

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE.

V. année. Volume I.

N^{ro}. 11.

SAMEDI, 12 Mars 1853.

On ne s'abonne qu'au bureau de poste le plus rapproché.
Prix d'abonnement pour l'année 1853 dans toute la Suisse fr. 4
40 cent. (*franc de port*). Les insertions doivent être transmises
franco à l'expédition. Prix d'insertion 15 cent. la ligne ou son
espace.

ACTE DE CONCESSION

pour les chemins de fer dans le canton de
Soleure.

(Du 17 Décembre 1852).

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE SOLEURE,

Vu la proposition du Conseil-exécutif, accorde au conseil administratif provisoire de la compagnie du chemin de fer de la Suisse centrale à Bâle, en faveur d'une compagnie d'actionnaires à former par lui, une concession pour la construction et l'exploitation de chemins de fer sur le territoire soleurois pour les lignes suivantes :

Feuille fédérale, V. année. Vol. I.

28

- a. De la frontière du canton de Bâle-Campagne au Hauenstein-inférieur, traversé par un tunnel, jusqu'à la frontière argovienne, entre Olten et Aarbourg;
- b. D'Olten par la rive droite de l'Aar dans la direction de l'Est, à la frontière argovienne entre Wöschnau et Arau;
- c. De Soleure dans la direction de l'Est, sur la rive droite de l'Aar à la frontière bernoise du côté de Herzogenbuchsée;
- d. De Soleure dans la direction de l'Ouest, sur la rive gauche de l'Aar du côté de Bienne, jusqu'à la frontière bernoise près de Granges.

Aux conditions suivantes et en annexion au réseau central décrit à l'art. 1.

Art. 1. La Compagnie s'engage à établir un chemin de fer qui, partant de la ville de Bâle et traversant le Hauenstein par le moyen d'un tunnel, continuera jusqu'à Olten. De là la ligne sera construite à l'Est dans la direction de Zurich, au Midi vers Lucerne, à l'Ouest vers Soleure, Bienne et Berne, le tout sous réserve des concessions à accorder par les autorités cantonales et fédérales compétentes.

Art. 2. La Compagnie s'engage à établir les chemins de fer concessionnés d'après les règles de l'art, à les mettre dans un état d'exploitation régulier et bien organisé, et à les entretenir dans cet état pendant toute la durée de la concession.

Art. 3. La Compagnie, comme telle, a son domicile à Bâle. Pour ses affaires juridiques, dans le can-

ton de Soleure, elle fait élection de domicile dans la ville de Soleure, dans le ressort de laquelle les actions personnelles devront lui être intentées.

En matière civile, elle est justiciable des tribunaux de la situation de la chose litigieuse.

Art. 4. La durée de la concession pour l'exploitation de ces chemins de fer, aux risques et périls de la Compagnie, est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années consécutives, lesquelles courront dès le jour de l'ouverture et de l'exploitation réelle des lignes prescrites (art. 1), mais pas plus tard qu'à dater du 1 mai 1858.

A l'expiration de cette période, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera faite à cette époque, à moins qu'il n'ait été auparavant fait usage du droit de rachat prévu par l'art. 36 ci-après.

Art. 5. La loi fédérale du 1 mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique est applicable à l'établissement et à l'entretien de ces chemins de fer.

Le droit qu'a la Compagnie d'exiger la cession de terrain s'étend

- a. Au terrain nécessaire à la construction et à l'entretien des chemins avec fondations à double voie et fossés latéraux, ainsi qu'aux modifications et entrecroisements nécessaires;
- b. A l'espace nécessaire à l'extraction et au dépôt de terre, sable, gravier, pierres, et de tous les matériaux indispensables tant pour les chemins de fer que pour les communications à établir entre les chemins de fer et les ateliers de construction;

- c. Au terrain qu'exigeront les constructions nécessaires, telles qu'abords, aqueducs, embarcadères, stations, baraques, réservoirs d'eau et magasins d'approvisionnement;
- d. A l'établissement et à la modification des routes, chemins et aqueducs auxquels la Compagnie peut être astreinte par suite de la construction des chemins de fer et en vertu du présent cahier des charges.

