

es hervorbringt, eine Eigenart aufweisen, es muß sich von bereits Bekanntem so unterscheiden, daß seine Wirkung eine originelle, eigentümliche genannt werden kann. Darin besteht das Requisit der Neuheit. Da nun die Wirkung durch den Gesamteindruck, den das Muster ausübt, bestimmt wird, kann dasselbe als ein originelles, neues, erscheinen, selbst wenn die einzelnen Elemente ausschließlich in bereits Bekanntem bestehen, sofern nur die Verwendung und Zusammenfügung dieser Elemente in einer Art geschieht, daß eine besondere, originelle ästhetische Wirkung erzielt wird, und es kann umgekehrt, trotz einzelnen Abweichungen von bereits Bekanntem, die Originalität fehlen, wenn diese Abweichungen das Auge des Anschauenden nicht in dem Maße auf sich ziehen, daß sie den Gesamteindruck zu beeinflussen und die Individualität des Musters zu bestimmen vermögen. Bringt aber das Muster eine eigenartige ästhetische Wirkung hervor, so kommt es für dessen Schutzzähigkeit nicht weiter darauf an, in welchem Grade dasselbe das Schönheitsgefühl befriedige. Entscheidend ist einzig, ob die ästhetische Wirkung eine originelle, eigenartige sei. Aus diesem Grunde bleibt denn auch für die Frage des Muster-schutzes die Herstellungsart des Musters vollständig gleichgültig, und war es daher allerdings rechtsirrtümlich, wenn die Vorinstanz bei der Vergleichung des klägerischen Musters mit dem früheren Muster des Beklagten (dem sogenannten Hanfmuster) auf die Herstellungsweise Rücksicht genommen, und die wellenförmige Gestalt des klägerischen Geflechtes aus dem Grunde für die Charakteristik desselben als belanglos bezeichnet hat, weil diese Gestalt lediglich auf vorteilhafte Verwendung des Stoffes zurückzuführen sei. Nun stützt sich aber die Entscheidung der Vorinstanz in erster Linie nicht auf diese Erwägung, sondern auf die Feststellung, daß das klägerische Muster 10397 und das sogenannte Hanfmuster des Beklagten Nr. 10221 in ihren charakteristischen Grundzügen das gleiche Geflechtbild aufweisen, indem die wellen- oder glockenförmige Fassung, welche die Kläger als Besonderheit ihres Geflechtes hervorheben, bei den von den Klägern in Bern deponierten und den der Klage beigelegten Mustern nicht vorhanden oder kaum bemerkenswert, vielmehr erst später in das Geflecht hineingekommen sei. Diese tatsächliche Feststellung kann nicht als akten-

widrig bezeichnet werden und ist daher für das Bundesgericht verbindlich (vgl. Umtl. Samml. der bundesger. Entsch., Bd. XXI, S. 899, in S. Schmid c. Walser). Ist aber hiernach mit der Vorinstanz anzunehmen, daß beide Muster im wesentlichen das gleiche Geflechtbild aufweisen, also im wesentlichen den gleichen ästhetischen Effekt hervorrufen, so erscheint das klägerische Muster in der That als eine Nachahmung des früheren Hanfmusters des Beklagten, und fehlt demnach dem erstern die Eigenschaft der Neuheit. Damit erweist sich die Widerklage als begründet und fällt die Hauptklage ohne weiteres dahin.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Berufung der Kläger wird als unbegründet erklärt und das Urteil des Handelsgerichts des Kantons Argau vom 24. Juli 1897 in allen Teilen bestätigt.

## VIII. Civilstreitigkeiten zwischen Bund und Korporationen.

### Différends de droit civil entre la Confédération et des corporations.

246. Arrêt du 17 novembre 1897, dans la cause  
*Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon contre la  
Confédération suisse\**.

