



Numéro du dossier : BAV-411.223-6/70/21
Ittigen, le 28 janvier 2021

L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

Dans le litige selon l'article 40 LCdF opposant

Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA, Rue de la Gare 22, 1820 Montreux

à

Commune de Château-d'Oex, représentée par Maître Pierre-Alexandre Schlaeppli, Chaulmontet & Associés, Place Saint-François 8, 1002 Lausanne

concernant

Litige relatif à la répartition des frais conformément à l'art. 40 al. 2 LCdF - Passages à niveau La Frasse, L'Hôpital, Les Closels, Les Granges, Les Combes et Sous-Charrière

I. a constaté:

1. Par demande du 20 décembre 2018, la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA (ci-après : MOB SA) a invité l'office fédéral des transports (ci-après : OFT) à régler le litige qui l'oppose à la commune de Château-d'Oex (ci-après : la commune) au sujet de la répartition des frais relatifs au renouvellement de passages à niveau situés sur le territoire de la commune.
 - 1.1. MOB SA expose en bref qu'il s'agit de renouveler divers passages à niveau arrivés en fin de vie. Conformément au projet de convention établi par MOB SA et annexé à la demande, les installations suivantes sont concernées : La Frasse (MOB km 31.8399), L'Hôpital (MOB km 33.448), Les Closels (MOB km 33.600), et Les Granges (MOB km 34.602). Il ressort de la demande que les passages à niveau Les Combes (MOB km 36.155) et Sous-Charrière (MOB km 36.870) sont également concernés par la question de la répartition financière (annexe 2 de la demande, courrier de la commune du 21 novembre 2018).
 - 1.2. MOB SA estime que les coûts de renouvellement des installations, leurs frais d'entretien ainsi que les coûts de renouvellement de l'infrastructure routière des passages à niveau 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 de renouvellement des passages à niveau en fin de vie 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). MOB SA invoque plus précisément les articles 26 al. 2, 27 al. 1 et 29 LCdF ainsi que l'annexe A3 tableau 15 de la R RTE 25931.

Office fédéral des transports OFT

3003 Berne

Emplacement : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen

Tél. [REDACTED]

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



- 1.3. Sur cette base, MOB SA a établi un projet de convention à teneur duquel la participation de la commune aux frais de renouvellement des passages à niveau se monte à 50%. Elle demande à l'OFT de statuer sur le litige qui l'oppose à la commune.
2. Par courrier du 1^{er} février 2019, l'OFT a invité MOB SA à compléter sa demande. Dans son courrier du 5 mars, MOB SA a en conséquence indiqué pour chaque installation quelle voie de communication avait généré le croisement rail-route, quelles opérations avaient été (ou seraient) effectuées dans le cadre du renouvellement et quels avantages en retirait la commune. MOB SA a joint différentes cartes historiques à son courrier.
 - 2.1 Au passage à niveau de La Frasse, la voie de chemin de fer a été construite en 1904 après la route desservant le quartier. Ce passage à niveau était déjà sécurisé par une installation à barrière et MOB SA a procédé au renouvellement ordinaire d'une installation arrivée en fin de vie. La commune bénéficie d'un niveau de sécurité accru du domaine public avec la mise en place d'une nouvelle installation de sécurité aux normes actuelles.
 - 2.2 Au passage à niveau de L'Hôpital, la voie de chemin de fer a été construite en 1905 après le chemin desservant le secteur de La Mosse. Il s'agit là aussi d'un renouvellement ordinaire d'une installation arrivée en fin de vie. La commune bénéficie d'un niveau de sécurité accru du domaine public avec la mise en place d'une nouvelle installation de sécurité fiable.
 - 2.3 Au passage à niveau Les Closels, la route a été construite en 1905 après la construction de la voie de chemin de fer en 1905 également. Là encore, il s'agit du renouvellement ordinaire d'une installation arrivée en fin de vie. La commune bénéficie d'un niveau de sécurité accru du domaine public avec la mise en place d'une nouvelle installation de sécurité aux normes actuelles.
 - 2.4 Au passage à niveau Les Granges, la voie de chemin de fer a coupé en 1905 un sentier permettant de desservir le secteur en amont de la voie. Ce passage à niveau était déjà sécurisé par une installation à feux clignotants. Il a été modifié et est désormais équipé de trois barrières. La mise en place des barrières accroît le niveau de sécurité du domaine public. Cette sécurisation est également due au fort développement urbanistique du secteur des Granges.
 - 2.5 Aux passages à niveau Les Combes et Sous-Charrière, les travaux consistant tout au moins à renouveler des installations de sécurité arrivées en fin de vie n'ont pas encore été réalisés. Dans les deux cas, la voie de chemin de fer a provoqué le croisement. Ces travaux accroîtront le niveau de sécurité du domaine public.
3. La commune a répondu à la demande de MOB SA par courrier du 29 avril 2019.
 - 3.1 Elle relève tout d'abord qu'elle a été informée par courrier du 14 mars 2017 qu'elle devrait payer la moitié des coûts de renouvellement des passages à niveau. La commune n'a jamais reçu d'éléments chiffrés précis et s'est opposée au projet de convention transmis par MOB SA.
 - 3.2 A l'appui de sa réponse, la commune produit différentes cartes de Château-d'Oex. Sur la base de ces documents et du développement de la ligne, elle estime que la voie de chemin de fer a été réalisée après la route ou le chemin aux passages à niveau de La Frasse, de L'Hôpital et des Granges. Au passage à niveau des Closels, la route et la voie de chemin de fer ont vraisemblablement été construites en même temps.
 - 3.3 La commune considère en bref que, dans toutes les hypothèses des différents passages à niveau, les travaux sont exclusivement liés à l'exploitation de la ligne de chemin de fer et qu'ils n'apportent aucun avantage ou plus-value justifiant une participation communale aux coûts. Elle est d'avis que les travaux sont consécutifs exclusivement à des contraintes réglementaires et techniques liées à l'exploitation du chemin de fer. Aucun des travaux n'est la conséquence de modifications des routes, respectivement du trafic.

