

FEUILLE FÉDÉRALE

116^e année

Berne, le 26 novembre 1964

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 33 francs par an;
18 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement
Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss S. A., case postale, 3002 Berne

9108

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer Saint-Gall-Gais- Appenzell-Altstätten

(Du 30 octobre 1964)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, avec le présent message, un projet d'arrêté concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten.

I

Par arrêté du 25 juin 1885 (*Recueil des chemins de fer*, anc. sér. 8, 178), l'Assemblée fédérale a accordé, pour le compte d'une société anonyme, une concession à MM. O. Roth et J. Tobler, à Teufen, ainsi qu'à M. E. Zollikofer-Wirth, à Saint-Gall, pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer sur route, de Saint-Gall à Gais, pour une durée de quatre-vingts ans. La compagnie était autorisée à utiliser la voie publique, de Saint-Gall à Gais. L'écartement de un mètre était prescrit pour la voie; pour franchir les fortes rampes, l'utilisation de la crémaillère était prévue. L'ouverture à l'exploitation, alors à vapeur, eut lieu le 1^{er} octobre 1889. La dénomination de l'entreprises était: Chemin de fer sur route d'Appenzell. Les efforts entrepris par MM. C. Sonderegger, Landamman, et J. U. Deutsch, ingénieur, demeurant tous deux à Appenzell, durant les années 1887 à 1898, en vue de relier, par voie ferrée, Gais à Appenzell, éventuellement Eggerstanden à Gais, n'aboutirent à aucun résultat. La compagnie de chemin de fer sur route d'Appenzell réussit, en revanche, à se créer des conditions favorables à l'extension de la voie jusqu'à Appenzell. Par la suite, l'arrêté fédéral du

10 octobre 1902 (*Recueil des chemins de fer* 18, 203) étendit la concession au tronçon de Gais à Appenzell. La concession fut notamment modifiée par l'adjonction d'une disposition prévoyant pour le Conseil fédéral le droit d'autoriser l'introduction de la traction électrique. Les dispositions tarifaires furent également modifiées. La nouvelle ligne fut ouverte à l'exploitation le 1^{er} juillet 1904. Les premiers projets prévoyant l'introduction de la traction électrique sur tout le réseau furent abandonnés en 1920, mais l'électrification fut définitivement décidée le 20 mars 1929. Elle fut achevée le 22 janvier 1931. Le coût s'éleva à 1 800 000 francs. Ces dépenses furent couvertes par voie d'emprunt. La Confédération fournit une aide de 900 000 francs, en vertu de la loi du 2 octobre 1919 concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique (RS 7, 243).

De 1887 à 1904, les efforts réitérés de MM. C. Sonderegger et J. U. Deutsch, auxquels s'était joint M. R. Fastenrath, à Hérissau, pour établir une voie ferrée d'Appenzell à Altstätten, restèrent sans effet. En revanche, MM. Schöbi, avocat, Segmüller, président de commune, et Biroll, député, demeurant tous trois à Altstätten, les ingénieurs Strub, à Zurich, et Breuer, à Fribourg, ainsi que la maison Gyr, Krauer & Cie, à Zurich, réussirent à faire aboutir leur projet, qui tendait à relier Altstätten à Saint-Gall et Appenzell en établissant une voie ferrée d'Altstätten, station des chemins de fer fédéraux, à Gais et en assurant la jonction avec le réseau du chemin de fer sur route d'Appenzell. Les promoteurs obtinrent, le 23 juin 1905 (*Recueil des chemins de fer* 21, 150), pour le compte d'une société anonyme, une concession pour un chemin de fer à voie étroite d'Altstätten, station des chemins de fer fédéraux, à Gais, station du chemin de fer sur route d'Appenzell. Le chemin de fer fut classé comme ligne secondaire. La concession prescrivait une voie unique et l'écartement de un mètre. Elle autorisait l'entreprise à munir de la crémaillère les tronçons à forte déclivité. La traction est électrique. La ligne fut ouverte à l'exploitation le 14 novembre 1911. L'Appenzell dispose depuis lors d'un réseau complet. En vertu d'un contrat d'exploitation commune, conclu pour la durée de 10 ans entre la compagnie du chemin de fer Altstätten-Gais et celle du chemin de fer électrique sur route Altstätten-Berneck, les 18/21 janvier 1911 (*Recueil des chemins de fer* 27, annexe 20), approuvé par le Conseil fédéral le 21 décembre 1911, et renouvelé périodiquement, la compagnie du chemin de fer Altstätten-Berneck a exploité le nouveau chemin de fer Altstätten-Gais jusqu'au printemps de l'année 1950. Entre-temps, les prescriptions tarifaires avaient été modifiées par arrêté fédéral du 15 avril 1915 (*Recueil des chemins de fer* 31, 67).