A. — Par office du 23 janvier 1892, le Conseil fédéral a remis à la Direction de la Compagnie du Jura-Simplon des plans et devis élaborés par le Département militaire en vue de l'extension, pour les besoins de la défense nationale, de douze stations de la dite Compagnie; en même temps il invitait celle-ci à prendre immédiatement les mesures néces-

\* Abrégé.

saires pour l'exécution de ces travaux d'extension et de parachèvement. Le Conseil fédéral s'appuyait, à cet effet, sur l'art. 14 de la loi du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

Par lettre du 23 mars 1892, la Compagnie Jura-Simplon a répondu entre autres que les allongements demandés n'étaient et ne sont en aucune façon nécessaires, ni même désirables au point de vue des besoins de l'exploitation; qu'ils ne peuvent, par conséquent, lui être imposés qu'en se basant sur les intérêts de la défense du pays, et doivent dès lors être exécutés aux frais de la Confédération.

Par office du 20 avril 1892 le Conseil fédéral répondit, en se fondant de nouveau sur l'art. 14, al. 5 (texte français) de la loi de 1872 précitée, qu'en présence de la clarté de ces dispositions, il maintenait sa décision du 23 janvier, une décision ultérieure ne devant être prise, touchant la répartition des frais prévus et imprévus, qu'après remise du décompte des dépenses.

La Compagnie du Jura-Simplon exécuta alors les travaux requis, et dans le courant de 1894, elle remit au Conseil fédéral les factures, soit comptes y relatifs, s'élevant à la somme totale de 158 885 fr. 85 c., dont elle réclama le paiement par la Confédération.

Sur cette somme le Conseil fédéral reconnaissait devoir :

pour Morges . . . . .	Fr. 15 994 20
» Moudon . . . . .	» 47 423 15
» Brigue . . . . .	» 14 630 30

soit au total Fr. 78 047 65

et contestait devoir le reste, s'élevant à 80 838 fr. 20 c.

Dans la suite, le Conseil fédéral contesta de plus, sur cette dernière somme, un montant de 14 698 fr. 85 c., soit par le motif que les devis auraient été dépassés, soit ensuite de l'exagération des frais généraux que la Compagnie avait portés en compte par 8 %, alors que le Conseil fédéral ne reconnaissait devoir de ce chef que le 3 %.

B. — Ensuite de ces faits, la Compagnie du Jura-Simplon a ouvert devant le Tribunal fédéral une action civile à la

Confédération, concluant à ce que la défenderesse soit condamnée à payer l'entier des sommes qu'elle conteste. A l'appui de ces conclusions elle invoque, en substance, les considérations juridiques ci-après :

1° Les concessions seules, et non la législation postérieure à celles-ci, sont décisives pour la question de savoir à qui incombent les frais dont il s'agit. Sans doute la Compagnie Jura-Simplon est tenue, aux termes de la loi, d'exécuter les travaux que le Conseil fédéral considère comme urgents dans l'intérêt de la défense du pays, mais c'est à la Confédération seule à les payer. Peu importe, à cet égard, que ces installations nouvelles et modifications soient également utiles au trafic ordinaire. En effet le Conseil fédéral n'a pas cherché à justifier les extensions en litige par la considération qu'elles seraient aussi nécessaires au trafic ordinaire, mais uniquement en invoquant les intérêts de la défense nationale. La Confédération doit dès lors supporter tous les frais de ces extensions, et il n'y a pas lieu de rechercher si celles-ci constituent aussi une amélioration dans l'intérêt du trafic ordinaire.

2° Eventuellement, une part de la dépense ne peut être imposée à la Compagnie que dans la mesure où elle retire des avantages réels des installations dont il s'agit. Or ces modifications n'étaient pas exigées par les nécessités du trafic ordinaire, et en tout cas elles ne sont pas de nature à constituer un bénéfice réel, pour la Compagnie, en diminuant les frais de son exploitation; au contraire, plusieurs de ces travaux avaient pour la Compagnie des inconvénients sérieux, entraînant un surcroît de dépense de surveillance et d'exploitation. D'ailleurs le cinquième alinéa de la loi sur les chemins de fer ne dit pas qu'il y ait lieu, dans la fixation de l'indemnité à payer par la Confédération, de tenir compte de l'utilité que les installations prescrites par celle-ci peuvent avoir pour les Compagnies, mais seulement des avantages que ces dernières en retirent. Le simple fait que les Compagnies pourraient se servir de temps en temps de telle ou telle de ces installations est dès lors insignifiant, puisque

celles-ci n'ont pas pour effet de faire réaliser à la Compagnie des économies, et encore moins de lui assurer une augmentation quelconque de recettes.

