc d'interpréter la notion de voie publique de manière extensive, afin d'assurer au mieux la sécurité du trafic voulue par le législateur. Il suffit qu'un espace soit en fait à la disposition d'un cercle indéterminé de personnes. Une voie est publique dès qu'elle est ouverte aux usagers de la route; la simple possibilité matérielle d'y accéder est une condition suffisante. Une voie est privée au sens des articles 24 ss LCdF si son accès est barré par une chaîne ou une clôture (Graff, "*La route et la circulation routière (exposé systématique de jurisprudence)*", in JdT 1976 p. 386-388).

En l'espèce, la route de Monsieur Hubert dessert sur sa parcelle no 1000 l'adresse "route de Gryon 27". Selon le site internet de Swisscom Directories SA ([www.directories.ch](http://www.directories.ch)), 7 inscriptions se rapportent à cette adresse. Outre le domicile de Monsieur Hubert, on y trouve un garage-carrosserie, une entreprise de charpente-menuiserie-couverture ainsi que 4 inscriptions privées. Dans son courrier du 29 mai 2007, Monsieur Hubert indique que le passage à niveau est emprunté essentiellement par Salines de Bex SA et, dans une moindre mesure, par l'entreprise Hubert Construction Bois ainsi que les locataires de la parcelle no 1000, lesquels utilisent du reste majoritairement le passage à niveau dit "du bas". Enfin, l'accès à la route n'est pas barré par une chaîne ou une clôture.

Dans ces circonstances, la route de Monsieur Hubert doit, au sens de la législation précitée, être qualifiée de route publique.

7.3 C'est donc dans une première étape en application de l'art. 26, al. 2 LCdF que les coûts d'équipement du passage à niveau doivent être répartis entre TPC SA et Monsieur Hubert. Cette répartition a lieu, conformément au principe de causalité, dans la mesure où les modifications sont dues au développement du trafic empruntant l'un ou l'autre des moyens de communication.



Concernant ce développement, il ressort des déclarations concordantes des parties ainsi que des pièces produites par elles que l'essor du trafic routier, généré principalement par l'activité de Salines de Bex SA, est indubitablement à l'origine de l'équipement du passage à niveau. Monsieur Hubert allègue à ce sujet que le trafic engendré par l'accès à sa parcelle n'aurait pas nécessité, à lui seul, l'équipement du passage à niveau. En l'espèce, il importe peu de déterminer si le développement du trafic routier est imputable au trafic généré par la parcelle de Monsieur Hubert ou à celui en rapport avec les activités de Salines de Bex SA; cette question devra être résolue entre les utilisateurs de la route à des fins de répartition interne des coûts imputés à cette voie de communication dans le cadre de la présente procédure. On retiendra par contre que le développement du trafic routier est à l'origine des travaux d'équipement du passage à niveau.

Un développement du trafic ferroviaire n'a pas été invoqué par les parties. En l'absence d'éléments permettant d'établir une augmentation causale du trafic ferroviaire, c'est-à-dire une évolution qui aurait à elle seule rendu nécessaire l'équipement du passage à niveau, il faut renoncer à imputer au rail, sur la base de l'art. 26, al. 2 LCdF, une partie de ces frais d'équipement. En conséquence, les coûts d'équipement du passage à niveau doivent, dans une première étape, être intégralement mis à la charge du propriétaire de la route.

8. Dans une deuxième étape, la répartition des coûts doit être pondérée en application du principe de la participation à raison des avantages (art. 27 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). 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 doit supporter seule les frais qui en découlent au point de croisement (art. 27, al. 2 LCdF).

En l'absence d'exigences spéciales des parties, l'art. 27, al. 2 LCdF ne s'applique pas. Il est par contre indéniable que l'amélioration des conditions de sécurité au passage à niveau constitue à elle seule un avantage sur le plan de la sécurité. La simple rénovation d'une installation existante doit en effet déjà être considérée comme un avantage dans ce contexte (décision CRINEN précitée du 5 avril 2001; cons. 7.3.2). Il convient donc d'appliquer l'art. 27, al. 1 LCdF.

Les deux voies de communication bénéficient selon toute vraisemblance dans une égale mesure de cette amélioration des conditions de sécurité. Aucun élément ne permet en effet d'affirmer que le projet d'adaptation apporte, en matière de sécurité, des avantages prépondérants à l'une ou à l'autre des voies de communication. À ce sujet, TPC SA reconnaît que l'équipement du passage à niveau lui procure un avantage sécuritaire sur le secteur. En sa qualité de propriétaire de la route, Monsieur Hubert retire également un avantage de cette nature, dans la mesure où lui-même et les autres utilisateurs de son ouvrage bénéficient d'une plus grande sécurité lors du franchissement du passage à niveau.

Pour ces motifs, les avantages sécuritaires que les parties retirent de l'équipement du passage à niveau doivent être qualifiés d'équivalents. Comme cet avantage en matière de sécurité ne peut pas être quantifié, il convient de l'imputer aux parties par le biais d'une quote-part, à hauteur de 50% pour chacune d'entre elles.