Sollicité par les compagnies de chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell et Altstätten-Gais, le Conseil fédéral leur accorda, le 14 janvier 1949, sur la base de la loi du 6 avril 1939 (RO 7, 248) sur l'aide aux entreprises privées de chemin de fer et de navigation, une subvention de 1 050 000 francs au

maximum pour les mettre en mesure de procéder à l'assainissement financier et technique. Le Conseil fédéral exigea cependant la fusion des deux entreprises. Le 14 décembre 1949, les actionnaires de la compagnie du chemin de fer Altstätten-Gais, et le 29 décembre de la même année, ceux du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell, donnèrent leur accord à la fusion. Par arrêté du 28 mars 1950 (RT 1950, 263), l'Assemblée fédérale transféra au chemin de fer électrique Saint-Gall-Gais-Appenzell, aux mêmes conditions et avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1948, la concession du chemin de fer électrique à voie étroite Altstätten-Gais, dont les dispositions tarifaires avaient été modifiées le 15 avril 1915 (*Recueil des chemins de fer* 31, 67). La nouvelle entreprise, avec siège à Teufen, adopta la dénomination: «Chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten». Il s'agit d'une société anonyme.

II

Le chemin de fer électrique à voie étroite Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten (SGA) est un chemin de fer secondaire du trafic général, au sens de l'article 2, 1^{er} alinéa, de la loi fédérale sur les chemins de fer (RO 1958, 341). La longueur du réseau appartenant à l'entreprise est de 27,6 kilomètres, dont 20,1 kilomètres sont à adhérence, avec des pentes allant jusqu'à 50 pour mille, et 7,5 kilomètres à crémaillère, dont les déclivités atteignent 160 pour mille au maximum. Le réseau exploité, totalisant 28,7 kilomètres de voies, emprunte sur une longueur de 21,3 kilomètres le tracé de la compagnie, soit à 73,96 pour cent; sur 7,5 kilomètres, soit 26,04 pour cent, il emprunte la chaussée. Deux projets qui ont été déposés, et dont un vient d'être approuvé, ont pour but d'étendre aux passages dangereux des localités de Lustmühle, Teufen et Bühler, le tracé de la compagnie.

Les recettes provenant du transport des voyageurs sont de loin les plus importantes. En 1962, elles atteignaient 83,5 pour cent de la totalité des recettes. Le chemin de fer est le moyen général de transport des voyageurs individuels entre les deux chefs-lieux, Saint-Gall et Appenzell, d'une part, et le Rheintal saint-gallois, d'autre part. Les deux gares terminales de Saint-Gall et d'Altstätten sont des points de jonction de différentes entreprises de transport (Saint-Gall: chemins de fer fédéraux; chemin de fer Bodensee-Toggenburg; chemin de fer Saint-Gall-Speicher-Trogen; chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten; et à Altstätten: chemins de fer fédéraux; les entreprises de transport du Rheintal; chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten). En ce qui concerne le transport de voyageurs avec abonnements, le chemin de fer fait fonction de train de banlieue de la ville de Saint-Gall. Dans le trafic touristique et les voyages en groupes, le chemin de fer joue un rôle important comme voie d'apport directe vers les régions de sport et de vacances de l'Appenzell et du massif du Säntis, régions d'ailleurs abondamment fournies de moyens de transport. La station d'Appenzell, mise à disposition pour cojouissance par le chemin de fer

