

# Feuille Fédérale

Berne, le 2 février 1967 119<sup>e</sup> année Volume I

N<sup>o</sup> 5

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 36 francs par an: 20 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

9637

## Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer Frauenfeld-Wil

(Du 20 janvier 1967)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre avec le présent message le projet d'arrêté concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer Frauenfeld-Wil.

### I. Aperçu historique

Vu la concession accordée par l'Assemblée fédérale le 27 juin 1884 (RO des chemins de fer 8, 39), le chemin de fer sur route à voie étroite unique Frauenfeld-Wil fut construit au cours des années 1884 à 1887. La durée de la concession fut fixée à 30 ans à compter de l'ouverture à l'exploitation, qui eut lieu le 1<sup>er</sup> septembre 1887. La traction à vapeur avait été adoptée. La concession prit fin le 1<sup>er</sup> septembre 1917. A la demande de la société, elle fut renouvelée pour une durée de 50 ans par arrêté du 4 octobre 1917 (RO des chemins de fer 33, 84), entré en vigueur le 15 octobre 1917. Cette concession désigne la ligne comme secondaire, prescrit l'écartement de 1 m pour les rails et mentionne comme champ d'activité de l'entreprise le transport des voyageurs, des bagages, des marchandises et des animaux vivants. Elle arrivera au terme de sa validité le 14 octobre 1967.

Pendant les trente premières années de son existence, l'entreprise de chemin de fer s'est trouvée en présence de difficultés financières. Elle a dû, de ce fait, solliciter l'aide de la Confédération, des cantons de Thurgovie et Saint-Gall, ainsi que celle des communes intéressées. Son point le plus bas, sur le plan économique, fut atteint pendant la première guerre mondiale. A cette époque, le trafic était en forte régression, tandis que les prix du charbon et des rails montaient de façon considérable. L'électrification fut discutée pour la première fois en 1916; on comptait, par la réalisation de cette mesure, diminuer les dépen-

ses d'exploitation. En 1919, le conseil d'administration décida l'électrification et contracta à cet effet un emprunt de 2,5 millions de francs; la moitié des fonds furent baillés par la Confédération, l'autre par les cantons de Thurgovie et Saint-Gall. La somme mentionnée comprenait 300 000 francs pour la réfection de la voie. La traction électrique, avec courant continu à 1200 volts, fut introduite le 20 novembre 1921.

A l'occasion de l'électrification, on songea à prolonger la ligne au-delà de Wil jusqu'à Fischingen et de Frauenfeld à Steckborn, ou à Schaffhouse en passant par Diessenhofen. Ce plan ne prit cependant jamais corps. Par ailleurs, le canton de Thurgovie souleva, sans résultat pratique, en 1919, en rapport avec son aide financière, la question d'une communauté d'exploitation éventuelle; celle-ci ne devait se réaliser que beaucoup plus tard (voir chapitre III). En outre, la question du rachat éventuel par la Confédération fut débattue en 1920, mais une telle mesure fut considérée alors comme inopportune. Enfin, l'étude faite à l'occasion de l'électrification, en vue de l'introduction éventuelle des trucs transporteurs, eut un résultat négatif.

## II. Importance de l'entreprise

Le chemin de fer électrique à voie étroite Frauenfeld-Wil (FW) est un chemin de fer secondaire au sens de l'article 2, 1<sup>er</sup> alinéa de la loi sur les chemins de fer (RO 1958, 341). La voie a 1 m d'écartement, une déclivité maximale de 46 pour mille et une longueur de 17,8 km qui correspond à celle du réseau exploité. A cela s'ajoutent des voies d'une longueur d'environ 1 km au total, qui constituent huit embranchements privés pour sept entreprises industrielles. Seule la station de Wil se trouve sur territoire saint-gallois; toutes les autres stations, de même que les 16/17<sup>e</sup> du réseau de voie ferrée, sont situés sur sol thurgovien. La ligne servant à l'exploitation est pour les  $\frac{4}{5}$  séparée de la chaussée et en partie transférée sur du terrain appartenant au chemin de fer. Sur  $\frac{1}{5}$  de sa longueur, soit sur 3,5 km environ, elle emprunte la zone de la voie publique réservée à la circulation. Cette partie se décompose comme il suit: 1,175 km pour la traversée de Frauenfeld, 610 m pour la traversée d'autres localités et 1,9 km de pleine voie, entre Matzingen et Jakobstal. La séparation existante entre le rail et la route a été réalisée au cours des années 1937 à 1958. Comme cela a été dit plus haut, le chemin de fer Frauenfeld-Wil a été construit à l'origine comme chemin de fer sur route. Dans les localités desservies, la voie n'est séparée de la route qu'à Wil.

