

Message

du conseil fédéral sur le projet de loi fédérale
concernant
la comptabilité des chemins de fer.

(Du 11 novembre 1895.)

Monsieur le président et messieurs,

En date du 29 janvier 1892, les chambres fédérales ont adopté des motions de MM. Curti, conseiller national, et Cornaz, député au conseil des états, invitant le conseil fédéral à « faire procéder à une enquête portant sur la question des chemins de fer dans son ensemble (amélioration des conditions existantes et rachat) et à présenter le plus tôt possible un message et des propositions sur la ligne de conduite qu'il se proposait de suivre dans cette affaire ».

Pour exécuter ce mandat, le conseil fédéral a présenté d'abord à l'assemblée fédérale un rapport, daté du 27 mars 1894, sur « les rapports de droit qui existeront à l'expiration des concessions entre la Confédération et les compagnies de chemins de fer ou les cantons », rapport dont le conseil national prit connaissance le 5 décembre 1894, le conseil des états le 19 du même mois; le conseil national émit le vœu que le conseil fédéral fit rapport, le plus promptement possible, sur les autres côtés de la question des chemins de fer, soit sur le rachat des chemins de fer.

Depuis, notre département des chemins de fer a examiné sous toutes ses faces la question du rachat, telle qu'elle est réglée par les concessions; il s'est en particulier appliqué à calculer les sommes qui représenteront les indemnités que la Confédération aura à payer, lors du plus prochain terme de rachat, pour acquérir les

principales lignes suisses. Deux éléments notamment rendirent la tâche très complexe et ardue : des doutes s'élèvent sur le sens à donner aux clauses des concessions relatives au rachat, sur des points en particulier qui entrent en ligne de compte pour la supputation des indemnités ; en second lieu, et c'est là une importante lacune, la loi sur la comptabilité des chemins de fer n'a pas suffisamment tenu compte de l'éventualité d'un rachat et n'offre en particulier aucun moyen de contraindre les administrations à indiquer, comme le veulent les concessions, le produit net et les frais de premier établissement.

Notre message du 28 novembre 1893, concernant la réunion des dispositions de rachat des concessions de chemin de fer à l'effet d'obtenir des calculs de rendement unifiés et la ratification des conventions passées à ce sujet entre le conseil fédéral et quelques compagnies de chemins de fer, explique que certaines compagnies sont au bénéfice de plusieurs concessions qui leur ont été accordées successivement et indépendamment les unes des autres. Aux termes de ces concessions, la Confédération, de même que les compagnies, a le droit d'exiger que le rachat, prévu par les concessions, ait lieu *par lignes* et que la quotité de l'indemnité soit fixée séparément pour toute ligne qui est au bénéfice d'une concession particulière. L'indemnité devant être calculée soit d'après le produit net capitalisé, soit d'après les frais de premier établissement, les compagnies de chemins de fer étaient obligées de tenir relativement à ces deux postes une comptabilité distincte *pour chaque ligne* concédée à part. Or, jusqu'ici, aucune compagnie n'a procédé suivant ce mode de comptabilité, de sorte qu'il n'est pas possible, sur le vu des comptes produits, de déterminer le chiffre des indemnités que la Confédération aurait à payer *pour chaque ligne séparément*, au cas où elle voudrait les racheter en conformité des concessions.

Pour obvier à cet inconvénient, le conseil fédéral avait, par arrêté du 21 juin 1888 déjà, invité les compagnies de chemins de fer qui ont plus d'une concession pour la totalité de leur entreprise, à faire figurer dans un compte à part, et cela dès le commencement de la période de dix ans dont le produit net moyen doit faire règle pour la détermination des indemnités, les recettes nettes des lignes et tronçons qui sont au bénéfice de concessions distinctes ; les comptes ainsi établis pour chaque ligne séparément devaient être communiqués au conseil fédéral avec les autres comptes annuels. En même temps, le conseil fédéral se déclarait prêt à entrer en négociations avec les compagnies pour rechercher si, par une unification des concessions ou par tout autre moyen, il ne serait pas possible de supprimer l'établissement de comptes spéciaux pour chaque ligne. Il n'intervint d'arrangement qu'avec le Central

et quelques petites entreprises; la convention avec le Central n'est toutefois valable qu'en cas de rachat au 1^{er} mai 1903. Avec le Nord-est et l'Union suisse, les négociations entamées sur ce point n'ont pas abouti et il n'y a pas apparence qu'elles aboutissent jamais. Pour le Jura-Simplon, l'arrêté de l'assemblée fédérale du 19 décembre 1889, relatif au transfert des concessions du Jura-Berne-Lucerne et de la Suisse-Occidentale-Simplon à la nouvelle compagnie (Rec. of. des chemins de fer, nouv. série, vol. 10, page 227), a soumis à des dispositions uniformes le rachat des lignes de l'ensemble du réseau et abrogé les clauses des concessions et des arrêtés fédéraux antérieurs, en tant qu'elles concernaient le droit de rachat de la Confédération. Quant au Gothard, les arrêtés fédéraux portant approbation des concessions cantonales, ainsi que la concession fédérale relative à l'une des lignes, stipulent qu'il ne pourra être fait usage du droit de rachat pour ces diverses lignes qu'au cas seulement où il serait racheté à la compagnie son *réseau complet*; en d'autres termes, c'est le rachat de l'ensemble des lignes qui, dès le début, a été prévu.

Bien que l'on puisse déduire des concessions mêmes l'obligation pour les compagnies de tenir une comptabilité distincte pour chacune de leurs lignes, les circonstances commandent impérieusement d'astreindre ces entreprises, *de par la loi*, à établir leurs comptes selon ce mode et d'arrêter une procédure spéciale, prévoyant entr'autres la négligence. C'est là un des objets de notre projet de loi sur la comptabilité des chemins de fer.

La tenue d'une comptabilité distincte pour chaque ligne ne suffit cependant pas, à elle seule, pour assurer la détermination exacte des indemnités de rachat: les clauses de rachat n'ayant pas suffisamment défini ce qu'il faut entendre par « produit net » et « dépenses de premier établissement », la fixation de ces deux éléments acquiert une importance non moindre.

Si la Confédération ne veut pas faire un pas dans l'inconnu, mais pouvoir arrêter avec quelque certitude la somme que lui coûtera le rachat, il faut que ces notions déterminantes soient dorénavant et déjà définies aussi nettement que possible et cela en des termes qui, lors du rachat, *lient* les entreprises de chemins de fer.

Le département des chemins de fer a jugé utile de soumettre d'abord à l'examen d'une commission d'experts ses calculs préparatoires des indemnités de rachat, ainsi que tous ses rapports à l'appui. Un examen approfondi de toutes les questions soulevées convainquit la commission aussi, de la nécessité d'une révision de la loi en vigueur sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer; si l'on veut voir aboutir l'opération, il faut édicter une dis-

position qui permette d'astreindre les entreprises de chemins de fer à déposer, avant l'échéance du terme de rachat, la justification, pour tous les exercices, du produit net annuel et du capital de construction calculés selon les clauses des concessions.

