

BGE 71 I 470

Bundesgericht (BGE), 1945-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_71_I_470

FR: ATF 71 I 470

IT: DTF 71 I 470

Volltext

470 Verwaltungs- und Disziplinarrooht8pfiege. IV. ELEKTRISCHE ANLAGEN
INSTALLATIONS ELECTRIQUES 73. Arr6t dn 28 septemhre 1940 dans la cause
ConfMeration srusse contre Chemins de ler lrihonrgeois Grnyere-Fribonrg- Morat. Art. 10
et'l al. 4ch.l de laloilMerale mr lesin8tallations Blectriquea a fort et a faible courant.
Re!!0ont!e entre une.ligne a fort oou- rant etablie par une entreprlse prIvee de oh~ de fer sur
so~ propre terrain et une ligne publique a faIble courant qUl emprunte ce terrain en vertu de
l'art. 9 de Ja loi precitee. Art. 10 und l'l, Abs. 4, Zifl. 1 de8 BG betr. die elektrischen
Schwach- und Starkstromanlagen. Zusammentreffen einer auf eigenem Boden errichteten
Starkstromleitung einer privaten Eisenbahn· unternehmung und einer staatlichen
Telegraphen- oder Tele- phonlinie, für die das Bahngebiet gemäss Art. 9 EIG m Anspruch
genoDID1en ~rd. Art. 10 e l'l, cp. 4, ci/ra 1 della legge/ederale mgli impianti elettrici a
corrente forte e a corrente debole. Incontro d'una linea a corrente forte, eretta da un'impresa
ferroviaria sul proprio ~erreno, con una linea pubblicoa a oorrente debole, ehe SI serve dl
questo terreno in virtul den'art. 9 dell'a suddetta legge. A. - Vers la fin de l'annee 1943, les
Chemins de fer fribou,rgeois Gruyere-Fribourg-Morat (la Compagnie) ont modifie leu,r
systeme de traction electrique sur le parcours Fribourg~Morat-Anet. A la place
d'untroisieme raH sous tension, place pres du sol et auqu,el les locomotrices etaient relioos
par un bras lateral, ila ont etabli une ligne aerienne, dont les locomotrices prelevant l'energie
au moyen d'un archet. Cette transformation a oblige l'admi- nistration des telephones a
etablir des cables sous voie a deux endroits Oll ses lignes croisaient le chemin de fer : a)
Pres de Belfaux, Oll la ligne telephonique inter- urbaine Fribourg~Payerne a 24 fils croisait
le trace du chemin de fer. Ce croisement aerien dut etre remplace par un passage sous voie
comprenant un cable a 20 X 2 con- ducteurs toronnes en quarte. b) Pres de Pensier, Oll la
ligne interu,rbaine Fribourg- Morat a 16 fils traversait aussi la voie ferroo. Ce croise-
Elektrische Anlagen. N0 73. 471 ment aerien dut egalement etre remplace par un passage
sous voie constitue par un cable de 10 X 2 conducteurs toronnes en quarte. Ce dernier
deplacement fut necessite non seulement par les phenomenes electriques dommagea- bles
emanant de la ligne a fort oouralit du chemin de fer, mais aussi par le fait que cette ligne se
trouvait 15 cm. trop bas et constituait un obsta.cle mecanique a la fois pour la ligne a fort
courant projetee par la Compagnie et 'pour le trafic du chemin de fer. Un simple exhausse-
ment des lignes telephoniques n'aurait du raste pas Buffi a eliminer les perturbations dues
aux phenomenes elec- triques. La 25 novembre 1943, la Direction generale des postes,
telegraphes et telephones, division des telegraphes et des . telephones, fit savoir a la
Compagnie qu'elle entendait repartir le cont de ces travaux entre les deux entreprlses selon
la proportion fixee a l'art. 17 al. 4 eh. 1 de la loi federale du 24 juin 1902 oocernant les
installations elec- triques a fort et a faible cou,rant (LIE). Ce cont etait de 3584 Ir. 40 pou,r
le passage sou,s voie pres de Belfaux et de 2121 fr. 50 pour le passage sous voie pres de
Pensier. Dans une lettre du 15 juin 1944 aux PTT, la Compagnie fit les plus expresses

