

IV. ELEKTRISCHE ANLAGEN

INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

73. Arrêt du 28 septembre 1945 dans la cause Confédération suisse contre Chemins de fer fribourgeois Gruyère-Fribourg-Morat.

Art. 10 et 17 al. 4 ch. 1 de la loi fédérale sur les installations électriques à fort et à faible courant. Rencontre entre une ligne à fort courant établie par une entreprise privée de chemins de fer sur son propre terrain et une ligne publique à faible courant qui emprunte ce terrain en vertu de l'art. 9 de la loi précitée.

Art. 10 und 17, Abs. 4, Ziff. 1 des BG betr. die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen. Zusammentreffen einer auf eigenem Boden errichteten Starkstromleitung einer privaten Eisenbahnunternehmung und einer staatlichen Telegraphen- oder Telefonlinie, für die das Bahngebiet gemäss Art. 9 ELG in Anspruch genommen wird.

Art. 10 e 17, cp. 4, cifra 1 della legge federale sugli impianti elettrici a corrente forte e a corrente debole. Incontro d'una linea a corrente forte, eretta da un'impresa ferroviaria sul proprio terreno, con una linea pubblica a corrente debole, che si serve di questo terreno in virtù dell'art. 9 della suddetta legge.

A. — Vers la fin de l'année 1943, les Chemins de fer fribourgeois Gruyère-Fribourg-Morat (la Compagnie) ont modifié leur système de traction électrique sur le parcours Fribourg-Morat-Anet. A la place d'un troisième rail sous tension, placé près du sol et auquel les locomotrices étaient reliées par un bras latéral, ils ont établi une ligne aérienne, dont les locomotrices prélèvent l'énergie au moyen d'un archet. Cette transformation a obligé l'administration des téléphones à établir des câbles sous voie à deux endroits où ses lignes croisaient le chemin de fer :

a) Près de Belfaux, où la ligne téléphonique interurbaine Fribourg-Payerne à 24 fils croisait le tracé du chemin de fer. Ce croisement aérien dut être remplacé par un passage sous voie comprenant un câble à 20×2 conducteurs toronnés en quarte.

b) Près de Pensier, où la ligne interurbaine Fribourg-Morat à 16 fils traversait aussi la voie ferrée. Ce croise-

ment aérien dut également être remplacé par un passage sous voie constitué par un câble de 10×2 conducteurs toronnés en quarte. Ce dernier déplacement fut nécessité non seulement par les phénomènes électriques dommageables émanant de la ligne à fort courant du chemin de fer, mais aussi par le fait que cette ligne se trouvait 15 cm. trop bas et constituait un obstacle mécanique à la fois pour la ligne à fort courant projetée par la Compagnie et pour le trafic du chemin de fer. Un simple exhaussement des lignes téléphoniques n'aurait du reste pas suffi à éliminer les perturbations dues aux phénomènes électriques.

Le 25 novembre 1943, la Direction générale des postes, télégraphes et téléphones, division des télégraphes et des téléphones, fit savoir à la Compagnie qu'elle entendait répartir le coût de ces travaux entre les deux entreprises selon la proportion fixée à l'art. 17 al. 4 ch. 1 de la loi fédérale du 24 juin 1902 concernant les installations électriques à fort et à faible courant (LIE). Ce coût était de 3584 fr. 40 pour le passage sous voie près de Belfaux et de 2121 fr. 50 pour le passage sous voie près de Pensier. Dans une lettre du 15 juin 1944 aux PTT, la Compagnie fit les plus expresses réserves au sujet de ces prétentions, estimant que l'interprétation donnée à l'art. 17 LIE par les PTT était erronée. Par la suite, elle consentit à payer provisoirement les $2/3$ du passage sous voie établi près de Belfaux sous réserve de remboursement de cette somme dans le cas où l'interprétation de l'art. 17 donnée par les PTT se révélerait erronée. En revanche, elle se refusa absolument à faire aucun paiement, même provisoire, pour le passage sous voie établi près de Pensier et, sur ce point, elle invoqua l'art. 10 LIE. Les PTT n'admirent pas l'argumentation de la Compagnie, mais se déclarèrent d'accord, pour la modification de leurs lignes au croisement de Pensier, de prendre entièrement à leur charge la part des frais qu'aurait causé un simple exhaussement des fils.

