

Denn in diesem Falle handelt es sich um die nämliche Ermessensfrage, die schon bei der Bestellung der Vormundschaft zu entscheiden gewesen war, und die der Gesetzgeber — im Gegensatz zum Fall des Art. 285, dessen Anwendung geradezu die absolute Unfähigkeit oder Unwürdigkeit des betreffenden Elternteils voraussetzt, — der endgültigen Kognition der kantonalen Behörden überlassen wollte; diese Frage aber kann selbstverständlich nicht auf dem Umwege einer Beschwerde wegen Nichtwiederherstellung der elterlichen Gewalt nachträglich doch dem Bundesgerichte unterbreitet werden.

Insofern endlich die Anwendbarkeit des im regierungsrätlichen Entscheide zitierten Art. 297 ZGB in Frage kommen würde — es wäre dies übrigens hier kaum der Fall, da ja dieser Artikel wohl die Bestellung eines Beistandes, nicht aber diejenige eines Vormundes vorsteht —, ergibt sich die Unzulässigkeit der zivilrechtlichen Beschwerde ohne weiteres aus dem Umstande, daß in Art. 86 OG ein Hinweis auf Art. 297 ZGB absichtlich nicht aufgenommen worden ist (vergl. Urteil des Bundesgerichts vom 25. September 1912 i. S. Jäler gegen Murgau, Erw. 2*).

3. — Abgesehen hiervon könnte auf das dritte Rechtsbegehren der Beschwerdeführerin auch deshalb nicht eingetreten werden, weil aus den Akten ersichtlich ist, daß der Wohnsitz der minderjährigen Kinder Stephanie und Joste Meyer mit Wissen und Willen der Vormundschaftsbehörde Wohlen nach Rüsnacht (Zürich) verlegt, und demgemäß die Vormundschaft auf den Gemeinderat Rüsnacht übertragen worden ist, der den Kindern denn auch bereits einen Vormund bestellt hat. Die Vormundschaft der aargauischen Behörden besteht also nicht mehr, und es ist daher das Begehren um Aufhebung dieser Vormundschaft gegenstandslos; —

erkannt:

Auf die Beschwerde wird nicht eingetreten.

* Oben S. 759 f.

B. Entscheidungen des Bundesgerichts als einziger Zivilgerichtsinstanz.

Arrêts rendus par le Tribunal fédéral comme instance unique en matière civile.

Materiellrechtliche Entscheidungen. — Arrêts sur le fond du droit.

1. Streitigkeiten zwischen dem Bunde und einer Eisenbahnunternehmung im Sinne des Art. 50 Ziff. 1 OG. — Contestations entre la Confédération et une entreprise de chemins de fer au sens de l'art. 50 chiff. 1 OJF.

123. Arrêt de la section de droit public du 4 juillet 1912 dans la cause Compagnie du chemin de fer Martigny-Orsières, Société anonyme, dem., contre Confédération suisse, déf.

(Loi sur les chemins de fer art. 14). L'obligation d'indemniser prévue à l'alinéa 3 (éd. all. alinéa 4) pour les travaux exigés « par la suite » dans l'intérêt de la défense du pays, ne s'applique pas à l'éventualité prévue à l'alinéa 3 (éd. all. alinéa 2), soit aux travaux imposés par le Conseil fédéral, au moment de l'approbation des plans, dans le but de sauvegarder les intérêts militaires de la Confédération.

A. — Par arrêté du 23 juin 1904, l'Assemblée fédérale a accordé à MM. G. Dietrich, ingénieur à Lausanne, M. de Cocatrix, ingénieur et A. Closuit à Martigny, et F. Troillet, juge cantonal à Orsières, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et

l'exploitation d'un chemin de fer électrique de Martigny à Orsières. L'art. 1^{er} de l'arrêté fédéral stipule que les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales en matière d'établissement et d'exploitation de chemins de fer suisses devront être strictement observées. Les art. 5 et 6 prescrivent la présentation, dans les deux ans à dater de l'entrée en vigueur de l'arrêté, des statuts et des documents techniques et financiers prévus par la loi et les règlements, le commencement des travaux dans les six mois après l'approbation des plans, et leur achèvement dans les deux ans qui suivront leur commencement. Enfin, l'art. 7 prévoit qu'aucun travail de construction de la ligne et des dépendances nécessaires à son exploitation ne pourra être entrepris avant approbation des projets par le Conseil fédéral. La construction de la ligne Martigny-Orsières a été effectuée en trois sections ; les plans des deux premières parties, soit Martigny-Bovernier et Bovernier-Sembrancher, ont été déposés et approuvés bien avant ceux de la troisième section, celle de Sembrancher-Orsières, pour lesquels le dépôt a eu lieu le 22 février 1908 seulement, alors que les travaux des deux autres sections étaient déjà fort avancés.