Art. 6. La Compagnie est tenue, au plus tard 6 mois après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, de commencer les travaux de terrassement des quatre lignes sur le territoire soleurois, faute de quoi, la concession sera censée révoquée à l'expiration de ce délai.

La Compagnie s'engage en outre à prouver, six mois au plus tard après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, qu'elle possède des sûretés suffisantes ainsi que les moyens nécessaires pour établir les lignes concédées. Dans le cas où la preuve exigée ne serait pas fournie d'une manière satisfaisante, le Conseil-exécutif peut déclarer la concession nulle et non avenue.

Art. 7. Les chemins de fer sur territoire soleurois désignés en tête du présent acte de concession devront, à l'exception du tunnel par le Hauenstein, pour lequel il est accordé deux années de plus, être achevés et mis en exploitation régulière dans 4 ans, à dater du jour de la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale.

S'il n'est pas satisfait à cet engagement à l'expiration du terme ci-dessus, le Grand Conseil fixera, en

ayant égard aux circonstances, le délai définitif qui lui paraîtra convenable.

Art. 8. Les travaux ne pourront être commencés avant que la Compagnie ait soumis à l'approbation du Gouvernement les plans de la section traversant le territoire soleurois. La Compagnie ne pourra s'écarter ultérieurement de ces plans qu'après une nouvelle approbation du Gouvernement.

En outre, la Compagnie devra s'entendre avec les autorités locales compétentes sur la situation des embarcadères à construire à Soleure et à Olten, ainsi que sur les places d'arrêt nécessaires et les communications y aboutissant. Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre, le Grand Conseil décidera.

Art. 9. Partout où la construction des chemins de fer nécessitera des traversées, des passages souterrains et des coulisses, ou en général des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux ou ruisseaux, fossés d'écoulement, aqueducs, tuyaux de fontaine ou de gaz, tous les frais en résultant seront à la charge de la Compagnie, de manière que les propriétaires ou autres personnes chargées de l'entretien, ne pourront avoir à supporter par suite de ces changements aucun dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant.

Art. 10. Si, après la construction des chemins de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes des routes, chemins ou tuyaux de fontaine croisant les chemins de fer, la Compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour atteinte portée à sa propriété; en outre elle supportera à elle seule tous les frais résultant de

la construction de nouvelles baraques de gardes et de l'établissement de gardes qui seraient la conséquence de ces modifications.

Art. 11. Pendant la construction, la Compagnie prendra toutes les mesures pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes et pour que les fonds de terre et les bâtiments n'éprouvent pas de dommages; les dégâts inévitables seront bonifiés par la Compagnie.

Partout où la sûreté publique l'exigera, la Compagnie établira et entretiendra à ses frais de manière à donner toute sécurité une clôture suffisante le long de la voie. En général elle a à prendre à ses frais toutes les dispositions que le Gouvernement jugera dès à présent ou plus tard nécessaires pour la sûreté publique, soit par l'établissement de postes de gardes ou autres mesures analogues.

Art. 12. La ligne *a* et *b* sera construite avec fondations à double voie, mais elle n'aura provisoirement qu'un seul rail. Quant aux lignes *c* et *d*, il doit être procédé à l'expropriation du terrain pour la construction d'une ligne à double voie, mais les fondations ne seront faites provisoirement que pour une seule voie.

Aussitôt que l'augmentation de la circulation et la sûreté de l'exploitation l'exigeront, le Gouvernement aura le droit d'ordonner l'établissement d'une double voie sur la totalité ou une partie du parcours.

Avant de prendre cette décision, le Gouvernement entendra la Compagnie. Si celle-ci ne reconnaît pas la nécessité de l'établissement d'une double voie, il sera statué sur la difficulté par un tribunal arbitral, conformément à l'art. 36.