d'Appenzell, est favorablement située et assure les correspondances en direction d'Urnäsch (téléphériques du Säntis et Jakobsbad-Kronberg) et de Weissbad ainsi que de Wasserauen (téléphérique Wasserauen-Ebenalp et téléski Gartenwald-Ebenalp). Il arrive même que le chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten emprunte le réseau du chemin de fer d'Appenzell pour certaines courses directes à destination de Wasserauen. Tant le trafic d'hiver que celui d'été ont pris de l'importance également sur le tronçon Altstätten-Gais; notamment en hiver, il y peut être créé, par l'emploi rationnel d'automotrices (courses-navette), des possibilités de transport supplémentaires entre Altstätten et Stoss qui sont particulièrement appréciées par les skieurs parcourant les pistes de Stoss à Altstätten. De pair avec le chemin de fer Saint-Gall-Speicher-Trogen, le chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten dessert en outre la région du Gäbris, que la population de la ville de Saint-Gall estime en raison d'intéressantes et nombreuses possibilités de promenades; les deux entreprises émettent des billets circulaires qui incitent à des excursions entre Speicher et Teufen, Trogen et Bühler, ainsi qu'entre Trogen et Gais. La concurrence des automobiles n'a pas eu de conséquences défavorables pour le chemin de fer. Le transport des voyageurs s'est constamment accru depuis 1948 (fusion des deux entreprises), et l'exploitation s'est ressentie favorablement du rapprochement tarifaire intervenu en 1959. En 1949, le chemin de fer a transporté 1 035 421 personnes (51,1 % provenant du transport de voyageurs individuels, 1,1 % de voyageurs en groupes, et 47,8 % de voyageurs avec abonnements). En 1962, ce furent 1 542 309 personnes (44,9 % étant des voyageurs individuels, 3,2 % des voyageurs en groupes et 51,9 % des voyageurs avec abonnements). A partir de 1949, le parcours moyen par voyageur se situe entre 8 et 9 kilomètres et il tend à augmenter.

Le trafic des marchandises est d'importance moindre. Depuis la fusion des deux entreprises, les recettes provenant de ce trafic atteignent en 1953 un maximum de 24,8 pour cent de la totalité des produits de transports, pour retomber à 16,5 pour cent en 1962. Néanmoins, le volume total des marchandises, après être tombé au niveau le plus bas en 1959, est de nouveau en progression constante. Si l'on considère le parcours moyen par tonne en 1962, on constate que 70,9 pour cent reviennent au trafic marchandises. Le reste se répartit entre les transports postaux, de bétail et de bagages, à raison de 14,6, 8,1 et de 6,4 pour cent.

De 1958 à 1963, la compagnie profita de l'accroissement du trafic et de l'augmentation des recettes pour procéder par ses propres moyens financiers à des acquisitions et à l'exécution de travaux. Nous mentionnons à ce titre la réfection des gares de Saint-Gall et d'Altstätten-Ville (avec participation des communes), la modification et l'acquisition de trois voitures, à quoi s'ajoutent l'acquisition d'installations pour le service d'exploitation et différentes mesures prises pour augmenter la sécurité du trafic. La compagnie a en outre

aménagé des installations pour séparer la voie ferrée de la route publique. Les revisions et les modifications du matériel roulant se font exclusivement dans les ateliers de la compagnie, qui sont parfaitement outillés et qui viennent d'ailleurs d'être adaptés aux exigences techniques actuelles.

La mise en service de moyens de transport routier tels qu'autocars ou trolleybus en remplacement du chemin de fer revêtait toujours une certaine importance, eu égard notamment aux parties de la route publique empruntée par celui-ci. Sur les onze expertises et rapports présentés de 1928 à 1961 à propos de la question du remplacement du chemin de fer par un service routier, deux expertises seulement proposèrent la solution du remplacement du chemin de fer par un service routier, en 1929, l'autre en 1959. La conclusion que le maintien du chemin de fer est la solution la meilleure se fonde sur les garanties qu'offre le chemin de fer quant à la sécurité de l'exploitation, garanties qui sont particulièrement importantes dans des conditions topographiques et climatiques défavorables, notamment en hiver (différence d'altitude dépassant 500 m). Elle retient également le fait que le chemin de fer, en cas de trafic de pointe imprévu, peut bien mieux qu'un service routier augmenter rapidement sa capacité de transport avec un personnel relativement réduit et que le service routier ne pourrait, sans renfort excessif de véhicules, jamais offrir autant de places que le chemin de fer. Enfin, le remplacement du chemin de fer impliquerait l'abandon de la gare terminale de Saint-Gall, favorablement située à proximité de celle des chemins de fer fédéraux, car un service routier important ne pourrait, en raison de la circulation automobile, pas être établi en ville.

