

Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale

concernant

la concession d'un chemin de fer de Soleure à Moutier
(chemin de fer du Weissenstein).

(Du 19 novembre 1889.)

Monsieur le président et messieurs,

L'assemblée communale de la ville de Soleure chargea, le 17 février 1889, le conseil communal de constituer un comité d'initiative avec mission d'obtenir la concession d'une communication par chemin de fer entre Soleure et Moutier. Ce comité s'étant constitué, il déposa, le 31 mai 1889, une demande de concession pour la ligne dont il s'agit.

Dans l'élaboration de son projet, le comité se laissa guider par le soin, d'un côté, d'établir une voie ferrée avec les plus faibles ressources possibles, et, d'un autre côté, de l'établir cependant de telle sorte qu'elle puisse en général satisfaire à toutes les exigences d'une ligne de montagne. Eu égard aux ressources modestes dont on pouvait disposer, on a dû malheureusement faire abstraction de projets prévoyant un tunnel de 7 à 8 km. et tout au plus une station intermédiaire entre Soleure et Moutier. On fera toutefois en sorte, au cas où l'on pourrait se procurer les fonds nécessaires, de réduire dans la mesure du possible les rampes de 37‰.

Dans l'exposé général, le projet est motivé par les considérations suivantes.

De tout temps le projet d'un raccordement plus direct de la vallée de la Birse par la gorge allant de Crémine à St-Joseph

et par, soit en travers de la chaîne sud du Jura du Weissenstein avec le centre de la Suisse, s'est fait sentir, et les efforts tentés dans ce but sont de date ancienne et récente. Au moyen-âge déjà, on a établi des sentiers pour bêtes de somme par le Balmberg, les deux Weissenstein et le Staiberg. Par contre, à cause de l'élévation et de l'escarpement de la chaîne de montagne, il n'a pas été possible, au moyen de routes, pour la construction desquelles le commencement de notre siècle a vu se réaliser tant de projets, de satisfaire aux exigences, même les plus minimes. Dans les années quarante on avait songé à percer la montagne qui sépare St-Joseph de Weberhüsli, pour faciliter l'établissement d'une route sur les rampes de laquelle les attelages de toute nature pussent circuler.

Les études ont été commencées, puis discontinuées.

Lorsque, dans les années cinquante, on commença à construire des chemins de fer en Suisse et qu'on commença surtout aussi à s'habituer aux grands tunnels, le projet d'un tunnel par le Weissenstein, surgit de temps à autre.

Le dernier projet, qui prévoyait une ligne de 32 km. avec rampe maximale de 24 ‰ et des frais de construction s'élevant à 9 millions de francs, date de 1863; on a dû le laisser tomber faute de l'appui nécessaire. Dès lors les circonstances ont notablement changé, surtout après que Soleure est devenu un point de jonction de chemins de fer important, où cinq lignes débouchent, alors que les vallées du Jura sont traversées par des voies ferrées.

Ces circonstances justifient donc les nouveaux efforts pour rapprocher de 30 à 50 km, au moyen d'un chemin de fer par le Weissenstein, ces deux parties de la Suisse. Ce chemin de fer favoriserait en même temps la circulation des touristes et il aurait son importance au point de vue militaire. La ligne projetée Soleure-Moutier desservirait, par des stations intermédiaires, les localités de Längendorf, Bellaub. Oberdorf, Lommiswyl, St-Joseph (Rosière), Crémigne, Corcelles et Grandval.

Elle partirait de la gare de Vieux-Soleure (435,91 m. au-dessus du niveau de la mer), se dirigerait contre la montagne en passant à l'est de Längendorf et au sud d'Oberdorf, puis arriverait près de l'endroit appelé « im Holz » dans le tunnel de 3450 m. qui débouche au nord près de St-Joseph. De là le tracé projeté traverserait la Klus et suivrait le cours du ruisseau de la Raus qu'il passerait deux fois, puis arriverait par Crémigne et Grandval à Moutier où la ligne débouchera dans la gare du Jura-Berne-Lucerne.

La longueur totale sera de 17,100 km. Des stations sont projetées à Oberdorf, St-Joseph, Crémigne-Grandval, ainsi qu'une halte

près Längendorf. En ce qui concerne les conditions de rampes, la ligne monte d'abord du côté sud sur de courtes sections avec 16.₅ à 23 ‰, pour atteindre au km. 1.₄₀ la rampe maximale de 37 ‰ qui, à l'exception d'un court tronçon horizontal près la station d'Oberdorf, se maintient jusqu'à l'embouchure nord du tunnel où, près la station St-Joseph (738.₅₀ m. au-dessus du niveau de la mer), la ligne atteint son point culminant. De là, le tracé redescend jusqu'à Moutier (528.₆₀ m. au-dessus du niveau de la mer) avec des pentes variées de 26.₅, 36.₃, 32.₇₅ et 28.₈ ‰. Le comité espère, lors de l'élaboration du projet définitif, pouvoir arriver à des rampes encore un peu plus favorables, sans augmentation notable des frais. Le plus petit rayon de courbe sera de 270 m.

Le chemin de fer sera construit à une voie, à écartement normal des rails, pour être exploité avec des locomotives à vapeur à simple adhérence. Au début, on a aussi étudié un projet de crémaillère, mais on l'a mis de côté. Le rapport technique, très sommaire, ne fournit pas d'autres renseignements sur les bases du projet.

Le coût de l'établissement est calculé comme suit :

1. Acquisition du capital d'établissement	fr.	30,000
2. Frais généraux d'administration, direction des travaux	»	250,000
3. Acquisition de terrain	»	177,000
4. Infrastructure	»	2,890,000
5. Superstructure	»	490,000
6. Bâtiments	»	75,000
7. Installations mécaniques	»	10,000
8. Clôture, etc.	»	36,000
9. Inventaire	»	17,000
10. Matériel roulant	»	270,000
11. Intérêts pendant la construction	»	238,000
12. Pour arrondir	»	17,000
	Ensemble	fr. 4,500,000

ou fr. 263,170 par kilomètre.

En ce qui concerne le trafic en perspective, la requête fait mention des établissements industriels importants situés à proximité des stations extrêmes Soleure et Moutier, entre lesquels on peut compter sur un trafic actif, en outre du trafic de la population agricole du Jura avec la Suisse centrale, et enfin des districts soleurois de Dorneck et Thierstein, avec le chef-lieu du canton.

Sans parler du service de transit, les recettes annuelles sont estimées dans le calcul de rendement au total de fr. 15,200 par kilomètre, somme qui se décomposerait comme suit :

Transport des voyageurs	fr. 6,800
» » bagages	» 350
» » bétail	» 500
» » marchandises	» 7,200
Recettes diverses	» 350

ensemble fr. 15,200

ce qui, pour 18 kilomètres de tarif, donnerait une recette totale de fr. 273,600, sur la probabilité de laquelle nous ne nous arrêterons pas. Les frais d'exploitation, par contre, en prenant pour comparaison ceux d'autres lignes suisses qui se trouvent dans des conditions analogues, sont calculés comme suit :

Administration générale	fr. 10,800	ou environ fr. 600	par km.
Entretien et surveillance	» 34,200	» » » 1900	» »
Service d'expédition et des trains	» 18,000	» » » 1000	» »
Service de traction	» 41,400	» » » 2300	» »
Divers (raccordements)	» 30,000		

ensemble fr. 134,400

de sorte qu'il y aurait un excédant de fr. 139,200 pour payer les intérêts d'un capital de 4 millions à raison de $3\frac{1}{2}\%$.

L'octroi de la concession est chaudement recommandé par le gouvernement de Soleure qui, dans son préavis, fait remarquer que cette demande en concession satisfait à l'ardent désir de la population du canton, et que la réalisation de ce projet est devenu le but auquel tendent les efforts de tous les cercles intéressés. En complément de la demande en concession, le conseil d'état insiste encore sur l'importance de la ligne projetée pour le trafic international.

Le conseil exécutif du canton de Berne ne soulève non plus d'objections contre l'octroi de la concession. Il estime toutefois que, si l'on emploie le système d'adhérence, les taxes proposées par les requérants (le double des taxes normales) ne sont pas justifiées. Il prétend qu'il n'y a aucun motif de majorer les taxes normales, et que, dans tous les cas, les surtaxes ne pourraient être accordées que pour la section de montagne. Il demande qu'une halte soit établie entre les km. 15 et 16 pour desservir les localités d'Eschert et de Belprahon.

Lors des négociations conférencielles qui ont eu lieu le 31 octobre 1889, conformément à l'article 2 de la loi sur les chemins de fer, le projet d'arrêté dont la teneur suit n'a essentiellement donné lieu à discussion que relativement aux taxes.

Maintenant le point de vue auquel le gouvernement bernois s'était placé dans son préavis du 17 juin, son représentant proposa d'admettre partout les taxes normales dans la concession, et d'accorder tout au plus comme exception et pour le début (comme on l'a fait par exemple pour les chemins de fer du Jura) une majoration de 50 %, ou d'autoriser le conseil fédéral à accorder cette majoration. D'un autre côté, les requérants, appuyés par le représentant du gouvernement de Soleure, maintinrent leur demande des taxes majorées (le double des taxes normales) qu'ils estiment indispensables pour la réalisation de leur entreprise, tout en se déclarant d'avance disposés à subir une réduction, dès que les circonstances le permettraient; ils ont été en outre d'accord qu'on fixe à 4 % au lieu de 6 % le taux du rendement à partir duquel les taxes devront être réduites.

En présence de cette divergence d'opinions, nous sommes à même de constater que, à teneur des principes exposés dans le message concernant les majorations de taxes pour lignes de chemins de fer à fortes rampes, du 11 septembre 1873 (F. féd. 1873, III. 578), principes reconnus jusqu'à présent comme faisant règle, d'une part, et en considération des rampes prévues pour la ligne projetée, d'autre part, les taxes sollicitées par les requérants et recommandées par le gouvernement de Soleure sont justifiées, attendu que, d'après les principes prérappelés, elles ne dépassent pas les taxes moyennes qu'on obtient pour la ligne entière. Il y a encore lieu de faire remarquer que, dans une série de cas déjà, on a accordé à des chemins de fer destinés à servir au trafic général, eu égard aux fortes rampes, des taxes majorées de 100 % et plus, et ce sans qu'on ait en même temps réduit la limite de rendement exigeant une réduction des taxes.