B. — Par office du 9 juin 1908, le Département fédéral des chemins de fer informa la Compagnie demanderesse qu'il approuvait le projet général pour le tronçon final Sembrancher-Orsières, sous les conditions suivantes :

« »

» 4. Conformément à la demande du Département militaire, » il sera donné une plus grande extension à la station d'Orsières. On tiendra compte spécialement des points suivants : a) Le quai aux marchandises sera prolongé et devra » être accessible des deux côtés. b) La longueur utile de la » voie d'évitement doit comporter 150 à 160 mètres au minimum. »

La Compagnie demanderesse soumit en conséquence le 13 avril 1909 un nouveau plan d'aménagement de la gare d'Orsières, et, par lettre du 1^{er} mai 1909, demanda à la Confédération de s'engager à lui rembourser les dépenses

supplémentaires, conséquence des travaux exigés par le Département militaire fédéral. Par office du 3 juillet 1909, le Département fédéral des postes et chemins de fer annonça à la Compagnie Martigny-Orsières l'approbation de son projet d'aménagement de la gare d'Orsières sous la réserve suivante : « A la demande du service de l'Etat-Major général, la Compagnie est invitée à étudier le prolongement de » la voie aux marchandises de manière à ce qu'un 1/2 train » militaire (140-150 mètres de longueur) puisse trouver place » entre le quai et l'extrémité de cette voie, ce qui faciliterait beaucoup les opérations de chargement et de déchargement. »

C. — Par lettre du 1^{er} septembre 1909, la Compagnie Martigny-Orsières, après avoir exposé certains points relatifs à des expropriations sur le territoire communal d'Orsières, ajoute : « Ainsi que vous le savez, nous demandons et » comptons que la Confédération nous indemnise conformément à l'art. 14 de la loi sur les chemins de fer, à raison des travaux ordonnés à la gare d'Orsières dans l'intérêt de la défense du pays. » La demanderesse avait au surplus déjà émis la même idée dans une lettre du 28 avril et avait fait des réserves identiques, à propos de « chambres de mines » installées, sur la demande du Département militaire fédéral, au pont sur la Dranse et au tunnel de Bovernier. Par lettre du 20 septembre 1909, le Département fédéral des postes et chemins de fer a répondu aux réclamations de la Compagnie Martigny-Orsières en lui rappelant que, pour ce qui concerne les chambres de mines du Pont de la Dranse et du tunnel de Bovernier, le Département militaire lui avait fait remettre le 13 août 1909 une somme de 2600 fr., « les installations en question n'augmentant pas la valeur de la ligne ». Mais en ce qui concerne l'extension de la gare d'Orsières, le Département des chemins de fer annonçait à la demanderesse que « le Département militaire estime par » contre que la dépense supplémentaire résultant de cet » agrandissement doit être supportée par l'administration de » la Compagnie, ces travaux d'extension étant le minimum

» de ce qui peut être réclamé, non seulement dans l'intérêt militaire, mais aussi dans les besoins ordinaires de l'exploitation ». Il ajoutait que la question se trouvait déjà liquidée par la décision du Conseil fédéral du 1^{er} juin 1908 emportant approbation sous réserve des plans de la section Sembrancher-Orsières et terminait en disant : «..... en tout état de cause, les travaux et extensions demandés par le Conseil fédéral devront être exécutés. »

D. — La Compagnie Martigny-Orsières fit alors exécuter ces travaux ; puis, le 8 mai 1911, elle avisa le Conseil fédéral que, suivant une expertise faite par ses soins, le supplément de frais de construction de la gare d'Orsières, nécessité par les travaux demandés par le Département militaire fédéral, s'élevait à 64 847 fr. 95 ; elle invitait en conséquence le Conseil fédéral à lui faire savoir s'il était d'accord avec ce chiffre, comme représentant l'indemnité qui doit être payée à la Compagnie Martigny-Orsières. Le 1^{er} août 1911, et après deux recharges de la Compagnie Martigny-Orsières, le Chancelier de la Confédération avisa la demanderesse que sa réclamation était repoussée par le Conseil fédéral.

E. — C'est à la suite de ces faits que la Compagnie du Chemin de fer Martigny-Orsières a, le 22 décembre 1911, introduit devant le Tribunal fédéral, une demande concluant à ce que la Confédération suisse soit reconnue débitrice vis-à-vis d'elle d'une somme de 64 847 fr. 95 avec intérêt à 5 % l'an dès l'introduction de la demande, et sous réserve des droits de la Compagnie, à une indemnité pour les frais supplémentaires d'exploitation résultant de l'agrandissement de la gare d'Orsières. Elle invoque à l'appui de sa demande l'art. 14 al. 5 (éd. off. p. 4 al. 4) de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, qu'elle interprète dans ce sens que la Confédération est tenue de rembourser aux entreprises de chemins de fer, les dépenses faites pour sauvegarder les intérêts militaires du pays, dans la mesure où elles ne présentent aucun avantage pour la ligne ; elle estime que le Tribunal fédéral est compétent

pour statuer en l'espèce. Elle s'appuie en outre sur l'art. 3 de la loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires ; elle avance enfin que les subventions accordées dans nombre d'autres cas, en particulier à la Compagnie des chemins de fer des Alpes bernoises justifient également sa réclamation.