Par mémoires du 15 septembre et du 26 octobre 1944,

la Direction générale des CFF et l'Union d'entreprises suisses de transports s'adressèrent au chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer pour le prier d'inviter les PTT à prendre à leur charge la totalité des frais causés par les transformations prémentionnées, malgré la jurisprudence établie en cette matière par le Tribunal fédéral (RO 34 II 430 ; 45 II 465). Elles faisaient état d'un avis motivé, du 25 mai 1912, par lequel la Commission fédérale des installations électriques avait contesté que cette jurisprudence fût bien fondée.

Le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer estima qu'il y aurait peut-être lieu de procéder à une modification de l'art. 17 LIE, mais qu'auparavant, il convenait d'attendre l'arrêt du Tribunal fédéral et de voir si la jurisprudence ancienne serait maintenue.

B. — Le 5 avril 1945, la Direction générale des postes, télégraphes et téléphones a formé, devant le Tribunal fédéral, une demande de droit administratif en prenant les conclusions suivantes :

Vu l'art. 17 LIE et l'art. 111 lit. h OJ plaise au Tribunal fédéral

a) Statuer que les frais des mesures de sécurité exécutées par la demanderesse doivent être répartis selon la règle de l'art. 17 al. 4 ch. 1 LIE,

b) Condamner la défenderesse au paiement de la somme de 4257 fr. 30, frais et dépens à la charge de la défenderesse.

Sur le point de droit, la demanderesse allègue en résumé : Les lignes téléphoniques sont indubitablement des lignes à faible courant au sens de l'art. 17 LIE. Selon la défenderesse, l'art. 17 ne serait néanmoins pas applicable, parce que les lignes téléphoniques 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 fédéral a déjà tranché cette question dans deux arrêts. Dans le premier (RO 34 II 430), il a rejeté l'interprétation proposée

par les défendeurs ; dans le second (RO 45 II 481), il a confirmé que l'art. 17 avait le pas sur l'art. 10 et a dit que cette dernière disposition n'était applicable que lorsque les lignes télégraphiques ou téléphoniques constituaient, pour les installations du chemin de fer, un obstacle matériel et devaient être déplacées pour cette raison déjà. La loi ne restreint pas l'application de l'art. 17, sauf pour les installations intérieures. Cet article vise en général les mesures de sécurité que nécessite le voisinage immédiat d'une ligne à fort courant et d'une ligne à faible courant. L'art. 9 crée une servitude légale à la charge des compagnies de chemin de fer, mais cette servitude n'est pas très onéreuse, car les lignes ne peuvent être établies que dans la mesure où elles ne gênent pas le chemin de fer ; de plus, la Confédération doit les déplacer lorsqu'elles empêchent d'établir ou de modifier des ouvrages quelconques du chemin de fer. La gratuité de la servitude légale est donc tout à fait justifiée, surtout lorsque les lignes télégraphiques n'empruntent le fonds appartenant au chemin de fer que dans l'espace aérien. L'art. 10 ne concerne certainement pas les mesures de sécurité, mais uniquement les obstacles matériels. Lorsque la ligne téléphonique n'emprunte qu'un espace dont la compagnie de chemin de fer n'a pas besoin, on ne saurait admettre qu'elle constitue un obstacle matériel. Si elle doit néanmoins être déplacée, c'est à cause des phénomènes d'ordre électrique. Mais ces phénomènes constituent le cas type où l'art. 17 est applicable. Il s'ensuit que le déplacement de la ligne près de Belfaux est réglé exclusivement par cette disposition. Près de Pensier, l'obstacle matériel constitué par les lignes téléphoniques n'aurait pas, à lui seul, nécessité l'établissement d'une ligne souterraine. Cet établissement n'est devenu indispensable qu'en raison des phénomènes d'ordre électrique.