Art. 13. La Compagnie se soumettra à toutes les dispositions qui seront décrétées par l'autorité fédérale dans le but d'assurer l'unité des chemins de fer suisses sous le rapport technique.

(Art. 12 de la loi fédérale du 28 juillet 1852).

Art. 14. Les chemins ne pourront être livrés à la circulation avant d'avoir été examinés, dans toutes leurs parties, et, si possible, essayés par des délégués du Gouvernement. L'exploitation ne pourra commencer qu'après que le Gouvernement y aura donné son consentement formel sur le rapport de ses délégués. La même disposition est applicable aux mesures mentionnées en l'art. 11 du moment qu'elles ont pour objet la construction de chemins ou ponts provisoires, etc.

Art. 15. Les chemins de fer achevés, la Compagnie en fera lever à ses frais un plan de délimitation et un plan cadastral complets, avec le concours contradictoire des autorités communales compétentes; en même temps elle fera faire, avec le concours des délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, traversées et autres ouvrages d'art établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel d'exploitation. Des expéditions authentiques de ces documents; auxquelles sera annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement des chemins de fer et des travaux servant à leur exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction des chemins de fer seront mentionnés dans ces documents.

La Compagnie remettra chaque année au Gouvernement du Canton un extrait des comptes et délibérations des assemblées générales des actionnaires, ainsi que le rapport annuel de sa direction.

La Compagnie déposera ses statuts dans les archives du Canton et indiquera au Gouvernement les personnes auxquelles seront confiées l'administration, la surveillance et la direction de l'entreprise. Le Canton doit être convenablement représenté dans l'administration pendant la construction et l'exploitation des chemins de fer.

Art. 16. Les chemins de fer et leurs accessoires, tant mobiliers qu'immobiliers, seront constamment maintenus en bon état de manière à offrir pleine sécurité.

Le Gouvernement pourra en tout temps faire visiter par ses délégués l'état des chemins de fer et de toutes les constructions qui en dépendent. Une pareille visite aura lieu au moins une fois par an à une époque fixe.

Si la Compagnie ne remédie pas sur le champ aux déficiences ou négligences à elles signalées, le Gouvernement aura le droit de prendre de son chef les mesures nécessaires, aux frais de la Compagnie.

Art. 17. Les locomotives seront construites d'après les meilleurs modèles et satisferont à toutes les conditions de sûreté requises pour ces sortes de machines.

Il en sera de même de la construction des wagons pour les voyageurs, dont il sera établi trois classes :

1re classe : couverts, garnis, dos et sièges rembourrés, fermant à glaces;

2^{me} classe : couverts, sièges rembourrés, fermant à glaces ;

3^{me} classe : couverts, sièges non rembourrés, fermant à carreaux de vitre.

Les waggons pour le transport du bétail et des marchandises seront de même bien et solidement construits.

Art. 18. La Compagnie est tenue d'entretenir au moins deux communications journalières pour les voyageurs entre tous les points extrêmes des chemins de fer.

Chaque train de voyageurs aura des waggons de toute classe en nombre suffisant pour pouvoir transporter tous les voyageurs qui se présenteront.

Art. 19. Le maximum des taxes de transport que la Compagnie est autorisée à percevoir est fixé comme suit :

TARIF.

| Personnes. | Par lieue. |
|---------------------------------|------------|
| Waggons de Ire classe | 50 Cent. |
| » II ^{me} » | 35 » |
| » III ^{me} » | 25 » |

Les enfants au-dessous de dix ans ne paieront que la moitié pour toutes les places

La Compagnie s'engage à accorder une réduction de 20 % sur la taxe ci-dessus pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour. Elle accordera une remise ultérieure pour les billets d'abonnement délivrés pour l'usage régulier des chemins de fer pendant une période d'au moins trois mois.

| Bétail. | Par lieue. |
|--------------------------------------|------------|
| Chevaux et mulets, par pièce . . . | 80 Cent. |
| Bœufs, vaches et taureaux, par pièce | 40 » |
| Veaux, porcs et chiens, par pièce . | 15 » |
| Moutons et chèvres, par pièce . . | 10 » |

Pour le chargement de voitures de transport entières, il sera accordé une remise équitable sur les taxes fixées plus haut.

