

Rapport

de la

Commission du Conseil national sur les demandes de prolongation de délais présentées par le Nord-Est pour les lignes :

du sud de l'Argovie,
de Glaris à Linththal,
de Thalweil à Zoug,
d'Etzweilen à Schaffhouse,
de Bülach à Schaffhouse,
de Koblenz à Stein,
de la rive droite du lac de Zurich,
de Dielsdorf à Niederweningen.

(Du 6 février 1878.)

Monsieur le Président et Messieurs,

On demande pour les concessions de ces lignes des prolongations de délais qui, pour quelques-unes d'entre elles, s'étendent d'une manière indéfinie. Pour le chemin de fer argovien du Sud, le délai pour l'achèvement de la section Muri-Sins-Rothkreuz expirerait au 1^{er} novembre 1881, et celui pour l'achèvement des deux autres sections Rothkreuz-Immensee et Brugg-Hentschikon serait déterminé conformément à la concession existante, c'est-à-dire pour l'époque de l'ouverture du tunnel du St-Gothard.

Pour Glaris-Linthal, le délai d'achèvement serait prolongé jusqu'au 1^{er} mai 1879; pour toutes les autres lignes, en revanche,

savoir Thalweil-Zoug, Etzweilen-Schaffhouse et Bülach-Schaffhouse, Koblenz-Stein, la ligne de la rive droite du lac de Zurich et Dielsdorf-Niederweningen, les délais fixés par les concessions seraient annulés, et le Conseil fédéral aurait, en 1885, la faculté d'examiner si la compagnie du Nord-Est serait suffisamment reconsolidée pour entreprendre la construction des lignes précitées.

Ce n'est heureusement point à nous à examiner les circonstances et les motifs qui ont amené la compagnie du Nord-Est à se charger de ces concessions, et avec elles de si lourdes obligations, au-dessus de ses forces d'alors; mais qu'il nous soit permis, avant d'entrer en matière sur le projet, d'examiner en quelques mots la situation actuelle des chemins de fer en Suisse.

La loi sur les chemins de fer de 1852 offrait, surtout depuis 1870, des obstacles à mainte entreprise, en sorte que de divers côtés on tendit à la réviser. Cette révision fut en effet obtenue en 1872, et la loi actuelle sur la matière fut terminée le 23 décembre 1872.

Cette loi enlève aux Cantons la compétence d'accorder les concessions, pour la mettre en mains de la Confédération. Par divers arrêtés pris ultérieurement, comme pour servir de complément à la loi, tous les droits de priorité furent supprimés, en sorte que, dans le domaine des voies ferrées, la concurrence eut libre cours.

L'ère nouvelle ainsi inaugurée se caractérisa d'emblée *par une foule de demandes de concessions*. La loi était au fond dirigée contre certaines grandes compagnies dans une situation favorable, qui, par leur importance croissante et leur influence, acquéraient une puissance de nature à soulever quelques craintes, dont on crut devoir tenir compte lors de l'élaboration de la loi sur les chemins de fer. Toutefois, en application de ladite loi, ce ne fut que dans les *nouvelles* concessions que l'on put introduire des conditions favorisant le public et restreignant les recettes des compagnies. Les anciennes lignes conservèrent intacts tous les droits que leur avaient accordés les concessions. Mais, lorsqu'on organisa une lutte générale de concurrence avec ces grandes et anciennes entreprises, elles commencèrent à perdre du terrain et à être moins sûres.

Au lieu d'attendre quelles lignes pourraient être construites à leur détriment, ces compagnies se créèrent à elles-mêmes des lignes rivales, et bientôt ce fut une fièvre, un acharnement à demander des concessions de lignes ferrées, et à les construire. C'était une guerre à outrance de tous contre tous, et bientôt surgirent çà et là des lignes dont la construction était difficilement justifiée. Dans cette lutte, qui dura quelques années, on est enfin arrivé à une trêve, vu *l'épuisement* de tous les combattants. Nous sommes ar-

