

BGE 38 II 773

Bundesgericht (BGE), 1912-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_38_II_773

FR: ATF 38 II 773

IT: DTF 38 II 773

Volltext

77'A A. Oberste Zivilgeriebtsinatanz. - 11. Prozessreebtliche Entseheidu Dpn. SOenn in biefem ljane ~aubelt ei pd} um bie mimlid)e ~meffeni. fl'ilge, bie fd)on bei bet >B e ft e II u n 9 bet !8ormunbfd}nft 3u ent: fd)eiben gt\1Jefen \1Jilr, uub bie bel' ~efe,ge6er - im ~egenfa, 3um %iln bei?Äd. 285, Deffen ~n\1Jenbung gerClbeau bie abfolute Unfa~igfeit obet UU\1Jul'bigfeit bei betreffenben ~ltetnei(j uorauifeit, - bet enbgültigen Jtognition her filUtOnillen ~~ßrben it~edaffen \1JoUte; biefe ljrage ilbet flnn felbftuerftdnblid) nid)t (tUf bem Umwege einet ~efd)\1Jerbe roegen III i d) t \1J i e l) e r ~ e r s f t e { 1 u n 9 ber eltedid}en ~eroalt nlld}trdgltd) bod} bem ~unbei: gerid}te unterbreitet wetben. !Snfoweit enblid} bie ?1(n\1JenbbClrfeit bei im regierung9rdtld)en (btfd)eibe aUietten ?Ärt. 297 .B@~ in %tilge fommen \1Jürbe - ei \1Jiire blei übrigeni ~iet faum bet ljilU, bCl jil biefel' ?Äl'tifel \1.)O~{ bie ~eftenung einei ~ e i ft an bei, nid)t Cl6et biejenige einei ~ 0 t m u n bei uorfie~t -, etgibt pd) bie Unauffiffigkeit bet aiuUred}tUd)en !Befd)l1)etbe o~ne \1Jeiteri aU9 bem Umftllnbe, baU in ?Äd. 86 O@ ein ~in~ei9 auf ?Ärt. 297 .8@~ It6fid)tlid} nid)t cUfgenommen \1Jorben ift (\letgl. Udetl bei ~unbeigerid}ti uom 25. Sfl>tembet 1912 i. S. ,3jlel' gegen ?ÄCl'gnu, ~r\1J. 2*). 3. - ?Kbgefe~ ~ie\lon fönnte auf ba9 britte 9led}tibege~ten bet >Befd)\1Jerbefü~tetin ClUd} bei~ru& nid)t einget'eten \1Jerben, \1Jeil aU9 ben ?Äften etfid}tIid} ift, bCIU bel' ~o~nfi, bet minberja~rigen Jtinbet St~anie uub :Jope ~el.)el' mit ~iffen uub ~ineu bet \$ol'munbfd}nftibeb6rbe ~o~Ien UCld} ltüüad)t (.Birid}) uerlegt, unb bemgemii& bie !8ormunbfd}nft Cluf ben ~emeinberllt Jtüinlld}t iigetrlngen wOl'ben ift, bet ben Jtinbetn benn iUd) beteiti einen \$ormunb &efteUt ~ilt. mie !8ormunbfd}Clft bel' ClClfg(luifd)en >Be- ~6tben bl'fte~t Clifo nid)t m~r, uub ei tft bCl~et bIli ?ßegetten um ?Äuf~ewnll biefet !8ormuubfd}Clft gegenftClubiloi; - erfannt: . »(uf bie >Befd}roetbe wirb nid)t eingetreten. * Oben~. 75g f. •• B. Entsch6eidungen des Bundesgeriohts als einziger Zivilgeri6htsinstanz. Arrêts rendus par le Tribunal federal oomme instanoe unique en matiere oivile. Maieriellrechtliche .Eu.tßcheidungell. - ArrêtB sur le fOlld du droit. 1. Streitigkeiten zwischen dem Builde und einer Bisenbahnunternehm.ung im Sinne des Art. 10 Zift.1 OG. - Oontestationa entre 1& Oonfederation et une entreprise de chemins de fer au sens de l'art. 60 chff'. IOD. 123. Arrtt. a.e 1a aeotion de droit public du 4 juillt 1919 dans la Muse Compa.gnie du chemin de !er J4a,rtigny-Orsi8res1 Bocüt8 anonyme, dem., contre Conf8d6ratlon msse, der. (Lolsur les ohemlms de fer art.14). L'obligation d'indemniser prevue a l'alinaa 3 (M. aU. alinea 4) pour les travaux enges « par 1& suite» dans l'inter~t de la defense du pays, ne s'ap- plique pas à l'eventualitt prevue a l'alinea 3 (M. a11. alinea 2), soit aux travaux imposes par le Conseil fMaral, au moment de l'approbatlon des plans; dans le but de sauvegarder les inte- r~ts militales de Ia ConfMeration. A. - Par arr~te du 23 juin 1904, l'Assembl~e federale .a accord6 i. MM. G. Dietrich, ingenieur i. Lausanne, :M. de Cocatrix, ingenieur et A. Closuit 1 Martigny, et F. Troillet, juge cantonal i. Orsibres, pour le compte d'une societe par actions i. constituer, une concession pour l'etablissementet 774 B. Einzige Zivilgerichtsinstanz. -