reserves au sujet de ces pretentions, estimant que l'interpretation donnee a l'art. 17 LIE par les PTT etait erronee. Par la suite, elle consentit a payer provisoirement les 2/3 du passage sous voie etabli pres de Belfaux sous reserve de remboursement de cette somme dans le cas ou l'interpretation de l'art. 17 donnerait par les PTT se revelerait erronee. En revanche, elle se refusa absolument a faire aucun paiement, meme provisoire, pour le passage sous voie etabli pres de Penser et, sur ce point, elle invoqua l'art. 10 LIE. Les PTT n'admettent pas l'argumentation de la Compagnie, mais se declarerent d'accord, pour la modification de leurs lignes au croisement de Penser, de prendre entierement a leur charge la part des frais qu'aurait cause un simple exhaussement des fils. Par memoires du 15 septembre et du 26 octobre 1944, 472 Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege. 180 Direction generale des OFF et l'Union d'entreprises suisses de transports s'adresserent au chef du Departement federal des postes et des chemins de fer pour le prier d'inviter les PTT a, prendre a, leur charge 180 totalite des frais causes par les transformations mentionnees, malgre 180 jurisprudence etablie en cette matiere par le Tribunal federal (RO 34 II 430 ; 45 II 465). Elles faisaient etat d'un avis motive, du 25 mai 1912, par lequel 180 Commission federale des installations electriques avait conteste que cette jurisprudence fut bien fondee. Le chef du Departement federal des postes et des chemins de fer estima qu'il y aurait peut-etre lieu de proceder a une modification de l'art. 17 LIE, mais qu'auparavant, il convenait d'attendre l'avis du Tribunal federal et de voir si 180 jurisprudence ancienne serait maintenue. B. - Le 5 avril 1945, 180 Direction generale des postes, telegraphes et telephones 80 forme, devant le Tribunal federal, une demande de droit administratif en prenant les conclusions suivantes : Vu l'art. 17 LIE et l'art. III lit. h OJ plaise au Tribunal federal a) Statuer que les frais des mesures de securite executees par 180 demanderesse doivent etre repartis selon 180 regle de l'art. 17 801. 4 eh. I LIE, b) Condamner 180 defenderesse au paiement de 180 somme de 4257 fr. 30, frais et depens a, 180 charge de 180 defenderesse. Sur le point de droit, 180 demanderesse allegue en resume : Les lignes telephoniques sont indubitablement des lignes a faible courant au sens de l'art. 17 LIE. Selon 180 defenderesse, l'art. 17 ne serait neanmoins pas applicable, parce que les lignes telephoniques empruntent le territoire d'une entreprise de chemin de fer en vertu de l'art. 9, de sorte que l'art. 10 serait applicable. Mais le Tribunal federal 80 deja tranche cette question dans deux arrêts. Dans le premier (RO 34 II 430), il 80 rejete l'interpretation proposee Elektrische Anlagen. NO 73. 473 par les defendeurs; dans le second (RO 45 II 481), il 80 confirme que l'art. 17 avait le pas sur l'art. 10 et 80 dit que cette derniere disposition n'etait applicable que lorsque les lignes telegraphiques ou telephoniques constituaient, pour les installations du chemin de fer, un obstacle materiel et devaient etre deplacees pour cette raison deja. La loi ne restreint pas l'application de l'art. 17, sauf pour les installations interieures. Cet article vise en general les mesures de securite que necessite le voisinage immediat d'une ligne a fort courant et d'une ligne a faible courant. L'art. 9 cree une servitude legale a, 180 charge des compagnies de chemins de fer, mais cette servitude n'est pas tres onereuse, car les lignes ne peuvent etre etablies que dans 180 mesure ou elles ne genent pas le chemin de fer ; de plus, 180 Confédération doit les deplacer lorsqu'elles empechent d'etablir ou de modifier des ouvrages quelconques du chemin de fer. La servitude legale est donc tout a fait justifiee, surtout lorsque les lignes telegraphiques n'empruntent le fonds appartenant au chemin de fer que dans l'espace aerien. L'art. 10 ne concerne certainement pas les mesures de securite, mais uniquement les obstacles materiels. Lorsque 180 ligne telephonique n'emprunte qu'un espace dont 180 compagnie de chemins de fer n'a pas besoin, on ne saurait admettre qu'elle constitue un obstacle materiel. Si elle doit neanmoins etre