rivés à un état de choses tel que, parmi toutes les lignes suisses, dont la longueur effective comprenait, fin décembre 1877, 2,431,505 mètres, et la longueur d'exploitation 2,550,505 mètres, suivant l'indicateur des distances (il est à remarquer que cette différence de longueur provient de ce que l'indicateur des distances compte à double les tronçons exploités par 2 compagnies), *aucune ligne*, si l'on en excepte la voie de touristes longue de 5 kilomètres, de Vitznau au Rigi, *n'est à même de rapporter les intérêts du capital de fondation qu'elles ont nécessité*. Il n'y a plus que deux catégories de voies ferrées; la première ne paie, il est vrai, point de dividendes, ou seulement des dividendes insuffisants, mais paie les intérêts du capital; la seconde n'est pas à même de trouver les intérêts pour le capital-obligations et se borne à couvrir les frais d'exploitation. On pourrait même mentionner une 3^e catégorie, qui n'est pas à même de supporter les frais d'exploitation. Nous ne pouvons rester indifférents en face d'une telle situation, car elle s'est aggravée de manière à devenir *une véritable calamité pour le pays* et pèse lourdement sur une partie notable de notre population. Il ne nous appartient point de contribuer à augmenter les projets d'amélioration de la situation, dans la découverte desquels on a déjà été très-productif. Toutefois, nous désirons mentionner qu'il serait dans le rôle de la Confédération *de réviser de nouveau la loi sur les chemins de fer, en refusant d'accorder toute demande de concession qui ne serait point justifiée en tous points et garantie absolument au point de vue financier, de manière à combattre le mal, du moins pour l'avenir*.

Or, tant qu'une révision de la loi n'a pas été votée, l'Assemblée fédérale n'a nullement le droit d'écarter les demandes de concession qui pourraient lui être présentées, attendu que la loi actuellement en vigueur (art. 3) ne prévoit un semblable refus que pour le cas où des intérêts militaires seraient lésés, en sorte que, dans tous les autres cas, la concession doit être accordée.

Après ces considérations générales, passons à notre sujet lui-même. Et d'abord, disons que nous n'avons envisagé la question des prolongations de délais ou du « moratorium » qu'à un seul point de vue, le seul admissible, savoir celui de l'intérêt économique du pays tout entier (car la situation du Nord-Est a une grande signification pour lui) et spécialement des contrées intéressées.

D'après les données fournies par l'inspectorat des chemins de fer, le 27 décembre 1877, et le rapport de la direction du Nord-Est, du 16 juin 1877, sur la situation financière, ainsi que le rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale, du 21 juin 1877, les concessions dont il s'agit donnent comme longueur et frais d'établissement les chiffres suivants :

	Mètres.	Frais.
Chemin de fer argovien du Sud (partie à construire)	35,400	fr. 2,935,000
Glaris-Linththal	16,200	» 4,340,000
Thalweil-Zoug	18,000	» 7,000,000
Etzweilen-Schaffhouse	15,000	» 4,115,000
Bülach-Schaffhouse	26,000	» 6,582,000
Koblenz-Stein	26,000	» 2,250,000
Ligne de la rive droite du lac de Zurich	33,000	» 13,044,000
Dielsdorf-Niederweningen	8,000	» 1,058,400
Total	177,600	fr. 35,331,000

Il y a à remarquer ici que les chiffres prévus pour les lignes du Sud de l'Argovie et de Koblenz à Stein ne représentent que la moitié des frais de construction correspondants, attendu que l'autre moitié est supportée par le Central suisse.

En outre, on a garanti des subventions à titre de prêt à la compagnie du Nord-Est, savoir :

pour la ligne du Sud de l'Argovie	fr. 2,500,000
Linththal-Glaris	» 3,450,000
Thalweil-Zoug	» 2,500,000
Etzweilen-Schaffhouse	» 2,250,000
Bülach-Schaffhouse	» 2,000,000
Koblenz-Stein	» —
Ligne de la rive droite du lac de Zurich	» 5,000,000
Dielsdorf-Niederweningen	» 157,000
Total de l'emprunt	fr. 17,857,000

Il manque encore pour la construction de ces lignes un capital de fr. 17,474,000.

Outre ces sommes, la compagnie aurait encore besoin de fr. 2,362,000 pour subvention au St-Gothard, de fr. 32,063,520 pour consolider sa dette flottante, et d'environ fr. 13,000,000 pour travaux de parachèvement et acquisitions diverses. Jusqu'ici, l'entreprise n'a pas encore été et n'est pas non plus actuellement à même de remplir toutes les obligations, et elle a cherché, sous les auspices du Conseil fédéral, dont l'intervention était réclamée tant par la compagnie que par les autres parties intéressées, à arriver à une entente relativement à l'obligation de construire les lignes précitées. Cette entente est intervenue entre tous les intéressés, sauf pour l'entreprise de la ligne sur la rive droite du lac de Zurich — qui, sous réserve des décisions des communes et de la compagnie des

chemins de fer du lac de Zurich, y a adhéré depuis — et à l'exception de la ligne de Dielsdorf à Niederweningen. La compagnie du Nord-Est demande maintenant des prolongations de délais pour les 6 lignes avec lesquelles elle s'est entendue, et en seconde ligne de comprendre également dans le moratorium général les lignes de la rive droite du lac de Zurich, et de Dielsdorf à Niederweningen. L'état actuel de la question, dont il faut avoir connaissance pour pouvoir bien s'orienter, est le suivant :