Materiellrechtliche Entscheidungen. L'exploitation d'un chemin de fer électrique de Martigny-Orsieres. L'art. 1^{er} de l'arrêté fédéral stipule que les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales en matière d'établissement et d'exploitation de chemins de fer suisses devront être strictement observées. Les art. 5 et 6 prescrivent la présentation, dans les deux ans à dater de l'entrée en vigueur de l'arrêté, des statuts et des documents techniques et financiers prévus par la loi et les règlements, le commencement des travaux dans les six mois après l'approbation des plans, et leur achèvement dans les deux ans qui suivront leur commencement. Enfin, l'art. 7 prévoit qu'aucun travail de construction de la ligne et des dépendances nécessaires à son exploitation ne pourra être entrepris avant l'approbation des projets par le Conseil fédéral. La construction de la ligne Martigny-Orsieres a été effectuée en trois sections ; les plans des deux premières parties, soit Martigny-Bovernier et Bovernier-Sembrancher, ont été déposés et approuvés bien avant ceux de la troisième section, celle de Sembrancher-Orsieres, pour lesquels le dépôt a eu lieu le 22 février 1908 seulement, alors que les travaux des deux autres sections étaient déjà fort avancés. B. - Par office du 9 juin 1908, le Département fédéral des chemins de fer informa la Compagnie demanderesse qu'il approuvait le projet général pour le tronçon final Sembrancher-Orsieres, sous les conditions suivantes : « 4. Conformément à la demande du Département militaire, il sera donnée une plus grande extension à la station d'Orsieres. On tiendra compte spécialement des points suivants: a) Le quai aux marchandises sera prolongé et devra être accessible des deux côtés. b) La longueur utile de la voie d'évitement doit comporter 150 à 160 mètres au minimum. » La Compagnie demanderesse soumit en conséquence le 13 avril 1909 un nouveau plan d'aménagement de la gare d'Orsieres, et, par lettre du 1^{er} mai 1909, demanda à la Confédération de s'engager à lui rembourser les dépenses inévitablement encourues. Streitigkeiten zwischen dem Bund u. einer Bahnunternehmung. N° 123. 775 Supplémentaires, conséquence des travaux engagés par le Département militaire fédéral. Par office du 3 juillet 1909, le Département fédéral des postes et chemins de fer annonça à la Compagnie Martigny-Orsieres l'approbation de son projet d'aménagement de la gare d'Orsieres sous la réserve suivante: «A la demande du service de l'Etat-Major général, la Compagnie est invitée à étudier le prolongement de la voie aux marchandises de manière à ce qu'un 1^{er} train militaire (140-150 mètres de longueur) puisse trouver place, entre le quai et l'extrémité de cette voie, ce qui faciliterait beaucoup les opérations de chargement et de déchargement.», a. - Par lettre du 1^{er} septembre 1909, la Compagnie Martigny-Orsieres, après avoir exposé certains points relatifs aux expropriations sur le territoire communal d'Orsieres, ajoute: «Ainsi que vous le savez, nous demandons et comptons que la Confédération nous indemnise conformément à l'art. 14 de la loi sur les chemins de fer, à raison des travaux ordonnés à la gare d'Orsieres dans l'intérêt de la défense du pays. » La demanderesse avait au surplus déjà émis la même idée dans une lettre du 28 avril et avait mis des réserves identiques, à propos de "chambres de mines" installées, sur la demande du Département militaire fédéral, au pont sur la Dranse et au tunnel de Bovernier. Par lettre du 20 septembre 1909, le Département fédéral des postes et chemins de fer a répondu aux réclamations de la Compagnie Martigny-Orsieres en lui rappelant que, pour ce qui concerne les chambres de mines du Pont de la Dranse et du tunnel de Bovernier, le Département militaire lui avait fait remettre le 13 août 1909 une somme de 2600 fr., "les installations en question n'augmentant pas la valeur de la ligne ». Mais en ce qui concerne l'extension de la gare d'Orsieres, le Département des chemins de fer annonçait à la demanderesse que «le Département militaire estime par contre que la dépense supplémentaire résultant de cet »