deplacee, a'est a, cause des phenomenes d'ordre eleetrique. Mais ces pheno- manes. constituent le eas type Oll l'art. 17 est applicable. Il s'ensuit que le deplacement de 180 ligne pres de Belfaux est regle exclusivement par cette disposition. Pres de Pensier, l'obstacle materiel constitue par les lignes tele- phoniques n'aurait pas, a, lui seul, necessite l'etablissement d'une ligne souterraine. Cet etablissement n'est devenu indispensable qu'en raison des phenomanes d'ordre elee- trique. O. - La Compagnie conclut au deboutement pur et simple de 180 demanderesse avec suite de frais. Son argu- mentation peut se resumer comme suit : 474 VerwaltWlgs- wld Disziplinarrechtspflege. La jurisprudence, telle qu'elle ressort des deux amts auxquels se reiere 180 d~mande 80 ete refutee par les OFF dans' un memoire adresse au Departement fedeml des postes et des chemins de fer, le 15 septembre 1944, et dans une these de doctorat de 1942 (A. LAUBI, Das Kosten- tragungsprinzip im Elektrizitätsreoh Art. 17 EIG, pp. 82 ss.). 11 oonvient de rappelier en outre, dans le meme sens, l'expertise de 180 Commission federale des installations eleotriques du 25 mai 1912. Les art. 9 et 10 LIE reglent 180 situation des installations telephoniques sur le territoire des compagnies de chemin de fer, tandis que l'art. 17 regle le voisinage immediat de lignes a fort courant et de lignes a faible ourant ou de lignes a fort ourant entre elles sur le fonds de tiers (« auf fremdem Grund und Boden l»). Chacun de ces deux groupes de regles s'applique aussi bien au oas da eollision materielle qu'a celui de eolli- sion electrique. Les art. 9 et 10 reglent d'une maniere complete les rapports de droit qui concernent les lignes publiques a faible ourant etablies sur le territoire des compagnies de chemin de fer. Les regles des art. 5 a 11 ont ete reprises de 180 Iegislation anterieure avec des modifcations d'ordre redactionn~l (loi federale du 26 juin 1891 concernant l'etablissement de lignes telegraphiques et telephoniques, lois federales du 28 juillet 1852 et du 23 decembre'1872 sur les chemins de fer; v. pour les lignes telephoniques l'ordonnance du Conseil federal du 17 janvier 1888). Elles ont done emte avant celles de l'art. 17. Cette circonstance dejit rend invraisemblable que le legislateur n'ait eu en vue que les obstacles mecaniques. Effectivement, sous l'empire de 180 loi ancienne, c'est toujours et exclusiyement l'administra- tion des telephones qui 80 supporte les frais du deplacement de seslignes, lorsque ce deplacement etait necessite par l'etablissement d'installations it fort courant pour le service du chemin de fer. La Confedemtion 80 le droit de disposer gratuitement du Elektrische Anlagen. N0 73. 475 domaine public, plaoes, rues, routes et sentiers, oanaux, ours d'eaux eto., en outre de l'espaee aerien au-dessus du domaine prive pour y faire passer des fils et enftn du termin appartenant aux chemins de fer. Mais elle doit, en revanche, tenir oompte des installations existantes, reparer les dommages et, lorsqu'elle utilise le territoire des ohemins de fer, deplaoer ses lignes a ses frais lorsque l'etablissement ou 180 modification d'ouvrages queloonques du ohemin de fer l'exige. 11 resulte de l'historique de 180 loi que le terme «ouvrages quelconques d'un chemin de fer)l comprend aussi les ouvrages qui servent a l'exploitation .ele9trique. Et si l'art. 12 prescrit a 180 Confederation d'agir , par expropriation dans le oas Oll elle voudrait exercer d'autres droits, o'est que les charges imposees aux pro- prietaires fonciers par les art. 5 a 11 sont le maximum de ce que ces proprietaires doivent support er . Selon le sens de 180 reglementation legale, il incombe a l'administra- tion des telephones de s'adapter. C'est une oharge oores- pondante al'obligation imposee aux proprietaires des fonds. L'Administmtion des postes, des telegraphes et des tele- phones doit donc supporter les frais. Vu les oonditions auxquelles 180 loi subordonne le droit qu'elle etablit en faveur de 180 Confederation, il faudrait, pour que les com- pagnies de ohemin de fer puissent etre astreintes a, payer des mesures de seourite, que le Legislateur l'ait prevu expressement. Coruormement au sens de l'art. 10, les