- 3.4 Concernant le passage à niveau La Frasse, les coûts du renouvellement ordinaire doivent être assumés par MOB SA selon le principe de causalité. La mise à niveau d'une installation en fin de vie découle d'exigences exclusivement ferroviaires dans la mesure où les travaux ne sont pas conditionnés par des modifications routières. Le même raisonnement s'applique au passage à niveau de l'Hôpital. Le dossier d'approbation des plans reçu par la commune ne mentionne aucune participation financière à sa charge.
- 3.5 Au passage à niveau des Closels, la commune considère que la route a été réalisée à l'origine de la construction de la ligne de chemin de fer, fort vraisemblablement dans le contexte de la construction de l'usine électrique. Quoi qu'il en soit, il s'agit également d'un renouvellement ordinaire d'une installation arrivée en fin de vie, dont la commune ne retire aucun avantage.
- 3.6 Dans le secteur des Granges, la voie de chemin de fer est postérieure à la voie de communication communale. Conformément au principe de causalité, les frais de renouvellement du passage à niveau des Granges doivent être assumés par MOB SA. La commune est par ailleurs d'avis que les travaux à ce passage à niveau sont simplement consécutifs à la nécessité d'adapter le périmètre de la halte aux nouvelles normes. La commune conteste l'argument de MOB SA selon lequel le développement du secteur des Granges aurait entraîné l'installation de barrières. Il n'est pas possible de démontrer qu'un développement spécial du secteur serait à l'origine d'une éventuelle augmentation de trafic. Enfin, MOB SA n'a pas montré que l'installation de barrières au passage à niveau des Granges était indispensable, respectivement obligatoire, et la commune n'en tire aucun avantage.
- 3.7 Les passages à niveau Les Combes et Sous-Charrière ont coupé en 1905 les chemins existants. Un renouvellement ordinaire est envisagé; les travaux n'ont pas encore été réalisés. Il appartient là encore à MOB SA de financer l'entier des coûts selon le principe de causalité.
- 3.8 Comme la ligne de chemin de fer est postérieure aux différentes routes existantes, et dans la mesure où les modifications n'amènent aucune plus-value à la commune, celle-ci conclut à ce que l'entier des coûts des modifications des passages à niveau soit à la charge de MOB SA. Elle invoque à l'appui de sa conclusion la jurisprudence de l'OFT (dossier 041/2006-08.24/174). Dans sa décision du 15 septembre 2006, l'OFT rappelle qu'en premier lieu s'applique le principe de la causalité. Il précise que, en application du principe de la participation à raison des avantages, le tiers n'a pas à prendre en charge une partie des coûts lorsqu'aucune adaptation particulière n'est réalisée. Pour la commune, il est manifeste que le simple fait de renouveler et de changer des écriteaux existants, voire des moteurs de barrières, ne constitue pas des éléments à plus-value dont les coûts peuvent être imputés à des tiers.
4. Par courrier électronique du 4 juin 2019, l'OFT a transmis à la commune les dossiers déposés par MOB SA dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
5. Dans sa réplique du 5 août 2019, MOB SA a communiqué des informations relatives au coût effectif des travaux réalisés aux divers passages à niveau. Elle s'exprime au sujet de la situation des passages à niveau et prend position sur les déterminations de la commune.
- 5.1 MOB SA soutient en bref que la route du passage à niveau des Closels a été réalisée après la voie de chemin de fer, sans toutefois exclure qu'elle ait été réalisée en même temps que cette dernière. L'accès au secteur des Granges se faisait par un sentier qui ne peut pas être considéré comme une route. Au sujet des étapes qui ont mené au présent litige, MOB SA expose que son courrier du 14 mars 2017 constituait le point de départ des discussions en vue d'établir une convention fixant la participation de la commune. Concernant la détermination et la justification des coûts, MOB SA rappelle que ces derniers figurent dans les dossiers d'approbation des plans transmis à la commune entre décembre 2014 (La Frasse) et mars 2018 (L'Hôpital et Les Closels), avec une précision habituelle au stade du projet de plus ou moins 20%.

- 5.2 MOB SA invoque le fort développement urbanistique de la commune et expose que les installations de sécurité arrivées en fin de vie ont été installées à l'époque afin de répondre à l'augmentation du trafic routier aux passages à niveau de La Frasse, de L'Hôpital et des Closels. Au passage à niveau des Granges, l'ajout de barrières a été rendu nécessaire par l'augmentation du trafic routier due au développement important du secteur. MOB SA évoque la demande pressante des habitants et l'avantage que la commune retire de cette modification.
- 5.3 En conclusion, MOB SA considère qu'une participation financière de la commune de Château-d'Oex est pleinement justifiée et doit par conséquent être validée par l'OFT.
6. Dans sa duplique du 4 novembre 2019, la commune soutient qu'il appartient à MOB SA de prouver que les ouvrages ferroviaires étaient préexistants au passage à niveau des Closels. Elle conteste le développement invoqué par MOB SA et produit un relevé du recensement de la population de Château-d'Oex. La commune répète qu'elle ne retire aucun avantage des travaux réalisés et envisagés, lesquels dépendent de contraintes liées à l'exploitation ferroviaire. C'est manifestement MOB SA qui tire un avantage plus que prédominant de l'opération. Comme mesure d'instruction, la commune requiert de MOB SA la description des travaux, les objectifs en terme d'amélioration de l'offre et des fréquences ainsi que les objectifs de l'entreprise.
7. Par courrier du 9 septembre 2020, l'OFT a invité MOB SA à fournir des informations complémentaires sur les coûts invoqués en lien avec les passages à niveau des Granges et des Closels. MOB SA a transmis les informations requises par courrier du 5 novembre 2020 et la commune a produit ses déterminations à ce sujet par courrier du 10 décembre 2020.