Voici le second but de notre projet de loi : il permet de trancher, selon un mode faisant règle pour le rachat, toutes les contestations existantes et celles qui pourraient encore surgir. A ces fins, il oblige les entreprises de chemins de fer à établir, en outre des comptes et bilans que toutes les autres sociétés anonymes doivent également tenir et tiennent sur l'ensemble de leur entreprise (ces comptes comprennent aussi des éléments accessoires qui, pour le rachat, ne sont pas pris en considération), des justifications spéciales du produit net et des dépenses de premier établissement, justifications à faire en conformité des concessions, c'est-à-dire à restreindre à la ligne faisant l'objet du rachat. Il devra être procédé de la sorte séparément pour chaque ligne ou les groupes de lignes qui sont au bénéfice d'une concession spéciale, à moins que le réseau d'un chemin de fer ne forme l'objet d'une seule opération de rachat ou que les concessions n'aient été unifiées. S'il résulte de l'examen de ces comptes justificatifs qu'ils ne sont pas conformes aux conditions de rachat stipulées aux concessions, le conseil fédéral ordonnera les modifications nécessaires, mesure contre laquelle les chemins de fer pourront recourir au tribunal fédéral qui prononcera en dernier ressort. Et comme de plus le tribunal fédéral doit remplacer les tribunaux arbitraux dans tous les litiges dont ils auraient à connaître à teneur des concessions, il sera possible de faire trancher de la même manière toutes les questions se rattachant au rachat, au fur et à mesure qu'elles seront soulevées, et de créer ainsi une situation nette.

Le conseil fédéral et le tribunal fédéral baseront leurs décisions et arrêts sur les dispositions de la loi, révisée, sur la comptabilité des chemins de fer ; cette loi de plus a pour but de remédier aux défauts et de combler les lacunes que la pratique a constatées dans la loi jusqu'ici en vigueur ; tout en prenant spécialement en considération le rachat, elle sauvegarde les principes d'une bonne administration et d'une saine gestion financière.

Nous nous abstenons d'entrer ici dans les détails et nous contentons d'expliquer, en termes généraux, pourquoi la révision de la loi en vigueur est devenue nécessaire et urgente. En commentant séparément les articles de notre projet, nous aurons l'occasion d'entrer plus avant dans l'exposé de la situation qu'il s'agit de régler.

La question à trancher préalablement est de savoir si la révi-

sion doit avoir lieu par la voie d'un complément apporté à la loi existante ou d'une loi nouvelle. Des motifs d'ordre général nous ont amenés à la conviction qu'il valait mieux recourir à une réglementation uniforme de la matière dans son ensemble; le caractère spécial du sujet exige qu'il soit procédé à une révision totale; ce mode de faire permet, mieux que tout autre, de tenir compte des divers besoins et d'apporter, d'une manière sûre, simple et peu critiquable, les améliorations et les compléments voulus aux dispositions jusqu'ici en vigueur.

Au projet que nous vous soumettons, nous avons à ajouter les explications ci-après :

Art. 1^{er}. Aux termes des dispositions légales jusqu'ici en vigueur, le droit de surveillance de la Confédération ne s'exerçait que sur la comptabilité des *compagnies de chemins de fer* et de celles seulement qui ont leur siège social en Suisse; notre projet au contraire soumet à des règles légales uniformes la comptabilité de tous les chemins de fer situés en Suisse, c'est-à-dire non pas de ceux seulement qui appartiennent à des compagnies suisses, mais de ceux aussi qui sont la propriété de cantons, de communes, de particuliers, d'états voisins et de compagnies étrangères. La sauvegarde des droits que la Confédération tient des concessions et de sa souveraineté exigeait, si on la veut complète, que la loi fût ainsi applicable à tous les chemins de fer situés en Suisse.

Art. 2. Cet article prévoit l'élaboration d'un type de formulaire uniforme pour les divers comptes et bilans. Il existe un formulaire de cette nature depuis 1884, mais on ne l'emploie que pour établir les comptes généraux pour l'entreprise totale d'une compagnie. Il faudra, dans le nouveau formulaire, veiller à ce que tous les divers éléments qui servent à calculer le produit net et les dépenses de premier établissement conformément aux concessions, soient indiqués séparément. Comme celui qu'il remplace, le nouveau formulaire pourra s'adapter aux conditions d'administration les plus variées dans lesquelles peuvent se trouver les entreprises de chemins de fer; pour les petites, il sera réduit à sa forme la plus simple. Ainsi compris, son emploi ne rencontrera pas de difficultés. L'examen par le conseil fédéral des comptes et bilans produits s'entend dans le sens que lui donne l'article 16.

Art. 3. A teneur de cet article, les entreprises de chemins de fer devront, sur la demande du conseil fédéral, établir et déposer en même temps que les comptes et bilans usuels, relatifs au réseau complet et qui sont mis à la disposition des propriétaires des entreprises, des justifications spéciales concernant le produit net et les

frais de premier établissement, cela pour chaque ligne qui, aux termes des concessions, peut être l'objet d'une opération spéciale de rachat.

Ces justifications spéciales du produit net et des frais de premier établissement, déterminés selon les concessions, doivent être faites en outre des comptes et bilans usuels, alors même que toutes les lignes forment en vertu soit des concessions, soit d'une entente avec les autorités fédérales, l'objet d'une seule opération de rachat; les comptes et bilans usuels contiennent en effet des postes qui, lors de l'établissement des comptes fait conformément aux clauses de rachat, ne sauraient être pris en considération. L'alinéa 2 de notre article a en vue cette circonstance.

Le dernier alinéa vise le cas où les justifications du produit net et du capital, prescrites par les concessions, ne seraient pas faites en temps voulu; ce sont là des dispositions nécessaires, si l'on ne veut pas que la Confédération soit mise dans l'obligation de décréter le rachat d'une ligne sans en connaître d'avance le prix, au moins approximativement.

Art. 4. Les deux premiers alinéas de cet article sont conformes, quant au sens, à des dispositions jusqu'ici en vigueur (article 2 de la loi du 21 décembre 1883). Le texte du premier alinéa a dû être modifié; il était en effet inexact en ce sens que, d'après lui, *l'actif du bilan* ne devrait comprendre que les frais de construction ou d'acquisition d'un chemin de fer, alors que les postes à amortir, etc., doivent également figurer à *l'actif du bilan*, mais pas sur le compte de construction.

L'alinéa 3 dispose en ce qui concerne les intérêts du capital-actions à servir pendant la période de construction, que ces intérêts peuvent être portés au compte de construction au cas seulement où ils auraient été stipulés par les statuts ou par convention (dans les prospectus d'émission ou les traités financiers); et, à l'avenir, (c'est-à-dire après l'entrée en vigueur de la présente loi) ils seront calculés au taux maximum de 4 % par an. Cette disposition sur le paiement d'intérêts aux actionnaires à la charge du compte de construction, précise la règle posée par l'article 630 du code fédéral des obligations. La limitation du taux de l'intérêt des actions à 4 % par an répond au taux actuel; elle aura de plus pour résultat d'empêcher certaines spéculations que l'on pourrait tenter en majorant le taux des intérêts à servir au capital de construction.

La dernière phrase de l'article 4 a pour but de mettre un terme à l'insécurité qui se manifestait jusqu'ici dans les limites à assigner à la construction et à l'entretien de la voie.