perturbations causées dans l'exploitation de 180 ligne téléphonique constituent aussi un empêchement à la construction de 180 ligne à fort courant. En tout cas, l'art. 10 doit être interprété à l'aide de l'art. 9. Selon le principe posé par l'art. 9, l'Administration des télégraphes et des téléphones doit supporter les frais de déplacement, même lorsque celui-ci n'a lieu que dans l'intérêt exclusif du chemin de fer. Elle doit les supporter, plus forte raison lorsque le déplacement est dans son intérêt et tend à éviter des perturbations dans ses lignes. 476 Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege. Lors de la promulgation de la loi sur les installations électriques, il existait déjà 33 chemins de fer électriques avec plus de 200 km. de parcours. Suppose qu'au moment où l'on établit la ligne téléphonique sur le territoire du chemin de fer, il existe déjà une ligne à fort courant pour l'éclairage ou la traction, personne ne songerait à exiger que le chemin de fer contribue au supplément de frais qui en résulte pour l'établissement de la ligne téléphonique. C'est à l'Administration des téléphones à s'adapter et à supporter les frais. Il en va de même selon les art. 9 et 10, lorsqu'après coup le chemin de fer utilise son territoire pour y établir une ligne à fort courant. Dans le cas où une ligne à fort courant et une ligne à faible courant se rencontrent sur le fonds d'un tiers, c'est l'art. 17 qui s'applique, même lorsqu'il ne s'agit pas de perturbations électriques. Dans son arrêt publié au RO 45 II (p. 482), le Tribunal fédéral a décidé que la solution adoptée par lui était équitable. Mais c'est là une erreur. Il dit que, dans le cas où elle devrait seule supporter les frais du déplacement de ses installations sur le terrain appartenant aux chemins de fer, l'Administration des télégraphes et des téléphones verrait son privilège (art. 9) se transformer en une charge, car, si ses lignes se trouvaient hors du terrain des chemins de fer, ceux-ci devraient participer aux frais conformément à l'art. 17. Mais cette argumentation méconnaît la différence essentielle des deux cas. Dans le premier, l'Administration des téléphones doit prendre des mesures de sécurité en raison des installations faites par le propriétaire sur un fonds qu'elle utilise gratuitement; dans le second, les mesures de sécurité qu'elle doit prendre sont nécessitées par les installations d'une entreprise qui est sans rapports avec elle. C'est l'utilisation gratuite du fonds d'autrui qui justifie la différence. Dans la présente espèce, du reste, l'Administration poursuivra d'utiliser gratuitement le fonds de la défenderesse pour y établir sa ligne souterraine. Elektrische Anlagen. N° 73. 477 Selon les motifs donnés par le Tribunal fédéral dans le même arrêt, si l'on appliquait l'art. 10, en l'espèce, on méconnaîtrait la communauté d'intérêts que, d'après l'art. 17, la rencontre des lignes crée entre les deux entreprises. Mais cette communauté d'intérêts ne peut être invoquée que dans le cas où les droits des deux entreprises sont égaux et non pas lorsque l'une doit tolérer gratuitement sur son fonds les lignes de l'autre. Les principes généraux du droit s'opposent aussi à ce que la défenderesse, qui ne fait qu'exercer son droit de propriété, soit chargée de frais afférents aux installations de la demanderesse. Il n'est pas non plus exact que l'établissement de la traction électrique oblige à éloigner les lignes téléphoniques d'au moins 20 m. et que, par conséquent, il priverait pratiquement les PTT du droit que leur confère l'art. 9. L'établissement de la traction électrique n'entraîne pas du tout constamment le retrait des lignes téléphoniques hors du territoire du chemin de fer. En général, les lignes sont simplement transférées sous terre, mais restent sur ce territoire. On ne voit du reste pas en vertu de quel principe on obligerait un propriétaire qui a dû supporter gratuitement une charge, à faire une prestation lorsqu'il en est libéré. Même lorsque les PTT doivent transférer leurs lignes hors du territoire du chemin de fer, il faut considérer que, parfois pendant plusieurs dizaines d'années, elles ont joui d'un privilège gratuit. Enfin la situation financière respective de l'Administration des téléphones et des chemins de fer prives