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 au renouvellement et à la modification de passages 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 MOB 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 MOB SA, dans la mesure où elle demande à ce qu'une décision soit rendue au sujet de la répartition des coûts engendrés par le renouvellement et, le cas échéant, la modification de passages à niveau, coûts qu'elle a provisoirement pris à sa charge.
4. La demande est dirigée contre la commune, en sa qualité de propriétaire des voies de communication croisées par la voie ferrée de MOB SA. Les articles 25 à 29 LCdF traitent de la répartition des frais lors de croisements impliquant une voie ferrée. Ce champ d'application ne ressort plus expressément du titre de la section 8, chapitre 4 LCdF (« *Croisements entre des routes publiques et des chemins de fer* ») ; la formulation en vigueur jusqu'au 31 décembre 2009 était à cet égard plus explicite (section XII, chapitre IV : « *Croisements avec d'autres installations* ») et rien n'indique que la version introduite par la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1er janvier 2010, influence l'étendue dudit champ d'application. Il découle par ailleurs de la structure

de la LCdF que les litiges relatifs aux croisements entre un chemin de fer et une autre installation doivent être réglés en application des articles 24 et suivants LCdF. Dans ce contexte, un chemin ou un sentier doit être considéré comme une installation; la notion de chemin figure par ailleurs à plusieurs reprises dans ces dispositions, notamment à l'art. 24 al. 1 LCdF.

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* », ZBI 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 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).

4. La demande de MOB SA porte sur la répartition des frais de travaux à six passages à niveau situés sur le territoire de la commune de Château-d'Oex. Ces travaux sont principalement liés au renouvellement ordinaire d'installations arrivées en fin de vie; ils ont déjà été exécutés (La Frasse, L'Hôpital, Les Closels et Les Granges) ou sont planifiés (Les Combes et Sous-Charrière). Le passage à niveau des Granges a de plus fait l'objet de modifications substantielles (mise en place de barrières). Il convient de déterminer pour chaque installation 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 particuliers d'un trafic ont provoqué des 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.
5. MOB 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. Le passage à niveau de La Frasse est situé au kilomètre MOB 31.839 sur la ligne Montreux - Château-d'Oex - Gstaad - Zweisimmen - Lenk im Simmental. Il a été construit en 1904 lors de l'établissement de la ligne.
 - 6.1 MOB SA admet que la route desservant le quartier de La Frasse existait avant la construction de la voie de chemin de fer. La chronologie de l'établissement des voies de communication n'est ainsi pas contestée. La préexistence de la route impose dans un premier temps de mettre la totalité des coûts de renouvellement de cette installation à la charge de MOB SA.
 - 6.2 Dans son courrier du 1^{er} février 2019, l'OFT a invité MOB SA à compléter sa demande. Dans ce contexte, il a entre autres demandé à l'entreprise d'exposer, pour chaque passage à niveau, la nature des travaux effectués, en précisant qu'il convenait notamment de distinguer le renouvellement ordinaire d'un passage à niveau arrivé en fin de vie (remplacement « un pour un ») et la modification d'un passage à niveau, consistant par exemple à l'équiper de barrières. En cas de modification apportée à l'installation, MOB SA était invité à exposer les motifs l'ayant rendue nécessaire (augmentation du trafic routier, augmentation de la vitesse ferroviaire, modification des prescriptions de sécurité, survenance d'accidents, etc.).
 - 6.3 Dans le complément à sa demande du 5 mars 2019, MOB SA décrit les travaux apportés aux passages à niveau. Pour l'installation de La Frasse, il s'agit du renouvellement ordinaire d'un passage à niveau arrivé en fin de vie. MOB SA rappelle dans sa réplique du 5 août 2019 (ch.

IV.1.h p. 6) que les travaux de renouvellement sont dus à l'obligation légale de la compagnie de chemin de fer d'assurer la sécurité de l'exploitation ferroviaire et d'éviter que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers selon l'art. 19 LCdF. MOB SA n'invoque toutefois pas de changements apportés à l'installation à cause du développement du trafic sur l'autre voie de communication. Elle allègue par contre que la cause de la mise en place d'une installation de sécurité au droit de ce passage à niveau est l'augmentation du trafic routier sur le passage à niveau au vu du fort développement urbanistique du secteur de La Frasse. Les travaux ont servi à renouveler un équipement de sécurité arrivé en fin de vie, installé à l'époque afin de répondre à l'augmentation du trafic sur la route de La Frasse (réplique, ch. IV.2.a page 6 et 7).

- 6.4 Au passage à niveau de La Frasse, l'OFT retient que MOB SA a procédé au renouvellement ordinaire d'une installation arrivée en fin de vie. Ce cas de figure est prévu à l'art. 29 LCdF. MOB SA invoque certes l'augmentation du trafic routier sur la route de La Frasse, mais il la rattache à la mise en place de l'installation de sécurité, et non pas aux éventuelles modifications apportées au passage à niveau dans le cadre des récents travaux de renouvellement (« *Ces travaux ont servi à renouveler une installation de sécurité arrivée en fin de vie installée à l'époque afin de répondre à l'augmentation du trafic routier sur la route de La Frasse* », réplique, ch. IV.2.a page 7). Or, la question n'est pas ici de savoir si une hypothétique augmentation du trafic routier a provoqué l'équipement initial du passage à niveau. MOB SA se limite par ailleurs à alléguer l'existence d'une telle augmentation, sans apporter d'éléments qui permettraient de l'établir. Compte tenu de la chronologie d'établissement des voies de communication (causalité primaire), il faut retenir à ce stade que l'entreprise de chemin de fer doit supporter la totalité des coûts de renouvellement de l'installation.
- 6.5 Une dérogation à la 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 n'est pas réalisé (remplacement ou suppression d'un passage à niveau). Il appartenait ainsi à MOB SA de prouver, en application de l'art. 26 al. 2 LCdF, qu'elle avait d'une part apporté des modifications au passage à niveau et, d'autre part, que ces modifications étaient dues au développement du trafic routier. L'OFT retient que les quelques modifications vraisemblablement apportées au passage à niveau de La Frasse ne semblent pas aller au-delà de ce qui est nécessaire dans le cadre du renouvellement ordinaire de l'installation. Concernant cette installation, MOB SA invoque par ailleurs un renouvellement ordinaire du passage à niveau arrivé en fin de vie. Un tel renouvellement peut impliquer certaines modifications, compte tenu notamment du développement de la technique. Quoi qu'il en soit, pour que ces modifications soient de nature à remettre en question la causalité primaire, il faudrait encore démontrer qu'elles sont dues au développement du trafic routier, ce qui ne ressort pas du dossier.
- 6.6 Il convient en conséquence de retenir que, conformément au principe de causalité, applicable en vertu du renvoi de l'art. 29 LCdF, les frais de renouvellement de toute l'installation doivent être pris en charge par MOB SA, en sa qualité de propriétaire de la voie de communication qui a provoqué le croisement à l'origine. Dans le cadre de cette première étape, il n'y a pas d'élément qui permette de déroger à ce principe.
- 6.7 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). 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). Il reste donc à examiner si la commune doit participer aux frais de renouvellement du passage à niveau de La Frasse à raison des avantages qu'elle en retire.
- 6.8 Le renouvellement de l'installation conduit à un maintien de l'état de fait existant; il n'y a pas eu d'adaptations particulières. Il faut toutefois considérer le maintien de la situation existante comme un avantage. Sans le renouvellement de l'installation, les parties auraient tôt ou tard perdu