C. — La Compagnie conclut au déboutement pur et simple de la demanderesse avec suite de frais. Son argumentation peut se résumer comme suit :

La jurisprudence, telle qu'elle ressort des deux arrêts auxquels se réfère la demande a été réfutée par les CFF dans un mémoire adressé au Département fédéral des postes et des chemins de fer, le 15 septembre 1944, et dans une thèse de doctorat de 1942 (A. LAUBI, Das Kostentragsprinzip im Elektrizitätsrecht Art. 17 ElG, pp. 82 ss.). Il convient de rappeler en outre, dans le même sens, l'expertise de la Commission fédérale des installations électriques du 25 mai 1912. Les art. 9 et 10 LIE règlent la situation des installations téléphoniques sur le territoire des compagnies de chemin de fer, tandis que l'art. 17 règle le voisinage immédiat de lignes à fort courant et de lignes à faible courant ou de lignes à fort courant entre elles sur le fonds de tiers (« auf fremdem Grund und Boden »). Chacun de ces deux groupes de règles s'applique aussi bien au cas de collision matérielle qu'à celui de collision électrique.

Les art. 9 et 10 règlent d'une manière complète les rapports de droit qui concernent les lignes publiques à faible courant établies sur le territoire des compagnies de chemin de fer.

Les règles des art. 5 à 11 ont été reprises de la législation antérieure avec des modifications d'ordre rédactionnel (loi fédérale du 26 juin 1891 concernant l'établissement de lignes télégraphiques et téléphoniques, lois fédérales du 28 juillet 1852 et du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer ; v. pour les lignes téléphoniques l'ordonnance du Conseil fédéral du 17 janvier 1888). Elles ont donc existé avant celles de l'art. 17. Cette circonstance déjà rend invraisemblable que le législateur n'ait eu en vue que les obstacles mécaniques. Effectivement, sous l'empire de la loi ancienne, c'est toujours et exclusivement l'administration des téléphones qui a supporté les frais du déplacement de ses lignes, lorsque ce déplacement était nécessité par l'établissement d'installations à fort courant pour le service du chemin de fer.

La Confédération a le droit de disposer gratuitement du

domaine public, places, rues, routes et sentiers, canaux, cours d'eaux etc., en outre de l'espace aérien au-dessus du domaine privé pour y faire passer des fils et enfin du terrain appartenant aux chemins de fer. Mais elle doit, en revanche, tenir compte des installations existantes, réparer les dommages et, lorsqu'elle utilise le territoire des chemins de fer, déplacer ses lignes à ses frais lorsque l'établissement ou la modification d'ouvrages quelconques du chemin de fer l'exige. Il résulte de l'historique de la loi que le terme « ouvrages quelconques d'un chemin de fer » comprend aussi les ouvrages qui servent à l'exploitation électrique. Et si l'art. 12 prescrit à la Confédération d'agir par expropriation dans le cas où elle voudrait exercer d'autres droits, c'est que les charges imposées aux propriétaires fonciers par les art. 5 à 11 sont le maximum de ce que ces propriétaires doivent supporter. Selon le sens de la réglementation légale, il incombe à l'administration des téléphones de s'adapter. C'est une charge correspondante à l'obligation imposée aux propriétaires des fonds. L'Administration des postes, des télégraphes et des téléphones doit donc supporter les frais. Vu les conditions auxquelles la loi subordonne le droit qu'elle établit en faveur de la Confédération, il faudrait, pour que les compagnies de chemin de fer puissent être astreintes à payer des mesures de sécurité, que le législateur l'ait prévu expressément.

Conformément au sens de l'art. 10, les perturbations causées dans l'exploitation de la ligne téléphonique constituent aussi un empêchement à la construction de la ligne à fort courant. En tout cas, l'art. 10 doit être interprété à l'aide de l'art. 9. Selon le principe posé à 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 à plus forte raison lorsque le déplacement est dans son intérêt et tend à éviter des perturbations dans ses lignes.

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. Supposé 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 admis 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 prénommée continuera d'utiliser gratuitement le fonds de la défenderesse pour y établir sa ligne souterraine.

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 privés fournit un argument d'équité en faveur du rejet de la demande.

Considérant en droit :

1. — La compétence du Tribunal fédéral pour connaître du présent litige découle des art. 11, ainsi que 17 al. 6 LIE, et de l'art. 111 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 II 430),

le Tribunal fédéral a jugé que l'art. 17 LIE règle 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'espèce 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 a précisé 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 nécessitées 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 ch. 1 LIE, tandis que les frais des mesures analogues prises au passage de Pensier incomberaient à la demanderesse

uniquement. Il n'y aurait pas lieu, dans le cas du passage de Pensier, de distinguer, comme le voudrait la demanderesse, entre les frais qu'aurait 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 ch. 1.

