



Référence : BAV-012-5/1  
Ittigen, le 25 janvier 2023

## L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

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

**Commune d'Echallens**, représentée par Maître Yasmine Sözerman, Reymond et Associés, Avenue de la Gare 1, Case postale 7255, 1002 Lausanne

à

**Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA**, représentée par Maître Alain Thévenaz, Freymond Tschumy & Associés, 5, rue du Grand-Chêne, Case postale 6852, 1002 Lausanne

### concernant

Litige relatif à la répartition des frais conformément à l'art. 40 al. 2 LCdF - Passages à niveau de la Villaire et de Silo

#### I. a constaté:

1. Par requêtes du 26 juin 2020, la Commune d'Echallens (ci-après : la commune) a invité l'office fédéral des transports (ci-après : OFT) à régler le litige qui l'oppose à la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (ci-après : LEB SA) au sujet de la répartition des frais relatifs au renouvellement de l'équipement de barrières automatiques aux passages à niveau (PN) de La Villaire et de Silo.
  - 1.1. La commune expose en bref que l'établissement de la ligne de chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher a provoqué les croisements avec les routes préexistantes. Le PN de La Villaire a été sécurisé au moyen de barrières automatiques en 1992. Dans ce contexte, la commune évoque la convention conclue en 1991 avec LEB SA en lien avec l'équipement de ce PN. Quant au PN de Silo, il a été sécurisé au moyen de barrières automatiques en 1994. La commune mentionne à ce propos la convention conclue en 1993 avec LEB SA en lien avec l'équipement dudit PN.
  - 1.2. La commune estime que les frais de renouvellement de ces installations doivent être intégralement financés par LEB SA. Elle a donc rejeté la proposition de LEB SA de partager ces frais à hauteur de 50% chacun et elle invite l'OFT à dire que la totalité des frais de renouvellement des PN doit être mise à la charge de LEB SA.
2. Par courrier du 9 septembre 2020, L'OFT a invité LEB SA à prendre position sur les requêtes de la commune. Il a à cette occasion précisé que les conclusions de LEB SA devaient être formulées de manière à ce que l'OFT puisse, le cas échéant, condamner la commune à participer aux frais litigieux. LEB SA a répondu aux requêtes de la commune par courrier du 7 décembre 2020. Elle

Office fédéral des transports OFT

3003 Berne

Emplacement : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen

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



produit à l'appui de ses déterminations les pièces numérotées 101 à 118.