3° En tout cas il y a lieu de compenser l'utilité hypothétique pouvant provenir de l'emploi éventuel de quelques-unes des extensions prescrites par le Conseil fédéral, avec les inconvénients sérieux que présentent plusieurs des installations. La loi veut qu'il soit tenu compte seulement de l'enrichissement que ces installations nouvelles procurent aux Compagnies. Or les charges et prestations résultant pour la Compagnie Jura-Simplon des travaux dont il s'agit s'élèvent en réalité à une somme de beaucoup supérieure à la valeur, d'ailleurs problématique, de l'utilité occasionnelle qu'elle pourrait retirer de temps en temps des installations ordonnées par le Conseil fédéral.

En conséquence la demanderesse conclut à ce qu'il plaise au Tribunal fédéral prononcer que la Confédération doit lui payer la somme de 142 891 fr. 65 c. avec intérêts au 5 % dès le dépôt de la demande, soit dès le 2 mars 1895.

C. — Dans sa réponse, la défenderesse fait valoir les considérations juridiques qui peuvent être résumées comme suit :

Il est indifférent que les extensions dont il s'agit aient été ou non *nécessaires* dans l'intérêt du trafic ordinaire, mais ce qui importe uniquement, c'est la question de savoir si la Compagnie retire également des *avantages*, pour son trafic, des installations en question. Or les avantages résultant pour elle de ces nouvelles dispositions doivent, aux termes de l'art. 14 de la loi fédérale précitée, lui être portés pleinement en compte.

La prédite loi donne au Conseil fédéral le droit absolu d'exiger des Compagnies, dans l'intérêt de la défense du pays, qu'elles exécutent les modifications nécessaires dans ce but.

En outre le Conseil fédéral est autorisé à contraindre les Compagnies à apporter tous les changements exigés par la sécurité du public et par les besoins du service (*ibid.* art. 31, al. 3).

Dans la règle, les Compagnies de chemins de fer n'ont droit à aucun dédommagement pour les travaux à exécuter dans l'intérêt de la défense du pays ; ce n'est que dans le cas prévu à l'art. 14, al. 5 que les Compagnies sont indemnisées, c'est-à-dire seulement lorsque le Conseil fédéral estime que ces travaux sont urgents, et que, par ce motif, il en exige l'exécution immédiate.

Il y a lieu de tenir compte de cette règle pour l'interprétation de l'art. 14, al. 5, et il en résulte que la phrase « en tenant compte pleinement des avantages que les Compagnies retireront des nouvelles dispositions » a une autre signification que celle que lui donne la demanderesse. En outre le terme « avantage » ne doit pas être compris dans le sens étroit d'un gain pécuniaire, mais il comprend aussi toute amélioration du trafic, lors même que celle-ci n'entraînerait pas une économie d'argent, ou un gain réel. Lors bien même qu'une pareille installation n'est pas nécessaire, mais seulement utile pour le trafic ordinaire, la Compagnie en bénéficie, et son coût doit être porté en compte. Il n'y a donc pas lieu de faire, avec la Compagnie, une distinction entre « utilité » et « avantages » ; ce qui est utile est aussi avantageux ; c'est précisément l'utilité d'une chose qui en constitue l'avantage. L'utilité et l'avantage sont des notions corrélatives. S'il est donc établi que ces installations sont utiles dans l'intérêt du trafic, et impliquent des améliorations du trafic, le cas prévu par la loi se présente, et la Compagnie doit se laisser porter en compte la pleine valeur de ces travaux. Il ne se justifie point d'identifier l'avantage et l'enrichissement, comme le fait la Compagnie Jura-Simplon. Il y a lieu sans doute de compenser les avantages et les inconvénients, mais la détermination de ce qui constitue des inconvénients ou des avantages, ainsi que celle de leur valeur, appartient aux experts. La défenderesse conclut en conséquence au rejet des fins de la demande.