Il convient de mentionner encore, qu'à l'exception de l'année 1958, la compagnie n'avait jamais enregistré de déficit. Les pertes de 1958 étaient relativement faibles et ont été couvertes en partie par la Confédération, en application de l'article 58 de la loi sur les chemins de fer. Néanmoins, un autre déficit a été constaté pour l'année 1963, ce qui amènera la Confédération à prêter encore une fois une aide à la compagnie, sur la base de l'article de loi précité, pour la mettre en mesure de maintenir l'exploitation.

III

Le conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten a demandé le 9 décembre 1963 au département fédéral des transports et communications et de l'énergie d'octroyer, pour la durée de cinquante ans, une nouvelle concession s'étendant à tout le réseau. Nous avons mentionné, au début de ce message, que la compagnie est, en fait, titulaire de deux concessions, la première pour le tronçon Saint-Gall-Gais-Appenzell, qui arrive à échéance le 25 juin 1965, la deuxième, pour la ligne Altstätten-Gais, qui n'expirerait que le 22 juin 1985. Dans ces

conditions, il conviendrait d'annuler la deuxième concession et de remplacer les deux actes par une concession unique, au cas où celle du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell serait renouvelée.

Dans sa demande, le conseil d'administration souligne l'importance du chemin de fer comme moyen de transport pour les voyageurs et insiste sur les possibilités de développement dans ce secteur. Il mentionne l'extension des agglomérations le long du chemin de fer, de Saint-Gall à Gais, ainsi que l'intensité du trafic des travailleurs dans la zone entourant la ville de Saint-Gall. Ce trafic est particulièrement important et pourrait s'accroître dans l'avenir en raison des conditions climatiques particulièrement favorables à l'installation de centres d'habitation entre Riethüsli et Teufen. Il bénéficierait en outre du fait que la ligne aurait son propre tracé dans la banlieue et qu'il n'y aurait pas les complications dues à l'usage de la voie publique par le chemin de fer et les automobiles. Quant au trafic touristique, l'accroissement escompté en direction du pays d'Appenzell, tant à partir de Saint-Gall que d'Altstätten, sera encore plus important puisqu'il profitera de l'exploitation des téléphériques Brülisau-Hoher Kasten et Jakobsbad-Kronberg. La mise en service de trains directs au-delà d'Appenzell, en direction de Weissbad (téléphérique de Hoher Kasten) et de Wasserauen (téléphérique d'Ebenalp), en empruntant le réseau du chemin de fer d'Appenzell, est également envisagée par l'administration de la compagnie. La dernière décision concernant le maintien du chemin de fer a été prise par le conseil d'administration le 27 mai 1963. Il est prévu d'augmenter l'efficacité de l'exploitation ferroviaire et de la rendre en même temps plus rationnelle en modernisant le matériel roulant et en complétant les installations (acquisition d'engins modernes tant pour les ateliers que pour l'entretien de la voie; trains conduits par un agent unique; amélioration des installations de sécurité; emploi de distributeurs de billets automatiques). A vrai dire, le chemin de fer ne sera pleinement en mesure de tirer profit de la modernisation du matériel roulant que lorsque la superstructure aura été en grande partie révisée au cours de la correction du tracé. Le conseil d'administration est d'avis que malgré toutes les mesures envisagées, l'accroissement général du coût de la vie et la forte montée des frais de personnel et de choses entraîneront des déficits, de sorte qu'il sera inévitable de demander une contribution à la Confédération sur la base de l'article 58 de la loi sur les chemins de fer. Du reste, l'intention d'accélérer l'amélioration des installations pourrait probablement amener la compagnie à s'adresser à la Confédération pour obtenir un subside en application de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer, qui concerne les contributions pouvant être accordées pour favoriser les améliorations techniques. En ce qui concerne le trafic des marchandises, la compagnie ne s'attend à aucune amélioration, le service routier tirant, dans ce secteur, son avantage du transbordement que doivent subir les marchandises à Saint-Gall et à Altstätten du fait de la différence d'écartement des voies.