agrandissement doit être supporté par l'administration de la Compagnie, ces travaux d'extension étant le minimum 7'18 B. Einzige Zivilrechtsinstanz. - Materiellrechtliche Entscheidungen. - de. ce qui peut être réclame, non seulement dans l'intérêt militaire, mais aussi dans les besoins ordinaires de l'exploitation ». Il ajoutait que la question se trouvait déjà liquidée par la décision du Conseil fédéral du 1^{er} juin 1908 emportant approbation sous réserve des plans de la section Sembrancher-Orsieres et terminait en disant: « en tout » état de cause, les travaux et extensions demandés par le Conseil fédéral devront être exécutés. . D. - La Compagnie Martigoy-Orsieres fit alors exécuter ces travaux; puis, le 8 mai 1911, elle avisa le Conseil fédéral que, suivant une expertise faite par ses soins, le supplément de frais de construction de la gare d'Orsieres, nécessaire par les travaux demandés par le Département militaire fédéral, s'élevait à 64847 fr. 95; elle invitait en conséquence le Conseil fédéral à lui faire savoir s'il était d'accord avec ce chiffre comme représentant l'indemnité qui doit être payée à la Compagnie Martigoy-Orsieres. Le 1^{er} août 1911, et après deux recharges de la Compagnie Martigoy-Orsieres, le Président de la Confédération avisa la demanderesse que sa réclamation était repoussée par le Conseil fédéral. E. - C'est à la suite de ces faits que la Compagnie du Chemin de fer Martigoy-Orsieres a, le 22 décembre 1911, introduit devant le Tribunal fédéral, une demande concluant à ce que la Confédération suisse soit reconnue débitrice vis-à-vis d'elle d'une somme de 64847 fr. 95 avec intérêt à 50/0 l'an dès l'introduction de la demande, et sous réserve des droits de la Compagnie, d'une indemnité pour les frais supplémentaires d'exploitation résultant de l'agrandissement de la gare d'Orsieres. Elle invoque à l'appui de sa demande l'art. 14 al. 5 (éd. oft. p. 4 al. 4) de la loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, qu'elle interprète dans ce sens que la Confédération est tenue de rembourser aux entreprises de chemins de fer, les dépenses faites pour sauvegarder les intérêts militaires du pays, dans la mesure où elles ne présentent aucun avantage pour la ligne; elle estime que le Tribunal fédéral est compétent 1. Streitigkeiten zwischen dem Bund u. einer Bahnunternehmung. N° 123. 771 pour statuer en l'espèce. Elle s'appuie en outre sur l'art. 3 de la loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires; elle avance enfin que les subventions accordées dans nombre d'autres cas, en particulier à la Compagnie des chemins de fer des Alpes bernoises justifient également sa réclamation. Dans sa réponse, la Confédération suisse conteste l'exactitude de la thèse soutenue par la Compagnie demanderesse. Selon elle, l'art. 14 de la loi sur l'établissement des chemins de fer de 1872 n'a nullement le sens et la portée que lui donne la Compagnie Martigoy-Orsieres. Cette disposition légale vise deux cas bien distincts: le 1^{er} cas, traité aux alinéas 1 et 3 (éd. off. fr. ; al. 1 et 2, éd. oft. aU.), vise les travaux exigés par le Conseil fédéral avant l'approbation du plan général; le second cas, traité aux alinéas 4 à 6 (M. oft. fr. et 3 à 5 éd. off. all.), ceux réclamés par la suite et pendant la période d'exploitation. Dans le premier cas, le Conseil fédéral est en droit d'obliger l'entreprise à exécuter les travaux demandés pour la sauvegarde des intérêts militaires de la Confédération, sans que cette dernière soit tenue à lui en rembourser même une partie; dans le second cas, l'entreprise est en droit de recourir à l'Assemblée fédérale contre les demandes de l'autorité exécutive fédérale; enfin, et si les travaux demandés ont, selon le Conseil fédéral, un caractère d'urgence, il peut en ordonner l'exécution immédiate, sous réserve pour la Compagnie, en cas de désaccord sur le montant de l'indemnité qui lui serait due, de porter ce litige devant le Tribunal fédéral. Les travaux ordonnés à la demanderesse l'ont été au moment de l'approbation des plans de