Le matériel roulant est en bon état. Toutefois, il est dépassé par l'état actuel de la technique. Les automotrices datent de l'électrification (1921); leur puissance a été accrue en 1954 par le montage de nouveaux moteurs. Une certaine modernisation a encore été réalisée au cours des années par l'acquisition de 4 voitures à voyageurs à 4 essieux. La voie est bien entretenue. La sécurité de l'exploitation est aujourd'hui assurée, mais elle doit encore être adaptée aux progrès de la technique. Des mesures s'imposent notamment dans le

domaine des passages à niveau. D'ici 15 à 20 ans, il sera nécessaire de renouveler intégralement tant le matériel roulant que la voie. Selon une étude faite par l'autorité de surveillance des chemins de fer, il faut envisager une dépense d'environ 7,8 millions de francs (selon les prix valables en 1966) pour la réalisation d'une meilleure séparation du rail de la route (déplacement du tracé, pouvant éventuellement devenir nécessaire en fonction du matériel roulant et de l'augmentation de la vitesse des trains), les participations du chemin de fer aux frais des installations de sécurité aux passages à niveau, le montage de rails plus lourds, un nouvel atelier, les réparations nécessaires aux bâtiments de gare, l'amélioration de la ligne de contact, l'acquisition de trois compositions de train navette, une automotrice et une locomotive de manœuvre, ainsi que pour la transformation de wagons à marchandises. Si l'on prend en considération l'installation du block de section dans un avenir plus éloigné, il faut ajouter au chiffre précité une somme de 900 000 francs, comprenant les frais d'une conduite téléphonique par câbles.

Le chemin de fer Frauenfeld-Wil constitue une liaison transversale entre les deux importantes lignes Zurich-Rorschach et Zurich-Romanshorn des chemins de fer fédéraux. Il longe le Murgtal en reliant deux points de jonction qui sont la ville de Frauenfeld, chef-lieu cantonal avec ses 17 000 âmes et celle de Wil, comptant 13 100 habitants. De plus, il assure la liaison aux points terminus avec un réseau étendu de lignes d'automobiles et en outre, à Wil, avec les lignes ferroviaires en direction du Toggenbourg, de Rapperswil et Kreuzlingen/Constance. C'est à cette situation que l'entreprise doit son importance, tant dans le trafic des voyageurs que dans celui des marchandises. Elle a été portée sur la liste des chemins de fer du trafic général et a droit, par conséquent, à l'indemnisation pour les prestations en faveur de l'économie générale selon le sixième chapitre de la loi sur les chemins de fer.

Actuellement, les  $\frac{5}{8}$  environ des recettes provenant du trafic sont dues au transport des voyageurs. Dans cette catégorie de trafic, celui des abonnés est en tête. Cela résulte non seulement du pouvoir d'attraction des villes de Frauenfeld et Wil situées aux extrémités du parcours, mais aussi de l'industrialisation croissante du Murgtal. En ce qui concerne les voyageurs isolés, l'entreprise joue un rôle important dans le secteur qu'elle dessert, en établissant des communications avec le réseau de transport à longues distances. Le trafic d'excursions et des voyageurs en groupes a un caractère secondaire. Le nombre de voyageurs transportés fut de 304 944 en 1922 (après l'électrification). Il augmenta à plus de 400 000 en 1930 pour retomber en 1937 au niveau de 1922. Depuis lors, le volume du trafic voyageurs fut de nouveau en progression, avec des fluctuations; il atteignit le chiffre de 715 726 personnes en 1947, de 645 812 en 1957 et de 812 739 en 1965. En 1957, le résultat mentionné était attribuable à raison de 40,2 pour cent au trafic des voyageurs isolés, de 1,9 pour cent à celui des voyageurs en groupes et de 57,9 pour cent à celui des abonnés. En 1965, les chiffres correspondants de la répartition étaient respectivement: 38,6 pour cent, 1,3 pour cent et 60,1 pour cent. L'administration du chemin de fer

attribue cet accroissement de ses prestations aux bonnes possibilités de voyager rapidement et confortablement. Ces qualités de l'offre de transport sont dues entre autre à la séparation poussée des trafics voyageurs et marchandises. La distance moyenne de voyage atteint 8,2 km en 1965.