IV

Le service de l'état-major général du département militaire fédéral et la direction générale de l'entreprise des postes, téléphones et télégraphes se sont prononcés favorablement sur la demande de renouvellement de la concession. Les chemins de fer fédéraux, le chemin de fer Bodensee-Toggenburg, le chemin de fer d'Appenzell, ainsi que le chemin de fer Saint-Gall-Speicher-Trogen et les entreprises de transport du Rheintal, en tant qu'entreprises de transport en jonction avec la requérante, n'ont pas soulevé d'objection. Les entreprises de transport du Rheintal expriment cependant le souhait que l'on insère dans la concession la condition d'une répartition du trafic entre Altstätten, station des chemins de fer fédéraux, et Altstätten Rathaus, sur le tronçon de ligne emprunté en commun avec le chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten.

Les cantons intéressés d'Appenzell (Rhodes-Intérieures et Rhodes-Extérieures) et de Saint-Gall préconisent le renouvellement de la concession sous la forme d'une concession unique pour tout le réseau du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten et s'expriment positivement sur l'utilisation de la voie publique. Le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures accorda l'autorisation nécessaire dans son préavis du 21 août 1964. Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures spécifia dans son autorisation du 2 mars 1964 qu'elle visait une utilisation de la route publique dans la même mesure que jusqu'à présent. Le 9 mars 1964, le canton de Saint-Gall autorisa l'utilisation de la voie publique également dans la même mesure que jusqu'à présent, tout en demandant toutefois que la concession prévoie l'obligation de pourvoir au déplacement du tracé encore sur route. Enfin, les cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures et de Saint-Gall souhaitent que la concession offre la possibilité d'une fusion du chemin de fer de Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten avec d'autres chemins de fer appenzellois, ou du moins celle d'instaurer une direction commune. La Confédération n'a le pouvoir d'exiger la fusion de deux entreprises de transport que lorsqu'elle octroie une aide. Une pareille éventualité fait chaque fois l'objet d'études approfondies. L'instauration d'une direction commune peut également être exigée au cours de mesures d'aide. Cela est réalisable, comme la fusion, sans prescriptions particulières dans la concession. Au début de l'année 1964, des pourparlers eurent lieu entre l'office fédéral des transports et les cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures, Appenzell Rhodes-Extérieures et de Saint-Gall à propos de la création d'une direction commune des chemins de fer appenzellois, y compris le chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten. Une étude est en cours pour établir quelles compagnies devraient être soumises à une direction commune pour obtenir le maximum de résultats favorables dans les domaines de l'exploitation et de l'économie publique.

Il ne saurait être question d'insérer dans la concession un article qui exigerait la continuation de la mise sur tracé indépendant, car il y aurait là une ingérence injustifiée de la Confédération dans la souveraineté cantonale sur les routes. Il appartient aux cantons et aux communes de décider si des délais, des conditions et des charges doivent être prévues pour l'utilisation de la voie publique. Les obligations imposées au chemin de fer ne doivent cependant pas rendre la concession illusoire. Pour des raisons de principe, il faut donc renoncer à insérer une telle disposition dans la concession.

Chacun des cantons intéressés sollicite d'être mis au bénéfice du droit de rachat par l'inclusion d'une disposition dans la concession. Le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures aimerait, en outre, que le droit de rachat fût étendu à ses communes, tandis que celui de Saint-Gall voudrait qu'il fût reconnu également à la commune politique de Saint-Gall.