9. En résumé, Monsieur Hubert se voit imputer dans un premier temps la totalité des coûts relatifs à l'équipement du passage à niveau, compte tenu de l'augmentation qualifiée et causale du seul trafic routier (ch. 7.3). Ce résultat est ensuite pondéré en fonction des avantages que retirent les parties du fait de l'équipement du passage à niveau (ch. 8).

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.

Monsieur Hubert supporte ainsi une quote-part de 100% conformément à l'art. 26, al. 2 LCdF (1<sup>ère</sup> étape) et de 50% en vertu du principe de la participation aux avantages (art. 27 LCdF; 2<sup>ème</sup> étape), soit une quote-part totale de 150%. TPC SA assume pour sa part uniquement une quote-part de 50% découlant du principe précité de la participation aux avantages.

Les coûts liés directement à l'équipement effectué doivent donc être répartis à raison de 75% à la charge de Monsieur Hubert et 25% à la charge de TPC SA. Il convient en conséquence de donner suite à la demande de TPC SA. Monsieur Hubert est ainsi condamné à participer aux coûts d'équipement du passage à niveau du haut à hauteur de 75% des coûts imputables; un intérêt au taux légal de 5% est dû dès le dépôt de la demande, soit le 9 janvier 2007.

10. En annexe à son courrier du 29 mai 2007, Monsieur Hubert a transmis à l'OFT un rapport contenant notamment des données sur l'utilisation routière du passage à niveau dit "du haut". Le rapport en question a été établi en juillet 2006, indépendamment de la procédure actuelle; il contient des informations étrangères à la présente cause. Monsieur Hubert a, dans ce contexte, demandé que ledit rapport ne soit transmis "*à aucune des parties*" (courrier Hubert précité).

L'OFT a formellement donné suite à cette requête. Dans la mesure où les hypothèses de trafic routier formulées dans le rapport Hubert étaient utiles à la résolution du présent litige, celles-ci ont été transmises à TPC SA par courrier du 12 juin 2007 avec la possibilité de prendre position. Par courrier du 22 juin 2007, TPC SA a requis la transmission d'une copie du rapport en question. Elle invoque à cette égard les articles 37b et 37c OCF.

Conformément à l'art. 27, al. 1, let. b PA, l'autorité peut refuser la consultation de pièces si des intérêts privés importants, en particulier ceux de la partie adverse, exigent que le secret soit gardé. En l'espèce, le rapport produit par Monsieur Hubert ne concerne pas directement la procédure en cours auprès de l'OFT. La nature confidentielle de ce rapport, invoquée par Monsieur Hubert, paraît plausible; sont seules pertinentes pour la question de la répartition des frais d'équipement les hypothèses de trafic contenues dans le rapport. Celles-ci ont été communiquées à TPC SA par courrier du 12 juin 2007. Dans ces conditions, l'intérêt privé invoqué par Monsieur Hubert l'emporte sur celui de TPC SA à consulter le rapport; la requête de TPC SA du 22 juin 2007 est en conséquence rejetée.

11. Conformément à l'art. 43 de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFT (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). L'art. 2 de cette ordonnance prévoit

que l'émolument d'arrêté est fixé en fonction de l'importance du litige et du travail nécessaire. Il oscille en règle générale entre CHF 100.- et 5'000.-. L'émolument d'écritures est quant à lui fixé à CHF 10.- par page pour la confection de l'original (art. 3, al. 1, let. a).

Vu l'importance du litige et le travail nécessaire, l'émolument d'arrêté doit être fixé à CHF 1'400.-. L'émolument total, y compris un émoluments d'écritures de CHF 110.-, se monte à CHF 1'510.-. Dans la mesure où Monsieur Hubert succombe entièrement sur le fond, l'émolument est intégralement mis à sa charge.

### **III. a décidé:**

1. Monsieur [REDACTED], Route de Gryon 27, 1880 Bex est condamné à payer à Transports publics du Chablais SA le 75% des coûts imputables en rapport avec l'équipement du passage à niveau dit "du haut"; cette somme porte intérêt au taux légal de 5% à compter du 9 janvier 2007.
2. La requête de TPC SA, tendant à obtenir une copie du rapport fourni par Monsieur Hubert en annexe à son courrier du 29 mai 2007, est rejetée.
3. L'émolument est fixé à CHF 1'510.-; il est mis à la charge de Monsieur Hubert.

Ce montant est exigible 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.

OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
SECTION DROIT

Ueli Stükelberger, Avocat  
Chef de la section Droit et suppléant du Chef de la division Politique

### **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), la présente décision peut, dans un délai de 30 jours dès sa notification, faire l'objet d'un recours. Conformément à l'art. 22a PA, les délais fixés en jour par la loi ou par l'autorité ne courent pas du 15 juillet au 15 août inclusivement. Le recours doit être adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 3000 Berne 14.

Le mémoire de recours est adressé en deux exemplaires. Il indique les conclusions des parties, motifs et moyens de preuve et porte la signature du recourant ou de son mandataire. La décision attaquée et les pièces invoquées comme moyens de preuve y sont jointes.

**A notifier par courrier recommandé à:**

- Transports publics du Chablais SA, Rue de la Gare 38, 1860 Aigle
- Monsieur [REDACTED], Route de Gryon 27, 1880 Bex