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 découle pas nécessairement du texte légal :

L'art. 10 s'applique lorsque l'installation télégraphique ou téléphonique empêche d'établir ou de modifier « des ouvrages quelconques d'un chemin de fer ». Le Tribunal fédéral a admis, dans son arrêt de 1908 (RO 34 II 437), que l'on pouvait faire rentrer les installations électriques à fort

courant servant à l'exploitation du chemin de fer au nombre des « installations quelconques d'un chemin de fer ». Il a jugé, en revanche, que, selon ses termes, l'art. 10 ne vise pas le cas où la ligne à fort et la ligne à faible courant constituent réciproquement un obstacle l'une pour l'autre, mais uniquement le cas où celle-ci empêche la modification ou l'établissement de celle-là. D'où il suivrait déjà que l'art. 10 ne s'applique pas lorsque les mesures de sécurité sont nécessitées exclusivement par des influences d'ordre électrique, ces influences n'ayant d'importance pratique que pour autant qu'elles s'exercent par la ligne à fort courant sur la ligne à faible courant. Mais le Tribunal fédéral a jugé néanmoins que les termes de l'art. 10, pourvu qu'on les interprète largement, ne sont pas incompatibles avec une solution différente (RO 34 II 437). Effectivement, on peut admettre, suivant le texte français (... « qui empêcheraient d'établir ou de modifier » ...) plus encore que suivant le texte allemand de la loi (... « sich ... hinderlich erweisen » ...) que le législateur n'a pas entendu faire de distinction selon que c'est l'une des lignes qui est cause de l'empêchement et l'autre dont le trafic est compromis, mais qu'il a visé d'une manière toute générale le cas où les installations du chemin de fer transformées ou nouvellement créées ne peuvent coexister avec les lignes télégraphiques ou téléphoniques établies par l'Administration fédérale. Du point de vue logique en tout cas, on peut admettre sans difficulté que la ligne à faible courant gêne la ligne à fort courant même lorsque c'est la seconde qui constitue un obstacle pour la première.

Cependant, le Tribunal fédéral a dit encore que l'art. 10 ne vise pas les troubles que l'exploitation de la ligne à fort courant du chemin de fer peut apporter à l'exploitation de la ligne publique à faible courant, car, selon ses termes, il a seulement en vue l'établissement ou la modification d'un ouvrage quelconque du chemin de fer, mais non pas l'utilisation ultérieure de cet ouvrage. De là aussi, l'on pourrait conclure que cette disposition ne concerne pas

les troubles d'origine électrique que pourrait provoquer le voisinage immédiat des deux lignes, car strictement ces troubles ne sont pas provoqués par l'établissement ou la modification de la ligne à fort courant, mais uniquement par sa mise en service et par son exploitation. En réalité toutefois, on ne saurait nier que l'établissement ou la modification de la ligne à fort courant ne soit empêché 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 prévisibles.

Au surplus, si l'on voulait restreindre l'application de l'art. 10 au seul cas où les installations télégraphiques et téléphoniques de la Confédération constituent un obstacle mécanique pour les ouvrages du chemin de fer et où, de plus, cet obstacle s'oppose non pas seulement au trafic normal, mais déjà à l'établissement ou à la modification *stricto sensu* de ces ouvrages, il faudrait admettre que la loi présente des lacunes. Si, par exemple, la Confédération avait établi une cabine téléphonique sur le territoire d'une entreprise de chemin de fer à vapeur ou électrique et qu'une modification apportée aux voies rende cette cabine inutilisable par suite du bruit, l'art. 10 ne serait pas applicable, car l'empêchement ne serait pas de nature mécanique et ne porterait que sur le trafic et non pas sur l'établissement ou la modification des voies. Mais l'art. 17 ne s'appliquerait pas non plus, car le déplacement de la cabine ne serait pas nécessité par le voisinage immédiat de lignes à fort courant et de lignes à faible courant (art. 17 al. 1).