fournit un argument d'équité en faveur du rejet de la demande. Considérant en droit : I. - La compétence du Tribunal fédéral pour connaître du présent litige découle des art. 11, ainsi que 17 al. 6 LIE, et de l'art. 113 lit. h OJ (anciennement art. 18 lit. e JAD). 2. ~ Dans son arrêt *Schweizerische Eidgenossenschaft c. Arth-Rigi-Bahn A.-G.*, du 11 juin 1908 (RO 34 11 430), 478 *Verwaltungs- und Disziplinarr< .. 'Chtsptlegc.* le Tribunal fédéral a jugé que l'art. 17 LIE régle d'une manière complète le cas spécial de la rencontre entre deux lignes, l'une à faible et l'autre à fort courant, même lorsque la ligne à fort courant appartient à une entreprise de chemin de fer obligée de tolérer gratuitement sur son terrain la ligne à faible courant établie par la Confédération. En effet, dit-il, l'art. 10 vise le cas où c'est la ligne .. télégraphique ou téléphonique qui constitue un empêchement pour la ligne à haute tension, alors qu'en l'espece le cas est inverse. Du reste, même si l'on admettait par une interprétation large que le texte de l'art. 10 LIE peut se rapporter aussi aux cas où c'est la ligne à fort courant qui empêche le trafic de la ligne à faible courant, il n'en resterait pas moins que l'art. 17 LIE y dérogerait en tant que règle spéciale. Mais, dans l'arrêt *Schweizerische Eidgenossenschaft c. Rhätische Bahn A.-G.*, du 7 juin 1919 (RO 45 II 465), le Tribunal fédéral approuve cette jurisprudence en jugeant que l'art. 10 s'applique tout au moins en cas de rencontre entre une ligne à fort et une ligne à faible courant lorsque la ligne à faible courant établie par la Confédération sur le territoire d'une entreprise de chemin de fer constitue un obstacle mécanique à l'établissement d'une ligne à fort courant par l'entreprise et doit être déplacée de ce fait. Il ressort avec la plus grande netteté des termes de cet arrêt que l'art. 10 a le pas sur l'art. 17 dès que la ligne publique à faible courant constitue un obstacle mécanique pour la ligne à fort courant projetée par la compagnie de chemin de fer, même si les phénomènes d'induction causés par la seconde de ces lignes compromettent en même temps l'exploitation de la première. 3. - Selon les principes posés dans ces arrêts, il n'y a pas de doute que les frais des mesures de sécurité nécessaires par la pose de la ligne à fort courant au passage de Belfaux, devraient être répartis entre la demanderesse et la défenderesse dans la proportion fixée par l'art. 17 al. 4 eh. 1 LIE, tandis que les frais des mesures analogues prises au passage de Pénier incomberaient à la demanderesse : *lekt, risehe Anlagen. N° 73. 479* uniquement. Il n'y aurait pas lieu, dans le cas du passage de Pénier, de distinguer, comme le voudrait la demanderesse, entre les frais qui auraient nécessité l'enlèvement de l'obstacle mécanique et ceux qui seraient destinés à prévenir les troubles dus aux phénomènes d'induction électrique, les premiers incombant à la Confédération en vertu de l'art. 10 et les seconds devant être partagés conformément à l'art. 17 al. 4 eh. L. Quoi qu'il en soit du reste de cette dernière question, il apparaît que la distinction faite par le Tribunal fédéral entre les obstacles mécaniques, d'une part, et les obstacles que constituent les phénomènes d'induction électrique, d'autre part, n'est pas satisfaisante du point de vue pratique, car les facteurs dont elle fait dépendre l'application de l'art. 10 tiennent essentiellement au hasard. C'est en effet le hasard de la configuration des lieux qui décide, surtout lorsqu'il s'agit de croisements et non pas simplement de lignes à faible courant tendues le long de la voie (RO 45 II 465), si les fils se trouvent placés plus haut ou plus bas au-dessus du ballast. Il est illogique de faire dépendre de tels facteurs l'obligation de payer des frais qui peuvent être importants. En outre, dans la plupart des cas - pratiquement même dans tous les cas - où la ligne à faible courant constitue un obstacle mécanique, elle devrait également être déplacée du fait des phénomènes d'induction électrique; bien plus, on peut dire que ces phénomènes jouent un rôle plus important que les empêchements mécaniques. On ne saurait dès lors justifier pratiquement une solution fondée sur une distinction entre ces deux ordres d'obstacles. 4. - Cette solution, du reste, ne