Une étude approfondie a démontré que le trafic sur le réseau existant du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten ne saurait, tant du point de vue économique que de celui de l'exploitation, être judicieusement remplacé par un autre moyen de transport. L'administration de l'entreprise est arrivée à des conclusions identiques après un examen très poussé. Les motifs avancés sont tout à fait concluants. Dès lors, les conditions auxquelles est subordonné, au sens de l'article 5, 1^{er} alinéa, de la loi sur les chemins de fer le renouvellement des concessions peuvent être considérées comme remplies.

Le texte du projet de concession correspond à ceux des concessions qui vous ont été soumises depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer.

L'article 2 prévoit une durée de 50 ans, ce qui correspond à la durée normale des concessions de chemins de fer. Le projet englobe tant la ligne Saint-Gall-Gais-Appenzell, dont la concession vient à échéance, que la ligne Altstätten-Gais, dont la concession ne vient à expiration que dans vingt ans. C'est pourquoi le projet de concession contient une disposition abrogatoire (art. 17) pour la seconde concession.

L'article 5 prescrit un écartement d'un mètre. Pour tenir compte du raccordement technique du réseau de la requérante avec le chemin de fer appenzellois, à Appenzell, l'utilisation d'un courant continu de 1550 volts de tension nominale est exigée. Sur le tronçon Altstätten-CFF-Altstätten-Ville, une tension inférieure doit cependant pouvoir être utilisée eu égard aux automotrices des entreprises de transport du Rheintal, qui sont aménagées pour l'emploi d'un courant d'exploitation de 1000 volts. Il s'agit de tramways qui circulent selon un horaire entre Altstätten-CFF et Altstätten-Rathaus et qui sont en outre affectés à certaines courses jusqu'à Altstätten-Ville. D'autres explications au sujet des conditions d'exploitation à Altstätten sont données plus loin, dans notre commentaire de l'article 11.

L'obligation de transporter définie à l'article 10 correspond aux dispositions des concessions actuelles.

L'article 11 a pour but de coordonner le trafic du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten et des entreprises de transport du Rheintal, à Altstätten. Quelques explications concernant les rapports de propriété et d'exploitation de ces deux entreprises s'imposent ici. Les entreprises de transport du Rheintal exploitent un service de tramways, avec huit arrêts, entre Altstätten, station des chemins de fer fédéraux, et Altstätten Rathaus (anciennement Altstätten Post), sur la base de leur concession du 29 juin 1893 (*Recueil des chemins de fer* 12, 499). Elles sont propriétaires de la ligne entre les deux stations susnommées, à l'exception de quelques aiguillages et voies situés dans des stations. Lors de l'octroi de la concession, le chemin de fer électrique sur route Altstätten-Berneck, avait accordé à l'ancien chemin de fer Altstätten-Gais le droit d'utiliser ce tronçon, sous réserve de conditions à établir plus tard. Depuis cette époque, les trains de la compagnie du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten, qui a succédé à l'ancien chemin de fer Altstätten-Gais, empruntent la ligne entre Altstätten, station des chemins de fer fédéraux, et Altstätten Rathaus, sans cependant en desservir les stations. Cette répartition du trafic, réalisée sur la base d'une entente conclue autrefois, doit faire l'objet d'une prescription dans la concession. Au cas où les entreprises de transport du Rheintal modifieraient leur exploitation de tramways, le Conseil fédéral serait en mesure d'adapter l'article 11 de la concession aux circonstances nouvelles, voire de l'abroger, en vertu de l'article 5, 3^e alinéa, de la loi fédérale sur les chemins de fer.