- 2.1 En lien avec le PN de La Villaire, LEB SA admet que la ligne de chemin de fer a été aménagée après le chemin. C'est toutefois la commune qui a demandé la sécurisation du PN. La convention de 1991, qui paraît déterminante en l'espèce, prévoyait 75% des coûts à la charge de la commune. Cette répartition est conforme à la jurisprudence rendue en lien avec les dispositions légales applicables. LEB SA expose qu'il lui appartient de veiller au bon entretien de l'équipement du PN, dont la durée de vie moyenne est de l'ordre de vingt-cinq ans.
- 2.2 Concernant le PN de Silo, LEB SA estime que les cartes à disposition ne permettent pas de déterminer si, au moment de l'aménagement de la voie de chemin de fer, celle-ci croisait déjà un aménagement routier à proximité ou au même endroit que le PN actuel. LEB SA expose que le PN de Silo a été créé afin de concentrer le trafic sur celui-ci et de supprimer trois PN non gardés. Elle évoque la convention signée en 1993 entre les parties, laquelle prévoyait une répartition des frais à concurrence de 75% à la charge de la commune. LEB SA considère que cette répartition est conforme à une application stricte des articles 25 ss LCdF.
- 2.3 Par courrier du 23 mars 2021, l'OFT a invité LEB SA à préciser ses conclusions, lesquelles ne ressortaient pas explicitement des déterminations transmises par l'entreprise. Dans son courrier du 6 avril 2021, LEB SA a précisé ses conclusions. Elle demande que les frais soient répartis à concurrence de 25% à sa charge et de 75% à la charge de la commune, pour les deux PN concernés par la procédure.
3. Dans sa réplique du 19 mai 2021, la commune apporte quelques précisions au niveau des faits, se prononce sur les conventions signées par les parties et expose les résultats auxquels conduit l'application de la loi.
  - 3.1 En lien avec le PN de La Villaire, la résolution communale de 1976 avait pour objet la pose de feux clignotants ; il ne s'agissait pas d'étudier la pose de barrières automatiques. Quant à la convention, elle met à charge de chacune des parties l'entretien des installations qui lui appartiennent. L'entretien comprend également le renouvellement de l'installation. LEB SA est incontestablement propriétaire de l'équipement de barrières automatiques du PN et doit, conformément à la convention, supporter l'ensemble des coûts relatifs au renouvellement de cette installation. La commune estime en outre que les principes légaux de causalité et de participation à raison des avantages ne justifient pas une participation communale aux coûts de renouvellement de l'installation.
  - 3.2 En lien avec le PN de Silo, la commune relève que l'établissement de la ligne de chemin de fer a provoqué un croisement avec une route préexistante. La commune souligne que la concentration du trafic et la suppression du nombre de PN découlent d'une volonté de LEB SA ; elle n'en retire aucun avantage. Pour les motifs indiqués ci-dessus, la commune considère que la convention impose à LEB SA, en sa qualité de propriétaire du PN, d'assurer et de financer le renouvellement de cette installation. La commune estime là aussi que les principes légaux de causalité et de participation à raison des avantages ne justifient pas une participation communale aux coûts de renouvellement de l'installation.