quelque chose, dans la mesure où, avec le temps, l'installation aurait de moins en moins, et finalement plus du tout rempli son rôle. Comme cet avantage découle du renouvellement, les conditions nécessaires à l'application de l'art. 27, al. 1 LCdF sont réunies (arrêt CRINEN précité; cons. 7.3.2). L'art. 27, al. 1 LCdF vise les avantages futurs, auxquels appartiennent également ceux nés avec la mise en service initiale de l'installation, dans la mesure où ils subsistent à la faveur du renouvellement. Toutefois, le fait de pouvoir continuer à utiliser le passage à niveau dans le futur grâce au renouvellement de celui-ci ne constitue pas un avantage en faveur de la commune, mais le simple maintien de la situation provoquée par l'établissement de la ligne de chemin de fer. Il ne s'agit au surplus pas d'une modification de l'installation. Or, 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. Il en résulte que, en l'absence d'avantages imputables à la commune, la totalité des frais de renouvellement et d'entretien du passage à niveau de La Frasse demeure à la charge de MOB SA. Il s'agit par ailleurs du résultat auquel l'OFT parvient dans sa décision de 2006¹ citée par la commune.

7. Le passage à niveau de L'Hôpital est situé au kilomètre MOB 33.448 sur la ligne Montreux - Château-d'Oex - Gstaad - Zweisimmen - Lenk im Simmental. Il a été construit en 1905, postérieurement à un chemin desservant le secteur de La Mosse.

7.1 MOB SA admet que la route desservant le secteur de La Mosse existait avant la construction de la voie de chemin de fer. La chronologie de l'établissement des voies de communication n'est ainsi pas contestée. La préexistence de la route impose dans un premier temps de mettre la totalité des coûts de renouvellement de cette installation à la charge de MOB SA.

7.2 MOB SA n'invoque pas de changements apportés à l'installation à cause du développement du trafic sur l'autre voie de communication. Elle allègue par contre que la cause de la mise en place d'une installation de sécurité au droit de ce passage à niveau est l'augmentation du trafic routier sur le passage à niveau au vu du fort développement urbanistique du secteur de La Mosse avec notamment le secteur de l'hôpital de Château-d'Oex (réplique, ch. IV.2.b page 7).

7.3 Au passage à niveau de L'Hôpital, l'OFT retient que MOB SA a procédé au renouvellement ordinaire d'une installation arrivée en fin de vie. MOB SA invoque certes l'augmentation du trafic routier sur le passage à niveau, mais il la rattache à la mise en place de l'installation de sécurité, et non pas aux éventuelles modifications apportées au passage à niveau dans le cadre des récents travaux de renouvellement (« *Ces travaux ont servi à renouveler une installation de sécurité arrivée en fin de vie installée à l'époque afin de répondre à l'augmentation du trafic routier sur la route des Monts* », réplique, ch. IV.2.b page 7). Or, la question n'est pas de savoir si une hypothétique augmentation du trafic routier a provoqué l'équipement initial du passage à niveau. MOB SA se limite par ailleurs à alléguer l'existence d'une telle augmentation, sans apporter d'éléments qui permettraient de l'établir. Compte tenu de la chronologie d'établissement des voies de communication (causalité primaire), il faut retenir à ce stade que l'entreprise de chemin de fer doit supporter la totalité des coûts de renouvellement de l'installation.

7.4 Une dérogation à la 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 n'est pas réalisé (remplacement ou suppression d'un passage à niveau). Il appartenait ainsi à MOB SA de prouver, en application de l'art. 26 al. 2 LCdF, qu'elle avait d'une part apporté des modifications au passage à niveau et, d'autre part, que ces modifications étaient dues au développement du trafic routier. L'OFT retient que les quelques modifications vraisemblablement apportées au passage à niveau de L'Hôpital ne semblent pas aller au-delà de ce qui est nécessaire dans le cadre du renouvellement ordinaire de l'installation. Concernant cette installation, MOB SA invoque par ailleurs un renouvellement ordinaire du passage à niveau arrivé en fin de vie. Un tel renouvellement peut impliquer certaines modifications, compte tenu notamment du développement de la technique. Quoi qu'il en soit, pour que ces modifications

¹ Disponible sur le site « www.bav.admin.ch », rubrique « Droit – Décisions sur la répartition des coûts (art. 40 LCdF) »

soient de nature à remettre en question la causalité primaire, il faudrait encore démontrer qu'elles sont dues au développement du trafic routier, ce qui ne ressort pas du dossier.