L'entreprise a également une grande importance dans le domaine du transport des choses. Actuellement, les  $\frac{3}{8}$  des produits du trafic proviennent des bagages, des colis postaux, des marchandises et des animaux vivants. A la demande du département fédéral des transports et communications et de l'énergie, une enquête a été faite en 1964 pour savoir si et dans quelle mesure les colis postaux devaient continuer d'être transportés par le rail, ou s'il était préférable de les acheminer par la route au moyen des propres véhicules de la poste. Il s'avéra que ces transports pouvaient être effectués le plus rationnellement, en provenance et à destination de Münchwilen et St-Margarethen, au moyen de véhicules postaux routiers à partir de Wil. Cette réorganisation, entrée en vigueur le 30 mai 1964, supprime le double transbordement à Wil et à Münchwilen pour un faible parcours. Dans le sens d'une solution transitoire, le trafic des colis postaux des autres localités touchées par le chemin de fer Frauenfeld-Wil est encore assuré par le rail. Pour l'année 1965, le 5,4 pour cent des tonnes-kilomètres est dû au transport des bagages et colis express, le 6,6 pour cent au trafic postal, le 1,0 pour cent à celui des animaux vivants et le 87,0 pour cent à celui des marchandises proprement dit. Tandis que les chiffres relatifs aux quantités de marchandises transportées accusent de fortes fluctuations, les recettes provenant de ce trafic ont passé (en chiffres ronds) de 85 000 francs en 1922 à 87 000 en 1937, à 138 000 en 1947, à 171 000 en 1957 et à 197 000 en 1965.

En vertu d'une convention conclue le 4 janvier 1943 par la Confédération et les cantons de Thurgovie et Saint-Gall d'une part, la compagnie du chemin de fer Frauenfeld-Wil d'autre part, cette dernière a reçu des premiers, en application de l'article 15 de la loi du 6 avril 1939 sur l'aide aux entreprises privées de chemin de fer et de navigation (RS 7, 248), une contribution à fonds perdu de 1 316 000 fr. 20 pour diminuer ses engagements fixes. En 1953, les cantons de Thurgovie et de Saint-Gall, ainsi que les communes intéressées à l'entreprise, ont mis à disposition de celle-ci un prêt de 255 300 francs pour le renouvellement des automotrices.

Les engagements fixes étaient les suivants selon le bilan au 31 décembre 1965:

1. 3 pour cent, prêt de la Confédération et des cantons pour l'électrification, à intérêts variables et cumulatifs.....	442 680.40 francs
2. 3 pour cent, prêt des cantons et communes pour des remises en état technique, à intérêts variables et cumulatifs.....	252 747.— francs
Total	<u>695 427.40 francs</u>

Les intérêts et les amortissements du prêt d'électrification ont été versés régulièrement de 1943 à 1949. A partir de là, aucun des deux prêts n'a porté intérêt, sauf en 1960 où le résultat annuel permit le versement des deux annuités de 30 212 francs au total.

Depuis que la loi sur les chemins de fer est entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> juillet 1958, le chemin de fer Frauenfeld-Wil n'a dû solliciter aucune mesure d'aide au sens du septième chapitre de cette loi. L'équilibre du compte d'exploitation a pu être assuré au cours des dernières années grâce à une extrême économie. Les ressources annuelles provenant des amortissements, s'élevant à 60 000 francs à peine, permettent à l'entreprise de faire des investissements de modique envergure. Le fonds de roulement, sans les approvisionnements en matériaux et après déduction des engagements courants atteignait 437 645 francs à fin 1965. L'entreprise ne serait donc pas en mesure de financer par ses propres moyens un renouvellement étendu des installations ferroviaires et du matériel roulant. Le renouvellement intégral, dont les frais sont supputés à 7 800 000 ou 8 700 000 francs, selon les calculs de l'autorité de surveillance, devrait donc être assuré entièrement par une mesure d'aide de la Confédération et des cantons intéressés, fondée sur l'article 56 de la loi sur les chemins de fer.