Marchandises.

Pour les marchandises il sera établi *quatre* classes, dont la première (la classe supérieure) ne paiera pas plus de 4 centimes, et l'inférieure plus de 2 ½ centimes par lieue et par quintal.

Art. 20. Les marchandises de toute espèce qui doivent être transportées avec la vitesse des trains de voyageurs, paieront une taxe de 8 cent. par quintal et par lieue; le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux, paiera 12 cent. par quintal et par lieue.

Le bétail et les voitures, transportés avec la vitesse des trains de voyageurs, paieront 40 % en sus de la taxe ordinaire (art. 19).

L'argent est assujetti à une taxe proportionnelle à la valeur, de 4 cent. pour 1000 fr. et par lieue.

Le minimum du poids est ½ quintal, celui de la valeur 200 fr. et celui de la distance ½ lieue. Une fraction de ½ lieue paiera la taxe entière.

Le minimum de la taxe d'un objet ne peut être inférieur à 40 cent.

Les envois de 50 livres et au-dessous seront toujours réputés marchandises accélérées.

Les charges de produits agricoles qui voyagent avec leurs porteurs par les trains de voyageurs et sont immédiatement retirés au lieu de destination, sont assujettis à la taxe ordinaire des marchandises d'après le tarif, et ne seront par conséquent pas réputées marchandises accélérées bien que transportées par les trains de voyageurs.

Art. 21. La vitesse moyenne des trains de voyageurs sera d'au moins 5 lieues par heure. Les marchandises assujetties à la taxe réduite devront être expédiées dans les deux fois vingt-quatre heures après leur remise à la station des chemins de fer ; mais si l'expéditeur prolonge ce terme, il pourra lui être fait un rabais proportionnel.

Les transports de marchandises accélérées seront expédiés par le premier train de voyageurs, pourvu qu'elles aient été remises une heure avant son départ.

La Compagnie se réserve le droit d'arrêter sur le service de transport des règlements détaillés, qui seront soumis à la sanction du Gouvernement.

Art. 22. Les marchandises dont le transport est confié à l'administration des chemins de fer seront livrées aux lieux de chargement des stations.

Les taxes fixées par le tarif ne s'appliquent qu'au transport de station en station.

L'administration prendra dans les stations principales les dispositions nécessaires pour que les objets soient livrés au domicile des destinataires ; elle soumettra à l'approbation du Gouvernement le tarif des taxes à prélever à cet effet.

Un tarif semblable, qui devra aussi être soumis à l'approbation du Gouvernement, réglera les taxes pour

le transport des voyageurs et de leur bagage aux embarcadères et depuis les embarcadères.

Art. 23. Les taxes seront partout et pour chacun calculées d'une manière uniforme.

L'administration des chemins de fer ne doit accorder à personne des avantages qu'elle ne pourrait, dans des circonstances analogues, accorder à d'autres.

Art. 24. Tout changement apporté au tarif ou aux règlements de transport sera dûment porté à la connaissance du public; les changements de tarif seront publiés au moins quatorze jours avant leur mise en vigueur.

Si la Compagnie juge à propos d'abaisser ses tarifs, cette réduction sera maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et un an pour les marchandises.

Cette disposition n'est toutefois pas applicable aux trains de plaisir non plus qu'aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Art. 25. La Compagnie a, vis-à-vis de la Confédération, l'obligation de transporter gratuitement les lettres et paquets dont la loi fédérale du 2 juin 1849 sur la régie des postes (art. 2) a exclusivement réservé l'expédition à l'administration des postes. Le transport du conducteur attaché à ce service sera également gratuit.