Il faut constater avant tout que, pour toutes les lignes dont il s'agit, il n'existe pas uniquement de simples concessions, mais, bien plus, des *traités* conclus entre le Nord-Est et les diverses entreprises intéressées. Il va de soi que les *droits acquis, résultant de semblables traités*, ne sauraient aucunement être altérés par l'Assemblée fédérale.

Pour les faire valoir, il faut s'adresser à un autre for.

Les obligations dont la compagnie du Nord-Est s'est chargée postérieurement se résument comme suit :

a. *Ligne du Sud de l'Argovie.*

Le Nord-Est, de concert avec le Central suisse, se chargea, par contrat du 23 février 1872 conclu avec le comité d'exécution de la ligne du Sud de l'Argovie, de construire le tronçon de Muri-Sins-Rothkreuz jusqu'au 1^{er} juin 1878, et ceux de Rothkreuz-Immensee, et Brugg-Hentschikon jusqu'au moment où le tunnel du St-Gothard serait achevé, et il prenait l'obligation de les exploiter. En revanche, les deux sociétés touchèrent une somme de fr. 1,500,000 pour la ligne de Rapperschwyl-Muri, et elles auront encore droit à une somme d'un million, payable lors du commencement des travaux de Muri-Rothkreuz, somme portant intérêt au 3 1/2 % et remboursable au bout de dix ans. Lors des délibérations pour la dernière convention, le délai pour l'achèvement de la ligne Muri-Rothkreuz fut prolongé jusqu'au 1^{er} novembre 1881. En revanche, les compagnies s'engagent à mettre les sommes versées et à verser sur le même pied que leur capital-obligations.

b. *Glaris-Linththal.*

A teneur du contrat du 29/30 août 1873, le Nord-Est est tenu de construire cette ligne jusqu'au 30 janvier 1878. Glaris se chargea de fournir les capitaux nécessaires à cette entreprise, jusqu'à concurrence de la somme de fr. 3,200,000, portant intérêt au 2 1/2 % et remboursable au bout de 20 ans; cette somme a effectivement

été versée entièrement, à titre d'avances, dont le Nord-Est a cependant remboursé un million. Suivant les dernières conventions, Glaris prête au Nord-Est une somme totale de fr. 3,450,000, plus un supplément de fr. 850,000 au maximum, pour la construction de la ligne, matériel d'exploitation non compris; cette somme porterait intérêt au $4\frac{1}{2}\%$.

c. *Thalweil-Zoug.*

Par contrat du 4 juillet 1872, le Nord-Est prenait l'obligation de construire cette ligne et de l'achever au plus tard un an après la construction de la ligne de St-Gothard. Comme contre-prestations, la compagnie faisait un emprunt de 2,000,000 de fr. remboursable après 10 ans, et portant un intérêt moyen de $3\frac{1}{4}\%$; cette somme devait être versée lors du commencement des travaux. Ce contrat a été modifié, d'accord de toutes parties, dans ce sens que le délai a été prolongé jusqu'à fin 1885; alors le Conseil fédéral aura à dire si le Nord-Est sera suffisamment reconstitué pour exécuter cette ligne, et à déterminer dans quel ordre doit avoir lieu la construction des lignes Thalweil-Zoug, Etzweilen-Schaffhouse, Bülach-Schaffhouse, Koblenz-Stein, et éventuellement aussi Zurich-Rapperschwyl et Dielsdorf-Niederweningen. Au surplus, il fut décidé que, si dans l'intervalle il se présentait, pour une époque plus rapprochée, un acquéreur de la ligne, la compagnie du Nord-Est serait tenue de lui céder la concession ou de déclarer qu'elle veut se charger des mêmes obligations. Enfin, on ajouta comme condition résolutoire que la convention serait annulée dans le cas où les entreprises de la ligne de la rive droite du lac de Zurich et de celle de Dielsdorf-Niederweningen n'adhéreraient point au moratorium rappelé. Dans ce cas, on se réserve de contraindre en justice le Nord-Est à remplir ses premiers engagements, dans le cas où cette compagnie n'exécuterait pas la ligne de son plein gré avant 1885.