### III. Demande de concession

Le 5 juillet 1965, la compagnie du chemin de fer Frauenfeld-Wil a demandé au département fédéral des transports et communications et de l'énergie de renouveler sa concession pour une période de 50 ans. La requérante fait valoir des arguments de nature économique et d'autres relevant de la technique des transports. Elle souligne l'importance du trafic voyageurs dans une remarque relative à l'accroissement de la population tant dans les deux villes de Frauenfeld et Wil que dans les localités situées le long de la ligne de chemin de fer. L'entreprise compte sur une augmentation du nombre d'abonnés et, partant, des recettes provenant du trafic voyageurs. Elle estime que, dans le trafic marchandises également, le chemin de fer est une solution rationnelle et économique. C'est ce que prouve, dit-elle, le fait que toutes les céréales destinées au plus grand moulin du Murgtal sont acheminées exclusivement par le rail (soit env. 6900 t en 1965) et que d'autres exploitations industrielles et artisanales de la zone d'influence du chemin de fer confient exclusivement à celui-ci le transport des marchandises, renonçant à entretenir un parc de véhicules à moteur pour cet usage. Des installations de transbordement modernes et l'utilisation du système des containers (cadres) auraient permis d'atténuer les inconvénients inhérents au passage de la voie normale à la voie étroite, surtout pour les transports de céréales dont le volume est important. Enfin, l'entreprise allègue dans sa requête que l'exploitation du chemin de fer contribue pour une part considérable à dégager les routes publiques et qu'un service de transports routiers ne saurait offrir l'équivalent. Elle s'en tient donc fermement au rail, se fondant sur une expertise du 21 mars 1951. Celle-ci déconseille pour des

raisons techniques et économiques de transférer le trafic sur la route et recommande de donner au chemin de fer son propre tracé sur tout le parcours. L'entreprise déclare vouloir s'efforcer de rester à la hauteur de sa tâche et de la concurrence, de s'adapter aux exigences modernes et d'achever la séparation du rail de la route recommandée par l'expertise. Pour rationaliser l'exploitation, poursuit-elle, des communautés avec la compagnie du chemin de fer central thurgovien ont été instituées, en 1940 pour la construction et l'entretien de la voie ainsi que des bâtiments, en 1950 pour la direction de même que pour les services de la traction, des ateliers et de l'exploitation. L'entreprise ajoute finalement qu'elle n'a jusqu'ici pas enregistré de déficits.

#### IV. Procédure de consultation et d'examen

Il y avait lieu d'examiner, en vertu de l'article 5 de la loi sur les chemins de fer (RO 1958, 341) si les intérêts de la défense nationale ne s'opposaient pas à ce qu'il soit fait droit à la requête et si le trafic ne pouvait pas être assuré d'une manière plus judicieuse et économique par un autre moyen de transport. En outre, il importait de vérifier si l'autorisation requise par le droit cantonal pour l'utilisation de la voie publique avait été accordée ou promise.

Le service de l'état-major général du département militaire fédéral ainsi que les directions générales de l'entreprise des postes, téléphones et télégraphes suisses et des chemins de fer fédéraux n'ont formulé aucune objection contre le renouvellement de la concession. Quant aux entreprises de transport privées assurant la liaison, elles se sont exprimées dans un sens positif, à l'exception d'une seule.

Dans son préavis du 18 octobre 1965, le canton de Saint-Gall approuve l'octroi d'une nouvelle concession et demande un droit de rachat du chemin de fer en sa faveur.

Le 1<sup>er</sup> février 1966, le Conseil d'Etat du canton de Thurgovie exprime d'une part la conviction que le chemin de fer Frauenfeld-Wil doit être maintenu pour le proche avenir; d'autre part, il analyse la question d'un changement ultérieur éventuel du mode de transport, ceci principalement pour des raisons inhérentes à l'aménagement du réseau routier et parce que la séparation du rail de la route n'est pas encore complètement réalisée. Il considère comme dépassée par les événements l'expertise datant de 1951 et préconisant le maintien de l'exploitation ferroviaire, vu les projets relatifs à la construction des routes nationales (N 1, section Winterthur-Wil-Saint-Gall) et l'aménagement des autres routes. Le Conseil d'Etat n'exclut pas qu'un réseau de routes modernes puisse avoir des répercussions néfastes sur le trafic du chemin de fer, dans la zone desservie par celui-ci. Il souligne les difficultés et les frais extrêmement élevés qui sont liés à la suppression des points de contact entre le rail et la route, surtout à l'intérieur des localités. Il promet de donner dès que possible, en accord avec l'administration de l'entreprise, un nouveau mandat d'expertise aux fins de