D. — Dans sa réplique, la demanderesse fait valoir en outre ce qui suit :

Le fait que le devis a été dépassé n'emporte nullement,

pour la Confédération, la libération de l'obligation qui lui incombe de payer les dépenses effectivement faites. Le devis n'est qu'une approximation, et jamais la demanderesse ne s'est obligée à exécuter les travaux aux prix prévus par le devis. C'est le montant des dépenses effectivement nécessitées pour l'exécution qui est seul décisif à cet égard. Ces dépenses ont été dans bien des cas moindres que celles prévues par les devis, et dans ces cas la Confédération n'a à payer que le montant des frais effectifs. Aucune dépense inutile n'a été faite.

Le 8 % pour frais généraux d'administration et de surveillance a été prévu déjà dans le devis. Le Conseil fédéral a approuvé celui-ci, et par conséquent il ne saurait contester aujourd'hui ce poste, d'ailleurs fort modéré. La Confédération admet, en principe, qu'elle doit indemniser la Compagnie de ce chef; le litige ne porte que sur le chiffre de cette indemnité. La demanderesse persiste d'ailleurs à soutenir que les travaux en question n'ont été pour elle d'aucun avantage, et elle invoque l'expertise sur ce point.

En droit, l'art. 1<sup>er</sup> de la loi fédérale sur l'expropriation dispose que la cession de la propriété ou d'autres droits relatifs à des immeubles ne peut être exigée par la Confédération que moyennant une indemnité pleine et entière, et cet article n'a point été abrogé par la loi sur les chemins de fer; il doit donc recevoir son application dans l'espèce. En s'appuyant sur cet article, la demanderesse conteste que la règle soit l'obligation, pour les Compagnies de chemins de fer, d'exécuter sans indemnité tous les travaux qui peuvent leur être prescrits par le Conseil fédéral dans l'intérêt de la défense nationale. L'obligation d'indemniser, prévue à l'art. 14, al. 4 se rapporte aussi aux dispositions précédentes du même article. L'art. 215 de la loi sur l'organisation militaire oblige la Confédération à indemniser les Compagnies pour le dommage à elles causé en application des art. 207 à 213 *ibidem*, et, ici aussi, le Tribunal fédéral a à décider en cas de litige. La discussion sur ce point est du reste oiseuse, puisqu'il n'est point contesté que c'est l'art. 14, al. 5, qui doit être appliqué dans l'espèce. Il est inadmissible que les

installations dont il s'agit soient nécessaires dans l'intérêt du trafic normal, et l'on peut se demander seulement si elle constituent un avantage pour les Compagnies. Or la demanderesse maintient, sur ce point, les assertions de sa demande.

*E.* — Dans sa duplique, la défenderesse maintient aussi les développements de sa réponse, et, en particulier, que l'obligation d'indemniser pour des travaux exécutés dans l'intérêt militaire de la Confédération constitue, non point la règle, mais l'exception.

*F.* — Par lettre du 16 septembre 1896, le représentant de la Confédération a déclaré qu'il renonce à contester l'exactitude des factures présentées par la Compagnie Jura-Simplon, mais qu'il maintient de plus fort que la défenderesse n'est tenue qu'au paiement du 3 %, et non du 8 %, pour frais généraux et de surveillance.

Les deux parties ont indiqué les questions qu'elles désiraient voir poser aux experts.

Les conclusions de ces rapports seront reproduites, pour autant que de besoin, dans les considérants de droit du présent arrêt.

*Vu ces faits et considérant en droit :*

1. — Contrairement à ce que semble soutenir la demanderesse, le litige actuel n'appelle en aucune manière l'application de la loi fédérale sur l'expropriation, non plus que de celle sur l'organisation militaire. Il est exclusivement régi par l'art. 14 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, et les questions de droit à résoudre par le Tribunal fédéral dans l'espèce actuelle peuvent être formulées comme suit :

*a)* Les réclamations élevées par la Compagnie Jura-Simplon pour les installations faites aux stations de Konolfingen, de Signau et de Worb doivent-elles être repoussées en principe, parce qu'il ne s'agit pas, en ce qui les concerne, de travaux dans le sens de l'art. 14, al. 5 de la loi fédérale sur les chemins de fer (texte officiel français) mais bien de travaux rentrant dans la catégorie de ceux prévus à l'al. 4 du même article ?