S'il est établi des bureaux ambulants, les frais d'établissement et d'entretien de ces bureaux seront à la charge de l'administration fédérale des postes; mais

l'administration des chemins de fer devra les transporter gratuitement ainsi que leurs employés.

(Loi fédérale du 28 juillet 1852, art. 8).

L'administration ne peut être astreinte à effectuer des transports pour la poste par des trains extraordinaires.

La Compagnie doit être autorisée à établir, là où elle le jugera convenable, des services d'omnibus, des communications entre les stations de chemin de fer et les localités situées à l'écart à une distance de trois lieues au plus de la ligne ferrée; elle jouira de la réduction du droit de concession prévu par l'art. 14 du règlement du 28 novembre 1851 sur la délivrance des concessions postales.

Art. 26. La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par des trains ordinaires pour la moitié de la taxe la plus basse des corps de troupe plus ou moins considérables au service cantonal, ainsi que leur matériel.

Cette obligation n'existe pas pour des rassemblements en vue d'exercices ou de fêtes militaires.

Art. 27. La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par des trains ordinaires pour la moitié de la taxe la plus basse les militaires au service fédéral, ainsi que le matériel de guerre fédéral.

Le transport de corps considérables au service fédéral et de leur matériel aura lieu aux mêmes conditions, et, si cela est nécessaire, au moyen de trains extraordinaires.

Toutefois la Confédération supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté

qui seraient prises pour les transports de poudre et de munitions. Elle répondra de tous les dommages que ces objets pourraient causer, hors le cas de faute de la part de l'administration ou de ses employés.

(Art. 10 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852.)

Art. 28. L'administration est soumise, envers la Confédération, aux obligations suivantes, sans pouvoir prétendre à une indemnité :

- a. Permettre l'établissement de lignes télégraphiques le long des chemins de fer;
- b. Faire surveiller et diriger par ses ingénieurs les travaux de premier établissement et de grosses réparations de télégraphes;
- c. Employer le personnel du chemin de fer à la surveillance du télégraphe, ainsi qu'aux menues réparations, pour lesquelles l'administration des télégraphes fournira les matériaux nécessaires.

(Art. 9 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852.)

En revanche, l'administration a le droit de relier à ses frais un fil destiné exclusivement à son usage aux lignes télégraphiques établies le long des chemins de fer et de le rattacher à des appareils dans toutes les gares et stations.

(Art. 5 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852.)

Art. 29. Le maintien de la police des chemins de fer appartiendra, sans préjudice des droits de la police cantonale, à la Compagnie, qui rendra à cet effet les règlements nécessaires, sauf ratification du gouvernement.

Les employés de l'administration qui seront commis au maintien et à l'exécution de ces règlements,

et qui seront choisis de préférence parmi les ressortissants du Canton, porteront sur leurs vêtements des marques distinctives faciles à reconnaître.

Ils feront à l'autorité de police compétente la promesse solennelle de remplir fidèlement et consciencieusement leurs devoirs ; ils devront être congédiés, sur la demande motivée de la même autorité.

L'administration des chemins de fer prendra, de concert avec les autorités compétentes, des mesures propres à assurer la perception de l'impôt de consommation sur les boissons.

Art. 30. Le Gouvernement pourvoira à ce qu'il soit décrété des dispositions pénales pour la répression des dommages causés aux chemins de fer, des actes de nature à compromettre la sûreté des voyageurs et des contraventions aux règlements de police des chemins de fer ; le tout sans préjudice des lois qui seront rendues par les Autorités fédérales.

Les contrevenants seront, en cas de découverte, arrêtés et livrés à l'autorité compétente par les employés de la Compagnie.

Art. 31. La Compagnie est tenue de se prêter à la jonction des lignes d'autres Compagnies avec la sienne, d'après le mode le plus convenable, et sans qu'il lui soit permis de modifier ses tarifs au détriment des lignes incidentes.