Art. 5. Cet article règle, d'une façon plus détaillée que ne le faisait la loi de 1883, l'attribution des dépenses occasionnées, après l'ouverture de l'exploitation, par des installations supplémentaires ou nouvelles et par l'acquisition de matériel d'exploitation. Ce qui nous a engagés à adopter cette règle, c'est l'habitude qu'avaient les entreprises de chemins de fer de porter au compte de construction tous les frais quelconques résultant soit de modifications apportées à des travaux existants, soit d'installations nouvelles ayant pour but d'améliorer, renforcer ou augmenter les installations fixes ou le matériel d'exploitation ; ce procédé ne saurait être confirmé, parce qu'il aurait pour conséquence que la valeur de ces objets portée au bilan, ne correspondrait plus à leur valeur matérielle. C'est ainsi qu'il est hors de doute que lorsqu'un bâtiment est sur-élevé d'un étage, les frais qu'occasionnent la démolition et reconstruction de la toiture et d'autres travaux neufs et de réfection, n'entraînent aucune plus-value pour la toiture, puisque la dépense primitive, qui est portée au compte de construction, comprend déjà ces frais. Lorsqu'il s'agit de travaux de reconstruction de cette nature, il est conforme à la réalité des choses de ne débiter le compte de construction que de la plus-value calculée suivant un prix d'unité et réellement obtenue. Sur la même ligne figurent les dépenses qu'entraînent, pour le renforcement des ponts, le démontage et le remplacement de certaines pièces, ainsi que la construction d'échafaudages, le vernissage et d'autres travaux accessoires ; ici encore, la plus-value réelle d'un pont n'a pas gagné en proportion des dépenses effectuées.

Une exception est apportée à cette règle en ce qui concerne les dépenses d'amélioration ou de renforcement de la superstructure (voie de fer) et elle est justifiée par le fait que la superstructure primitive, dans la plupart des cas, a (ensuite du prix plus élevé des matériaux) coûté plus cher que la superstructure améliorée ou renforcée. En outre, il est souvent impossible d'établir les différences entre les prix de l'ancienne et de la nouvelle superstructure, cela à cause de la difficulté où l'on se trouve d'obtenir des indications sûres au sujet de la valeur des travaux de réfection ou d'amélioration, etc., qui ont été effectués. Aussi sont-ce là les motifs qui ont fait que les compagnies de chemins de fer ont toutes, sans exception, payé sur les recettes de l'exploitation ou sur le fonds de renouvellement les dépenses d'amélioration et de renforcement de la superstructure.

En ce qui concerne la disposition finale de l'article 5, nous avons à faire observer que dans certains cas, quelques compagnies ont essayé de grever, *au profit du compte d'exploitation*, le compte

de construction de frais d'organisation, d'administration et de direction technique, ce qui semble absolument inadmissible et doit être, pour l'avenir, *expressément* interdit.

Art. 6. La règle édictée par cet article paraît aller de soi : la valeur d'ouvrages et installations hors d'usage ou détruits, portée au compte de construction en doit être déduite, tandis qu'il est permis d'y porter le prix des ouvrages destinés à remplacer les premiers. Toutefois, des compagnies ont tenté de laisser au compte de construction le prix d'objets disparus, lorsque les objets remplaçant ceux-ci avaient coûté moins cher. Une nouvelle exception est faite ici en ce qui concerne le renouvellement de la superstructure, pour les motifs que nous avons fait valoir ci-dessus au sujet de son amélioration ou renforcement.

Art. 7. En édictant que pour les transports effectués par une entreprise sur ses lignes en vue de ses propres travaux de construction, le compte de construction ne peut être débité que du prix de revient, nous ne faisons que nous conformer à un arrêt rendu par le tribunal fédéral en application de la loi existante. Cette règle doit trouver son application au cas aussi où les transports sont faits aux frais d'un entrepreneur ou d'un fournisseur ; là encore, les taxes pour les transports effectués par un chemin de fer sur ses propres lignes, seront calculées en conformité du tarif exceptionnel dont il est ici question, sinon les compagnies pourraient éluder la loi, en laissant les frais de transport à la charge de l'entrepreneur. Cette application des taxes normales aurait pour conséquence de grever le compte de construction de dépenses dont il n'a pas à être débité.

On peut invoquer les mêmes considérations en ce qui concerne les fournitures de matériel ou de main-d'œuvre faites par une compagnie pour des constructions qu'elle édifie sur son propre réseau ; aussi, le second alinéa interdit-il de porter en compte des bénéfiques pour des fournitures de cette nature.

Art. 8. Pour pouvoir examiner les comptes, il faut avoir, pour tous les travaux d'établissement ou de parachèvement, les projets et devis estimatifs, dont nous réclamons ici le dépôt ; il serait, sans cela, impossible dans beaucoup de cas de vérifier quels sont les travaux, installations ou objets, qui existaient antérieurement et ont dû être supprimés ou modifiés, soit remplacés, ensuite des travaux de parachèvement.

Art. 9. Cet article énumère les dépenses et pertes qui ne peuvent pas être portées au compte de construction ; remarquons d'abord qu'il n'innove que sur peu de points ; il s'agit surtout de

confirmer légalement la jurisprudence suivie en vertu de la loi existante et en conformité d'arrêts du tribunal fédéral, par le Conseil fédéral en matière d'examen et d'approbation de la comptabilité.

L'article 2, alinéa 2 de la loi de 1883, non abrogé par l'article 656 C. O. et à teneur duquel les frais de fondation (lettre *a*) doivent être portés aux dépenses du compte annuel, était jusqu'ici déjà applicable aux compagnies de chemins de fer. Au nombre des frais de fondation figurent notamment les dépenses faites pour l'obtention des concessions, la constitution de la compagnie, les études et projets préliminaires; il importe, pour plus de clarté, de les mentionner dans la loi. En ce qui concerne les études et projets préliminaires, notons qu'ils ne doivent pas être confondus avec les plans de construction proprement dits, qu'il est permis de porter au compte de construction.

La loi en vigueur, à son article 2 alinéa 3, interdit déjà de porter au compte de construction les frais quelconques de constitution et de perception du capital et les pertes de cours sur les actions et obligations (lettres *b* et *c*). En corrélation avec l'extension donnée à l'application de la loi à tous les chemins de fer, à ceux aussi qui appartiennent à des communes, des cantons, des états étrangers ou des particuliers, il faut remplacer le terme de « actions et obligations » par celui de « capital d'établissement ».

La disposition de la lettre *d* paraîtra peut-être, à première vue, aller un peu loin. Elle interdit de porter au compte de construction les subventions et contributions allouées par un chemin de fer à des travaux publics, par exemple à d'autres chemins de fer, à des routes, ponts, travaux de défense des rives, etc., sis en dehors de son emprise ou qui restent la propriété de tiers. Mais si l'on considère que ces travaux n'ont rien de commun avec la construction du chemin de fer proprement dit, que le plus souvent ils ne sont qu'en corrélation très éloignée avec le but de l'entreprise, que, de plus, dans les états voisins, il est procédé à un amortissement de la plus grande partie des frais de construction, la disposition de la lettre *d* paraîtra entièrement justifiée; elle le paraîtra d'autant plus qu'elle permet — ce qui est un avantage certain — de répartir l'amortissement sur toute la durée de la concession (article 14 alinéa 3) et met à la charge de l'acquéreur les sommes qui, à l'époque du rachat d'une ligne déterminée par les concessions, ne sont pas encore amorties, pour autant que l'indemnité de rachat est calculée d'après les dépenses de premier établissement (art. 15).