la ille section de la ligne Martigny-Orsieres; c'est en consequence les al. 1 a 3, franljais, (1 et 2 all.) qui sont applicables en l'espece, et la Compagnie Martigoy-Orsieres ne peut pretendre a aucune indemnite. D'alltre part, la loi sur les chemins de fer secondaires n'a pas modifie l'art. 14 de la loi sur les chemins de fer de 1872; quant aux compa- raisons faites par la demanderesse, avec d'autres lignes de chemins de fer elles sont sans portee juridique.

- Les par- 778 B. Einzige Zivilgerichtsinstanz. - Materielle rechtliche Entscheidungen. ties ont repris dans leur repJique et leur duplique les argu- ments avances par elles dans le premier echange d'ecritures. Enfin, la Confederation ayant demande au Tribunal federal d'examiner en premier lieu l'interpretation ä donner ä l'art. 14 de la loi sur les chemins de fer, le Juge delegue a snspendu l'instruction de la cause et ordonne un debat preli- minaire sur ce point special. Stat-uant s-sur ces (aits et considerant en droit : 1. - La question a resoudre en l'etat actuel du litige re- side dans l'interpretation de l'art. 14 de la loi federale sur les chemins de fer. TI y a lieu tout d'abord de relever le prin- cipe d'ordre general pose par raUnea 1 de cet article, et d'apres leqnel la construction d'une ligne de chemin de fer ne peut avoir lieu qu'apres approbation des plans par le Conseil federal; cette approbation doit avoir lieu aussi bien pour le trace de la voie que pour Jes stations et leur amena- gement et pour tous les travaux de construction d'une eer- taine importance, y compris les bä.timents et dependances de la voie. L'approbation dee plans est done une condition prealable po ur le commencement des travaux, et la non- observation de ce principe ne saurait constituer au profit de l'entreprise aueun droit quelconque. L'alea 3 M. off. fr. laI. 2 ed. oft. aU.) indique les conditions dans lesquelles le Conseil federal donne son approbation aux plans qui lui sont soumis, ainsi que les points sur lesquels doit porter son exa- men. Il assnre en outre aux gouvernements cantonaux et par leur entremise aux autorites locales, l'ocasion de defendre leurs inter~ts relativement au trace, aux passages a travers les routes etc., et prescrit au Conseil federal d'avoir a sau- vegarder, a ce propos, pour le mieux les inter~ts militaires de la Confederation. Cette disposition legale est redigee d'une maniere tres generale et se rapporte aussi bien aux installations qui ont pour but de parer au danger resultant de la presence d'une ligne de chemin de fer au point de vue militaire (par exemple: chambres de mines dans un tunnel ou un pont.) , qu'aux travaux qui sont destines a tirer parti au point de vue de la defense du pays de l'existence d'une voie fern~e (installations de quais). 'I. Streitigkeiten zwischen dem Bund u. einer Bahnunternehmung. NO 123. 779 A ce moment-la, soit lors de l'approbation des plans, le Conseil federal est souverain et la loi ne prevoit aucun re- cours quelconque contre les decisions prises par l'autorite executive federale au sujet du bien on du mal-fonde de ses exigences. L'approbation prealable des plans, les conditions auxquelles la construction de la ligne est subordonnee sont ainsi de la competence exclusive de ce dernier et les compa- gnies sont dans l'obligation d'executer les travaux qu'il juge utile de leur imposer dans l'un des buts indiques a l'al. 3 ed. off. fr. (al. 2 in fine ed. off. alt.) de l'art. 14, c'est-a-dire aussi bien dans l'inter~t de la securite de l'exploitation elle-m~me que dans celui des cantons et des communes et pour tout ce qui est de nature a sauvegarder les inter~ts militaires de la Confederation. En consequence, la seule ressource laissee a) l'entreprise, dans le cas Oll elle estimerait que les travaux exigés dépassent ses ressources financieres ou rendent l'ex- ploitation de la ligne impossible au point de vue financier, est de renoncer a la concession accordee et de ne pas pro- ceder a la eonstruction de la ligne. 2. - La derniere partie de l'art. 14, soit les alinea 4 ä 6 ed. off. fr. (3 a 5 ed. off. aU.) a trait au contraire aux mo- difications qui pourront ~tre demandees c par la suite,, soit a un moment Oll la ligne a ete edifiee conformement aux plans approuves par le Conseil federal. En ce eaR, et si la securite du publie, les nouveaux besoins du trafic ou les