Dans sa réponse, la Confédération suisse conteste l'exactitude de la thèse soutenue par la Compagnie demanderesse. Selon elle, l'art. 14 de la loi sur l'établissement des chemins de fer de 1872 n'a nullement le sens et la portée que lui donne la Compagnie Martigny-Orsières. Cette disposition légale vise deux cas bien distincts : le 1^{er} cas, traité aux alinéas 1 et 3 (éd. off. fr. ; al. 1 et 2, éd. off. all.), vise les travaux exigés par le Conseil fédéral avant l'approbation du plan général ; le second cas, traité aux alinéas 4 à 6 (éd. off. fr. et 3 à 5 éd. off. all.), ceux réclamés par la suite et pendant la période d'exploitation. Dans le premier cas, le Conseil fédéral est en droit d'obliger l'entreprise à exécuter les travaux demandés pour la sauvegarde des intérêts militaires de la Confédération, sans que cette dernière soit tenue à lui en rembourser même une partie ; dans le second cas, l'entreprise est en droit de recourir à l'Assemblée fédérale contre les demandes de l'autorité exécutive fédérale ; enfin, et si les travaux demandés ont, selon le Conseil fédéral, un caractère d'urgence, il peut en ordonner l'exécution immédiate, sous réserve pour la Compagnie, en cas de désaccord sur le montant de l'indemnité qui lui serait due, de porter ce litige devant le Tribunal fédéral. Les travaux ordonnés à la demanderesse l'ont été au moment de l'approbation des plans de la III^e section de la ligne Martigny-Orsières ; c'est en conséquence les al. 1 à 3, français, (1 et 2 all.) qui sont applicables en l'espèce, et la Compagnie Martigny-Orsières ne peut prétendre à aucune indemnité. D'autre part, la loi sur les chemins de fer secondaires n'a pas modifié l'art. 14 de la loi sur les chemins de fer de 1872 ; quant aux comparaisons faites par la demanderesse, avec d'autres lignes de chemins de fer elles sont sans portée juridique. — Les par-

ties ont repris dans leur réplique et leur duplique les arguments avancés par elles dans le premier échange d'écritures. Enfin, la Confédération ayant demandé au Tribunal fédéral d'examiner en premier lieu l'interprétation à donner à l'art. 14 de la loi sur les chemins de fer, le Juge délégué a suspendu l'instruction de la cause et ordonné un débat préliminaire sur ce point spécial.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1. — La question à résoudre en l'état actuel du litige réside dans l'interprétation de l'art. 14 de la loi fédérale sur les chemins de fer. Il y a lieu tout d'abord de relever le principe d'ordre général posé par l'alinéa 1 de cet article, et d'après lequel la construction d'une ligne de chemin de fer ne peut avoir lieu qu'après approbation des plans par le Conseil fédéral; cette approbation doit avoir lieu aussi bien pour le tracé de la voie que pour les stations et leur aménagement et pour tous les travaux de construction d'une certaine importance, y compris les bâtiments et dépendances de la voie. L'approbation des plans est donc une condition préalable pour le commencement des travaux, et la non-observation de ce principe ne saurait constituer au profit de l'entreprise aucun droit quelconque. L'alinéa 3 éd. off. fr. (al. 2 éd. off. all.) indique les conditions dans lesquelles le Conseil fédéral donne son approbation aux plans qui lui sont soumis, ainsi que les points sur lesquels doit porter son examen. Il assure en outre aux gouvernements cantonaux et par leur entremise aux autorités locales, l'occasion de défendre leurs intérêts relativement au tracé, aux passages à travers les routes etc., et prescrit au Conseil fédéral d'avoir à sauvegarder, à ce propos, pour le mieux les intérêts militaires de la Confédération. Cette disposition légale est rédigée d'une manière très générale et se rapporte aussi bien aux installations qui ont pour but de parer au danger résultant de la présence d'une ligne de chemin de fer au point de vue militaire (par exemple: chambres de mines dans un tunnel ou un pont), qu'aux travaux qui sont destinés à tirer parti au point de vue de la défense du pays de l'existence d'une voie ferrée (installations de quais).