Les subventions à fonds perdus touchées par une entreprise de

chemins de fer (lettre e) et les frais de construction qu'elles avaient servi à couvrir ne pouvaient actuellement déjà pas être portées au bilan ; un arrêt du tribunal fédéral a sanctionné ce mode de faire. Sont exceptées les subventions qui participent, sous une forme quelconque, au produit net de l'entreprise ou qui sont remboursables.

Les frais d'organisation et d'installation de l'exploitation (lettre f) sont, par leur nature, des dépenses préliminaires d'exploitation et doivent, à ce titre, être payés sur les recettes de l'exploitation, comme cela s'est fait jusqu'ici ; dans quelques cas, isolés il est vrai, il a fallu que le Conseil fédéral le réclamât.

Il est, à notre avis, inadmissible de grever le compte de construction d'intérêts pour l'établissement, après l'ouverture de l'exploitation, de doubles voies (y compris la plate-forme) et pour d'autres travaux d'extension et de parachèvement ou pour l'augmentation du matériel d'exploitation (lettre g) ; s'il est dans l'esprit de la loi que *durant la construction d'un chemin de fer*, les intérêts puissent être portés au compte de construction, ce motif ne saurait être invoqué ici. En effet, avant l'ouverture de l'exploitation, *il faut bien*, tout autre moyen de les couvrir faisant défaut, prélever les intérêts sur le compte de construction et c'est cette considération qui a dicté l'article 4 à teneur duquel il est licite d'ajouter aux frais d'établissement les intérêts du capital ayant servi à l'établissement et à l'installation d'une ligne. Tout au contraire, *après l'ouverture de l'exploitation*, les intérêts de tous les capitaux quelconques doivent être payés sur les recettes d'exploitation.

Art. 10. — Cet article statue que les intérêts des dettes, les versements dans les fonds spéciaux, les dépréciations et amortissements doivent chaque année être portés au compte de profits et pertes, alors même que les recettes d'exploitation ne suffiraient pas à les couvrir. Il n'y a là pas autre chose qu'une règle de comptabilité que suit quiconque tient à avoir de l'ordre dans ses affaires. Et pourtant, quelques compagnies de chemins de fer ont cru jusqu'ici pouvoir s'en dispenser, tant que les moyens de couvrir réellement ces dépenses faisaient défaut. Il s'en suivait que les bilans établis par les compagnies ne donnaient pas leur situation financière exacte. Le code fédéral des obligations n'était pas applicable, attendu que la loi en vigueur sur la comptabilité des chemins de fer, à ses articles 3 et 4, dispose que les versements aux fonds de réserve et de renouvellement, ainsi que les postes qui n'ont pas à figurer au bilan, doivent être prélevés ou amortis sur l'*excédent* des recettes annuelles. Mais si l'on veut,

comme l'exige l'article 656, C. O., que le bilan d'une compagnie soit dressé d'une façon assez claire et facile à saisir pour que les actionnaires puissent se rendre un compte aussi exact que possible de la vraie situation de fortune de la société, il faut compléter la loi ainsi que nous le proposons.

Art. 11. La loi actuellement en vigueur ne prescrit rien au sujet du fonds de renouvellement. L'article 11 du projet en revanche enjoint aux entreprises de chemin de fer de constituer un fonds de renouvellement pour toutes les constructions et installations sujettes à usure, y compris le matériel d'exploitation. Voici les motifs à l'appui de cette disposition :

A teneur de l'article 656 C. O., les immeubles, bâtiments et machines doivent être évalués tout au plus au prix d'acquisition et *déduction faite de l'amortissement que comportent les circonstances*. Or, les compagnies de chemins de fer n'ont pas pour habitude de faire ces amortissements; la plupart d'entre elles les remplacent par un fonds de renouvellement, destiné à payer les frais de renouvellement et, jusqu'ici, du renouvellement de la superstructure et du matériel roulant seulement, tandis que tous les autres ouvrages et objets sujets à usure, comme le mobilier et les ustensiles, les bâtiments, les maçonneries, les tabliers métalliques des ponts, les installations pour signaux, etc. n'entraient pas en ligne de compte pour la fixation des versements. Tels qu'ils s'effectuent, les versements annuels aux fonds de renouvellement existants ne suffisent pas, le plus souvent, pour couvrir tous les frais de renouvellement *prévus*. Et du fait que quelques compagnies n'ont qu'un fonds de réserve insuffisant pour couvrir la moins-value provenant de l'usure, tandis que d'autres n'en ont pas du tout, il résulte que les bilans annuels ne donnent pas l'état exact de la vraie situation de fortune de nos chemins de fer. Aussi paraît-il urgent d'édicter des dispositions légales spéciales qui soient de nature à garantir que, conformément au code fédéral des obligations, il sera tenu compte dans les bilans de la moins-value subie par les installations du chemin de fer.

La loi de 1883, ainsi que nous l'avons déjà dit, stipule que les versements dans les fonds spéciaux seront pris sur les *excédents de recettes*; c'est cette disposition qui jusqu'ici a empêché d'exiger des entreprises de chemins de fer qu'elles dotassent suffisamment et régulièrement leur fonds de renouvellement.

Art. 12. Pour obtenir une application uniforme et complète des prescriptions de l'article 11, il est nécessaire que le conseil fédéral puisse arrêter *définitivement*, sur le vu des propositions des compagnies de chemins de fer, le montant des versements annuels

à effectuer au fonds de renouvellement. Il n'y a donc pas de recours contre les décisions prises en ce domaine par le conseil fédéral, ce qui s'explique aisément, étant donné que ce sont exclusivement des considérations techniques et administratives qui entrent en ligne de compte pour la détermination du montant des versements; le conseil fédéral est mieux à même de prononcer, puisque, à l'inverse des tribunaux, il a à sa disposition les organes et experts voulus pour le renseigner.

Art. 13 et 14. Ces articles fixent les règles suivant lesquelles doivent s'effectuer les amortissements; ils diffèrent des dispositions de la loi de 1883 en ce qu'ils exigent l'amortissement aussi des pertes subies sur l'émission des anciennes actions. Le principe édicté par la loi de 1883, selon lequel les pertes de cours sur les actions seraient entièrement à la charge des porteurs d'actions au moment de la liquidation, a paru peu équitable. Mais pour ne pas favoriser les anciens actionnaires au détriment des actionnaires futurs, il faut que les pertes sur l'émission des actions soient aussi soumises à l'amortissement, ce qui aura pour conséquence de faire contribuer les actionnaires actuels au paiement de ces pertes. Disons d'ailleurs que ces anciennes pertes de cours sur les actions n'existent plus qu'au Central, au Nord-Est, au Gothard et à l'Union suisse, pour une somme totale de 7,315,228 francs. Les mêmes motifs que nous avons fait valoir au sujet de la détermination de versements annuels à effectuer dans le fonds de renouvellement (voir art. 12), nous ont engagés à exclure le droit de recours contre les décisions rendues par le conseil fédéral en matière d'amortissement.