certaines circonstances des dépenses que lui ont occasionnées les ouvrages d'ordre militaire qu'elle a été obligée de construire, s'applique également aux travaux engagés par le Conseil fédéral lors de l'approbation des plans et dans le but de sauvegarder les intérêts militaires de la Confédération en vertu de l'art. 14 al. 3 (éd. all. al. 2). À ne considérer que l'ordonnance du texte de la loi, on pourrait envisager que cette obligation ne concerne que l'éventualité prévue à l'art. 14 al. 5, c'est-à-dire le cas où le Conseil fédéral engage et déclare urgents, après la construction de la ligne, certaines améliorations commandées par l'intérêt de la défense du pays. En effet, cette obligation, si elle avait trait également aux autres éventualités indiquées à l'art. 14 al. 5, aurait logiquement dû faire l'objet d'un alinéa spécial. D'importants motifs tirés de l'esprit des dispositions légales citées conduisent néanmoins à interpréter la loi d'une manière extensive et dépassant dans une certaine mesure le sens littéral, comme l'a fait le Tribunal fédéral dans la cause *J. S. contre Confédération suisse* du 11 novembre 1897 (RO 23 '182 B. Einzige Zivilgerichtsinanz. - Materiellrechtliche Entscheidungen. p. 1874 et suiv.) et à reconnaître que la Confédération est tenue d'indemniser la Compagnie, quand le Conseil fédéral a exigé des améliorations à une ligne déjà existante dans l'intérêt de la défense du pays, sans d'ailleurs en avoir déclaré l'urgence (al. 4; éd. aU. al. 3). Les éventualités prévues aux al. 4 et 5 (éd. aU. al. 3 et 4), et qui ont trait à des améliorations d'ordre militaire forment en effet un tout, et les travaux déclarés « urgents » (al. 4; éd. aU. al. 3) ne sont qu'un cas spécial de ceux mentionnés à l'al. 5 (éd. aU. al. 4). On en arriverait ainsi naturellement à admettre que l'obligation d'indemniser la compagnie, telle qu'elle est prévue à l'al. 5, éd. all. al. 4) s'applique aussi au cas où le Conseil fédéral formule des réserves d'ordre militaire en vertu de l'al. 4: (éd. aU. al. 3); on ne voit pas en effet pour quelles raisons le droit à une indemnité dépendrait du fait que le Conseil fédéral a ou n'a pas déclaré urgents les travaux exigés. Par contre, il n'existe pas de motif analogue pour étendre encore cette interprétation et pour dire que la disposition relative à une indemnité s'applique aussi à une éventualité d'un autre genre, soit au cas prévu à l'al. 3 (éd. aH. al. 2), c'est-à-dire au cas où le Conseil fédéral, lors de l'approbation des plans, exige certains ouvrages dans l'intérêt de la défense du pays. Il y a lieu en effet de relever qu'une entreprise de chemins de fer, dont la construction est seulement projetée, se trouve vis-à-vis de la Confédération dans une situation juridique toute différente de celle qui est faite à une ligne existante.