A ce moment-là, soit lors de l'approbation des plans, le Conseil fédéral est souverain et la loi ne prévoit aucun recours quelconque contre les décisions prises par l'autorité exécutive fédérale au sujet du bien ou du mal-fondé de ses exigences. L'approbation préalable des plans, les conditions auxquelles la construction de la ligne est subordonnée sont ainsi de la compétence exclusive de ce dernier et les compagnies sont dans l'obligation d'exécuter les travaux qu'il juge utile de leur imposer dans l'un des buts indiqués à l'al. 3 éd. off. fr. (al. 2 *in fine* éd. off. all.) de l'art. 14, c'est-à-dire aussi bien dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation elle-même que dans celui des cantons et des communes et pour tout ce qui est de nature à sauvegarder les intérêts militaires de la Confédération. En conséquence, la seule ressource laissée à l'entreprise, dans le cas où elle estimerait que les travaux exigés dépassent ses ressources financières ou rendent l'exploitation de la ligne impossible au point de vue financier, est de renoncer à la concession accordée et de ne pas procéder à la construction de la ligne.

2. — La dernière partie de l'art. 14, soit les alinéas 4 à 6 éd. off. fr. (3 à 5 éd. off. all.) a trait au contraire aux modifications qui pourront être demandées « par la suite », soit à un moment où la ligne a été édifiée conformément aux plans approuvés par le Conseil fédéral. En ce cas, et si la sécurité du public, les nouveaux besoins du trafic ou les intérêts de la défense du pays rendent nécessaires de nouveaux travaux (établissement d'une seconde voie, nouvelle station, etc.), le Conseil fédéral peut sommer l'entreprise d'exécuter ces travaux ou ces installations, mais cela seulement après expertise préalable et sous réserve d'un droit de recours de l'entreprise à l'Assemblée fédérale. Enfin, et si le Conseil fédéral estime que les travaux réclamés sont urgents pour la défense du pays, il peut en ordonner l'exécution immédiate, ce qui a pour conséquence de supprimer le droit pour la Compagnie de chemin de fer, de recours à l'Assemblée fédérale.

L'al. 5 (éd. all. 4) prévoit en outre que, dans la mesure

où les ordres du Conseil fédéral excéderaient les obligations résultant de la loi ou des concessions, la Confédération indemniserait les compagnies, en tenant pleinement compte des avantages qu'elles retirent des nouvelles installations. En cas de désaccord sur le chiffre de l'indemnité, celui-ci est fixé par le Tribunal fédéral.

3. — L'art. 14 al. 3 (éd. all. al. 2) est incontestablement applicable aux exigences formulées par le Conseil fédéral le 9 juillet 1908 dans l'intérêt de la défense du pays, et par lesquelles il ordonnait à la demanderesse de prolonger le quai aux marchandises de la gare d'Orsières, de le rendre accessible des deux côtés et de porter à 150 ou 160 mètres la longueur de la voie d'évitement; il est également applicable à l'invitation qui lui a été adressée le 3 juillet 1909 et selon laquelle elle devait étudier le prolongement de la voie aux marchandises, pour autant qu'on peut voir dans cette invitation un ordre du Conseil fédéral auquel la demanderesse se serait conformée dans une mesure quelconque. Ces exigences ont été en effet formulées au moment de l'approbation des plans; elles constituent les conditions auxquelles l'approbation des plans a été accordée. En ce faisant, le Conseil fédéral a sauvegardé les intérêts militaires de la Confédération au sens de l'art. 14 al. 3 (éd. all. al. 2) à un moment où la construction n'avait pas encore commencé; il n'a pas demandé d'apporter à une ligne déjà existante des améliorations commandées par la défense du pays (al. 4; éd. all. al. 3). Le fait que la construction des deux premières sections avait déjà commencé au moment de l'approbation des plans de la troisième section où se trouve la gare d'Orsières, n'a pu modifier en rien le caractère des exigences du Conseil fédéral. En soumettant successivement les plans des diverses sections à l'approbation de cette autorité au lieu de la demander dès le début pour les plans dans leur ensemble en se conformant à la procédure que le législateur paraît avoir prévue à l'art. 14 al. 2 de la loi, la demanderesse s'est à vrai dire, enlevé la possibilité d'échapper, en renonçant à la concession et à l'établissement de la ligne, aux exigences que formulerait le Conseil fédéral au moment où il donnerait

son approbation aux plans des dernières sections; mais la demanderesse ne peut s'en prendre qu'à elle-même de la situation défavorable où elle s'est placée. D'autre part, et les exigences du Conseil fédéral se caractérisant en l'espèce comme des conditions posées à l'approbation des plans, la conséquence en est que les travaux demandés devaient s'effectuer lors de l'exécution de ces mêmes plans, ni plus tôt, ni plus tard. La question de savoir si ces ouvrages étaient urgents au sens de l'art. 14 al. 5 (éd. all. al. 4) ne se posait même pas. Au surplus, on ne saurait attribuer le caractère d'urgence à l'observation contenue dans la lettre du 20 septembre 1909 adressée à la demanderesse par le Département fédéral des chemins de fer et suivant laquelle les travaux demandés devaient s'exécuter « en tout état de cause ». Cette expression signifiait sans aucun doute que ces travaux devaient s'effectuer, malgré le désaccord existant entre parties, en ce qui concerne la question de l'indemnité.