- 7.5 Il convient en conséquence de retenir que, conformément au principe de causalité, les frais de renouvellement de toute l'installation doivent être pris en charge par MOB SA, en sa qualité de propriétaire de la voie de communication qui a provoqué le croisement à l'origine. Dans le cadre de cette première étape, il n'y a pas d'élément qui permette de déroger à ce principe.
- 7.6 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). Sur la base des motifs exposés ci avant (ch. 6.7 et 6.8), l'OFT retient que, en l'absence d'avantages imputables à la commune, la totalité des frais de renouvellement et d'entretien du passage à niveau de L'Hôpital demeure à la charge de MOB SA.
8. Le passage à niveau Les Closels est situé au kilomètre MOB 33.600 sur la ligne Montreux - Château-d'Oex - Gstaad - Zweisimmen - Lenk im Simmental. La chronologie de l'établissement des voies de communication est litigieuse.
- 8.1 MOB SA considère en effet que la route a été construite en 1905, après la construction de la voie de chemin de fer (courrier du 5 mars 2019, ch. C.1 p. 2). Elle expose ultérieurement que la route carrossable est éventuellement apparue en même temps que la création de la voie ferrée (réplique du 5 août 2019, ch. IV.3 p. 9). La commune estime que la route a été vraisemblablement construite en même temps que la voie de chemin de fer (réponse du 29 avril 2019, ch. III.2.3 p. 4). Elle relève qu'il appartient à MOB SA de faire la démonstration que les ouvrages ferroviaires seraient préexistants.
- 8.2 Comme le relève à juste titre la commune, il appartient à la partie qui veut déduire un droit d'un fait de prouver celui-ci. En l'espèce, MOB SA n'a pas démontré que l'établissement de la route aurait provoqué le croisement. Elle admet au surplus que les deux voies de communication sont éventuellement apparues en même temps. Les cartes déposées par les parties ne permettent pas d'aboutir à une autre conclusion, dans la mesure où aucune voie de communication n'apparaît sur la carte de 1904 à l'endroit du croisement et que les deux voies de communication sont représentées sur la carte de 1905. Dans ces circonstances, l'OFT retient que les voies de communication ont été établies simultanément.
- 8.3 Au passage à niveau Les Closels, MOB SA allègue à nouveau que la cause de la mise en place d'une installation de sécurité est l'augmentation du trafic routier sur le passage à niveau au vu du fort développement urbanistique du secteur de La Mosse. Les travaux ont servi à renouveler un équipement de sécurité installé à l'époque afin de répondre à l'augmentation du trafic routier sur le chemin de La Mosse.
- 8.4 Au passage à niveau Les Closels, l'OFT retient que MOB SA a procédé au renouvellement ordinaire d'une installation arrivée en fin de vie. MOB SA invoque certes l'augmentation du trafic routier sur le passage à niveau, mais il la rattache à la mise en place de l'installation de sécurité, et non pas aux éventuelles modifications apportées au passage à niveau dans le cadre des récents travaux de renouvellement (« *Ces travaux réalisés en 2018-2019 ont donc servi à renouveler une installation de sécurité arrivée en fin de vie installée à l'époque afin de répondre à l'augmentation du trafic routier sur le chemin de La Mosse* », réplique, ch. IV.2.c page 8). Or, la question n'est pas de savoir si une hypothétique augmentation du trafic routier a provoqué l'équipement initial du passage à niveau. MOB SA se limite par ailleurs à alléguer l'existence d'une telle augmentation, sans apporter d'éléments qui permettraient de l'établir. Compte tenu de la chronologie d'établissement des voies de communication (causalité primaire), il faut retenir à ce stade que les coûts de renouvellement de l'installation doivent être répartis à parts égales entre les parties.
- 8.5 Une dérogation à la 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 n'est pas réalisé (remplacement ou suppression d'un passage à niveau). Il appartenait ainsi à MOB SA de prouver, en application de l'art. 26 al. 2 LCdF, qu'elle avait d'une part apporté des modifications au passage à niveau et, d'autre part, que ces modifications étaient dues au développement du trafic routier. L'OFT retient que les quelques modifications vraisemblablement apportées au passage à niveau des Closels ne semblent pas aller au-delà de ce qui est nécessaire dans le cadre du renouvellement ordinaire de l'installation. Concernant cette installation, MOB SA invoque par ailleurs un renouvellement ordinaire du passage à niveau arrivé en fin de vie. Un tel renouvellement peut impliquer certaines modifications, compte tenu notamment du développement de la technique. Quoiqu'il en soit, pour que ces modifications soient de nature à remettre en question la causalité primaire, il faudrait encore démontrer qu'elles sont dues au développement du trafic routier, ce qui ne ressort pas du dossier.