5. - Le droit de construire et d'exploiter les lignes de chemins de fer ne constitue pas en Suisse un droit individuel dérivant de la liberté naturelle reconnue à chaque individu. Les voies ferrées sont au contraire des entreprises publiques; elles font partie de l'administration de l'État et sont attribuées au pouvoir fédéral en sa qualité de détenteur de la souveraineté en matière de chemins de fer. La Confédération exerce en partie elle-même ce droit pour les voies ferrées qui ont été comprises dans le rachat des lignes principales, d'après l'art. 11 par. 1 de la loi sur les concessions qu'elle a conclue le 23.11.1873. Dans ce dernier cas, l'État arrête les conditions selon lesquelles il accorde ces concessions. Mais comme, en ce faisant, il abandonne à un individu un droit auquel il n'avait pas à prétendre jusqu'alors, il n'y a rien d'extraordinaire à ce que, à ce moment, il ne songe pas uniquement aux intérêts de l'entreprise, mais qu'il prenne également en considération les intérêts de la nation et spécialement ses intérêts militaires, et qu'il pose, en conséquence, les conditions qui soient de nature à sauvegarder ces intérêts. Ces conditions ne sauraient être envisagées comme constituant des atteintes portées à une situation juridique acquise; elles n'enlèveraient rien au concessionnaire et ne lesent rien de ce qu'il possédait déjà; elles ne font que délimiter un droit