decoule pas nécessairement du texte legal : . L'art. 10 s'applique lorsque l'installation telegraphique ou telephonique empeche d'etablir ou de modifier « des ouvrages quelconques d'un chemin de fer ». Le Tribunal federal a admis, dans son arret de 1908 (RO 34 II 437), que l'on pouvait faire rentrer les installations electriques a fort 480 Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege. courant servant a l'exploitation du chemin de fer au nombre des «installations quelconques d'un chemin de fer ». Le juge, en revanche, que, selon ses termes, l'art. 10 ne vise pas le cas ou la ligne a fort et la ligne a faible courant constituent reciproquement un obstacle pour l'autre, mais uniquement le cas ou celle-ci empeche la modification ou l'etablissement de celle-la. D'ou il suivrait deja que l'art. 10 ne s'applique pas lorsque les mesures de securite sont necessitees exclusivement par des influences d'ordre electrique, ces influences n'ayant d'importance pratique que pour autant qu'elles s'exercent par la ligne a fort courant sur la ligne a faible courant. Mais le Tribunal federal a juge neanmoins que les termes de l'art. 10, pourvu qu'on les interprete largement, ne sont pas incompatibles avec une solution differente (RO 34 II 437). Effectivement, on peut admettre, suivant le texte fran9ais (... « qui empecheraient d'etablir ou de modifier» ...) plus encore que suivant le texte allemand de la loi (... « sich ... hinderlich erweisen » •••) que le legislateur n'a pas entendu faire de distinction selon que c'est l'une des lignes qui est cause de l'empechement et l'autre dont le trafic est compromis, mais qu'il a vise d'une maniere toute generale le cas ou les installations du chemin de fer transformees ou nouvellement creees ne peuvent coexister avec les lignes telegraphiques ou telephoniques etablies par l' Administration federale. Du point de vue logique en tout cas, on peut admettre sans difficulte que la ligne a faible courant gene la ligne a fort courant meme lorsque c'est la seconde qui constitue un obstacle pour la premiere. Cependant, le Tribunal federal a dit encore que l'art. 10 ne vise pas les troubles que l'exploitation de la ligne a fort courant du chemin de fer peut apporter a l'exploitation de la ligne publique a faible courant, car, selon ses termes, il a seulement en vue l'etablissement ou la modification d'un ouvrage quelconque du chemin de fer, mais non pas l'utilisation ulterieure de cet ouvrage. De la aussi, l'on pourrait conclure que cette disposition ne concerne pas Elektrische Anlagen. No 73. 481 les troubles d'origine electrique que pourrait provoquer le voisinage immediat des deux lignes, car strictement ces troubles ne sont pas provoques par l'etablissement ou la modification de la ligne a fort courant, mais uniquement par sa mise en service et par son exploitation. En realite toutefois, on ne saurait nier que l'etablissement ou la modification de la ligne a fort courant ne soit empeche par les troubles que fera naître son exploitation future. On peut d'autant moins faire abstraction de ces troubles, lors de la construction, qu'ils sont parfaitement previsibles. Au surplus, si l'on voulait restreindre l'application de l'art. 10 au seul cas ou les installations telegraphiques et telephoniques de la Confederation constituent un obstacle mecanique pour les ouvrages du chemin de fer et ou, de plus, cet obstacle s'oppose non pas seulement au trafic normal, mais deja a l'etablissement ou a la modification stricto sensu de ces ouvrages, il faudrait admettre que la loi presente des lacunes. Si, par exemple, la Confederation avait etabli une cabine telephonique sur le territoire d'une entreprise de chemin de fer a vapeur ou electrique et qu'une modification apportee aux voies rende cette cabine inutilisable par suite du bruit, l'art. 10 ne serait pas applicable, car l'empechement ne serait pas de nature mecanique et ne porterait que sur le trafic et non pas sur l'etablissement ou la modification des voies. Mais l'art. 17 ne s'appliquerait pas non plus, car le deplacement de la cabine ne serait pas necessite par le voisinage immediat de lignes a fort courant et de lignes a faible courant (art. 17 al. 1). 5. - Il est appert en definitive que les termes de l'art. 10 n'excluent pas que cette disposition ne puisse