4. — Il y a lieu ensuite de rechercher si l'obligation, imposée à la Confédération par l'art. 14 al. 5 (éd. all. al. 4), d'indemniser la compagnie en certaines circonstances des dépenses que lui ont occasionnées les ouvrages d'ordre militaire qu'elle a été obligée de construire, s'applique également aux travaux exigés par le Conseil fédéral lors de l'approbation des plans et dans le but de sauvegarder les intérêts militaires de la Confédération à teneur de l'art. 14 al. 3 (éd. all. al. 2). A ne considérer que l'ordonnance du texte de la loi, on pourrait envisager que cette obligation ne concerne que l'éventualité prévue à l'al. 5, c'est-à-dire le cas où le Conseil fédéral exige et déclare urgentes, après la construction de la ligne, certaines améliorations commandées par la défense du pays. En effet, cette obligation, si elle avait trait également aux autres éventualités indiquées à l'art. 14, aurait logiquement dû faire l'objet d'un alinéa spécial. D'impérieux motifs tirés de l'esprit des dispositions légales citées conduisent néanmoins à interpréter la loi d'une manière extensive et dépassant dans une certaine mesure le sens littéral, comme l'a fait le Tribunal fédéral dans la cause J. S contre Confédération suisse du 17 novembre 1897 (RO 23

p. 1874 et suiv.), et à reconnaître que la Confédération est tenue d'indemniser la Compagnie, quand le Conseil fédéral a exigé des améliorations à une ligne déjà existante dans l'intérêt de la défense du pays, sans d'ailleurs en avoir décrété l'urgence (al. 4; éd. all. al. 3). Les éventualités prévues aux al. 4 et 5 (éd. all. al. 3 et 4), et qui ont trait à des améliorations d'ordre militaire forment en effet un tout, et les travaux déclarés « urgents » (al. 4; éd. all. al. 3) ne sont qu'un cas spécial de ceux mentionnés à l'al. 5 (éd. all. al. 4). On en arriverait ainsi naturellement à admettre que l'obligation d'indemniser la compagnie, telle qu'elle est prévue à l'al. 5 (éd. all. al. 4) s'applique aussi au cas où le Conseil fédéral formule des réserves d'ordre militaire en vertu de l'al. 4 (éd. all. al. 3); on ne voit pas en effet pour quelles raisons le droit à une indemnité dépendrait du fait que le Conseil fédéral a ou n'a pas déclaré urgents les travaux exigés.

Par contre, il n'existe pas de motif analogue pour étendre encore cette interprétation et pour dire que la disposition relative à une indemnité s'applique aussi à une éventualité d'un autre genre, soit au cas prévu à l'al. 3 (éd. all. al. 2), c'est-à-dire au cas où le Conseil fédéral, lors de l'approbation des plans, exige certains ouvrages dans l'intérêt de la défense du pays. Il y a lieu en effet de relever qu'une entreprise de chemins de fer, dont la construction est seulement projetée, se trouve vis-à-vis de la Confédération dans une situation juridique toute différente de celle qui est faite à une ligne existante.

5. — Le droit de construire et d'exploiter les lignes de chemins de fer ne constitue pas en Suisse un droit individuel dérivant de la liberté naturelle reconnue à chaque individu. Les voies ferrées sont au contraire des entreprises publiques; elles font partie de l'administration de l'Etat et sont attribuées au pouvoir fédéral en sa qualité de détenteur de la souveraineté en matière de chemins de fer; la Confédération exerce en partie elle-même ce droit pour les voies ferrées qui ont été comprises dans le rachat des lignes principales, et en partie par la voie des concessions qu'elle accorde à des particuliers. Dans ce dernier cas, l'Etat arrête

les conditions selon lesquelles il accorde ces concessions. Mais comme, en ce faisant, il abandonne à un individu un droit auquel il n'avait pas à prétendre jusqu'alors, il n'y a rien d'extraordinaire à ce que, à ce moment, il ne songe pas uniquement aux intérêts de l'entreprise, mais qu'il prenne également en considération les intérêts de la nation et spécialement ses intérêts militaires, et qu'il pose, en conséquence, à la concession des conditions qui soient de nature à sauvegarder ces intérêts. Ces conditions ne sauraient être envisagées comme constituant des atteintes portées à une situation juridique acquise; elles n'enlèveraient rien au concessionnaire et ne lèsent rien de ce qu'il possédait déjà; elles ne font que délimiter un droit dont la concession n'est pas encore faite.