*b)* La Compagnie demanderesse a-t-elle retiré de ces nou-

velles dispositions des avantages dont la valeur doit être déduite, aux termes de l'al. 5 susvisé, du montant de ses réclamations, et, éventuellement, à quelle somme ces avantages doivent-ils être évalués ?

2. — La défenderesse estime que les installations, soit dispositions nouvelles apportées aux stations de Worb, de Konolfingen et de Signau n'appellent pas l'application de l'al. 5 précité, mais bien de l'al. 4. Elle soutient en effet qu'il ne s'est pas agi, en ce qui concerne ces travaux, de modifications urgentes dans l'intérêt de la défense du pays ; c'est ce qui résulte suivant elle du fait que le Conseil fédéral a déjà demandé leur exécution à la Compagnie plusieurs années auparavant ; or une indemnité ne peut entrer en ligne de compte, en faveur des Compagnies, que si l'on se trouve dans les conditions prévues à l'al. 5.

Cette exception ne saurait toutefois pas être accueillie.

Les dispositions dont parle l'al. 5 susvisé doivent être considérées comme revêtant le caractère de travaux urgents, dès le moment que le Conseil fédéral leur a reconnu ce caractère, et qu'il en a demandé l'exécution immédiate, c'est-à-dire dès qu'il a ordonné de son chef cette exécution, enlevant ainsi à la Compagnie la faculté d'user du droit de recours prévu à l'al. 4 du même art. 14. La première phrase de l'al. 5, statuant que « si le Conseil fédéral estime que ces travaux sont urgents dans l'intérêt de la défense du pays, il peut en ordonner l'exécution immédiate, » ne peut évidemment avoir d'autre sens que d'autoriser le Conseil fédéral à ordonner cette exécution de son propre chef et sans délai, tandis que dans les cas prévus à l'al. 4, l'exercice du droit de recours des Compagnies à l'Assemblée fédérale contre les prétentions du Conseil fédéral, est réservé préalablement à la dite exécution.

Le fait même que, dans l'espèce, le Conseil fédéral a ordonné l'exécution immédiate des travaux dont il s'agit, démontre qu'à ses yeux ces travaux étaient urgents dans le sens de l'al. 5. Quant à savoir si tel était réellement le cas, ou non, c'est là une question qui se soustrait à la connaissance du tribunal de céans.

Le Conseil fédéral ayant ainsi reconnu implicitement l'urgence des travaux en question, il ne peut plus être admis à la contester actuellement, alors qu'il a, par sa décision, mis la Compagnie dans l'impossibilité d'user, en temps utile, du droit de recours que lui assurait l'al. 4.

La genèse de l'art. 14 est également contraire à l'interprétation que le représentant de la Confédération s'efforce de donner à cette disposition de la loi. Il ressort de l'historique du dit article que le législateur a voulu faire supporter par la Confédération les frais des travaux nécessités dans l'intérêt de dispositions militaires, en restreignant toutefois cette obligation aux installations ou améliorations qui excèdent les obligations résultant, pour les Compagnies, de la loi ou des concessions. C'est ce qui suit notamment des déclarations suivantes, insérées, entre autres, relativement à l'art. 14, dans le procès-verbal de la Commission du Conseil national chargée de l'examen du projet de la loi fédérale du 23 décembre 1872 :

« ...En outre il y aurait lieu d'organiser mieux, en temps de paix déjà, le service d'exploitation pour l'éventualité de guerre.... »

Et plus loin :

« Touchant ces divers points, on fait toutefois remarquer qu'il serait contraire à l'équité de charger sans autres les Compagnies seules des frais résultant de la satisfaction des divers besoins énumérés ci-dessus. Si, dans l'intérêt militaire, la Confédération a construit à grands frais des routes importantes, elle irait évidemment trop loin en voulant imposer aux Compagnies seules le coût des installations à faire sur les chemins de fer dans le même but. »