déterminer l'importance et l'utilité qu'il convient d'attribuer à l'exploitation de ce chemin de fer, en visant un avenir lointain et de fournir les éléments nécessaires pour les décisions à prendre, ceci au triple point de vue de la technique, de l'aspect financier et de la politique des transports. Cette étude devrait également permettre de trancher la question de la séparation du rail et de la route, ainsi que de décider si les passages à niveau doivent être supprimés ou munis d'installations de sécurité. Par conséquent, le Conseil d'Etat propose, en accord avec le conseil d'administration de l'entreprise, l'octroi d'une concession pour la durée de 20 ans au lieu de 50 ans. Le chemin de fer est autorisé à utiliser la voie publique pendant la durée de la nouvelle concession. Un droit de rachat en faveur du canton de Thurgovie est demandé.

Une enquête se fondant sur ces constatations et préavis a révélé que la compagnie du chemin de fer Frauenfeld-Wil remplissait dans les circonstances actuelles les conditions précitées, exigées par la loi pour l'octroi d'une concession et qu'un changement du mode de transport ne devait pas être pris en considération pour le moment. Il n'est toutefois pas exclu que cette conclusion doive, dans un avenir relativement éloigné, céder le pas à une autre manière de voir. Les conséquences financières du renouvellement du chemin de fer, qui sera nécessaire d'ici 15 à 20 ans et celles des tâches à résoudre au plus tard dans le cadre du prochain aménagement des routes en vue d'éliminer des passages à niveau, spécialement dans les localités de Matzingen, Wängi et Münchwilen, donneront peut-être un nouvel aspect à la question de savoir si l'exploitation du chemin de fer est économique. Quant à la question de l'utilité de celle-ci, elle pourrait devenir aiguë ultérieurement si l'aménagement et la modernisation du réseau routier dans la zone du chemin de fer Frauenfeld-Wil devait entraîner l'amenuisement du trafic par rail.

Comme les problèmes évoqués ci-dessus ne se présenteront avec toutes leurs données que plus tard, après l'établissement définitif des plans des routes entrant en considération ou même après la construction de celles-ci, il est juste de prévoir pour la nouvelle concession une durée inférieure à celle qui est normalement de 50 ans. La proposition de fixer cette durée à 20 ans, faite par le canton de Thurgovie avec l'accord du conseil d'administration de l'entreprise et avec celui du canton de Saint-Gall, tient compte des circonstances. L'expertise promise par le Conseil d'Etat du canton de Thurgovie et qui paraît devoir être disponible d'ici peu d'années servira de base, après l'octroi éventuel d'une nouvelle concession, aux différentes décisions que devront prendre la Confédération et les cantons intéressés. Il faudra tout d'abord trancher une question de principe, à savoir si le chemin de fer doit être maintenu ou s'il convient d'adopter un autre mode d'exploitation après l'expiration de la durée de 20 ans proposée pour la nouvelle concession. Suivant la solution choisie, la Confédération devra décider si elle peut, en vertu de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (améliorations techniques) fournir des prestations financières et, le cas échéant, lesquelles, pour le renouvellement de ce chemin de fer, l'aménagement des passages à niveau ou la suppression de ceux-ci. Lorsque le plan

d'aménagement des routes sera terminé, le canton de Thurgovie se déterminera quant à la séparation du rail et de la route sur tout le parcours. Si l'expertise arrive à la conclusion que le chemin de fer doit être remplacé dès que possible par un service de transport routier, l'administration de l'entreprise pourra demander elle-même et en tout temps au Conseil fédéral l'ouverture d'une procédure d'annulation de la concession (art. 6 de la loi sur les chemins de fer). Indépendamment du résultat d'une expertise ou d'une proposition d'annulation de la concession, il serait finalement loisible à la Confédération, si l'entreprise sollicitait son aide en raison d'une situation financière précaire ou pour des améliorations techniques, d'exiger que le changement du mode d'exploitation fût préparé (art. 56 et 58 de la loi sur les chemins de fer, en liaison avec l'art. 9 de l'ordonnance d'exécution du 19 décembre 1958, RO 1958, 1437).