Or, les règles contenues à l'art. 14 al. 1, 2 et 3 de la loi sur les chemins de fer constituent précisément une des conditions posées par la Confédération, lorsqu'elle concède le droit d'établir une ligne de chemin de fer à un particulier. Ces dispositions légales qui sont régulièrement reproduites dans les concessions et qui figurent aussi dans celle accordée à la demanderesse, statuent que la construction ne peut avoir lieu que conformément à des plans approuvés par le Conseil fédéral. Si donc cette autorité formule certaines réserves lors de cette approbation et dans le but de sauvegarder les intérêts militaires de la Confédération, à teneur de l'al. 3 (éd. all. al. 2) par exemple, elle impose à la compagnie une obligation que cette dernière est tenue d'exécuter de par la loi et la concession; et ces réserves revêtent précisément le caractère de conditions ajoutées à la concession, puisque celle-ci n'est accordée que moyennant exécution de ces réserves. En conséquence, et si une compagnie, pour obéir à de telles exigences, se voit contrainte d'exécuter des travaux qui ne sont pas exigés par ses propres intérêts, mais ont cependant un caractère d'utilité générale, cette compagnie exécute purement et simplement les conditions auxquelles elle a reçu le droit d'établir la ligne de chemin de fer et le droit de l'exploiter.

La loi et les conditions insérées dans la concession indi-

quent ainsi l'étendue du droit subjectif de construire et d'exploiter la ligne que cette même concession accorde à la Compagnie. Le droit subjectif d'exécuter les travaux de construction proprement dits résulte et est même précisé et délimité par les décisions du Conseil fédéral relatives à l'approbation des plans. La construction elle-même ne peut en conséquence avoir lieu que conformément à ces décisions et en respectant les réserves qu'elles contiennent. La compagnie ne saurait en effet prétendre en ce qui concerne la construction de la ligne à un droit abstrait auquel les décisions du Conseil fédéral porteraient atteinte; elle a seulement un droit concret et qui se trouve dès le début délimité par les modalités qui découlent des réserves ainsi formulées. La situation est par contre toute différente lorsque le Conseil fédéral, postérieurement à la construction, exige, en dérogation aux plans qui ont été approuvés et exécutés, une amélioration de la ligne. Une telle exigence constitue alors une atteinte portée au droit subjectif reconnu à la compagnie de construire son réseau en conformité des plans approuvés et de l'exploiter ensuite. A la vérité, cette atteinte doit être considérée comme licite puisqu'elle est reconnue et établie par l'art. 14 al. 4 (éd. all. al. 3) dans certaines conditions; elle n'en constitue pas moins une atteinte à un droit subjectif. En conséquence, et si les ouvrages ainsi exigés après coup ne se présentent pas comme étant demandés dans l'intérêt de l'entreprise, mais sont ordonnés dans un autre but, par exemple dans l'intérêt de la défense du pays, ils peuvent alors constituer un sacrifice spécial imposé dans l'intérêt général à un individu, soit à la Compagnie. L'obligation de l'indemniser qui est imposée en pareil cas à la Confédération constitue donc simplement l'application de cette règle politique et législative suivant laquelle l'Etat a l'obligation d'indemniser les particuliers pour le dommage qu'ils subissent en pareille circonstance.

C'est ainsi que l'indemnité accordée à la Compagnie en ce qui concerne les dépenses provenant d'améliorations imposées après coup dans l'intérêt de la défense du pays s'explique par le fait que ces travaux constituent une atteinte au

droit subjectif de la compagnie, mais il n'en est pas ainsi lorsque le Conseil fédéral, au moment de l'approbation des plans, formule certaines réserves dans le but de sauvegarder les intérêts militaires de la Confédération.

Il résulte des considérations ci-dessus que les conditions qui justifient une indemnité au sens de l'al. 4 (éd. all. al. 5), c'est-à-dire l'existence d'un ordre émanant du Conseil fédéral et excédant les obligations qui résultent de la loi et des concessions, ne se rencontrent pas lorsque le Conseil fédéral formule certaines réserves à l'occasion de l'approbation des plans; d'où il résulte encore que la règle relative à l'indemnité n'est pas applicable aux exigences militaires prévues à l'al. 3 (éd. all. al. 4). Le législateur, en formulant ce réquisit, s'est inspiré de l'ensemble des obligations de la compagnie, telles qu'elles résultent de la loi et des clauses de la concession et se différencient ainsi des nouvelles exigences formulées en vertu des alinéas 4 et 5 (éd. all. 3 et 4) dans l'intérêt militaire du pays. A la vérité, la Compagnie est dans l'obligation d'exécuter les travaux demandés, et, dans ce sens, il y a ici aussi une « obligation légale ». Mais le législateur, quand il détermine la notion des « obligations légales » de l'al. 5 (éd. all. al. 4), entend évidemment laisser de côté celles mentionnées ci-dessus; il prend en considération uniquement la situation faite à la Compagnie par les dispositions contenues dans la loi et les concessions, situation à laquelle porte atteinte toute nouvelle exigence même licite fondée sur les al. 4 ou 5 (éd. all. 3 et 4). Le Tribunal fédéral a interprété d'une manière analogue les mots de « certaines prestations », qui sont employés à l'art. 33 al. 4 de la loi de 1872 sur les chemins de fer (voir RO 17 p. 185; 24 II p. 663). Les exigences formulées au moment de l'approbation des plans constituent précisément une obligation découlant de la concession, puisqu'elles précisent et délimitent en ce qui concerne la construction de la ligne, les obligations de la compagnie en tant qu'entreprise concessionnée. De telles exigences ne peuvent donc jamais être en opposition avec les obligations imposées par la loi et les concessions, comme cela peut arriver pour les exigences du Conseil