Les contestations qui pourraient surgir, seront tranchées par l'Autorité fédérale. (Art. 13 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852.)

S'il est accordé des concessions pour des embranchements, la Compagnie aura toujours, à conditions égales, la préférence sur les entreprises rivales.

Le Gouvernement prend l'engagement de n'accorder pendant les 30 prochaines années, à dater de la présente concession, aucune concession pour des lignes parallèles à celles mentionnées au commencement et à l'art. 1 du présent acte; il s'engage de même à ne pas en entreprendre lui-même l'établissement ou l'exploitation.

Art. 32. La Compagnie, comme telle, ne pourra être assujettie à des contributions cantonales ou communales, soit pour les chemins de fer, soit pour les embarcadères, matériel d'exploitation et autres accessoires qui en dépendent.

Ne sont point comprises dans cette exemption les contributions légales à l'assurance mutuelle contre l'incendie.

Les bâtiments et autres immeubles que la Compagnie pourrait posséder en dehors du chemin de fer et qui ne s'y rattacheraient pas directement, seront soumis aux contributions ordinaires.

Les employés de la Compagnie seront imposables à l'instar des autres citoyens ou habitants.

Art. 33. Il demeure loisible au Conseil fédéral de percevoir, pour le transport régulier et périodique des voyageurs, un droit annuel de concession, proportionné au produit de la voie et à son influence financière sur le produit des postes, mais qui ne pourra excéder le chiffre de 500 fr. pour chaque rayon d'une lieue en voie d'exploitation. Cependant le Conseil fédéral ne fera pas usage de ce droit tant que l'entreprise ne rapportera pas au-delà de 4% après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation

ou incorporée à un fonds de réserve. (Art. 1 de l'arrêté fédéral du 17 Août 1852.)

Art. 34. Outre les conducteurs de locomotives et les machinistes que la loi fédérale dispense du service militaire, seront encore exempts de l'obligation du service personnel, sauf l'approbation des Autorités fédérales, les conducteurs de trains, les gardes et les autres employés du chemin de fer, pendant la durée de leur emploi.

Art. 35. Les rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux, locomotives et coke tirés de l'étranger et destinés au chemin de fer central, seront francs des droits d'entrée fédéraux.

Les fabriques suisses qui livrent des rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux et locomotives pour le même chemin, seront dispensées des droits d'entrée fédéraux pour les matières brutes nécessaires à cette fabrication.

Cette disposition n'est applicable que pendant un laps de temps de dix ans à dater du moment où la concession fédérale aura été accordée. (Art. 3 de la loi fédérale du 38 Juillet 1852.)

Art. 36. La Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer, avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Compagnie en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre. (Art. 2 de l'arrêté fédéral du 17 Août 1852.)

Art. 37. Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

- a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e ou 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat. En cas de rachat à l'expiration de la 75^e année, il sera payé 22 $\frac{1}{2}$ fois, et à l'expiration de la 90^e année, 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif. Du produit net; qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.
- b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99^e année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnée sur la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné. (Art. 2 de l'arrêté fédéral du 17 Août 1852.)

Art. 38. Les droits de rachat accordés ci-dessus (art. 37) à la Confédération sont aussi réservés aux Cantons, pris collectivement, dont le chemin de fer central traversera le territoire, en ce sens que ces Cantons pourront, aux époques sus-désignées, mais seulement après un avertissement préalable de quatre ans, exercer la faculté de rachat, dans le cas où la Confédération n'en aurait pas fait usage l'année auparavant.

Sont applicables toutes les dispositions de l'art. 36 et 37 concernant l'indemnité, ainsi que l'intervention et l'établissement d'un tribunal arbitral.

Art. 39. Les contestations civiles que l'interprétation du présent acte pourrait faire naître entre le Gouvernement et la Compagnie, seront vidées sans appel par un tribunal arbitral établi conformément à l'art. 36.