Il n'est pas admissible de faire rentrer dans les « obligations légales » des Compagnies toutes les installations qu'il plairait au Conseil fédéral d'exiger aux termes de l'al. 4, et en dehors de la procédure d'urgence prévue à l'al. 5 de l'art. 14 ; sinon il suffirait au Conseil fédéral, pour échapper à l'obligation d'indemniser les Compagnies pour des travaux à elles imposés dans l'intérêt de la défense du pays, de se dispenser de déclarer une urgence, qui se présente d'ailleurs

rarement en temps de paix. L'interprétation donnée au prédit al. 4 par le représentant de la défenderesse aboutirait par exemple à cette conséquence inadmissible, que la Confédération pourrait exiger des Compagnies la pose d'une double voie sur tout leur réseau, pour peu que cette opération apparaisse comme utile ou désirable au point de vue des intérêts militaires, et alors même qu'elle ne serait nullement nécessaire en vue du trafic normal. Telle ne peut, évidemment, avoir été l'intention du législateur. D'ailleurs il n'existe aucun motif raisonnable pour admettre que la Confédération serait tenue de payer lorsqu'il convient au Conseil fédéral de réclamer l'exécution immédiate, d'urgence, d'installations militaires, et qu'elle serait dispensée de cette obligation lorsque l'exécution de ces travaux a été décidée par l'Assemblée fédérale, ensuite de la procédure de recours prévue à l'al. 4. Le rapport de droit existant entre les Compagnies et la Confédération est, en effet, dans un cas comme dans l'autre, absolument identique, et le législateur n'a certainement pas voulu faire dépendre l'obligation des Compagnies de la circonstance, entièrement dépendante de l'arbitraire du Conseil fédéral, que celui-ci a ou n'a pas ordonné l'exécution immédiate de certains travaux.

Il suit de tout ce qui précède qu'aux termes de l'al. 5 de l'art. 14, la Confédération est tenue d'indemniser les Compagnies pour les travaux ordonnés par le Conseil fédéral en dehors et au-delà des obligations résultant pour celles-ci de la loi et des concessions, et cela alors même que les dits travaux n'auraient pas été déclarés urgents par cette autorité. Dans l'espèce, les travaux ou améliorations dont il s'agit ont fait d'ailleurs, de la part du Conseil fédéral, l'objet d'une demande d'exécution immédiate, et la Compagnie Jura-Simplon est en droit d'exiger une indemnité, à déterminer conformément aux principes exprimés dans l'al. 5 précité.

La conclusion de la défenderesse, tendant à ce que, par les motifs invoqués, la Compagnie soit entièrement déboutée de ses réclamations relatives aux stations de Worb, Konolfingen et Signau ne saurait dès lors être accueillie.

3. — La seconde question de droit soulevée dans l'espèce consiste à déterminer la portée du prescrit de l'al. 5 de l'art. 14, lequel dispose que pour autant que les ordres du Conseil fédéral excèdent les obligations résultant de la loi et des concessions, les Compagnies seront indemnisées par la Confédération « en tenant compte pleinement des *avantages* qu'elles retireront des nouvelles dispositions. » A cet égard on ne saurait admettre la distinction que la demanderesse s'efforce d'établir entre les « avantages » et « l'utilité. » Cette distinction n'est point fondée, car l'expression « avantages, » loin de pouvoir être opposée à l'« utilité, » comprend bien plutôt cette dernière, aussi bien que la simple commodité. L'al. 5 précité résout d'ailleurs la question dans un sens contraire à la thèse soutenue par la demanderesse, puisqu'il dispose qu'il y aura lieu de tenir compte « pleinement » des dits avantages ; en effet, si cette imputation devait être restreinte aux seuls avantages représentant un gain ou une économie d'argent, elle ne tiendrait pas compte « pleinement » des avantages visés, d'une manière toute générale, dans le texte du prédit alinéa. Par « avantages » il faut dès lors comprendre tout ce qui est de nature à procurer de la sécurité, de la commodité, en un mot à faciliter le trafic des chemins de fer, sans qu'il soit nécessaire que ces améliorations constituent une économie d'argent, une « utilité » dans le sens étroit de ce terme. C'est à ce point de vue également qu'il convient d'apprécier les résultats de l'expertise, laquelle doit faire l'objet de l'examen du tribunal de céans.