fédéral prévues par l'al. 5 (éd. all. al. 4) et qui donnent droit à une indemnité.

6. — L'étude de la genèse de la loi ne conduit pas à une autre interprétation. Le projet du Conseil fédéral mentionnait la sauvegarde des intérêts militaires du pays uniquement en ce qui concerne l'approbation des plans et ne prévoyait pas d'indemnité à verser aux compagnies par la Confédération. Pendant la délibération au sein des Chambres fédérales, on a voulu prévoir à l'al. 4 (éd. all. al. 3) la possibilité d'exiger des Compagnies, dans la suite, certaines améliorations à leurs installations, et l'on a introduit l'al. 5 (éd. all. al. 4) actuel. On en arrive ainsi naturellement à rapporter à l'al. 5 seul, l'obligation qui y est prévue d'indemniser la Compagnie, mais non à l'al. 2, qui n'a donné lieu, semble-t-il, à aucune discussion. Rien dans le compte rendu des délibérations aux Chambres fédérales ne permet d'admettre que le législateur ait eu une autre opinion.

7. — En présence de la solution exposée plus haut et qui ressort nettement du sens et du contexte de la loi, on ne peut considérer comme concluants les arguments que la demanderesse veut tirer de l'art. 3 de la loi sur les chemins de fer secondaires et de l'art. 24 de la loi du 23 décembre 1872 elle-même, arguments d'après lesquels elle conclut à une interprétation plus favorable pour ses intérêts de l'art. 14.

Les chemins de fer secondaires sont, sans contestation possible, soumis à la loi du 23 décembre 1872 et d'une manière plus spéciale à la disposition de l'art. 14 de cette loi. Le principe indiqué à l'art. 3 de la loi sur les chemins de fer secondaires, en vertu duquel le Conseil fédéral est autorisé à accorder certaines facilités à ces entreprises en ce qui concerne l'établissement et l'exploitation de la ligne, permet tout au plus d'admettre que l'autorité fédérale, ayant égard aux ressources souvent restreintes de ces compagnies, ne doit pas au moment de l'approbation des plans formuler des exigences trop considérables en ce qui concerne les intérêts militaires du pays. Mais on ne saurait en tirer la conséquence au sujet de l'admissibilité de ces exigences et la question de

l'indemnité à laquelle peut avoir droit la Compagnie, que l'on doit appliquer sur le fond même de la question, d'autres règles que celles prévues par l'art. 14 de la loi de 1872 pour toutes les entreprises de chemins de fer.

En ce qui concerne l'art. 24 de cette dernière loi (voir aussi Loi sur l'Organisation militaire fédérale, art. 217 à 219), on doit relever que le fait de requérir les chemins de fer pour les besoins de la défense du pays constitue une atteinte profonde aux droits de la Compagnie sur son réseau et sur l'exploitation elle-même. Et l'indemnité qui lui est garantie dans ce cas, constitue simplement un exemple classique des indemnités qui sont dues pour les sacrifices exceptionnels imposés à un individu dans l'intérêt général. Mais les réserves formulées lors de l'approbation des plans ne revêtent pas, ainsi que cela a été démontré ci-dessus, ce caractère.

8. — Il résulte des considérations qui précèdent que la demanderesse ne peut nullement, en se fondant sur l'art. 14, al. 5 (éd. all. al. 4) de la loi de 1872, réclamer à la Confédération le prix des travaux qui lui ont été imposés par le Conseil fédéral, lors de l'approbation des plans; la seule disposition légale invoquée par la demanderesse est ainsi inapplicable. Elle ne peut non plus s'appuyer sur une sorte de droit coutumier. Sans doute, la Confédération a jusqu'à maintenant régulièrement indemnisé les compagnies pour les installations qui ne font pas partie de la ligne proprement dite, telles que des chambres de mines. Mais elle ne l'a jamais fait quand il s'agissait de travaux faisant partie de la ligne elle-même et dont l'établissement avait été exigé lors de l'approbation des plans et dans l'intérêt militaire de la Confédération. La demanderesse a été elle-même indemnisée pour la construction de mines placées sous des ponts et des tunnels. Mais, et pour des travaux du genre de ceux que la demanderesse a dû exécuter à la gare d'Orsières, il n'y a jamais été versé d'indemnité. Au surplus, et si la Confédération a pu consentir à verser de telles indemnités, celles-ci ont constitué des versements volontaires, dont la loi n'exclut sans doute pas la possibilité. La réparation du dom-