Art. 40. En garantie de l'accomplissement des obligations qui lui sont imposées envers le Canton par la présente convention, la Compagnie fournira au Gouvernement du Canton de Soleure une caution réelle de fr. 150,000, laquelle consistera au choix du Gou-

vernement en numéraire dont l'Etat paiera l'intérêt au 3^o/_o l'an, ou en papiers acceptables.

Cette caution sera restituée à la Compagnie dès que toutes les lignes du Canton seront livrées à l'exploitation. Néanmoins la Compagnie garantit au Gouvernement de Soleure une somme équivalente à la caution qui doit être restituée, et cela jusqu'à l'accomplissement des obligations qui lui sont imposées par les art. 7 et 31.

Art. 41. Si, dans des actes de concession ou plus tard pendant la construction ou l'exploitation des chemins de fer d'autres Cantons, la Compagnie accordait à d'autres Cantons des conditions plus favorables que celles que renferme la présente concession, elles seront aussi applicables au Canton de Soleure et aux chemins de fer concessionnées sur son territoire, sous réserve des dispositions de l'art. 12.

Le présent acte de concession sera expédié en deux doubles de même teneur, signés par les parties contractantes dont chacune recevra un exemplaire.

Donné par le Grand Conseil de Soleure, le 17 Décembre 1852.

Au nom du Conseil administratif
de la ligne centrale suisse,

Le Président :

GEIGY,

Le Secrétaire :

J. J. SPEISER.

Le Président :

S. LACK,

Le Secrétaire d'Etat :

REINERT.

PROJET D'ARRÊTÉ

de l'Assemblée fédérale suisse concernant les chemins fer dans le Canton de Soleure.

(Délibéré par le Conseil fédéral le 10 Janvier 1853.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la concession accordée par le Grand Conseil du Canton de Soleure au Conseil administratif provisoire des chemins de fer de la Suisse centrale pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer

1) de la frontière du Canton de Bâle-Campagne au Hauenstein inférieur à la frontière argovienne entre Olten et Aarbourg,

2) d'Olten à la frontière argovienne entre Wösch-
nau et Aarau,

3) de Soleure à la frontière bernoise du côté d'Herzogenbuchsée,

4) de Soleure à la frontière bernoise près de Grenges, du 17 Décembre 1852,

et vu un rapport et une proposition du Conseil fédéral suisse,

en application de la loi fédérale du 28 Juillet 1852,

ARRÊTE :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes, à l'exception de l'art. 34 concernant l'exemption du service militaire en faveur des employés.

Art. 1. En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au delà de 4 % après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer, avec tout son matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30^e, 45^e, 60^e, 75^e, 90^e et 99^e année, à dater du commencement de l'exploitation, sur toute la ligne ou sur une partie de celle-ci, après que la Société en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le Tribunal fédéral présente une triple proposition dont le demandeur premièrement, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

- a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e ou 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22½ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur du produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.
- b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en

vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

- c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 6 mois, à dater du jour du présent arrêté les travaux de terrassement pour le chemin de fer devront commencer, et il sera dans le délai de 15 mois fourni une caution suffisante pour la continuation de l'entreprise; l'expiration de ces délais sans l'accomplissement de ces deux conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 Juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

Art. 5. Les dispositions renfermées à l'art. 31 de la concession relativement à l'établissement de chemins de fer dans la même direction, ne doivent préjuger en rien quant aux prescriptions de l'art. 17 de la loi fédérale et à la compétence de l'Assemblée fédérale qui y est réservée, d'aviser à ce qui est nécessaire dans les cas litigieux.

Art. 6. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la promulgation de cet arrêté.

Ainsi fait pour être soumis aux Conseils législatifs de la Confédération.

Berne, le 10 Janvier 1853.

Au nom du Conseil fédéral suisse.

(Suivent les signatures.)

**ACTE DE CONCESSION pour les chemins de fer dans le canton de Soleure. (Du 17
Décembre 1852).**

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1853 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 1 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 11 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 12.03.1853 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 297-321 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 056 325 |

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.