4. Par duplique du 15 septembre 2021, LEB SA précise que l'équipement du PN de La Villaire est intervenu sur la base d'un accord convenu entre les deux parties. Conformément à cet accord, la commune a financé le coût d'entretien des installations pendant une période de 25 ans. La convention de 1991 aboutit à la conclusion que les frais de renouvellement du PN doivent être mis à charge de la commune. LEB SA a par ailleurs proposé la suppression du PN ; la commune a demandé son maintien. En lien avec le PN de Silo, LEB SA souligne que la convention de 1993 prévoit là aussi que la commune doit couvrir les frais d'entretien des installations pendant une période de 25 ans. Elle estime que la suppression de plusieurs PN non gardés et la concentration des moyens sur un passage sécurisé est dans l'intérêt de tous ; il est faux d'affirmer que seule LEB SA aurait bénéficié de la suppression des PN non gardés.

5. Par courrier du 30 septembre 2021, l'OFT a communiqué aux parties que l'instruction était terminée et qu'il statuerait ultérieurement sur la base du dossier.

## **II. a pris en considération:**

### *A Formellement:*

1. Conformément à l'art. 40 al. 2 LCdF, l'OFT statue sur les litiges relatifs à l'application des dispositions du chapitre IV concernant les frais et leur répartition ainsi que les indemnités (art. 19 al. 2, 21 al. 2 et 25 à 32). Les articles 25 à 32 LCdF règlent la répartition des frais en matière de croisements lorsqu'une voie de chemin de fer est impliquée. L'art. 40 al. 2 LCdF attribue ainsi à l'OFT la compétence de statuer dans le cadre du présent litige, lequel a pour objet la répartition de frais relatifs au renouvellement d'équipements de barrières automatiques.
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 la commune 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 la commune dans la mesure où, en tant que propriétaire des routes impliquées dans les croisements avec le rail, elle demande à ce qu'une décision soit rendue au sujet de la répartition des coûts engendrés par le renouvellement d'équipements de barrières automatiques auxdits croisements.
4. La demande est dirigée contre LEB SA, en sa qualité de propriétaire de la voie de chemin de fer impliquée dans les croisements avec la route. Les articles 25 à 29 LCdF traitent de la répartition des frais lors de croisements impliquant une voie ferrée. Conformément aux dispositions précitées, cette répartition intervient nécessairement entre l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route. La qualité de partie doit dans ces circonstances être reconnue à LEB SA.
5. La commune a transmis à l'OFT deux requêtes distinctes. Compte tenu des similitudes entre les requêtes et en vertu du principe d'économie de la procédure, l'OFT traite ces deux requêtes dans une seule décision.
6. Les conclusions de la commune sont de nature essentiellement constatatoire. Conformément à l'art. 25 al. 1 PA, l'autorité compétente sur le fond a qualité pour constater par une décision, d'office ou sur demande, l'existence, l'inexistence ou l'étendue de droits ou d'obligations fondés sur le droit public. LEB SA conclut pour sa part à la condamnation de la commune à titre reconventionnel. L'intérêt digne de protection de la commune à obtenir une décision constatatoire peut en l'espèce être satisfait par le biais d'une décision formatrice ou condamnatoire. Compte tenu de la nature subsidiaire de la procédure en constatation, l'OFT se prononce prioritairement sur la demande en condamnation de LEB SA.
7. Les conditions usuelles en matière de recevabilité étant au surplus remplies, il convient d'admettre la recevabilité de la demande.