mage causé à une entreprise pour la construction de travaux d'ordre militaire exigés lors de l'approbation des plans pourra, dans certains cas, apparaître comme dictée par l'équité; la loi n'en autorise cependant nullement la transformation en un droit pouvant donner lieu à une action en dommages-intérêts.

Par ces motifs,

le Tribunal fédéral

prononce:

La demande est déclarée mal fondée et la Compagnie de manderesse déboutée de toutes ses conclusions.

2. Streitigkeiten im Sinne des Art. 17 Abs. 6 EIG.

Contestations

au sens de l'art. 17 al. 6 L. install. élect.

124. Urteil der staatsrechtlichen Abteilung
vom 12. Dezember 1912

in Sachen Elektrizitätswerk Rubel, Kl.,
gegen Bodensee-Toggenburg-Bahngesellschaft, Bekl.

Art. 17 EIG v. 24. Juni 1912. Die Vorschrift von Abs. 4 Ziff. 1 daselbst ist per Analogie auf die Fälle des Zusammentreffens einer Starkstromleitung mit einer (nicht selbst elektrisch betriebenen) Eisenbahn anzuwenden; sie gilt jedoch nur für die Kosten der durch das Zusammentreffen bedingten definitiven Schutzmassnahmen. Die provisorischen, bloss während der Bauzeit der neuen Anlage notwendigen Vorkehrungen fallen unter Art. 6 Abs. 1 ExprG.

Das Bundesgericht hat
auf Grund folgender Prozeßklage:

A. — Mit Eingabe an das Bundesgericht vom 15. November 1909 hat die Aktiengesellschaft des Elektrizitätswerks Rubel in Herisau gegen die Bodensee-Toggenburg-Bahngesellschaft in St. Gallen folgendes Klagebegehren an's Recht gesetzt:

Es sei gerichtlich zu erkennen, die Beklagte sei pflichtig, der Klägerin alle Kosten nebst 5 % Zins, eventuell einen vom Richter festzusetzenden Teil dieser Kosten nebst Zins, zu ersetzen, welche ihr aus den infolge des Bahnbaues notwendig gewordenen provisorischen und definitiven Verlegungen und Umbauten ihrer Hochspannungsleitungen schon entstanden seien (3662 Fr. 50 Cts.) oder noch entstehen würden.

Die im Begehren erwähnte Summe umfaßt drei Posten von 260 Fr. 70 Cts., 233 Fr. 75 Cts. und 1368 Fr. 5 Cts. für provisorische Anlagen.

In ihrer Klagebeantwortung von 13. Januar 1910 hat die Bodensee-Toggenburg-Bahngesellschaft die Anträge gestellt:

Es sei das Rechtsbegehren der Klägerin abzuweisen, unter folgenden Vorbehalten:

a) Von den Kosten für die provisorischen Verlegungen von Hochspannungsleitungen, die im Zusammenhang mit dem Bahnbau vorgenommen worden seien, seien der Beklagten außer den bereits geleisteten 210 Fr. 35 Cts. nur noch 233 Fr. 75 Cts. aufzuerlegen.

b) Von den sämtlichen Kosten für die definitiven Sicherungsmaßnahmen (Verlegungen etc.), die infolge der Kreuzungen entstanden seien und noch entstehen würden, habe die Beklagte $\frac{1}{3}$ zu tragen, unter grundsächlichem Vorbehalt der Rechte der Bahn aus der servitutarischen Verpflichtung des Werks, bei Anlage von Bauten zu weichen, und eventuell unter grundsächlichem Vorbehalt der Anrechnung bereits ausgeführter provisorischer Arbeiten (sofern solche für die definitive Anlage verwendbar sein oder einen Teil derselben bilden sollten) an die Kostenanteile der Bahn oder die in Teilung fallende Kostensumme der definitiven Verlegungen.

Für die jeweils fällig gewordenen oder fällig werdenden Beträge werde die Zinspflicht vom Tage der Mahnung, eventuell der Rechnungsstellung, an übungsgemäß anerkannt.

Eventuell sei der von der Beklagten beizutragende Kostenanteil vom Gerichte festzusetzen.

Subeventuell, für den Fall, daß eine Kostenteilung überhaupt nicht vorzunehmen sein sollte, seien allermindestens die sämtlichen Kosten derjenigen definitiven Sicherungsmaßnahmen (Ver-