d. *Etzweilen-Schaffhouse.*

Une convention, conclue entre le Nord-Est et le comité d'initiative de la ligne d'Etzweilen-Schaffhouse, dont la validité est d'ailleurs contestée par le Nord-Est, détermine que cette dernière compagnie doit se charger de la moitié du capital-actions, fixé à fr. 2,250,000; en outre, le Nord-Est aurait à fournir à l'entreprise l'excédant de cette somme nécessaire à la construction, y compris le matériel d'exploitation, contre des obligations au 5% remboursables dès le 1^{er} juillet 1882.

Dès le 1^{er} juin 1882, les actions prises par la contrée pourraient être échangées contre des obligations au 4 % du Nord-Est. La ligne doit être terminée au bout de 5 ans à partir de la ratification de cette convention par l'assemblée générale du Nord-Est.

En modification des dispositions ci-dessus, on tomba d'accord pour adopter les mêmes délais, changements et conditions que cela a eu lieu pour la ligne de Thalweil-Zoug et dont nous avons donné les détails ci-dessus.

e. *Bülach-Schaffhouse.*

A teneur d'un contrat du 7 mai 1870, le Nord-Est était obligé de terminer cette ligne dans le délai de 3 ans à partir de l'obtention des concessions badoise et suisse. Les communes intéressées lui promettaient en revanche une avance de fr. 2,000,000 au 3 % pendant 10 ans, somme sur laquelle la ville de Schaffhouse a déjà versé un acompte de fr. 200,000 contre une obligation équivalente.

La nouvelle convention a adopté encore ici les mêmes modifications que pour les lignes de Thalweil-Zoug et Etweilen-Schaffhouse.

f. *Koblentz-Stein.*

Pour cette ligne, les délais sont d'un commun accord prolongés jusqu'à fin 1885, dans le même sens que pour les lignes Thalweil-Zoug, Etwweilen-Schaffhouse et Bülach-Schaffhouse.

g. *Zurich-Rapperschwyl.*

La ligne de la rive droite du lac de Zurich ne voulait d'abord rien entendre d'une convention analogue à celle des 6 lignes précitées.

Tout récemment, il est intervenu entre le Nord-Est et les représentants de la ligne de la rive droite du lac de Zurich un compromis, d'après lequel cette dernière adhère au moratorium dans le même sens que les autres lignes. Ce moratorium pour la construction, intervenu par contrat du 16 janvier 1878 entre le comité de la rive droite du lac de Zurich, d'une part, et la commission de réorganisation du Nord-Est, en date du 26 janvier 1878, a dû être soumis le 3 février aux communes intéressées, et le 4 à la compagnie de la rive droite du lac de Zurich, pour arriver à une solution définitive. Les décisions de ces deux catégories d'intéressés ne nous sont point encore connues, mais elles ne sauraient être de nature à exercer une influence capitale sur nos décisions, en sorte que nous n'avons pas cru devoir les attendre.

h. *Dielsdorf-Niederweningen.*

Le comité de cette ligne déduit d'une déclaration du Nord-Est, en date du 2 août 1872, l'obligation, pour cette compagnie, de construire la ligne Dielsdorf-Niederweningen jusqu'au 1^{er} juillet 1878. Les communes intéressées ont garanti une subvention de fr. 157,000, dont deux communes ont déjà versé fr. 17,000. Le moratorium en projet ou d'autres conventions définitives avec les représentants de cette ligne n'ont pu aboutir.

Suivant l'exposé des circonstances et des faits, pour le détail duquel nous renvoyons aux explications fournies par le message du Conseil fédéral du 15 décembre 1877, il ne nous sera pas difficile d'arriver à une décision dans cette affaire.

La prolongation de délais peut être accordée sans aucun doute par l'Assemblée fédérale pour le temps qu'elle jugera à propos, et cette compétence ne lui est d'ailleurs contestée par aucune des parties.