### *B Matériellement:*

1. Comme exposé ci-avant, l'OFT applique les articles 25 à 32 LCdF pour statuer sur la répartition des frais en matière de croisements lorsqu'une voie de chemin de fer est impliquée. En l'espèce, les parties invoquent l'existence de conventions au sens de l'art. 32 LCdF. Conformément à cette

disposition, les articles 25 à 31 ne s'appliquent pas dans la mesure où les intéressés ont conclu ou concluent des conventions réglant différemment la répartition des frais. Il convient donc d'examiner à titre liminaire si de telles conventions existent et, le cas échéant, si elles se prononcent sur le sort des frais dont la répartition est l'objet du présent litige.

2. En l'absence de convention entre les intéressés, l'OFT statue en application des articles 25 à 31 LCdF. 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.
3. 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).
4. Dans un premier temps, la répartition des coûts intervient donc en application du principe de causalité. Conformément à ce principe, le moyen de communication qui a voulu en croiser un autre et qui est de ce fait à l'origine de l'installation de croisement doit être considéré comme responsable de cet état de fait. Ainsi que cela ressort du Message du Conseil fédéral concernant le projet de loi sur les chemins de fer (FF 1956 p. 205, 246 ad art. 23), « *en principe, les deux voies de communication sont mises sur pied d'égalité en ce qui concerne l'établissement de nouveaux croisements et la modification de croisements existants. Pour les premiers, les frais de toute l'installation au point de croisement sont supportés par celle des parties qui a provoqué la mise*

*en chantier des travaux. Les frais de l'installation entière au point de croisement comprennent toutes les dépenses uniques relatives à l'exécution, ainsi que toutes les dépenses ultérieures causées par l'installation* ». Une répartition différente des coûts n'a été voulue par le législateur que dans des situations particulières, notamment lorsque les modifications apportées à un croisement sont causées par le développement du trafic sur une des voies de communication. À défaut d'une telle situation, le principe de causalité attribue la totalité des coûts au mode de communication qui, à l'origine, a provoqué le croisement (not. ATF 126 II 54, consid. 4).

5. La demande de la commune porte sur la répartition des frais de renouvellement du PN de La Villaire, situé au km 13.425 de la ligne Lausanne-Echallens-Bercher, et du PN de Silo, situé au km 15.307 de la même ligne. Il s'agit en l'espèce de répartir les coûts découlant du renouvellement d'installations de barrières automatiques à l'échéance de leur durée de vie ordinaire. La durée de vie d'une telle installation se monte à environ vingt-cinq ans, comme l'expose LEB SA. Cette durée est admise par la commune et correspond à la durée retenue par l'OFT dans sa pratique.
6. En application des règles exposées ci-dessus, l'autorité examine en premier lieu si les parties ont conclu une convention applicable à la répartition des frais de renouvellement des installations aux passages à niveau. Lorsqu'une convention existe, les frais sont répartis conformément à ses dispositions. En l'absence d'une telle convention, il convient d'identifier la voie de communication qui a provoqué le croisement (« causalité primaire »). L'examen porte ensuite sur l'existence d'éventuels éléments de nature à remettre en cause la répartition des frais basée sur la chronologie d'établissement des voies de communication. Tel est notamment le cas lorsque les besoins spécifiques d'un trafic (routier ou ferroviaire) ont provoqué les modifications au croisement (« causalité secondaire »). Conformément au principe de la participation à raison des avantages, l'autorité détermine finalement si une participation aux frais doit être imposée à la partie épargnée par le principe de causalité.
7. En lien avec l'équipement du passage à niveau de La Villaire, les parties invoquent une convention de 1991. La commune ne se prononce pas formellement sur la validité de cette convention. Elle estime toutefois qu'une application de l'art. 7 de cette convention conduirait à ce que l'ensemble des coûts relatifs au renouvellement de l'équipement de barrières automatiques soit supporté par LEB SA, en sa qualité de propriétaire de l'installation (réplique, pt I.A.8). LEB SA considère que si l'on applique cette convention, qui paraît déterminante au regard de l'art. 32 LCdF, on arrive à une répartition de 75% des coûts à la charge de la commune (réponse, pt A p. 2).
  - 7.1 La convention de 1991 se réfère à la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (RO 1985 834). Conformément à cette législation, le produit des droits d'entrée permettait à la Confédération de verser des contributions aux frais d'amélioration de la sécurité des passages à niveau (art. 3 let. c ch. 1). La convention s'appuie également sur l'ordonnance du 15 décembre 1975 sur la signalisation des passages à niveau, dans sa version du 23 avril 1986 (RO 1986 754), et sur l'ordonnance du 30 avril 1986 sur la séparation des courants de trafic dans sa version originale (RO 1986 1198). Elle a été conclue pour une durée indéterminée ; cet aspect n'est pas remis en cause par les parties.
  - 7.2 Sur la base de cette convention, le projet d'équipement du PN a bénéficié d'une subvention de 273'622 francs sur un investissement total de 355'353 francs, ce qui équivaut à environ 77%. Le solde de 81'731 francs a été pris en charge par la commune à hauteur de 75% (soit 61'298 francs) et par LEB SA à hauteur de 25% (soit 20'433 francs). Concernant cette répartition, il ressort de l'annexe 2 à la convention (réponse, pièce 105) que la clé de répartition unifiée route 75% / rail 25% est applicable. Cette clé de répartition, qui figure à l'art. 3a de l'ordonnance précitée sur la signalisation des passages à niveau, ne laissait a priori pas de marge de manœuvre pour fixer la prise en charge des coûts entre le rail et la route. Sur cette base, la convention de 1991 statue sur la prise en charge des coûts d'équipement et elle instaure un régime particulier pour les frais d'entretien des installations pendant une période de 25 ans (art. 5 de la convention). Ce mécanisme de capitalisation était prévu dans les deux ordonnances précitées (art. 3a al. 3 et art. 4 al. 3). La convention dispose par ailleurs que chaque partie assure l'entretien des installations dont elle