- 8.6 Il convient en conséquence de retenir que, conformément au principe de causalité, les frais de renouvellement de toute l'installation doivent être partagés à parts égales entre MOB SA et la commune, compte tenu de l'établissement simultané des deux voies de communication. Dans le cadre de cette première étape, il n'y a pas d'élément qui permette de déroger à ce principe.
- 8.7 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). Cette pondération n'entre toutefois en considération que s'il s'impose de corriger les effets – par hypothèse inévitables – d'une application stricte du principe de causalité. On ne se trouve pas dans une telle situation au passage à niveau Les Closels, les deux parties au litige étant appelées à participer à parts égales aux frais en application du principe de causalité (voir not. arrêt du TAF A-5896/2007 du 19 mai 2009, consid. 3.2.4.3).
- 8.8 Il ressort de la réplique de MOB SA que la facture finale des travaux réalisés au passage à niveau Les Closels se monte à 351'914.85 francs hors taxes (ch. II.4 p. 2), c'est-à-dire sans la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). L'OFT relève à ce stade que tous les montants invoqués par MOB SA sont calculés hors taxes. Il convient donc d'y ajouter systématiquement la TVA. Ce montant plausible correspond globalement à ce qui a été annoncé à plus ou moins 20% au stade du projet. Par ailleurs, la commune n'a pas contesté dans sa duplique les chiffres produits par MOB SA. Les coûts de renouvellement de l'infrastructure routière au passage à niveau se montent à 65'000.- francs ; ils sont compris dans le montant précité (courrier MOB SA du 5 novembre 2020). Comme la répartition porte sur les frais découlant de l'ensemble des modifications aux installations ferroviaires ou routières (art. 26 al. 2 LCdF), les frais à répartir dans le cadre de la présente procédure englobent à juste titre les coûts relatifs au renouvellement de l'infrastructure routière au passage à niveau. Dans ces circonstances, il convient de répartir le montant invoqué par MOB SA conformément au principe de causalité à parts égales entre les parties. La commune est en conséquence condamnée à participer aux frais effectifs de renouvellement du passage à niveau Les Closels à hauteur de 50%, ce qui correspond à un montant de 175'957.40 francs plus la taxe sur la valeur ajoutée.
9. Le passage à niveau Les Granges est situé au kilomètre MOB 34.602 sur la ligne Montreux - Château-d'Oex - Gstaad - Zweisimmen - Lenk im Simmental. La voie de chemin de fer a coupé en 1905 un sentier permettant de desservir le secteur en amont de la voie.
- 9.1 MOB SA admet qu'un sentier desservant le secteur des Granges existait avant la construction de la voie de chemin de fer. La chronologie de l'établissement des voies de communication n'est ainsi pas contestée. MOB SA relève toutefois que ce sentier ne peut pas être considéré comme une route; c'est à partir de 1919 qu'une route proprement dite apparaît sur les cartes historiques, avec le développement du hameau Les Granges.
- 9.2 MOB SA invoque une modification de l'installation. Le passage à niveau Les Granges était initialement sécurisé par une installation à feux clignotants; dans le cadre des travaux de renouvellement, il a été équipé de barrières rendues nécessaires par le fort trafic routier à cet endroit. MOB SA allègue par ailleurs que les installations de sécurité ont été mises en place faisant suite

au développement important du secteur des Granges et à l'augmentation du trafic routier sur la route communale. Elle considère par ailleurs que le développement urbanistique du secteur est la cause de la mise en place de l'installation de sécurité composée initialement uniquement de feux. Dans son courrier du 5 novembre 2020, MOB SA relève qu'il est difficile de délimiter les coûts des divers travaux de manière exacte. Elle estime toutefois que le montant de 555'713.25 francs relatif aux travaux du passage à niveau des Granges concerne le renouvellement ordinaire de l'installation à hauteur de 465'713.25 francs et l'ajout de barrières à hauteur de 90'000 francs.

- 9.3 La commune expose que la construction du chemin de fer est postérieure à un chemin desservant des secteurs supérieurs. En application du principe de causalité, il faut retenir que le chemin de fer est le moyen de communication qui a voulu en croiser un autre. Le chemin de fer doit en conséquence en assumer les coûts. La commune estime par ailleurs que les travaux concernant le passage à niveau sont simplement consécutifs à la nécessité pour MOB SA d'adapter aux nouvelles normes le périmètre de la halte des Granges. Elle conteste le fait que la mise en place de barrières soit consécutive à une exigence ou à une modification voulue par la commune. Il n'existe notamment pas de lien entre un développement spécial à cet endroit, lié à des mesures d'aménagement ponctuelles, et une éventuelle augmentation du trafic. Le développement du quartier s'est fait de façon linéaire et sans une quelconque intensité plus importante depuis les 25 dernières années. La commune souligne enfin qu'elle ne tire aucun avantage de cette modification. Dans ses déterminations complémentaires du 10 décembre 2020, la commune relève que la pose de barrières au passage à niveau Les Granges n'est que de 90'000 francs. Ce montant est largement inférieur aux 210'000 francs de participation demandés. La commune rappelle que ces barrières doivent être assumées en priorité par MOB SA, dans la mesure où leur mise en place est liée exclusivement à l'exploitation ferroviaire.
- 9.4 Au passage à niveau Les Granges, l'OFT renvoie au considérant II.A.4 ci-dessus à propos de la nature de la voie de communication croisée par le chemin de fer. Il retient sur cette base qu'un sentier constitue une voie de communication au sens des art. 24 ss LCdF. A ce passage à niveau, il convient de distinguer d'une part le renouvellement et d'autre part la modification de l'installation.
- 9.5 L'OFT retient que le passage à niveau a subi un renouvellement ordinaire d'une installation arrivée en fin de vie. MOB SA invoque certes que les installations de sécurité ont été mises en place faisant suite au développement important du secteur des Granges et à l'augmentation du trafic routier sur la route communale (réplique, ch. IV.2.d p. 8). La question n'est pas de savoir si une hypothétique augmentation du trafic routier a provoqué l'équipement initial du passage à niveau. MOB SA se limite par ailleurs à alléguer l'existence d'une telle augmentation, sans apporter d'éléments qui permettraient de l'établir. Compte tenu de la chronologie d'établissement des voies de communication (causalité primaire), il faut retenir à ce stade que l'entreprise de chemin de fer doit supporter la totalité des coûts de renouvellement de l'installation.
- 9.6 MOB SA estime que le fort trafic routier à cet endroit a rendu nécessaire la modification de l'installation (ajout de barrières ; réplique, ch. IV.2.d page 8), laquelle était déjà sécurisée par une installation à feux clignotants. Il ressort toutefois du dossier que l'installation était conforme aux prescriptions légales avant la pose des barrières. MOB SA déclare en effet dans son courrier électronique du 26 janvier 2018 (réplique, pièce 15) qu' « *il s'avère que la sécurisation actuelle (feux) de ce passage à niveau Les Granges est conforme aux normes en vigueur* ».
- 9.7 Une dérogation à la 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 n'est pas réalisé (remplacement ou suppression d'un passage à niveau). Il appartenait ainsi à MOB SA de prouver, en application de l'art. 26 al. 2 LCdF, qu'elle avait d'une part apporté des modifications au passage à niveau et, d'autre part, que ces modifications étaient dues au développement du trafic routier. Concernant l'ajout de barrières, l'OFT retient que l'installation était conforme aux prescriptions légales avant les récents travaux. Dans ces circonstances, il n'est pas possible de contester la causalité chronologique en soutenant que les modifications sont dues au développement du trafic, au sens de l'art. 26 al. 2 LCdF. Au surplus,

l'OFT retient que les quelques modifications supplémentaires vraisemblablement apportées au passage à niveau des Granges ne semblent pas aller au-delà de ce qui est nécessaire dans le cadre du renouvellement ordinaire de l'installation. Pour que ces modifications soient de nature à remettre en question la causalité primaire, il faudrait encore démontrer qu'elles sont dues au développement du trafic routier, ce qui ne ressort pas du dossier.