5. — Il appert en définitive que les termes de l'art. 10 n'excluent pas que cette disposition ne puisse s'appliquer en l'espèce, c'est-à-dire dans un cas où l'établissement ou la modification d'une ligne à fort courant par une compagnie de chemin de fer sur son propre territoire nécessite, en raison des phénomènes électriques que cette ligne provoque, des mesures de sécurité pour assurer le trafic

des installations télégraphiques ou téléphoniques de la Confédération qui se trouvent sur ce territoire en vertu de l'art. 9. Néanmoins, l'art. 17 serait seul applicable en l'espèce et dérogerait à l'art. 10 si, comme l'allègue la demanderesse et comme le Tribunal fédéral l'a admis dans son arrêt de 1908 (RO 34 II 437), il constituait une disposition spéciale par rapport à ce dernier article :

Entre le prononcé des deux arrêts du Tribunal fédéral qui touchent à cette question, la Commission fédérale pour les installations électriques a déclaré, en se fondant sur une étude détaillée du problème, que, pour le technicien, c'était bien plutôt l'art. 17 qui apparaissait comme la disposition générale et l'art. 10 comme la règle spéciale. Elle admet que l'art. 17 est applicable aux collisions entre lignes à fort et à faible courant, tandis que l'art. 10 vaut notamment comme règle spéciale lorsque la collision a lieu sur le territoire d'une compagnie de chemin de fer entre une ligne à fort courant qui sert à l'exploitation du chemin de fer et une ligne télégraphique ou téléphonique établie par la Confédération en vertu de l'art. 9 (cf. aussi LAUBI, Das Kostentragungsprinzip im Elektrizitätsrecht, thèse 1942, pp. 85 ss., qui arrive aux mêmes conclusions et critique la jurisprudence du Tribunal fédéral).

L'art. 9 accorde un privilège à la Confédération : celui d'établir gratuitement des lignes télégraphiques et téléphoniques sur le territoire des chemins de fer. Il grève les compagnies privées et non les CFF, car la Confédération ne peut pas davantage exercer des droits par privilège sur les fonds de cette entreprise qu'elle ne le peut sur son propre fonds.

Mais la loi fixe strictement les limites de ce privilège. Conformément à l'art. 9 al. 1, il est subordonné à la condition qu'il n'en puisse résulter aucun préjudice, 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

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 télégraphique ou téléphonique publique occasionne à une compagnie de chemin de fer ». C'est à bon droit dès lors que la Commission fédérale des installations électriques admet que le législateur n'a pas voulu mettre aucuns frais à la charge des compagnies, outre l'obligation de tolérer gratuitement sur leur territoire les installations télégraphiques ou téléphoniques de la Confédération. C'est conformément à ce principe qu'il faut interpréter l'art. 10 : Lorsqu'il est nécessaire de déplacer les installations télégraphiques ou téléphoniques, parce que la compagnie veut utiliser, pour des ouvrages servant à son exploitation, l'espace occupé jusque-là par les installations de la Confédération, c'est la Confédération qui doit en supporter les frais et non pas la compagnie. La règle est la même qu'à l'art. 9 al. 1 i. f. et à l'art. 9 al. 2 : L'exploitation du chemin de fer a le pas sur le privilège de la Confédération. Il est logique, du reste, que le titulaire d'un privilège supporte les frais qui peuvent en découler. Et l'on ne voit pas en vertu de quel principe la compagnie de chemin de fer, qui doit tolérer gratuitement des installations à faible courant sur son territoire, pourrait être obligée à payer des frais lorsqu'elle entend faire elle-même usage de sa propriété.

De ce point de vue également, il est sans importance que les frais soient causés par des phénomènes électriques dus à l'exploitation de la ligne à fort courant ou à un obstacle mécanique consistant dans la ligne à faible courant. Dans l'un comme dans l'autre cas, le privilège dont jouit la Confédération justifie la solution voulue par le législateur, car, si ce privilège n'existait pas, la Confédération aurait dû soit détourner ses lignes, soit acquérir 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

règles 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 prénommée, sont extrêmement nombreuses et diverses. Là 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, a dérogé 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 pour 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 là d'un cas spécial de collision entre une ligne à fort et une ligne à faible courant. A 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 l'établissement 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 la présente espèce, on méconnaisse la nature de la

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

Déboute la demanderesse de ses conclusions.

V. VERFAHREN

PROCÉDURE

Vgl. Nr. 72. — Voir n° 72.

C. ENTEIGNUNGSRECHT

EXPROPRIATION

74. Urteil vom 5. November 1945 i. S. Zürichbergbahn-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 eidg. 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).