est propriétaire, en précisant que LEB SA sera propriétaire de l'installation de protection automatique complète (art. 7 de la convention). Ce régime conventionnel est toujours en vigueur. A côté des participations arrêtées à l'art. 5, la convention ne contient pas de règle qui imposerait une contribution aux frais encourus par l'autre partie en lien avec l'entretien de ses installations au-delà de la période de 25 ans. En conséquence, LEB SA ne peut pas justifier ses prétentions relatives au renouvellement du PN en invoquant la convention de 1991.

- 7.3 Cette manière de voir correspond à la jurisprudence du Tribunal administratif fédéral (TAF) dans une cause similaire. Ainsi, dans une décision du 8 avril 2015 (cause A-4768/2014), le TAF s'est penché sur une convention de 1972. Cette convention règle les modalités de prise en charge par une commune des coûts de nettoyage et d'entretien dans le secteur de la gare, en contrepartie de l'octroi par l'entreprise de chemin de fer à la commune d'un droit de passage sur la place de la gare. Le tribunal retient dans ce contexte que l'entretien, à côté du nettoyage et des réparations, comporte aussi le renouvellement des installations (consid. 5.1.1). Conformément à cette jurisprudence, il faut retenir dans le cas présent que l'art. 7 de la convention de 1991 met à charge de LEB SA, en sa qualité de propriétaire de l'installation, le coût de renouvellement de l'installation de protection automatique. En outre, le TAF interprète dans la cause A-4768/2014 la convention conformément au principe de l'intérêt public. Il conclut qu'un engagement de la commune à participer aux frais en lien avec le passage à niveau est bien peu plausible. Il évoque à ce sujet le coût des installations de barrières et la disproportion entre les prestations (consid. 5.2.2.2). Cette interprétation paraît également valable en l'espèce. Il est en effet fort peu plausible que la commune, en acceptant de prendre en charge 75% des coûts d'équipement résiduels, ait signalé sa volonté de participer aux coûts ultérieurs de renouvellement de l'installation. Compte tenu de la subvention fédérale, la participation de la commune s'est initialement montée à 61'298 francs sur un montant total de 355'353 francs. Dans le cadre de la présente procédure, LEB SA estime le coût de renouvellement de l'installation à 600'000 francs (demande, pièce 3 ; réponse, pièce 110) et réclame une participation de la commune à hauteur de 75%, soit un montant de 450'000 francs, auquel s'ajoute une participation annuelle aux coûts d'entretien pendant la durée de vie de l'installation. Une interprétation de la convention en tenant compte de l'intérêt public confirme donc que la commune ne s'est pas engagée en 1991 à participer aux coûts de renouvellement de l'installation de barrières automatiques, ce d'autant plus que la durée initiale de 25 ans prévue pour la participation aux coûts est écoulée à l'heure actuelle.
- 7.4 LEB SA estime que la commune a admis l'existence d'un avantage en signant la convention de 1991. L'entreprise ferroviaire invoque par ailleurs le principe de causalité selon l'art. 26 al. 2 LCdF et allègue que la pose de barrière a été demandée par la commune en raison du développement du trafic routier. La commune conteste ces allégations ; elle relève qu'il s'agissait à l'origine d'étudier uniquement la pose de feux (réponse, pièce 102). Concernant ces allégations, l'OFT rappelle que, conformément à l'art. 32 LCdF, les art. 25 à 31 ne s'appliquent pas dans la mesure où les intéressés ont, comme en l'espèce, conclu une convention réglant différemment la répartition des frais. Les moyens tirés des articles 25 à 31 sont dans ce contexte dénués de pertinence et sans effet sur l'issue du litige.
- 7.5 Sur la base du dossier, l'OFT relève en passant que le croisement a été provoqué par l'établissement du chemin de fer et que l'assainissement du PN remplissait des objectifs essentiellement ferroviaires. En effet, la notice technique relève d'une part que la visibilité est restreinte à cause de deux courbes situées de chaque côté du PN et d'un mur de soutènement, et d'autre part que l'équipement permettra d'augmenter la vitesse à 80 km/h (réponse, annexe 1 à la pièce 105). Quant au développement du trafic invoqué par LEB SA, il ne ressort ni de ce rapport, ni du dossier de la cause. En matière de participation à raison des avantages (art. 27 LCdF), l'OFT reconnaît en principe l'existence d'un avantage en faveur de la route lors de l'assainissement d'un PN. Il nie toutefois cet avantage lorsqu'il s'agit uniquement de renouveler une installation existante (voir not. décision du 15 septembre 2006 dans la cause 041/2006-08-24/174<sup>1</sup>).

<sup>1</sup> Disponible sur le site [bav.admin.ch](http://bav.admin.ch) > droit > décisions sur la répartition des coûts (art. 40 LCdF)