9.8 Il convient en conséquence de retenir que, conformément au principe de causalité, les frais de renouvellement et de modification de toute l'installation doivent être pris en charge par MOB SA, en sa qualité de propriétaire de la voie de communication qui a provoqué le croisement à l'origine. Dans le cadre de cette première étape, il n'y a pas d'élément qui permette de déroger à ce principe.

9.9 Sur la base des motifs exposés ci-avant (ch. 6.7 et 6.8), l'OFT retient que, en l'absence d'avantages imputables à la commune, la totalité des frais de renouvellement ordinaire du passage à niveau des Granges demeure à la charge de MOB SA. Il faut par contre suivre le raisonnement de MOB SA lorsqu'elle expose que l'ajout de barrières améliore la sécurité du domaine public et que cela justifie la participation de la commune à raison des avantages, au sens de l'art. 27 LCdF. La commune ne s'est par ailleurs pas opposée à la pose des barrières dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Dans une deuxième étape, 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 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. En l'espèce, l'installation de barrières au passage à niveau constitue pour les parties un avantage de nature idéale sous la forme d'un gain de sécurité. Cet équipement supplémentaire, lequel va au-delà des exigences légales, profite dans la même mesure aux deux parties. Il n'existe en effet pas d'élément qui permettrait de soutenir que l'une ou l'autre des parties en bénéficie majoritairement. Dans ces circonstances, il apparaît raisonnable d'arrêter la participation à raison des avantages à hauteur de 50% pour chaque partie. L'avantage de la commune se rattache toutefois uniquement à la modification de l'installation, soit l'ajout de barrières au passage à niveau. Sa participation porte donc uniquement sur les coûts relatifs à ces travaux, lesquels s'élèvent à 90'000.- francs. Les coûts relatifs au renouvellement ordinaire de l'installation restent intégralement à charge de MOB SA, comme pour les passages à niveau La Frasse et L'Hôpital.

9.10 En résumé, MOB SA se voit imputer dans un premier temps la totalité des coûts relatifs à la modification du croisement conformément au principe de causalité. Ce résultat est ensuite pondéré en fonction des avantages que retirent les parties conformément au principe de la participation à raison des avantages. Compte tenu de l'importance respective des deux étapes, il paraît raisonnable de leur attribuer un poids équivalent ; les résultats intermédiaires ci-dessus comptent donc chacun pour moitié dans la détermination de la répartition finale. Pour les travaux ordinaires de renouvellement du passage à niveau, la totalité des frais demeure à la charge de MOB SA en l'absence d'avantages imputables à la commune. Pour les travaux relatifs à l'ajout de barrières, MOB SA supporte une quote-part de 100% conformément au principe de causalité (1ère étape) et de 50% en vertu du principe de la participation aux avantages (2ème étape), soit une quote-part totale de 150%. La commune assume pour sa part uniquement une quote-part de 50% découlant du principe précité de la participation à raison des avantages. Les coûts relatifs à l'installation de barrières doivent donc être répartis à raison de 75% à la charge de MOB SA et 25% à la charge de la commune. En se basant sur les coûts relatifs à la mise en place de barrières à un passage à niveau déjà équipé de feux sur la commune de Rougemont, MOB SA a estimé les coûts imputables à la pose de barrières au passage à niveau des Granges à 90'000.- francs (courrier du 5 novembre 2020). L'OFT considère que ce montant est plausible et il le retient dans le cadre de la présente procédure. La participation de la commune se monte ainsi à 25% de cette somme, soit 22'500.- francs plus TVA.

10. Les passages à niveau Les Combes et Sous-Charrière sont situés aux kilomètres MOB 36.155 et 36.870. Pour ces installations, le type de travaux n'est pas encore défini. MOB SA évoque un renouvellement ordinaire d'installations de sécurité arrivées en fin de vie. Dans la mesure où aucun litige actuel n'existe à propos de ces installations, l'OFT ne peut pas statuer sur la répartition des frais. Les principes exposés dans la présente décision, notamment en lien avec le renouvellement ordinaire d'installations arrivées en fin de vie, demeurent toutefois applicables à ces installations. Les parties conservent la possibilité de s'adresser ultérieurement à l'OFT si elles ne sont pas en mesure de s'entendre au sujet de la répartition des frais.
11. La commune expose que MOB SA a réalisé les travaux de renouvellement malgré l'absence d'un accord entre les parties sur la question du financement. Cette manière de procéder ne porte pas préjudice à MOB SA car la loi lui permet de soumettre ultérieurement à l'OFT le litige relatif à la répartition des frais ; c'est précisément l'objet de la présente procédure. Pour ce motif, il n'est pas nécessaire d'entrer en matière sur les griefs de la commune relatifs à la manière de procéder de MOB SA. La question de savoir si la commune a été consultée avant que MOB SA ne lui demande de payer la moitié des coûts n'a pas d'influence sur le présent litige. Peu importe à cet égard de savoir si la commune a eu connaissance du coût des travaux avant de recevoir le projet de convention.
12. MOB SA estime que la commune est tenue de participer aux frais d'entretien des installations de sécurité. Sur la base de l'art. 29 LCdF, elle a intégré dans son projet de convention (annexe à la demande du 20 décembre 2018) les frais d'entretien annuels.
 - 12.1 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, Bern 2011, ch. 5 p. 75 et la jurisprudence citée). Le TAF s'est prononcé dans le même sens (arrêt TAF 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. 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 des installations 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. Il s'agit donc de répartir les coûts d'entretien invoqués par la défenderesse en lien avec les nouvelles installations de sécurité.
 - 12.2 Dans ses déterminations complémentaires du 10 décembre 2020, la commune constate que MOB SA a produit une simple estimation des coûts d'entretien plutôt qu'un décompte, et que les chiffres ne correspondent pas à ceux évoqués dans le projet de convention. En lien avec le passage à niveau Les Closels, la commune insiste sur le fait qu'elle n'est pas en mesure de vérifier les coûts d'entretien. Concernant l'infrastructure routière à cette installation, elle note que ces travaux se situent sur le domaine ferroviaire et concernent des travaux liés à l'exploitation ferroviaire.
 - 12.3 Sur la base de l'art. 29 LCdF, l'OFT constate que la commune, en sa qualité de propriétaire des voies de communication qui croisent la voie de chemin de fer, doit participer aux frais annuels effectifs d'entretien des installations de sécurité dans la mesure où sa participation au financement de ces installations est retenue dans le cadre de la présente décision. Il paraît en effet raisonnable d'appliquer les quotes-parts déterminées ci-dessus à la répartition des frais annuels d'entretien