s'appliquer en l'espece, c'est-a-dire dans un cas ou l'etablissement ou la modification d'une ligne a fort courant par une compagnie de chemin de fer sur son propre territoire necessite, en raison des phenomenes electriques que cette ligne provoque, des mesures de securité pour assurer le trafic 31 AS I - 1945 482 Verwaltungs. und Disziplinarrechtsprechung. des installations telegraphiques ou telephoniques de la Confédération qui se trouvent sur ce territoire en vertu de l'art. 9. Néanmoins, l'art. 17 serait seul applicable en l'espece et derogerait a l'art. 10 si, comme l'allégué la demanderesse et comme le Tribunal fédéral l'a admis dans son arret de 1908 (RO 34 II 437), il constituait une disposition speciale par rapport a ce dernier article : Entre le prononcé des deux arrets du Tribunal fédéral qui touchent a cette question, la Commission fédérale pour les installations electriques a déclaré, en se fondant sur une étude detaillee du probleme, que, pour le technicien, c'était bien plutôt l'art. 17 qui apparaissait comme la disposition generale et l'art. 10 comme la regle speciale. Elle admet que l'art. 17 est applicable aux collisions entre lignes a fort et a faible courant, tandis que l'art. 10 vaut notamment comme regle speciale lorsque la collision a lieu sur le territoire d'une compagnie de chemin de fer entre une ligne a fort courant qui sert a l'exploitation du chemin de fer et une ligne telegraphique ou telephonique établie par la Confédération en vertu de l'art. 9 (cf. aussi LAUBI, Das Kostentragsprinzip im Elektrizitätsrecht, these 1942, pp. 85 ss., qui arrive à de memes conclusions et critique la jurisprudence du Tribunal fédéral). L'art. 9 accorde un privilege a la Confédération : celui d'établir gratuitement des lignes telegraphiques et telephoniques sur le territoire des chemins de fer. Il greve les compagnies privees et non les OFF, car la Confédération ne peut pas davantage exercer des droits par privilege sur le fonds de cette entreprise qu'elle ne le peut sur son propre fonds. Mais la loi fixe strictement les limites de ce privilege. Conformément a l'art. 9 al. 1, il est subordonné a la condition qu'il n'en puisse resulter aucun prejudice, ni pour l'exploitation du chemin de fer, ni pour toute autre utilisation du domaine de la compagnie. Il s'ensuit que la propriété de la compagnie sur son territoire a le pas sur les Elektrizische Anlagen. N° 73. 483 le droit que la Confédération peut exercer en vertu de l'art. 9 al. 1. En outre, selon l'art. 9 al. 2, « La Confédération supporte le dommage que l'établissement ou l'entretien d'une installation telegraphique ou telephonique publique occasionne a une compagnie de chemin de fer ». O'est a bon droit des lors que la Commission fédérale des installations electriques admet que le législateur n'a pas voulu mettre aucuns frais a la charge des compagnies, outre l'obligation de tolerer gratuitement sur leur territoire les installations telegraphiques ou telephoniques de la Confédération. O'est conformément a ce principe qu'il faut interpreter l'art. 10 : Lorsqu'il est necessaire de déplacer les installations telegraphiques ou telephoniques, parce que la compagnie veut utiliser, pour des ouvrages servant a son exploitation, l'espace occupé jusque-la par les installations de la Confédération, c'est la Confédération qui doit en supporter les frais et non pas la compagnie. La regle est la meme qu'a l'art. 9 al. 1 i. f. et a l'art. 9 al. 2 : L'exploitation du chemin de fer a le pas sur le privilege de la Confédération. Il est logique, du reste, que le titulaire d'un privilege supporte les frais qui peuvent en découler. Et l'on ne voit pas au vertu de quel principe la compagnie de chemin de fer, qui doit tolerer gratuitement des installations a faible courant sur son territoire, pourrait être obligée a payer des frais lorsqu'elle entend faire elle-meme usage de sa propriété. De ce point de vue également, il est sans importance que les frais soient causés par des phenomenes electriques dus a l'exploitation de la ligne a fort courant ou a un obstacle mecanique consistant dans la ligne a faible courant. Dans l'un comme dans l'autre cas, le privilege dont jouit la Confédération justifie la solution voulue par le législateur, car, si ce

privilege n'existait pas, la Confédération aurait du soit détourner ses lignes, soit acquiescer à titre onéreux le droit d'empiéter sur le territoire de la compagnie. Enfin, la défenderesse fait remarquer à bon droit que la même conclusion s'impose du fait que les Verordnungen und Disziplinarvorschriften des Bundes, insérées sous les art. 9 et 10 de la loi du 24 juin 1902 existaient déjà avant les règles contenues à l'art. 17 LIE et relatives aux collisions entre lignes à fort et lignes à faible courant. L'art. 17, en revanche, vise en général la collision entre une ligne à fort courant et une ligne à faible courant. Ces collisions, aux dires des experts de la Commission nommée, sont extrêmement nombreuses et diverses. La non plus, il n'y a pas lieu de distinguer entre collision mécanique et collision électrique. Demeurent cependant sous-traités à l'application de l'art. 17 les cas où le législateur, en raison de circonstances spéciales, déroge au principe général. Au nombre de ces cas, il faut ranger celui où une ligne à fort courant établie sur son territoire par une compagnie de chemin de fer prévient les besoins de l'exploitation ferroviaire entre en collision avec une ligne à faible courant établie par la Confédération, en vertu de l'art. 9, sur ce même territoire. Il s'agit bien dans un cas spécial de collision entre une ligne à fort et une ligne à faible courant. À cet égard, l'art. 10 apparaît donc effectivement comme une disposition spéciale qui déroge à la règle générale de l'art. 17. 6. - Les considérations qui précèdent suffisent à réfuter l'objection selon laquelle il serait inéquitable, en l'espèce, de mettre à la charge de la Confédération les frais des mesures de sécurité nécessitées par le rétablissement d'une ligne à fort courant. En particulier, il est inexact de prétendre, comme le fait la demanderesse, que si elle devait supporter ces frais, son privilège se transformerait en une charge : Tant que ses lignes ont pu subsister sans constituer un obstacle pour le chemin de fer, elle a joui d'un avantage très sensible. Mais même après le déplacement, elle continuera à jouir gratuitement de son droit d'utilisation. Les frais qui lui incombent ne suppriment nullement ces avantages. On ne saurait dire non plus qu'en appliquant l'art. 10 dans l'espèce, on méconnaît la nature de l'Enteignungsrecht. N° 74. communauté d'intérêts qui existe entre les deux entreprises selon l'art. 17. En effet, cette communauté est différente et les intérêts ne sont pas les mêmes lorsque la ligne à faible courant emprunte gratuitement le territoire d'une compagnie de chemin de fer. Par ces motifs, le Tribunal fédéral rejette la demande de la demanderesse. V. VERFAHREN PROCEDURE Vgl. Nr. 72. - Voir n° 72. C. ENTEIGNUNGSRECHT EXPROPRIATION 74. Urteil vom 5. November 1945 i. S. Zürcherbergbahn-Gesellschaft A.-G. gegen Stadt Zürich. Enteignung. ... Enteignung für eine Bahnanlage, welche öffentliche Strassen überbrückt. Nachträgliche Änderung der Strassenzüge und Anpassung der Bahnanlage an diese Änderung. Zuständigkeit der eidgenössischen Expropriationsbehörden zur Beurteilung der Frage, wer die Kosten der Anpassung der Bahnanlage zu tragen habe (Art. 7, 55, 64 lit. c EntG). Wiederaufnahme des Enteignungsverfahrens zur Geltendmachung eines Entschädigungsanspruchs, dessen Beurteilung im früheren Verfahren auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde (Art. 41, 57, 66 lit. b EntG).

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