- 7.6 Sur la base de ces éléments, l'OFT retient que le financement de l'équipement du PN de La Villaire a été réglé par la convention conclue en 1991 entre les parties. Cette convention est toujours en vigueur ; elle prévoit une répartition particulière des coûts pendant 25 ans, échus à l'heure actuelle. Conformément au chiffre 7 de cette convention, l'entretien des installations, y compris le renouvellement, incombe pour le surplus (et donc après l'écoulement du délai de 25 ans) aux propriétaires respectifs. En sa qualité de propriétaire de l'installation de protection automatique, LEB SA doit donc prendre en charge l'intégralité des coûts de renouvellement. La demande de LEB SA est en conséquence rejetée.
8. En lien avec l'équipement du passage à niveau de Silo, les parties invoquent une convention de 1993. La commune ne se prononce pas formellement sur la validité de cette convention. Elle estime toutefois que l'application de l'art. 7 de cette convention conduirait à ce que l'ensemble des coûts relatifs au renouvellement de l'équipement de barrières automatiques soit supporté par LEB SA, en sa qualité de propriétaire de l'installation (réplique, pt I.B.33). LEB SA considère que si l'on applique cette convention, qui paraît déterminante au regard de l'art. 32 LCdF, on arrive à une répartition de 75% des coûts à la charge de la commune (réponse, pt B p. 3).
- 8.1 Comme son aînée de 1991, la convention de 1993 se réfère à la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (RO 1985 834). Conformément à cette législation, le produit des droits d'entrée permettait à la Confédération de verser des contributions aux frais d'amélioration de la sécurité des passages à niveau (art. 3 let. c ch. 1). La convention s'appuie également sur l'ordonnance du 15 décembre 1975 sur la signalisation des passages à niveau, dans sa version du 23 avril 1986 (RO 1986 754), et sur l'ordonnance du 30 avril 1986 sur la séparation des courants de trafic dans sa version originale (RO 1986 1198). Elle a été conclue pour une durée indéterminée ; cet aspect n'est pas remis en cause par les parties.
- 8.2 Sur la base de cette convention, le projet d'équipement du PN a bénéficié d'une subvention de 386'750 francs sur un investissement total de 595'000 francs, ce qui équivaut à environ 65%. Le solde de 208'250 francs a été pris en charge par la commune à hauteur de 75% (soit 156'188 francs) et par LEB SA à hauteur de 25% (soit 52'062 francs). Concernant cette répartition, il ressort de l'annexe 2 à la convention (réponse, pièce 113) que la clé de répartition unifiée route 75% / rail 25% est applicable. Cette clé de répartition, qui figure à l'art. 3a de l'ordonnance précitée sur la signalisation des passages à niveau, ne laissait a priori pas de marge de manœuvre pour fixer la prise en charge des coûts entre le rail et la route. Sur cette base, la convention de 1993 statue sur la prise en charge des coûts d'équipement et elle instaure un régime particulier pour les frais d'entretien des installations pendant une période de 25 ans (art. 5 de la convention). Ce mécanisme de capitalisation était prévu dans les deux ordonnances précitées (art. 3a al. 3 et art. 4 al. 3). La convention dispose par ailleurs que chaque partie assure l'entretien des installations dont elle est propriétaire, en précisant que LEB SA sera propriétaire de l'installation de protection automatique (art. 7 de la convention). Ce régime conventionnel est toujours en vigueur. A côté des participations arrêtées à l'art. 5, la convention ne contient pas de règle qui imposerait une contribution aux frais encourus par l'autre partie en lien avec l'entretien de ses installations au-delà de la période de 25 ans. En conséquence, LEB SA ne peut pas justifier ses prétentions relatives au renouvellement du PN en invoquant la convention de 1993.
- 8.3 Conformément à la jurisprudence précitée du 8 avril 2015 (cf. ch. 7.3 ci-dessus), il faut retenir que l'art. 7 de la convention de 1993 met à charge de LEB SA, en sa qualité de propriétaire de l'installation, le coût de renouvellement de l'installation de protection automatique. Concernant le PN de Silo, il est fort peu plausible que la commune, en acceptant de prendre en charge 75% des coûts d'équipement résiduels, ait signalé sa volonté de participer aux coûts ultérieurs de renouvellement de l'installation. Compte tenu de la subvention fédérale, la participation de la commune s'est initialement montée à 156'188 francs sur un montant total de 595'000 francs. Dans le cadre de la présente procédure, LEB SA estime le coût de rénovation de l'installation à 500'000 francs (demande, pièce 4 ; réponse, pièce 118) et réclame une participation de la commune à hauteur de 75%, soit un montant de 375'000 francs, auquel s'ajoute une participation annuelle aux coûts d'entretien pendant la durée de vie de l'installation. Une interprétation de la convention en tenant

compte de l'intérêt public confirme que la commune ne s'est pas engagée à participer aux coûts de renouvellement de l'installation de barrières automatiques.