4. — Quant aux frais généraux pour administration et surveillance il résulte du travail des experts que la somme à porter en compte de ce chef s'élève pour chaque section au 6 % des travaux qui y ont été effectués s'ils ne dépassent pas 10 000 fr., et au 5 % pour des sommes supérieures à cette limite. Comme il s'agit ici de questions exclusivement techniques, et que les experts ont, d'ailleurs, dans leur second rapport, réfuté toutes les objections présentées par la demanderesse, le Tribunal fédéral ne peut que s'associer à l'appréciation des expertises sur ce point.

5. — Les experts déclarent, d'une manière générale, que les travaux d'extension et de construction imposés à la demanderesse par le Conseil fédéral n'étaient pas absolument nécessaires pour le trafic normal du chemin de fer en temps de paix, mais qu'ils étaient en revanche, en partie du moins, utiles et désirables. Dans leur rapport, les dits experts sont partis, en ce qui concerne la répartition des dépenses effectuées, du point de vue que la partie de ces frais qui apparaissent comme utiles et désirables, doit être supportée par la Compagnie. Cette opinion est en parfaite harmonie avec ce qui a été dit plus haut sur le sens à attribuer aux dispositions de l'art. 14, al. 5 de la loi fédérale, c'est-à-dire que cette part des dépenses faites doit être considérée comme constituant des « avantages » profitant à la demanderesse, et dont il doit être tenu pleinement compte dans le sens indiqué. Comme, d'ailleurs, le rapport d'expertise s'appuie sur des motifs d'ordre technique auxquels il y a lieu de s'associer, ses conclusions doivent être mises à la base de l'arrêt du Tribunal fédéral. Il ne reste donc plus qu'à déterminer définitivement les sommes qu'à teneur du rapport susvisé la Confédération doit bonifier à la Compagnie à titre d'indemnité.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

I. — La demanderesse est entièrement déboutée de ses conclusions en tant qu'elles concernent les frais de l'extension des gares de La Conversion, Chexbres, Schmiten, Saxon, Worb, Konolfingen et Signau.

II. — En ce qui concerne les frais de l'extension de la gare de Sierre, la défenderesse est tenue de bonifier à la demanderesse, sur la base de la facture du 6 septembre 1893 (act. N° 25) la somme de 1222 fr. 98 c., y compris 6 % pour frais généraux et surveillance.

III. — En ce qui concerne les frais de l'extension de la gare de Louèche, la défenderesse est tenue de bonifier à la

demanderesse, sur la base de la facture du 31 août 1893 (act. N° 26), la somme de 1437 fr. 30 c., conformément au compte établi au considérant 7, lettre *d* du présent arrêt.

IV. — En ce qui concerne les frais d'extension de la gare de Brigue, la défenderesse est tenue de bonifier à la demanderesse, sur la base de la facture du 12 juillet 1894 (act. N° 27) savoir *en entier* les frais d'acquisition du terrain et de l'établissement du quai, avec voie d'accès ; — de plus, *la moitié* des frais faits pour le déplacement des voies à l'est de la rampe, y compris les frais de ballastage, — et, en outre, à titre de frais généraux, le 5 % du montant total de ces frais, le tout sous cette réserve que le chiffre à payer de ce chef par la défenderesse ne peut être inférieur à la somme de 14 630 fr. 30 c.

V. — En ce qui concerne les frais de l'extension de la station de Moudon, la défenderesse est tenue de bonifier à la demanderesse, savoir *en entier* les frais de l'établissement du quai de chargement, jusque et y compris l'aiguille N° 4, du quai d'embarquement pour la troupe ; de plus les deux tiers des frais de la voie entre les aiguilles 3 et 9, conformément au compte fourni par la demanderesse (pièces 28 et 29 du dossier) et, enfin, à titre de frais généraux, le 5 % des travaux à payer par la Confédération, le tout sous la réserve que le montant à payer par la Confédération ne sera pas inférieur à 47 423 fr. 15 c.

VI. — La défenderesse bonifiera de plus à la demanderesse l'intérêt à 5 % des montants spécifiés ci-dessus, à partir du 2 mars 1895, date du dépôt de la demande.

VII. — Pour le surplus, les conclusions de la demanderesse sont écartées.