Mais, si elle doit accorder une prolongation de délais extraordinaire, cela ne peut, d'après la pratique admise jusqu'ici, avoir lieu que dans le cas où il y aurait *des circonstances exceptionnelles*. Or, c'est bien le cas, puisque la situation financière du Nord-Est est actuellement tout autre qu'on ne le prévoyait lors de la conclusion des contrats, et qu'elle met la compagnie hors d'état de remplir ses engagements à moins qu'on ne lui accorde du temps. Nous sommes en conséquence en présence de deux alternatives : refuser les prolongations de délais, et par là annuler la concession, ou la maintenir, en prenant les mesures proposées. Mais, par le refus des prolongations, personne ne serait plus embarrassé que la contrée intéressée. Il y a lieu d'admettre que celle-ci ne trouverait, au moins actuellement, personne qui soit disposé à lui construire sa ligne aux mêmes conditions que celles faites par le Nord-Est. Mais, même dans le cas où il se présenterait quelqu'un, cette solution reste intacte, ensuite des conditions suivant lesquelles le Nord-Est devrait ou bien céder la concession à un acquéreur de ce genre, ou bien construire elle-même la ligne aux mêmes conditions. Il va de soi que tous les droits acquis découlant des contrats ne sont nullement atteints par les décisions de l'Assemblée fédérale, mais nous le mentionnons encore expressément ici. Quant aux Gouvernements cantonaux compétents, celui de Zurich a présenté, le 8 décembre 1877, une protestation concernant les lignes de la rive droite du lac et de Dielsdorf à Niederweningen, qui demande éventuellement la transmission des concessions aux comités respectifs. Toutefois, nous estimons qu'il n'existe aucun motif suffisant pour que l'Assemblée fédérale puisse se décider à faire droit à une pareille demande. Au surplus, une

prolongation de délais est d'autant plus justifiée qu'à l'avenir la situation générale et spécialement l'état des finances du Nord-Est s'amélioreront peut-être, de manière à permettre à cette dernière de remplir les conditions qu'elle propose sérieusement. Si le Nord-Est n'avait pas l'intention de construire, cette compagnie n'aurait fait aucune convention, aurait renoncé à demander une prolongation des délais, et laissé tomber la concession, en attendant de voir si on l'aurait contrainte en justice à l'exécution des lignes. S'il n'est dans l'intérêt ni de la compagnie ni des contrées intéressées de courir les chances d'une demande juridique, mais plutôt d'arriver à un compromis, il n'est certes pas dans le rôle de la Confédération de se mettre en travers d'une pareille tendance, car actuellement il existe en matière de chemins de fer des complications et des difficultés tellement considérables, qu'il serait injustifiable de les aggraver en refusant des prolongations de délais et en enlevant ainsi aux parties contractantes la possibilité de s'entendre.

C'est pour ces raisons que nous vous proposons *d'adhérer à la décision du Conseil des Etats*, avec cette légère modification, dans l'intérêt de la précision, qu'on intercalerait au chiffre 3 des décisions du Conseil des Etats les mots « soit avant soit après 1885, mais avant que le Conseil fédéral ait astreint le Nord-Est à construire une des lignes en question ».

Nos propositions sont donc ainsi conçues dans leur ensemble :

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes de la Direction de la compagnie des chemins de fer du Nord-Est suisse, des 1^{er} et 2 novembre 1877 ;

vu le message du Conseil fédéral du 15 décembre 1877,

arrête :

1. Les délais de justification et de construction pour le chemin de fer du Sud de l'Argovie sont prolongés et fixés à nouveau comme suit :

- a. Les documents réglementaires, techniques et financiers, pour les sections Muri-Sins-Rothkreuz, Rothkreuz-Immensee et Brugg-Hendschikon seront présentés au Conseil fédéral d'ici au 1^{er} janvier 1880.
- b. Les travaux de terrassement sur chacune des trois sections susdénommées devront commencer avant le 1^{er} avril 1880.

c. La section Muri-Sins-Rothkreuz devra être achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1^{er} novembre 1881. En ce qui concerne les sections Rothkreuz-Immensee et Brugg-Hendschikon, le terme d'achèvement fixe par les concessions est maintenu.

2. Les prolongations de délais suivantes sont accordées pour le chemin de fer de Glaris-Linththal :

a. Au plus tard un mois après l'époque à laquelle la compagnie du Nord-Est suisse estimera que la reconstruction de son entreprise est assurée, une nouvelle justification financière devra être présentée au Conseil fédéral.

b. Un mois au plus tard après l'approbation de cette justification, les travaux pour l'établissement de la ligne devront être repris.

c. Le chemin de fer devra être terminé et livré à l'exploitation d'ici au 1^{er} mai 1879.