- 8.4 LEB SA estime que les cartes à disposition ne permettent pas de déterminer si, au moment de l'aménagement de la voie de chemin de fer, celle-ci croisait déjà un aménagement routier, à proximité ou au même endroit que le PN actuel de Silo (réponse, pt B p. 2). Elle invoque le fait que la création du PN de Silo a permis de concentrer le trafic à cet endroit et de supprimer trois PN non gardés. Elle relève que la convention de 1993 mentionne à son art. 3 la future route communale, construite dans le cadre des travaux du syndicat d'améliorations foncières. Sur la base de ces éléments, LEB SA estime que les frais de renouvellement devraient en principe être pris en charge intégralement par la commune, sur la base du principe de causalité (réponse, pt B p. 3). Une pondération compte tenu de la participation à raison des avantages (art. 27 LCdF) conduirait à une répartition des coûts à concurrence de 75% à la charge de la commune et de 25% à la charge de LEB SA. Concernant ces allégations, l'OFT rappelle que, conformément à l'art. 32 LCdF, les art. 25 à 31 ne s'appliquent pas dans la mesure où les intéressés ont, comme en l'espèce, conclu une convention réglant différemment la répartition des frais. Les moyens tirés des articles 25 à 31 sont dans ce contexte dénués de pertinence et sans effet sur l'issue du litige.
- 8.5 Sur la base du dossier, l'OFT relève en passant que les plans historiques déposés par LEB SA (pièce 111) indiquent qu'une maison raccordée par une route existait déjà avant le chemin de fer. Dès lors, il est plausible que l'accès à cette maison ait dû être maintenu lors de la construction du chemin de fer au moyen d'un PN. Dans la mesure où ce PN a été supprimé à l'occasion de l'équipement du PN de Silo, la question de la causalité ne peut être tranchée si facilement. Il apparaît en effet que différents éléments ont mené aux travaux d'équipement et de suppressions de PN prévus dans la convention de 1993. Ces éléments relèvent a priori tant du domaine ferroviaire (suppression de deux PN et augmentation de la vitesse ; réponse, pièce 113 annexe 1) que du domaine routier (route traversante communale).
- 8.6 Sur la base de ces éléments, l'OFT retient que le financement de l'équipement du PN de Silo a été réglé par la convention conclue en 1993 entre les parties. Cette convention est toujours en vigueur ; elle prévoit une répartition particulière des coûts pendant 25 ans, échus à l'heure actuelle. Conformément au chiffre 7 de cette convention, l'entretien des installations, y compris le renouvellement, incombe pour le surplus (et donc après l'écoulement du délai de 25 ans) aux propriétaires respectifs. En sa qualité de propriétaire de l'installation de protection automatique, LEB SA doit donc prendre en charge l'intégralité des coûts de renouvellement. La demande de LEB SA est en conséquence rejetée.
9. L'OFT retient en résumé que les conventions de 1991 (PN La Villaire) et 1993 (PN de Silo) règlent de manière exhaustive la répartition des frais de renouvellement des installations de barrière automatiques. Ces conventions statuent sur la répartition des frais d'équipement des installations, y compris l'entretien pendant une durée de 25 ans. Elles prévoient au surplus que l'entretien des installations incombe à son propriétaire et précisent que LEB SA est propriétaire des installations de protection automatique (art. 7). Conformément à l'art. 32 LCdF, ces conventions excluent l'application des articles 25 à 31 LCdF. Il en résulte que LEB SA doit prendre en charge la totalité des frais de renouvellement de ces installations.
10. D'un point de vue procédural, comme exposé ci-dessus (ch. II.A.6), l'OFT reconnaît le droit de la commune d'obtenir une décision constatatoire. Toutefois, compte tenu de la nature subsidiaire de la procédure en constatation et dans la mesure où LEB SA conclut à la condamnation de la commune, l'OFT statue prioritairement sur la demande de LEB SA du 7 décembre 2020, précisée par courrier du 6 avril 2021. Dans ce contexte, LEB SA demande en effet de manière reconventionnelle que la commune soit condamnée au paiement de 75% du montant litigieux.
11. 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 100 et 3'000 francs ; il est calculé en fonction de l'ampleur et de la difficulté de la cause, de la manière de procéder des parties et de leur situation financière (art. 63 al. 4bis PA). Vu l'importance du litige et le travail nécessaire, l'émolument de décision est fixé à 2'400 francs.

12. 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, les demandes de LEB SA sont intégralement rejetées. Celle-ci supporte en conséquence les frais de procédure à hauteur de 2'400 francs.
13. 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.

(dispositif à la page suivante)

### III. a décidé:

1. La demande de Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA du 7 décembre 2020, précisée le 6 avril 2021, est rejetée.
2. Les frais de renouvellement de l'installation de barrières automatique au passage à niveau « La Villaire », situé au kilomètre 13.425 de la ligne Lausanne-Echallens-Bercher, sont mis à la charge de Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA.
3. Les frais de renouvellement de l'installation de barrières automatique au passage à niveau « Silo », situé au kilomètre 15.307 de la ligne Lausanne-Echallens-Bercher, sont mis à la charge de Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA.
4. Les frais de la procédure, arrêtés à 2'400 francs, sont mis à la charge de LEB SA.

Ce montant est exigible dès l'entrée en force de la décision. Le paiement doit intervenir dans les 30 jours à l'échéance. Le montant sera versé à l'OFT au moyen de la facture transmise séparément.

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

Office fédéral des transports

Office fédéral des transports

Joanna Ozimek  
Cheffe de la 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):

- Maître Yasmine Sözerman, Reymond et Associés, Avenue de la Gare 1, Case postale 7255, 1002 Lausanne
- Maître Alain Thévenaz, Freymond, Tschumy et Associés, Rue du Grand-Chêne 5, Case postale 6852, 1002 Lausanne

### Copie p. i. à:

