

# FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

## ET RECUEIL DES LOIS SUISSES

68<sup>e</sup> année. Berne, le 13 septembre 1916. Volume III.

---

Paraît une fois par semaine. Prix: 10 francs par an; 5 francs pour six mois, plus la finance d'abonnement ou de remboursement par la poste.

Insertions: 15 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressées franco à l'imprimerie K.-J. Wyss, à Berne.

---

638

### Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant les projets

- a. d'une loi fédérale modifiant et complétant la loi fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer dans le territoire de la Confédération suisse et la liquidation forcée de ces entreprises;
- b. d'une loi fédérale concernant le concordat et le sursis extraordinaire à accorder aux compagnies de chemins de fer et de navigation.

(Du 8 août 1916.)

Monsieur le président et messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre deux projets de lois:

I. L'un a pour but de rendre applicable aux compagnies de navigation les dispositions légales actuelles en matière d'hypothèques sur les chemins de fer et de liquidation forcée de ces entreprises.

II. L'autre tend à permettre aux compagnies de chemins de fer et de navigation de faire un concordat comme aussi d'obtenir un sursis extraordinaire. Nous exposons ci-après les motifs à l'appui de ces projets.

### I.

La guerre européenne qui a été déchaînée au commencement d'août 1914 et dure encore, a une funeste influence aussi sur la situation des entreprises suisses de transport. En même temps que partout se ralentissait le trafic, les matériaux de construction et les matières nécessaires pour l'exploitation renchérisaient. Un recul très sensible s'est produit dans le mouvement des étrangers et dans le trafic de transit, qui sont pour la Suisse d'une haute importance. Il en est résulté qu'à partir du second semestre de 1914 le produit de l'exploitation a diminué et s'est même transformé, pour bien des entreprises, en un déficit:

L'exploitation des chemins de fer suisses a accusé pendant les années 1913 à 1915 les excédents suivants: 85.053.969 fr. en 1913, 54.715.908 fr. en 1914 et 55.630.999 fr. en 1915. Si l'on en défalque les produits des chemins de fer fédéraux (70.315.599 fr. en 1913, 48.344.142 fr. en 1914 et 50.742.223 fr. en 1915), il reste comme excédent total pour les autres chemins de fer (lignes à voie normale, à voie étroite et à crémaillère) 14.738.370 fr. en 1913, 6.371.766 fr. en 1914 et 4.888.776 fr. en 1915. Parmi ces autres chemins de fer, ont eu des *déficits d'exploitation*: En 1913: 6 lignes à voie normale 48.994 fr., 6 lignes à voie étroite 55.139 fr., 1 ligne à crémaillère 12.545 fr., soit pour 13 lignes 116.678 fr.; en 1914: 10 lignes à voie normale 121.263 fr., 11 lignes à voie étroite 112.114 fr., 4 lignes à crémaillère 80.252 fr., soit pour 25 lignes 313.629 fr.; en 1915: 6 lignes à voie normale 71.804 fr., 13 lignes à voie étroite 519.151 fr., 10 lignes à crémaillère 340.915 fr., soit pour 29 lignes 931.870 fr.

L'année dernière, 29 chemins de fer ont donc accusé des déficits d'exploitation, c'est-à-dire que leurs recettes ne leur ont même pas permis de payer le coupon, et encore moins d'effectuer les amortissements contractuels. C'est bien là un fait qui doit inspirer de grandes appréhensions.

Déjà au commencement de l'automne de 1914, quelques petites compagnies se sont trouvées dans des embarras financiers et hors d'état de faire honneur à leurs engagements au

moyen de leurs recettes d'exploitation. Des essais de contracter des emprunts dans des banques échouèrent. Lorsqu'alors des compagnies se virent menacées de demandes en liquidation (une telle demande avait même déjà été adressée au Tribunal fédéral), le Conseil fédéral se rendit compte de ce que la liquidation forcée d'une seule compagnie ne resterait pas un fait isolé, qu'au contraire elle entraînerait la même catastrophe pour d'autres entreprises également dans la détresse. D'autre part, il était évident que des ventes forcées faites pendant la guerre donneraient de piètres résultats, et occasionneraient des pertes considérables. Toutes les valeurs suisses de chemins de fer auraient alors infailliblement été discréditées. Dans le domaine des chemins de fer, aussi, il fallait sauvegarder dans la mesure du possible la situation de notre économie nationale pendant la guerre.