Art. 15. Nous avons, à l'occasion de l'article 9, déjà parlé de l'amortissement des dépenses indirectes (art. 9, lettre *d*) et de leur remboursement au cas où elles ne seraient pas amorties au moment du rachat (art. 15). Il y a lieu d'ajouter seulement que l'art. 15 part de la présomption que l'amortissement aurait commencé aussitôt les dépenses effectuées; si tel n'est pas le cas, il faut entendre notre article en ce sens que le montant du solde à payer par l'acquéreur doit être calculé sur cette base.

Art. 16. Nous avons arrêté ici le mode suivant lequel l'autorité de surveillance aura à procéder à l'examen, prévu aux art. 2 et 3, des comptes, bilans et autres justifications. La loi en vigueur se trouvera élargie sur un point important: le contrôle s'étendra à la question de savoir si les comptes et autres justifications répondent aux *concessions*, ce qui, grâce aussi à la procédure prévue pour la liquidation des différends (art. 17 et 22), permettra d'avoir une base sûre pour la détermination des indemnités de rachat. Le droit accordé au conseil fédéral de prendre connaissance de toutes les

pièces relatives à la gestion des chemins de fer et de faire les recherches nécessaires, lui avait déjà été attribué par la loi de 1883. Il y a lieu de le lui laisser. Il est évident que le conseil fédéral n'usera de cette faculté qu'au cas où cela sera nécessaire pour élucider des questions de fait.

Art. 17. Aux termes de l'art. 5 de la loi de 1883, le conseil fédéral devait notifier aux compagnies de chemins de fer les modifications qu'il exigeait aux comptes par elles produits et de leur faire connaître les mesures qu'il entendait prendre, tandis que les compagnies étaient tenues de déclarer expressément si elles étaient d'accord avec lui sur ces points. A défaut d'entente, le conseil fédéral pouvait, 30 jours après le vote de l'assemblée générale, saisir du litige le tribunal fédéral qui statuait définitivement. Mais le rôle ainsi assigné à l'autorité suprême de notre pays était assurément indigne d'elle. D'ailleurs, cette procédure n'était pas pratique, parce que le conseil fédéral qui, comme demandeur au recours avait la charge de la preuve, était, le plus souvent, dans l'impossibilité de se procurer en trente jours les divers moyens de preuve dont il avait besoin, ce dont les compagnies de chemins de fer, qui n'ignoraient pas sa situation, pouvaient aisément tirer parti. Pour qu'une procédure de recours soit conforme aux principes et pratique à la fois, il faut que le conseil fédéral, après avoir entendu les administrations de chemin de fer, ait le droit d'exiger que les modifications nécessaires soient apportées aux comptes et bilans présentés par les entreprises de chemins de fer et que, de leur côté, celles-ci aient le droit de recourir au tribunal fédéral contre des mesures de cette nature : c'est ce que prévoit l'article 17. Jusqu'ici, dans la pratique, rien n'est venu démontrer que la procédure prescrite pour les recours de droit public fût d'une application malaisée aux recours des compagnies de chemins de fer ; aussi, est-elle maintenue dans le projet. La seule innovation sur ce point consiste à mettre à la charge des compagnies les frais occasionnés par des expertises spéciales.

Art. 18. La loi de 1883 interdit toute distribution de dividendes jusqu'à l'expiration du délai du recours ou du prononcé du tribunal fédéral ; le projet apporte un tempérament à cette prohibition en ce qu'il prescrit la mise en réserve de la somme litigieuse seulement, conformément aux injonctions du conseil fédéral.

Art. 19. Cet article contient les dispositions pénales, indispensables si l'on veut que la loi puisse atteindre le but qu'elle se propose.

Art. 20. Les délais que l'art. 20 impartit aux entreprises pour présenter la justification du produit net et des dépenses de premier

établissement (art. 3), ont été fixés afin de donner au conseil fédéral le temps nécessaire pour examiner, avant le plus prochain terme de rachat, toutes les pièces et préparer ses propositions. Et comme l'expérience a prouvé jusqu'ici que, nonobstant ces fixations de délai, on ne peut pas compter toujours que les pièces seront produites à temps, le projet donne au conseil fédéral le droit, aussi longtemps qu'elles ne sont pas fournies, de refuser d'examiner et d'approuver les comptes et bilans qui ne seraient pas accompagnés des justifications exigées et d'interdire en outre toute distribution de dividendes.

Art. 21. Les négociations amiables, qu'aux termes de cet article le conseil fédéral sera chargé d'entamer avec les entreprises de chemins de fer, ont pour but de déterminer les sommes à porter au compte de construction dans les cas non encore liquidés (lignes appartenant à des entreprises étrangères, ainsi que chemins de fer appartenant à des cantons, à des communes ou à des particuliers). Il est entendu que les comptes de construction arrêtés conformément au chiffre 1 des dispositions transitoires de la loi de 1888, ne seront pas soumis à une nouvelle révision et que par conséquent, notre loi n'aura pas d'effet rétroactif sur les comptes de construction déjà approuvés. Il est prévu en outre qu'on cherchera à s'entendre sur les règles d'après lesquelles le produit net et le capital de premier établissement devront être déterminés en conformité des clauses de rachat.

L'alinéa 3 fixe la procédure à suivre pour les cas où il n'interviendrait pas d'entente. Le renvoi à l'article 17, article qui garantit le droit de recours au tribunal fédéral, indique nettement que les recours des entreprises de chemins de fer relatifs à la révision des comptes de construction ou à la fixation des règles d'après lesquelles doivent être calculés, suivant les concessions, le produit net et les frais de premier établissement, seront liquidés selon la même procédure que les contestations dont parle ledit article.

Art. 22. Selon cet article, le tribunal fédéral connaît de tous les cas qui, à teneur des clauses de rachat contenues dans les concessions, doivent être soumis à des arbitres. (Il s'agit de déterminer les indemnités de rachat et de trancher tous différents pouvant s'élever à l'occasion du rachat.) Etant donnée l'importance que ces contestations ont en principe et quant à leur chiffre, il est utile de remplacer ici la procédure sommaire prévue pour les recours de droit public, par la procédure créée par le chapitre II, de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale du 22 mars 1893 (différends de droit civil).

Voici nos motifs à l'appui de cette importante disposition :

Les concessions qui ont été accordées jusqu'au milieu de septembre 1873 prévoyaient que les contestations relatives aux indemnités de rachat ou à d'autres questions connexes, seraient soumises à un tribunal arbitral nommé comme suit : Chaque partie élit deux arbitres qui nomment le sur-arbitre; si les arbitres n'arrivent pas à s'entendre sur le choix du sur-arbitre, le tribunal fédéral leur propose trois noms; le demandeur, le premier, en biffe un, le défendeur, après lui, en biffe un second et la troisième personne proposée devient sur-arbitre. Mais les concessions accordées depuis par l'assemblée fédérale stipulent que les différends au sujet du rachat et des questions qui s'y rattachent, seront tranchées par le *tribunal fédéral*, à quoi il faut ajouter encore qu'à teneur de l'article 39 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer toutes les contestations de droit civil entre la Confédération et une compagnie de chemins de fer sont du ressort du tribunal fédéral.

Il pourrait donc se faire, en l'état actuel, que des contestations relatives au rachat seraient, suivant les concessions, soumises, les unes à des arbitres, les autres au tribunal fédéral; il faudrait s'attendre à voir les deux juridictions prononcer, chacune de son côté, non pas sur la même opération de rachat, mais sur des litiges de nature identique. Prenons comme exemple le Nord-Est dont les lignes situées sur territoire suisse peuvent faire l'objet de vingt-cinq opérations de rachat. Si le rachat s'opérait en même temps pour ces 25 lignes et si des contestations venaient à s'élever à cet égard, 15 d'entre elles seraient tranchées par autant de tribunaux arbitraux et 10 par le tribunal fédéral.

Or, rien ne garantit que ces diverses juridictions pourvues des mêmes compétences, adoptent la même jurisprudence. Bien au contraire, il est conforme à la nature des choses et hors de doute que les arbitres et le tribunal fédéral différeront d'avis sur les questions de droit et de fait, de sorte que des décisions contradictoires seront rendues au sujet, non-seulement de réseaux différents, mais aussi de lignes appartenant au même réseau. Il est évident qu'il y a là, pour les entreprises de chemins de fer aussi bien que pour la Confédération, un état d'insécurité, qu'actionnaires et Confédération ont un égal intérêt à faire disparaître. Dès lors, il nous a paru être du devoir du pouvoir législatif de veiller à ce que cette inégalité dans l'application du droit, ne pût pas se produire, surtout dans un domaine qui, comme celui-ci, a une grande importance économique et financière. Un moyen s'offrait pour atteindre notre but : rendre — comme le fait l'ar-

ticle 22 — le *tribunal fédéral* exclusivement juge de *tous* les différends relatifs au rachat, même dans les cas où les concessions prévoient la constitution de tribunaux arbitraux. Cette disposition ne met pas en péril des intérêts matériels; elle ne lèse pas davantage les droits acquis; uniquement destinée à assurer l'unité d'application du droit dans le domaine du rachat des chemins de fer, elle se borne à remplacer de multiples tribunaux arbitraux par l'autorité judiciaire suprême du pays, par la juridiction même qui offre toutes les garanties désirables pour une impartiale application des lois. Aussi vous recommandons-nous, avec une entière conviction, l'adoption de l'article 22 du projet et croyons pouvoir admettre que les entreprises de chemins de fer, dans leur intérêt bien entendu, feront bon accueil à une mesure destinée à mettre fin à un état d'insécurité qui pourrait devenir dangereux pour elles aussi.

Art. 23. A teneur de l'article 6 de la loi de 1883 et en dérogation au C. O., la Confédération et les cantons conservent les droits dont ils sont actuellement investis en matière de droit de vote. Les autorités fédérales ont en outre la faculté de stipuler à l'avenir des droits analogues et d'en sanctionner l'attribution, soit dans les concessions, soit lors de l'examen des statuts ou de conventions spéciales. En ce qui concerne la participation de la Confédération et des cantons à l'administration, cette disposition fait double emploi avec l'article 6 de la loi fédérale du 28 juin 1895, concernant le droit de vote des actionnaires des compagnies de chemins de fer et la participation de l'état à l'administration de ces dernières; cet article fixe les conditions réglant la représentation de la Confédération et des cantons dans les administrations de chemins de fer et réserve, à son alinéa 4, les dispositions contenues dans les concessions ou dans les contrats qui accordent à la Confédération, à l'état ou aux communes une représentation plus considérable. Mais il n'en est pas de même en ce qui concerne le droit de vote de la Confédération et des cantons, au sujet duquel la loi sus-visée ne contient aucune disposition. Et comme les motifs qui ont dicté l'article 6 de la loi du 21 décembre 1883 sont aujourd'hui encore déterminants, à un plus haut degré même qu'autrefois pour la Confédération, puisqu'elle a acheté dans l'intervalle un assez grand nombre d'actions d'une grande compagnie, il paraissait indiqué d'introduire dans la loi nouvelle l'article 6 de l'ancienne, en supprimant toutefois ce qui a trait à l'administration.

Art. 24. Point n'est besoin de motiver cette disposition transitoire, nécessaire, qui exige que les compagnies de chemins de fer mettent, dans un délai à fixer par le conseil fédéral, leurs statuts en harmonie avec la loi nouvelle.

Art. 25. Cet article, outre qu'il abroge la loi fédérale du 21 décembre 1883, prescrit que les arrangements conclus en vertu des dispositions de cette loi au sujet des amortissements, devront être modifiés en conformité de la loi nouvelle, prescription nécessaire en raison de ce que les amortissements jusqu'ici stipulés l'étaient non seulement pour la période écoulée, mais aussi pour la période subséquente, c'est-à-dire celle pour laquelle la nouvelle loi fera règle et ses dispositions régiront le mode d'amortissement.

En vous soumettant, monsieur le président et messieurs, le projet d'une nouvelle loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, et en attirant votre attention sur son urgence, nous saisissons l'occasion de vous assurer de notre haute considération.

Berne, le 11 novembre 1895.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

Z E M P.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Projet.

Loi fédérale

sur

la comptabilité des chemins de fer.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du conseil fédéral du 11 novembre 1895,

décète :

Art. 1^{er}. La comptabilité de tous les chemins de fer situés en Suisse est soumise aux prescriptions de la présente loi. Cette disposition est également applicable aux chemins de fer situés en Suisse qui appartiennent à des entreprises étrangères ou sont exploités par elles.

Sauf disposition contraire de la présente loi, les règles du code fédéral des obligations sont en outre applicables aux sociétés anonymes.

Art. 2. Les comptes et bilans seront établis d'après un formulaire uniforme, arrêté par le conseil fédéral; ils seront clôturés chaque année au 31 décembre et soumis à l'examen (article 16) et à l'approbation du conseil fédéral, dans un délai à fixer par lui. Lorsque l'entreprise est une société

anonyme, ce dépôt doit précéder en tout cas l'assemblée générale des actionnaires.

Les nouvelles entreprises de chemins de fer clôtureront et déposeront leurs comptes et bilans pour la première fois à la fin de l'année où elles auront commencé à exploiter des tronçons de la ligne ou la ligne entière. Le conseil fédéral a toutefois le droit d'exiger que des comptes lui soient soumis déjà pendant la période de construction.

Art. 3. A la demande du conseil fédéral, toutes les entreprises de chemins de fer établiront et présenteront, en même temps que les comptes et bilans relatifs à la totalité du réseau, les justifications distinctes au sujet du produit net et des dépenses de premier établissement des lignes qui, à teneur des concessions, peuvent être rachetées à part.

Si toutes les lignes d'une entreprise forment, en vertu des concessions, un tout indivisible ou si, ensuite d'entente avec les autorités fédérales, des lignes qui, d'après les concessions, étaient distinctes les unes des autres, ont été réunies pour ne faire l'objet que d'une seule opération de rachat, l'entreprise n'est plus tenue d'établir, pour chaque ligne séparément, des comptes au sujet du produit net et des dépenses de premier établissement; en pareil cas, la justification du produit net et des dépenses de premier établissement, exigée par les conditions de rachat, n'est faite que pour l'ensemble du réseau.

Faute par une entreprise de chemins de fer de présenter dans le délai fixé (article 20) des comptes distincts en conformité de ses concessions, le conseil fédéral aura le droit de traiter l'ensemble des lignes de l'entreprise comme ne formant à l'égard du rachat qu'un tout indivisible. En pareil cas, le plus prochain terme de rachat est fixé au 1^{er} mai 1903 et l'indemnité de rachat sera égale à vingt-cinq fois le produit net ou aux dépenses de premier établissement du réseau entier.

Art. 4. Le compte de construction d'une entreprise de chemins de fer peut être débité de tous les frais que le concessionnaire a payés pour la construction ou l'achat de la ligne ou pour l'acquisition du matériel d'exploitation.

En cas d'acquisition conventionnelle d'une ligne appartenant à une autre entreprise, la valeur à porter au bilan ne pourra pas dépasser le prix d'achat, si celui-ci est inférieur à l'évaluation antérieure; s'il est supérieur à cette évaluation, le chiffre du précédent bilan ne pourra pas être dépassé.

Sont ajoutés aux frais d'établissement, les frais d'organisation et d'administration et les intérêts, occasionnés pendant la période de construction, pour l'établissement et l'installation d'une ligne. Les intérêts des actions sont mis au bénéfice de cette disposition au cas seulement où le paiement en a été stipulé par les statuts ou par convention; à l'avenir, leur taux ne pourra toutefois pas dépasser 4 % par an.

Pour les lignes nouvellement construites, les dépenses concernant le réglage et le ballastage des voies, pour le montant qui dépasse la moyenne des frais ordinaires d'entretien, sont portées au compte de construction pendant les six premiers mois de l'exploitation.

Art. 5. Après l'ouverture de l'exploitation, les sommes dépensées pour les installations supplémentaires ou nouvelles ou pour l'acquisition du matériel d'exploitation, ne peuvent être portées au compte de construction que s'il en est résulté, dans l'intérêt de l'exploitation, une augmentation ou une amélioration essentielle des constructions et installations.

S'il est apporté aux constructions et installations existantes ou au matériel d'exploitation des modifications en vue de les améliorer, renforcer ou agrandir, le compte de construction ne pourra désormais être débité que de la somme que les objets modifiés auraient coûté en plus s'ils eussent été à l'origine établis en leur nouvelle forme ou condition.

Les frais relatifs à l'amélioration ou au renforcement de la superstructure (voie de fer) ne peuvent pas être portés au compte de construction, mais doivent être payés sur les recettes de l'exploitation.

Pour les travaux et acquisitions visés au présent article, des frais d'organisation, d'administration et de direction technique pourront être portés au compte de construction au cas seulement où il aura été employé, pour leur exécution, un personnel spécial, non attaché aux services d'exploitation et d'entretien des chemins de fer.

Art. 6. La valeur des ouvrages et installations hors d'usage ou détruits, portée au compte de construction, en sera déduite. Si de nouveaux ouvrages et installations les remplacent, la valeur en pourra être portée au compte de construction.

Les frais de premier établissement de la superstructure (voie de fer) ne sont pas, en cas de renouvellement de celle-ci, déduits du compte de construction. En revanche, les frais de renouvellement ne sont pas portés au compte de construction, mais payés sur le fonds de renouvellement.

Art. 7. Pour les transports effectués par une entreprise sur ses lignes en vue de ses propres travaux de construction, le compte de construction ne pourra être débité que du prix de revient. Un règlement spécial, à soumettre à l'approbation du conseil fédéral, fixera les taxes à appliquer à ces transports.

Il est interdit de porter au compte de construction des bénéfices pour des fournitures de matériel ou de main d'œuvre, faites pour des constructions, par une entreprise sur son propre réseau.

Art. 8. Des projets et devis estimatifs de tous les travaux d'établissement ou de parachèvement, de tous les achats de matériel roulant faits après l'ouverture de l'exploitation,

seront soumis au conseil fédéral, avant que lesdits travaux ou achats soient effectués. En cas d'inobservation de cette prescription, le compte de construction ne pourra être débité de dépenses de cette nature.

Art. 9. Ne seront pas portées au compte de construction les dépenses et pertes désignées ci-après :

- a. les frais de fondation, notamment les dépenses faites pour l'obtention des concessions, la constitution de la société et les études et projets préliminaires ;
- b. les frais quelconques de constitution et de perception du capital ;
- c. les pertes de cours sur le capital d'établissement ;
- d. les dépenses indirectes, telles que des subventions ou des contributions à des travaux publics, par exemple à des chemins de fer, routes, ponts, travaux de défense des rives, etc., sis en dehors de l'emprise du chemin de fer ou qui restent la propriété de tiers, et cela dans le cas aussi où l'entreprise de chemins de fer exécute elle-même à ses propres frais des travaux de cette nature ;
- e. les frais des travaux et installations couverts par des subventions à fonds perdus ;
- f. les frais d'organisation et d'installation de l'exploitation ;
- g. les intérêts de dépenses faites après l'ouverture de l'exploitation pour l'établissement de doubles voies, y compris la plateforme, pour d'autres travaux d'extension et de parachèvement ou pour l'augmentation du matériel d'exploitation.
- h. toutes les dépenses non désignées dans cet article qui, à teneur des prescriptions de la présente loi (articles 4 à 8), ne sont pas admises au compte de construction.

Les subventions à fonds perdus (lettre e) ne doivent, en règle générale, pas figurer au bilan.

Art. 10. Les comptes des entreprises de chemins de fer comprendront toutes les recettes et dépenses relatives à un exercice annuel, pour autant qu'elles sont justifiées.

Les frais d'entretien des travaux et installations existants sont prélevés sur les recettes courantes de l'exploitation.

Les intérêts des dettes, les versements au fonds de renouvellement légalement prescrits, les versements dans d'autres fonds prévus par les statuts ou les règlements, ainsi que les dépréciations ou les amortissements obligatoires, figureront chaque année aux dépenses du compte de profits et pertes, alors même que les recettes d'exploitation ne suffiraient pas à les couvrir.

Art. 11. Il sera constitué un fonds de renouvellement pour toutes les constructions et installations sujettes à usure, y compris le matériel d'exploitation.

Les versements annuels à effectuer dans ce fonds seront calculés d'après les frais d'établissement ou d'acquisition et la durée probable d'utilisation de ces ouvrages et objets ; ils seront portés, comme dépense d'exploitation, au compte de profits et pertes.

Le fonds de renouvellement doit accuser en tout temps l'équivalent intégral de la moins-value subie matériellement par les ouvrages et objets, ensuite d'usure ou d'autres causes. Le montant du fonds de renouvellement ainsi calculé sera porté au passif du bilan. Il sera procédé en conformité des articles 13 et 14, à l'égard de la différence entre la somme portée au crédit de ce fonds et la somme figurant effectivement à l'actif.

Art. 12. Le conseil fédéral, après avoir entendu les administrations de chemins de fer arrête définitivement le montant des versements annuels à effectuer au fonds de renouvellement. Ces versements seront déterminés plus spé-

cialement, en conformité des injonctions du conseil fédéral, par les statuts ou des règlements.

Le fonds de renouvellement ne peut être affecté qu'aux destinations prévues par les statuts ou règlements. Le conseil fédéral examine et approuve les destinations auxquelles ce fonds pourra être affecté.

Art. 13. Les sommes dues au fonds de renouvellement et visées à l'article 11 alinéa 3, ainsi que tous les postes qui, aux termes de la présente loi, ne peuvent être portés au compte de construction et ne constituent pas un actif réel, figureront provisoirement à l'actif du bilan à titre de sommes à restituer; elles devront être remboursées par des prélèvements sur les recettes annuelles de l'exploitation.

Art. 14. Le conseil fédéral, sur le vu d'un plan d'amortissement, fixera définitivement le délai dans lequel cette opération devra avoir lieu et le montant des annuités. Il sera procédé à cet égard conformément aux règles suivantes:

Les pertes de cours sur les emprunts non encore remboursés devront être amorties pendant la durée de ces emprunts.

Les dépenses indirectes (article 9, lettre *d*) doivent être amorties pendant la durée de la concession par annuités égales.

Le conseil fédéral fixera le délai de l'amortissement des autres postes, y compris les versements complémentaires dans le fonds de renouvellement, les pertes de cours sur les actions ou sur les emprunts remboursés ou convertis avant leur échéance.

Art. 15. Les dépenses indirectes (article 9, lettre *d*) qui ne sont pas encore amorties au moment du rachat d'une ligne fait en conformité des concessions, sont à la charge de l'acheteur, si l'indemnité de rachat a été calculée d'après les dépenses de premier établissement.

Toutefois, la somme à rembourser par l'acheteur ne doit en aucun cas dépasser la solde qui resterait à amortir, si, aussitôt les dépenses faites, il avait été procédé aux amortissements prescrits par l'article 4, alinéa 3.

Art. 16. Le conseil fédéral examinera si les comptes et bilans, les justifications du produit net et des dépenses de premier établissement présentés par les administrations de chemins de fer répondent aux dispositions de la présente loi, aux statuts et règlements des entreprises de chemins de fer, ainsi qu'aux concessions. Il a le droit de prendre, à cet effet, connaissance de toutes les pièces relatives à la gestion des administrations de chemins de fer et de faire toutes les recherches nécessaires.

Art. 17. Si le conseil fédéral estime que les comptes, le bilan et les justifications du rendement et du capital à établir d'après les concessions, ne répondent pas aux prescriptions légales, statutaires et réglementaires, ou aux concessions, il prend les mesures nécessaires après avoir entendu l'administration du chemin de fer.

En dehors des cas prévus aux articles 12 et 14 de la présente loi, les organes compétents de l'entreprise du chemin de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral, dans les trente jours de leur communication, contre les mesures prises par le conseil fédéral et de soumettre les questions litigieuses à ce tribunal, pour être tranchées par lui définitivement.

A l'égard de ces recours, il sera fait application de la procédure prescrite pour les contestations de droit public. Les frais occasionnés par des expertises spéciales seront à la charge de l'entreprise du chemin de fer.

Art. 18. Il ne peut être distribué de dividendes avant que le conseil fédéral ait approuvé les comptes et le bilan. S'il survient des contestations au sujet de la fixation ou de l'emploi du produit net, la somme litigieuse sera mise en

réserve, conformément aux injonctions du conseil fédéral, jusqu'à ce que le tribunal fédéral ait statué.

Art. 19. En cas de retard apporté par une administration de chemin de fer à présenter les comptes, bilans et autres justifications qui lui ont été légitimement réclamées, le conseil fédéral peut faire procéder, aux frais du chemin de fer, aux enquêtes et recherches nécessaires.

Si une entreprise de chemin de fer est à réitérées fois en retard, si elle n'observe pas ou élude les dispositions de la présente loi, l'administration en faute peut être, en outre, condamnée à une amende de dix mille francs au plus. La justice pénale fédérale prononce l'amende.

Est réservée, en outre, l'application de la procédure prévue à l'art. 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

Art. 20. Pour les lignes qui, en vertu des conditions de rachat fixées par les concessions ou en vertu de convention, peuvent être acquises par la Confédération en 1903, il sera présenté au conseil fédéral, à la fin de 1896 au plus tard, la justification du produit net calculé conformément aux clauses des concessions et des dépenses de premier établissement pour les années 1888 à 1894. Pour les années 1895 à 1897, ces justifications seront jointes aux comptes et bilans annuels. Le conseil fédéral fixera pour les autres termes de rachat le délai de présentation des justifications à établir suivant les concessions.

Le conseil fédéral a le droit de refuser d'examiner et d'approuver les comptes et bilans qui ne seraient pas accompagnés des justifications requises, aussi longtemps qu'elles ne seraient pas fournies, et d'interdire jusque là toute distribution de dividendes.

Art. 21. Après l'entrée en vigueur de la présente loi, le conseil fédéral entamera des négociations avec les admi-

nistrations de chemins de fer pour, dans tous les cas non encore liquidés, arrêter à l'amiable, conformément à la présente loi, les sommes qui, pour les exercices écoulés, peuvent être portées au compte de construction et celles dont le fonds de renouvellement doit être crédité.

Le conseil fédéral cherchera en outre à s'entendre avec les entreprises de chemins de fer sur les règles d'après lesquelles le produit net et le capital de premier établissement devront être déterminés en conformité des concessions.

S'il n'intervient pas d'entente, le conseil fédéral tranchera les différends sur le vu des comptes et justifications produits. Les entreprises de chemins de fer ont le droit, en vertu de l'art. 17 de la présente loi, de recourir au tribunal fédéral contre des décisions de cette nature.

Art. 22. Le tribunal fédéral connaît de tous les cas qui, à teneur des clauses de rachat contenues dans les concessions, devraient être soumis à des arbitres. La procédure prévue au chapitre II de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale est applicable.

Les clauses des concessions prévoyant la constitution de tribunaux arbitraux chargés de déterminer les indemnités de rachat et de trancher tous autres différends, sont abrogées.

Art. 23. En dérogation aux dispositions du code fédéral des obligations, la Confédération et les cantons conservent les droits dont ils sont actuellement investis vis-à-vis des compagnies en matière de droit de vote. Les autorités fédérales auront la faculté de stipuler à l'avenir des droits analogues et d'en sanctionner l'attribution, soit dans les concessions, soit lors de l'examen des statuts ou de conventions spéciales.

Art. 24. Les statuts des compagnies de chemins de fer devront être mis en harmonie avec les dispositions de la présente loi dans un délai à fixer par le conseil fédéral.

Art. 25. Est abrogée la loi fédérale, du 21 décembre 1883, sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer; les arrangements conclus en vertu des dispositions de cette loi au sujet des amortissements, devront être modifiés en conformité des prescriptions de la présente loi.

Art. 26. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 11 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Message du conseil fédéral sur le projet de loi fédérale concernant la comptabilité des chemins de fer. (Du 11 novembre 1895.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.11.1895
Date	
Data	
Seite	131-158
Page	
Pagina	
Ref. No	10 072 160

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.