dont la concession n'est pas encore faite. Or, les règles contenues à l'art. 14 al. 1, 2 et 3 de la loi sur les chemins de fer constituent précisément une des conditions posées par la Confédération, lorsqu'elle concède le droit d'établir une ligne de chemin de fer à un particulier. Ces dispositions légales qui sont régulièrement reproduites dans les concessions et qui figurent aussi dans celle accordée à la demanderesse, statuent que la construction ne peut avoir lieu que conformément à des plans approuvés par le Conseil fédéral. Si donc cette autorité formule certaines réserves de cette approbation et dans le but de sauvegarder les intérêts militaires de la Confédération, à teneur de l'al. 3 eed. aH. al. 2) par exemple, elle impose à la compagnie une obligation que cette dernière est tenue d'exécuter de par la loi et la concession; et ces réserves revêtent précisément le caractère de conditions ajoutées à la concession, puisque celle-ci n'est accordée que moyennant exécution de ces réserves. En conséquence, et si une compagnie, pour obéir à de telles exigences, se voit contrainte d'exécuter des travaux qui ne sont pas exigés par ses propres intérêts, mais ont cependant un caractère d'utilité générale, cette compagnie exécute purement et simplement les conditions auxquelles elle a reçu le droit d'établir la ligne de chemin de fer et le droit de l'exploiter. 1,6 loi et les conditions insérées dans la concession individuelle " l & B. Einzige Zivilrechtsinstanz. - Materielle Reichsgerichtsentscheidungen. Quant ainsi l'étendue du droit subjectif de construire et d'exploiter la ligne que cette même concession accorde à la Compagnie. Le droit subjectif d'exécuter les travaux de construction proprement dits résulte et est même déterminé et limité par les décisions du Conseil fédéral relatives à l'approbation des plans. La construction elle-même ne peut en conséquence avoir lieu que conformément à ces décisions et en respectant les réserves qu'elles contiennent. La compagnie ne saurait en effet prétendre en ce qui concerne la construction de la ligne à un droit abstrait auquel les décisions du Conseil fédéral porteraient atteinte; elle a seulement un droit concret et qui se trouve dès le début limité par les modalités qui découlent des réserves ainsi formulées. La situation est par contre toute différente lorsque le Conseil fédéral, postérieurement à la construction, exige, en dérogation aux plans qui ont été approuvés et exécutés, une amélioration de la ligne. Une telle exigence constitue alors une atteinte portée au droit subjectif reconnu à la compagnie de construire son réseau en conformité des plans approuvés et de l'exploiter ensuite. À la vérité, cette atteinte doit être considérée comme licite puisqu'elle est reconnue et établie par l'art. 14 al. 4 (ad. all. al. 3) dans certaines conditions; elle n'en constitue pas moins une atteinte à un droit subjectif. En conséquence, et si les ouvrages ainsi exigés après coup ne se présentent pas comme étant demandés dans l'intérêt de l'entreprise, mais sont ordonnés dans un autre but, par exemple dans l'intérêt de la défense du pays, ils peuvent alors constituer un sacrifice spécial imposé dans l'intérêt général à un individu, soit à la Compagnie. L'obligation de l'indemniser qui est imposée en pareil cas à la Confédération constitue donc simplement l'application de cette règle politique et législative suivant laquelle l'État a l'obligation d'indemniser les particuliers pour le dommage qu'ils subissent en pareille circonstance. C'est ainsi que l'indemnité accordée à la Compagnie en ce qui concerne les dépenses provenant d'améliorations imposées après coup dans l'intérêt de la défense du pays s'explique par le fait que ces travaux constituent une atteinte aux intérêts de la compagnie, mais il n'en est pas ainsi lorsque le Conseil fédéral, au moment de l'approbation des plans, formule certaines réserves dans le but de sauvegarder les intérêts militaires de la Confédération. Il résulte des considérations ci-dessus que les conditions qui justifient une indemnité au sens de l'al. 4 (ed. all. al. 5) est-à-dire l'existence d'un