des installations de sécurité. Dans la mesure où seuls les frais effectifs seront facturés, l'OFT peut se contenter d'une estimation pour statuer sur cet aspect du litige. En résumé, la participation de la commune aux frais annuels effectifs d'entretien s'élève à 25% pour les nouvelles barrières du passage à niveau des Granges et à 50% pour le passage à niveau des Closels. Les frais à répartir dans le cadre de la présente procédure englobent également les coûts relatifs au renouvellement de l'infrastructure routière au passage à niveau (ch. 8.8 ci-dessus). En pratique, il incombera à MOB SA d'établir un décompte annuel des coûts effectifs d'entretien de ces installations de sécurité et de le transmettre à la commune afin que celle-ci s'acquitte de sa participation. Dans son courrier du 5 novembre 2020, MOB SA expose de manière plausible que ces coûts d'entretien se montent environ à 2'200.- francs par an pour les nouvelles barrières du passage à niveau Les Granges et à 4'200.- francs par an pour le passage à niveau Les Closels. Il découle de ces montants que la participation de la commune aux frais d'entretien s'élèvera à environ 550.- francs (25%) pour le passage à niveau des Granges et à environ 2'100.- francs (50%) pour le passage à niveau des Closels. Comme indiqué précédemment, il s'agit de montants hors taxes auxquels s'ajoute la TVA ; ils concernent tant l'infrastructure ferroviaire que routière.

13. Dans sa duplique du 4 novembre 2019, la commune a requis de MOB SA la description des différents travaux réalisés sur tout le tronçon de la ligne, ainsi que ses objectifs en terme d'amélioration de l'offre et des fréquences (ch. II.2 p. 5). Comme l'OFT peut statuer sur la base des éléments disponibles au dossier, il n'est pas nécessaire d'ordonner de nouvelles mesures d'instruction. Il ressort par ailleurs de la duplique du 4 novembre 2019 que, d'après la commune, MOB SA tire un avantage plus que prédominant de l'opération consistant à rénover complètement la ligne qu'elle exploite. Ainsi, la commune ne considère pas que l'avantage bénéficie exclusivement à MOB SA. En ce sens, elle n'exclut pas un avantage résiduel en sa faveur. Enfin, le lien entre la réquisition de la commune et l'objet du litige est de prime abord incertain. La réquisition de la commune est en conséquence rejetée.
14. Conformément à l'art. 43 de l'ordonnance sur les émoluments pour les transports publics (OEmol-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 200 et 7'000 francs (ch. 2) si l'affaire met en cause des intérêts financiers importants, est d'une ampleur extraordinaire ou présente des difficultés particulières, si elle implique plusieurs parties ou si une partie a agi de manière téméraire. Il se justifie en l'espèce d'appliquer le chiffre 2 de cette disposition compte tenu des intérêts financiers importants (le MOB réclame près de 900'000.- francs à la commune ainsi qu'une participation annuelle aux frais d'entretien de 8'400.- francs) et de l'ampleur de la cause, laquelle porte sur quatre installations de passages à niveau. L'émolument 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 4'800.- francs.
15. 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. MOB 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 entre les parties, à hauteur de 2'400.- francs chacune.
16. 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 Château-d'Oex est condamnée à payer à MOB SA 50% des coûts effectifs de renouvellement de l'installation de passage à niveau « Les Closels », située au kilomètre MOB 33.600 sur la ligne Montreux - Château-d'Oex - Gstaad - Zweisimmen - Lenk im Simmental, soit la somme de 175'957.40 francs plus TVA.
2. La commune de Château-d'Oex participe aux coûts annuels effectifs d'entretien de l'installation de passage à niveau « Les Closels » à hauteur de 50% de ces coûts, sur la base du décompte établi par MOB SA.
3. La commune de Château-d'Oex est condamnée à payer à MOB SA 25% des coûts effectifs relatifs à l'ajout de barrières à l'installation de passage à niveau « Les Granges », située au kilomètre MOB 34.602 sur la ligne Montreux - Château-d'Oex - Gstaad - Zweisimmen - Lenk im Simmental, soit la somme de 22'500.- francs plus TVA.
4. La commune de Château-d'Oex participe aux coûts annuels effectifs d'entretien des barrières de l'installation de passage à niveau « Les Granges » à hauteur de 25% de ces coûts, sur la base du décompte établi par MOB SA.
5. Les frais de la procédure, arrêtés à 4'800.- francs, sont mis :
 - à la charge de MOB SA à hauteur de 2'400.- francs ;
 - à la charge de la commune de Château-d'Oex à hauteur de 2'400.- 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.

6. 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 Montreux Oberland bernois SA, Rue de la Gare 22, Case postale 1426, 1820 Montreux
- Maître Pierre-Alexandre Schlaeppli, Chaulmontet & Associés, Place Saint-François 8, Case postale 5571, 1002 Lausanne

Copie p. i. à:

- 

Interne par pointeur à:

- 