Dans l'article 12 du projet de concession, on a renoncé à indiquer des chiffres à propos des tarifs, ce qui constitue une nouveauté. Les raisons en sont les suivantes. La requérante applique depuis des années les tarifs des chemins de fer fédéraux sur la base de distances majorées, système qui sera maintenu. Jusqu'à présent, des taux maximums avaient été insérés dans les concessions. Ce mode de faire date de l'époque à laquelle les chemins de fer bénéficiaient d'un monopole de fait. Il y avait alors souvent lieu de craindre qu'ils ne profitent de leurs avantages pour imposer des taxes excessives. Or, depuis la première guerre mondiale, la situation s'est fondamentalement modifiée. Les chemins de fer eurent à supporter la concurrence d'autres moyens de transport qui les privèrent du monopole de fait qu'il détenait jusqu'alors. Dans ces conditions, il n'y a plus lieu de craindre qu'ils ne soient amenés à établir des taxes trop élevées. D'ailleurs, les tarifs doivent être approuvés par l'autorité de surveillance. Celle-ci contrôle toute mesure tarifaire et veille à ce que les chemins de fer n'établissent pas de prix de transport exagérés. Dès lors, il n'est plus nécessaire de fixer des taux et des suppléments de distance maximums dans les concessions à octroyer ou à renouveler. Nous proposons, en l'occurrence, pour la première fois, de ne plus prescrire de taux maximums dans une concession.

Les cantons mentionnés à l'article 16 du projet de concession ont fait exprimer le désir que le droit de rachat figure expressément dans la concession.

La concession abrogée par l'article 17 du projet pour le tronçon de ligne d'Altstätten à Gais est remplacée par la concession unique, englobant tout le réseau.

Les cantons d'Appenzell (Rhodes Intérieures et Rhodes Extérieures) ont approuvé le projet d'arrêté fédéral. Dans son préavis, le canton de Saint-Gall a réitéré son vœu de voir insérer dans la concession des dispositions relatives à l'obligation de créer une direction commune et à celle d'éloigner de la route les sections de ligne qui l'empruntent encore. Nous avons exposé plus haut pour quelles raisons de telles dispositions ne pouvaient pas figurer dans la concession.

En ce qui concerne la constitutionnalité, il s'agit d'un arrêté simple, pris en application de l'article 5, 1^{er} et 2^e alinéas, de la loi sur les chemins de fer, qui se fonde elle-même sur les articles 23, 24^{ter}, 26, 34, 2^e alinéa, 36 et 64 de la constitution.

V

Sur la base de ce qui précède, nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-après concernant l'octroi d'une nouvelle concession pour le chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 30 octobre 1964.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

L. von Moos

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

**l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer
Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten***L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 ⁽¹⁾ sur les chemins de fer;

vu la requête présentée le 9 décembre 1963 par la société du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten (S.A.);

vu le message du Conseil fédéral du 30 octobre 1964,

*arrête:***I**

Une nouvelle concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite, en partie à crémaillère, est accordée à la compagnie du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten (S.A.), à Teufen, aux conditions suivantes:

Article premier

Les lois fédérales et toutes autres prescriptions fédérales relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer au bénéfice d'une concession accordée par la Confédération devront être observées.

Législation

Art. 2

La concession est accordée pour la durée de 50 ans, soit pour la période du 25 juin 1965 au 24 juin 2015.

Durée

Art. 3

Le siège de l'entreprise est à Teufen.

Siège

⁽¹⁾ RO 1958, 341.

Art. 4

Lignes

La concession est accordée pour les lignes Saint-Gall-Gais-Appenzell et Gais-Altstätten, station des chemins de fer fédéraux.

Art. 5

Écartement
des voies
et système
du courant

¹ Le chemin de fer utilisera des voies à écartement de un mètre et un courant continu à 1500 volts de tension nominale.

² Le tronçon de ligne d'Altstätten, station des chemins de fer fédéraux, à Altstätten-Ville peut être exploité avec un courant de tension nominale inférieure.

Art. 6

Utilisation de
la voie publique

Le droit d'utiliser la voie publique se fonde sur les autorisations des cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures du 2 mars 1964, d'Appenzell Rhodes-Extérieures du 21 août 1964 et sur la déclaration du canton de Saint-Gall du 9 mars 1964.

Art. 7

Lutte contre
le bruit

Dans la mesure compatible avec la sécurité de l'exploitation, l'entreprise est tenue de prendre les dispositions qui peuvent être raisonnablement exigées pour réduire le bruit inhérent à son exploitation. L'article 8 de la présente concession est réservé.