3. En ce qui concerne les chemins de fer Thalweil-Zoug, Etzweilen-Schaffhouse, Bülach-Schaffhouse, Koblenz-Stein, Rive droite du lac de Zurich et Dielstorf-Niederweningen, les délais fixés par les autorités cantonales et fédérales pour les justifications financières, le commencement des travaux de terrassement et la mise en exploitation de ces lignes, sont prolongés de huit années, tous droits acquis étant toutefois réservés.

Pour autant qu'il existe des conventions à cet égard entre les parties intéressées, le Conseil fédéral décidera, à l'expiration de l'année 1885, si la compagnie du Nord-Est est suffisamment reconsolidée pour entreprendre la construction des lignes précitées (soit pour remplir ses obligations contractuelles vis-à-vis des lignes Etzweilen-Schaffhouse et Koblenz-Stein); il déterminera l'ordre dans lequel cette construction devra être effectuée et fixera — sous réserve des droits que la loi met dans les attributions de l'Assemblée fédérale — les délais de justification et de construction pour chaque ligne.

A moins qu'il n'ait été ou qu'il ne soit pris par convention des arrangements à cet égard, ces prolongations de délais ne déploieront leurs effets que si la compagnie du Nord-Est s'engage à rembourser jusqu'au 1^{er} janvier 1879 les sommes qui lui ont été payées par les communes à titre de subventions.

Si, dans l'intervalle, soit avant soit après 1885, mais avant que le Conseil fédéral ait astreint le Nord-Est à construire une des lignes en question, il se présentait un acquéreur pour l'une ou l'autre des lignes susmentionnées, la compagnie du Nord-Est suisse (c'est-à-dire la société du chemin de fer Etzweilen-Schaffhouse et

l'association du Nord-Est et du Central, pour les lignes Etzweilen-Schaffhouse et Koblenz-Stein), en tant que, dans un délai qui lui serait fixé à cet effet, elle ne déclarerait pas être prête à remplir le même engagement, en fournissant la preuve qu'elle possède les moyens nécessaires dans ce but, serait tenue de céder sa concession à cet acquéreur. Le nouveau concessionnaire aura le droit de se rendre propriétaire des travaux déjà exécutés pour l'établissement de la ligne, moyennant une indemnité dont le chiffre sera déterminé, ensuite d'estimation, par le Tribunal fédéral.

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

Berne, le 6 février 1878.

Au nom de la Commission :
Bavier.

La Commission était composée de :

MM. Bavier,
Zingg,
Chaney,
Merkle,
Tanner,

Pour traduction conforme :

D^r A.-A. GIRARD.

Rapport

de la

Commission du Conseil des Etats au sujet du recours du Conseil municipal de Delémont contre l'arrêté du Conseil fédéral du 7 septembre 1877, dans la cause des sœurs Marianne et Catherine Schacher, à Delémont, pour une pénalité à elles infligée pour accaparement de denrées.

(Du 14 février 1878.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Les sœurs Marianne et Catherine Schacher, marchandes de légumes à Delémont, ont été condamnées le 25 juillet 1877, par le tribunal de police de cette localité, en vertu de l'art. 202 du règlement de police de Delémont, à une amende de fr. 8 et aux frais, liquidés à fr. 7. 60, pour accaparement de denrées.

Par mémoire du 3 août, les sœurs Schacher ont recouru contre ce jugement auprès du Conseil fédéral, qui a déclaré, par arrêté du 7 septembre 1877, le recours fondé, en donnant pour instruction au Gouvernement de Berne de pourvoir à la révision du règlement de police de Delémont, comme étant en contradiction avec l'art. 31 de la Constitution fédérale.

C'est contre cette décision du Conseil fédéral que M. le Dr Gobat recourt à l'Assemblée fédérale, par mémoire du 20 novembre 1877, au nom du Conseil municipal de Delémont, en proposant que cette décision soit annulée.

**Rapport de la Commission du Conseil national sur les demandes de prolongation de délais
présentées par le Nord-Est pour les lignes : du sud de l'Argovie, de Glaris à Linththal, de
Thalweil à Zoug, d'Etzweilen à Schaffhouse, de Bülach à Schaffhouse, d...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1878
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.02.1878
Date	
Data	
Seite	251-262
Page	
Pagina	
Ref. No	10 064 897

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.