### V. Projet de concession

Le texte qui vous est soumis correspond, en tant que des exceptions ne sont pas prévues ci-après, à celui des arrêtés fédéraux que vous avez adoptés depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer.

La durée de la concession, qui est normalement de 50 ans, a été fixée à 20 ans à l'article 2, pour les raisons déjà indiquées ci-dessus.

L'obligation de transporter selon l'article 9 correspond aux dispositions précédentes de la concession.

Selon une pratique modifiée qui vous a été proposée il y a 2 ans, l'article 10 ne contient que les principes relatifs à la formation des tarifs. Les détails sont réglés au cours de la procédure d'approbation. Les raisons de cette innovation sont exposées dans le message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, du 30 octobre 1964, concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer Saint-Gall-Gais-Appenzell-Altstätten (FF 1964, II, 1153).

L'article 15 concernant le droit de rachat tient compte des requêtes présentées par les cantons au cours de la procédure de consultation.

Les cantons de Saint-Gall et Thurgovie ont approuvé le projet d'arrêté fédéral.

La constitutionnalité du projet — arrêté fédéral simple — résulte de l'article 5, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas de la loi sur les chemins de fer, fondée sur les articles 23, 24<sup>ter</sup>, 26, 34, 2<sup>e</sup> al., 36 et 64 de la constitution.

### VI. Proposition

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous vous recommandons d'adopter le projet ci-après d'arrêté fédéral concernant l'octroi d'une nouvelle concession au chemin de fer Frauenfeld-Wil.



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

Berne, le 20 janvier 1967.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

**Bonvin**

Le chancelier de la Confédération,

**Ch. Oser**

17289

Projet

**Arrêté fédéral  
concernant l'octroi d'une nouvelle concession  
au chemin de fer Frauenfeld-Wil**

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

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

vu la requête présentée le 5 juillet 1965 par le chemin de fer électrique Frauenfeld-Wil;

vu le message du Conseil fédéral du 20 janvier 1967,

*arrête:*

I

Une nouvelle concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite est accordée au chemin de fer Frauenfeld-Wil, aux conditions suivantes.

Article premier

*Législation*

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 doivent être observées.

Art. 2

*Durée*

La concession est accordée pour la durée de 20 ans, soit du 15 octobre 1967 au 14 octobre 1987.

Art. 3

*Siège*

Le siège de l'entreprise est à Frauenfeld.

Art. 4

*Ligne*

La concession est valable pour la ligne Frauenfeld-Gare CFF-Wil-Gare CFF.

<sup>1)</sup> RO 1958, 341.

## Art. 5

*Usage de la voie publique*

L'usage de la voie publique a été autorisé par une déclaration du canton de Thurgovie du 1<sup>er</sup> février 1966.

## Art. 6

*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 7 de la présente concession est réservé.

## Art. 7

*Plans*

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

## Art. 8

*Horaire*

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. 9

*Obligation de transporter et classes de voiture*

<sup>1</sup> L'entreprise est tenue de transporter les voyageurs, les bagages, les animaux et les marchandises.

<sup>2</sup> L'autorité de surveillance détermine les classes de voiture à mettre à disposition.

## Art. 10

*Tarifs*

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

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

<sup>3</sup> Les tarifs doivent être approuvés par l'autorité de surveillance avant leur mise en vigueur.

## Art. 11

*Assurance responsabilité civile*

<sup>1</sup> 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 et de bateaux à vapeur et des postes.

<sup>2</sup> Les contrats passés à cet effet, de même que toute modification ultérieure, doivent être approuvés par l'autorité de surveillance.

## Art. 12

*Institutions en faveur du personnel*

<sup>1</sup> L'entreprise doit instituer pour son personnel à poste fixe une caisse de prévoyance ou de pensions, ou l'assurer à une société d'assurance autorisée à pratiquer en Suisse ou à une autre institution reconnue par l'autorité de surveillance.

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

## Art. 13

*Contrôle*

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 et des véhicules. 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.

## Art. 14

*Rachat*

Les cantons de Saint-Gall et de Thurgovie ont le droit de racheter le chemin de fer. Ce droit s'exerce conformément aux dispositions du chapitre X de la loi fédérale sur les chemins de fer.

## 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 Frauenfeld-Wil (Du 20 janvier 1967)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9637
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.02.1967
Date	
Data	
Seite	241-252
Page	
Pagina	
Ref. No	10 098 363

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.