Art. 8

Plans

Les installations servant à l'exploitation et les véhicules ne peuvent être établis ou modifiés que sur la base de plans et projets approuvés par l'autorité de surveillance. Si la sécurité de l'exploitation ou l'intérêt de la défense nationale l'exigent, cette autorité peut prescrire la modification des installations et des véhicules, même après leur achèvement.

Art. 9

Horaires

Le nombre de courses quotidiennes et leur horaire devront répondre aux besoins. Les horaires seront établis conformément aux prescriptions applicables et devront être approuvés par l'autorité de surveillance avant leur mise en vigueur.

Art. 10

Obligation
de transporter
et classes
de voiture

¹ L'entreprise est tenue de transporter les voyageurs, les bagages, les animaux vivants et les marchandises.

² L'autorité de surveillance détermine les classes de voiture à mettre à disposition.

Art. 11

Sur le tronçon d'Altstätten, station des chemins de fer fédéraux, à Altstätten-Rathaus, le trafic local est réservé exclusivement aux entreprises de transport du Rheintal.

Répartition
du trafic

Art. 12

¹ L'entreprise est tenue d'appliquer les taxes de base des chemins de fer fédéraux.

Tarifs

² Pour la détermination des taxes de transport, les distances effectives peuvent être majorées.

³ Les tarifs doivent être approuvés par l'autorité de surveillance avant leur entrée en vigueur.

Art. 13

¹ L'entreprise doit conclure auprès d'une société d'assurance autorisée à pratiquer en Suisse, ou d'une autre institution reconnue par l'autorité de surveillance, une assurance couvrant sa responsabilité telle qu'elle découle de la législation fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer, de bateaux à vapeur et des postes.

Assurance
responsabilité
civile

² Les contrats passés à cet effet, de même que toute modification ultérieure, doivent être soumis à l'autorité de surveillance.

Art. 14

¹ L'entreprise doit instituer pour son personnel à poste fixe une caisse de prévoyance ou de pensions, ou l'assurer auprès d'une compagnie d'assurance autorisée à pratiquer en Suisse ou d'une autre institution reconnue par l'autorité de surveillance. Les statuts, les règlements, les comptes annuels et les bilans techniques d'assurance des caisses doivent être approuvés par l'autorité de surveillance.

Institutions
en faveur
du personnel

² L'entreprise doit veiller à ce que son personnel soit assuré contre les conséquences économiques de la maladie.

Art. 15

Les fonctionnaires fédéraux chargés de surveiller la construction et l'exploitation des chemins de fer doivent être transportés gratuitement et avoir en tout temps libre accès à toutes les parties des installations. Le personnel et le matériel, y compris les plans dont ils auraient besoin pour leurs inspections, doivent être mis gratuitement à leur disposition. L'entreprise et son personnel sont, en outre, tenus de donner aux organes chargés du contrôle tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement de leur tâche.

Contrôle

Art. 16

Rachat

Les cantons d'Appenzell (Rhodes-Intérieures et Rhodes-Extérieures) et de Saint-Gall, ainsi que les communes du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures qui sont directement intéressées au chemin de fer et la commune politique de Saint-Gall ont le droit de racheter l'installation. Les communes ne peuvent exercer leur droit de rachat que lorsque le canton y a renoncé. Ce droit doit s'exercer conformément aux dispositions du chapitre X de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer.

Art. 17

Abrogation de
la concession
Altstätten-Gais
de 1905

Le présent arrêté abroge la concession accordée pour une durée de quatre-vingts ans, soit jusqu'au 22 juin 1985, par l'arrêté du 23 juin 1905 (*Recueil des chemins de fer* 21, 150) pour un chemin de fer à voie étroite d'Altstätten à Gais, modifiée par arrêté fédéral du 15 avril 1915 (*Recueil fédéral des chemins de fer* 31, 67) et transférée à la compagnie du chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell par arrêté fédéral du 28 mars 1950 (RT 1950, 263).

II

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer Saint-Gall—Gais— Appenzell-Altstätten (Du 30 octobre 1964)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1964
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9108
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.11.1964
Date	
Data	
Seite	1153-1166
Page	
Pagina	
Ref. No	10 097 525

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.