ordre emanant du Conseil federal et excedant les obligations qui resultent de la loi et des concessions, ne sont rencontrés pas lorsque le Conseil federal formule certaines réserves à l'occasion de l'approbation des plans; d'où il résulte encore que la règle relative à l'indemnité n'est pas applicable aux exigences militaires prévues à l'art. 3 (éd. all. al. 4). Le législateur, en formulant ce requisitoire, s'est inspiré de l'ensemble des obligations de la compagnie, telles qu'elles résultent de la loi et des concessions de la concession et se différencient ainsi des nouvelles exigences formulées en vertu des alinéas 4 et 5 (éd. all. 3 et 4) dans l'intérêt militaire du pays. A la vérité, la Compagnie est dans l'obligation d'exécuter les travaux demandés, et, dans ce sens, il y a ici aussi une obligation légale. Mais le législateur, quand il détermine la notion des obligations légales de l'art. 5 (M. all. al. 4), entend évidemment laisser de côté celles mentionnées ci-dessus; il prend en considération uniquement la situation faite à la Compagnie par les dispositions contenues dans la loi et les concessions, situation à laquelle porte atteinte toute nouvelle exigence licite fondée sur les al. 4 ou 5 (éd. all. 3 et 4). La Tribunal federal a interprété d'une manière analogue les mots de certaines prestations », qui sont employés à l'art. 4 de la loi de 1872 sur les chemins de fer (voir RO 17 p. 185; unpag. 663). Les exigences formulées au moment de l'approbation des plans constituent précisément une obligation résultant de la concession, puisqu'elles précisent et limitent en ce qui concerne la construction de la ligne, les obligations de la compagnie en tant qu'entreprise concessionnaire. Des exigences ne peuvent donc jamais être en opposition avec les obligations imposées par la loi et les concessions, comme cela peut arriver pour les exigences du Conseil fédéral. En conséquence, l'interprétation de l'art. 5 (éd. all. al. 4) et qui donne droit à une indemnité. 6. - L'étude de la genèse de la loi ne conduit pas à une autre interprétation. Le projet du Conseil fédéral mentionne la sauvegarde des intérêts militaires du pays uniquement en ce qui concerne l'approbation des plans et ne prévoyait pas d'indemnité à verser aux compagnies par la Confédération. Pendant la délibération au sein des Chambres fédérales on a voulu prévoir à l'art. 4 (éd. all. al. 3) la possibilité d'exiger des Compagnies, dans la suite, certaines améliorations à leurs installations, et on a introduit l'art. 5 (éd. all. al. 4) actuel. On en arrive ainsi naturellement à rapporter à l'art. 5 seul, l'obligation qui y est prévue d'indemniser la Compagnie, mais non à l'art. 2, qui n'a donné lieu, semble-t-il à aucune discussion. Rien dans le compte rendu des délibérations aux Chambres fédérales ne permet d'admettre que le législateur ait eu une autre opinion. 7. - En présence de la solution exposée plus haut et qui ressort nettement du sens et du contexte de la loi, on ne peut considérer comme concluants les arguments que la demanderesse veut tirer de l'art. 3 de la loi sur les chemins de fer secondaires et de l'art. 24 de la loi du 23 décembre 1872 elle-même, arguments d'après lesquels elle conclut à une interprétation plus favorable pour ses intérêts de l'art. 14. Les chemins de fer secondaires sont, sans contestation possible, soumis à la loi du 23 décembre 1872 et d'une manière plus spéciale à la disposition de l'art. 14 de cette loi. Le principe indiqué à l'art. 3 de la loi sur les chemins de fer secondaires, en vertu duquel le Conseil fédéral est autorisé à accorder certaines facilités à ces entreprises en ce qui concerne l'établissement et l'exploitation de la ligne, permet tout au plus d'admettre que l'autorité fédérale, ayant égard aux ressources souvent restreintes de ces compagnies, ne doit pas au moment de l'approbation des plans formuler des exigences trop considérables en ce qui concerne les intérêts militaires du pays. Mais on ne saurait en tirer la conséquence au sujet de l'admissibilité de ces exigences et la question da 1. Streitigkeiten zwischen dem Bund u. einer Bahnunternehmung. 1) angenommen

motben feien, feien ber !BefIngten (lu~er ben iereiti geleiftetm 210 ijr. 35 ~ti. nur nod) 233
lJr. 75 ~tß. Ctufauerlegen. b) mon ben fämtlid)en .reoftm für bie befinalil)en Sid)erungß"
mllunCt9men (merlegungm 1C.) I bie infolge ber Streuungen ent" ftanben fetm unb nod)
entfte9m würben, 9abe bie !Befililgte 1/8 au trClgen, unter grunbfä~id)em IBor&e9llIt bet
9led)te ber ~(19n nui ber fet>ltutllt'ifd)en merVflid)tung bei ?!Betfi I bei ~n{ age \)on
llCtuten au meid)m, 1mb el>entuea unter gtunbfa~nd)em IBor&e~(dt bet ~nted)nung
6eteiti auigefü9rter :prol)iforifd)er ~rbeiten (fofem fold)e für bie befinalil)e ~nlQge
llmuenb'OOr fein ober einen ~ei1 berfeiben bUben fonten) Ctn .bie JtoftenCtnteile ber
!Bn9u ober bie ;n ~ei(un9 fQnmbe Jtoftmfumme ber wtnitillen IBedegungm. ijÜt bie
jemeUi faUig gemotbenm obet faUig merbenben ~ett'äge merbe bie .Bini~flid)t »om ~Ctge
ber ~Q~nung, etleniUea ber ffted)nung!&ftenung, Iln üfulngigemdu anetfCIUnt.
@;>entueU fri oer »on tler ~ertQgtm belautllgenbe Jtoftenllnteil llom @erid)te feftaufe,m.
Sube»entueH, fir ben %an, bau eine Jtoftenteilung über- ~IIU)t nid)t »ollUne~men frin
fonte, feien Qnerminbefteni bie famt~ Ud)tn Roften betienigen befinalil)e»en
Sid)etungimafptet~mm (IBns

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.