C'est pourquoi nous sommes d'avis qu'il ne serait pas juste et que cela signifierait un traitement exceptionnel si l'on refusait aux requérants les taxes qu'ils demandent et si l'on ne leur accordait qu'une majoration temporaire de 50 % des taxes normales. Nous recommandons en conséquence d'insérer dans la concession les taxes normales majorées de 100 %.

Les autres conditions du projet de concession ci-après sont conformes à celles de la concession normale, sauf quelques modifications de peu d'importance sanctionnées par la pratique; elles ne donnent donc pas lieu à des observations de notre part. Nous avons seulement à mentionner encore que, comme dans la concession pour le chemin de fer Colombier-Boudry-Cortailod, la disposition concernant l'autorisation de l'accès dans les gares et la mise à disposition d'un local, pour les fonctionnaires du contrôle fédéral, a été insérée dans l'article 10, au lieu de faire l'objet d'un article spécial.

Nous vous recommandons l'adoption du projet d'arrêté dont la teneur suit, et nous réitérons, monsieur le président et messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le. 19 novembre 1889.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le vice-président :

L. RUCHONNET.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Soleure à Moutier.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la requête du comité d'initiative pour un chemin de fer par le Weissenstein, du 29, arrivée le 31 mai 1889;

vu le message du conseil fédéral du 19 novembre 1889,

arrête :

Il est accordé à MM. *J. Spielmann*, ingénieur, et *Th. Walker*, secrétaire communal, les deux à Soleure, agissant au nom d'un comité d'initiative et pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de *Soleure à Moutier*, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1^{er}. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du présent arrêté.

Art. 3. Le siège de la société est à Soleure.

Art. 4. La majorité des membres de la direction et du conseil d'administration ou comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 2 ans à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer 6 mois après l'approbation des plans.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation 4 ans après le commencement des travaux de terrassement.

Art. 7. Le conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans, à exiger qu'il y soit introduit des modifications, dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à une voie à écartement normal des rails.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du canton sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au gouvernement de ce canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires. Elle devra aussi leur accorder libre accès dans les gares et leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 11. Le conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquels la compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins quatre fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 15 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du conseil fédéral.

Art. 13. La compagnie devra se soumettre au règlement de transport des chemins de fer suisses. Si elle juge à propos d'y apporter des modifications, celles-ci ne pourront être appliquées qu'après avoir été approuvées par le conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des sièges. Sur la demande du conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'article 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit :

 dans les wagons de 1^{re} classe, 20 centimes par kilomètre de la voie ferrée,

 dans les wagons de 2^{me} classe, 15 centimes par kilomètre,

 dans les wagons de 3^{me} classe, 10 centimes par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de voitures, les enfants au-dessous de

trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 10 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

La société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20% de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer.

Un règlement à élaborer par le conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 32 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, genisses, ânes et jeunes poulains, 16 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 6 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20% au moins.

Art. 18. Le tarif établira, pour les marchandises, des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus de quatre centimes et la plus basse plus de deux centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40% et celle des marchandises de 100% de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxes en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

La compagnie est autorisée à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 20 kilogrammes seront comptés pour 20 kilogrammes pleins. L'excédant de poids est calculé par unités de 10 kilogrammes, chaque fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeurs, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les articles 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destina-

taire à la station d'arrivée. Toutefois, la compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises sont à la charge de la compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les règlements et tarifs devront être soumis à l'approbation du conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant trois années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 4 0/0, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le conseil fédéral et la compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'assemblée fédérale.

Art. 25. La compagnie devra alimenter convenablement un fonds de renouvellement et de réserve et créer une caisse de malades et de secours pour son personnel, ou assurer celui-ci à une société d'assurances. Les dispositions spéciales à établir à cet effet sont soumises à l'approbation du conseil fédéral.

Art. 26. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des cantons de Soleure et Berne, si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées :

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1^{er} mai 1915 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.
- b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent

réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

- c. L'indemnité pour le rachat équivaldra, dans le cas du rachat jusqu'au 1^{er} mai 1930, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1^{er} mai 1930 au 1^{er} mai 1945, à 22 $\frac{1}{2}$ fois, et du 1^{er} mai 1945 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net, sous déduction du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.
- d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.
- e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du tribunal fédéral.
- f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent, seront réglées par le tribunal fédéral.

Art. 27. Dans le cas où les cantons de Soleure et Berne auraient opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'article 26, et les cantons sont tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 28. Le conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer de Soleure à Moutier (chemin de fer du Weissenstein). (Du 19 novembre 1889.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1889
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.01.1889
Date	
Data	
Seite	657-668
Page	
Pagina	
Ref. No	10 069 547

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.