Ces considérations nous ont engagés à faire usage de nos pouvoirs extraordinaires pour rendre, le 27 novembre 1914, un arrêté portant que toute demande en liquidation d'une entreprise de chemin de fer adressée au Tribunal fédéral doit être transmise à notre département des chemins de fer, lequel, après examen de la situation de la compagnie, décide s'il faut faire droit à la demande, ou s'il importe de la différer. Dans ce dernier cas, ledit département prend les dispositions nécessaires pour empêcher notamment qu'aucun créancier ne soit privilégié.

Le 16 mars 1915, cet arrêté fut, sur un point secondaire, l'objet d'interprétations destinées à faire cesser une divergence d'opinions qui s'était élevée entre le Tribunal fédéral et nous.

La teneur des deux arrêtés du Conseil fédéral se trouve dans le *Recueil officiel*, tome XXX, page 590, et tome XXXI, page 75.

La mesure sera révoquée après l'expiration de la durée des pouvoirs extraordinaires du Conseil fédéral, sauf décision contraire de l'Assemblée fédérale.

Par la suite, cinq demandes en liquidation d'entreprises de chemins de fer qui avaient été adressées au Tribunal fédéral ont été renvoyées par lui à notre département des chemins de fer. Dans trois cas, ce département a différé l'ouverture de la procédure de liquidation et ordonné la continuation de l'exploitation sous sa surveillance, ainsi que la suspension provisoire de tous paiements qui ne seraient

pas indispensables pour le maintien de l'exploitation. Dans les deux autres affaires, il n'a pas encore été statué sur la demande en liquidation.

## II.

Dans la session de juin de l'Assemblée fédérale de l'année dernière, M. Kunz et d'autres députés au Conseil des Etats ont déposé une motion ainsi conçue : « Le Conseil fédéral est invité à faire rapport sans tarder sur la question de savoir si la loi fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer et la liquidation forcée de ces entreprises ne devrait pas être complétée en ce sens que les compagnies de chemins de fer puissent obtenir le bénéfice du concordat et qu'il soit possible de prendre, pour la sauvegarde des intérêts communs de groupes de créanciers, des mesures obligatoires pour tous, malgré l'opposition d'une minorité. »

Cette motion a été, avec notre assentiment, prise en considération par le Conseil des Etats et le département des chemins de fer a entrepris les travaux préliminaires.

Déjà en 1877, le département avait, pour donner suite à un vœu émis au Conseil des Etats, soumis au Conseil fédéral un projet de loi fédérale, élaboré par M. *Russenberger*, député au Conseil des Etats, concernant le bénéfice du concordat pour les chemins de fer. Le Tribunal fédéral reconnut la nécessité d'une loi de ce genre. Le Conseil fédéral n'est cependant pas entré en matière sur le projet et il donna connaissance de sa décision aux Chambres. Celles-ci se déclarèrent d'accord avec lui. Les motifs pour lesquels on renonça à s'occuper de l'affaire ne sont relatés ni dans le dossier, ni dans les procès-verbaux.

En utilisant en partie le projet de M. *Russenberger*, M. *Ister*, député au Conseil des Etats, élabora, à la demande du département des chemins de fer, un nouveau projet, dans lequel il ajouta un deuxième chapitre, qui traitait du sursis extraordinaire. Le Tribunal fédéral et la direction générale des chemins de fer fédéraux donnèrent leur avis sur ce projet; de même, l'Union suisse des chemins de fer secondaires, qui soumit un projet à part de M. le professeur *von Salis*. Puis, le département susnommé chargea une commission d'experts d'examiner les projets. Cette commission se composait de MM. *Ister*, député au Conseil

des Etats; *Ostertag*, juge fédéral; Dr *Kaiser*, fonctionnaire du département de justice; *Böhi*, député au Conseil des Etats; A. *Bonzanigo*, avocat à Bellinzone; Eugène *Curti*, avocat à Zurich; Dr Th. *Geering*, à Bâle; *Haab*, directeur général; *Kunz*, député au Conseil des Etats, *Morel*, banquier à Lausanne; *Gustave Müller*, conseiller national; *von Salis*, professeur à Marschlins; *Schätz*, secrétaire général de l'Union des chemins de fer secondaires; *Sträuli*, conseiller national; *von Streng*, conseiller national; *von Waldkirch*, directeur de la Banque fédérale à Zurich, et *Winkler*, ancien juge fédéral, avec MM. *Biedermann*, *Pestalozzi*, *Rathgeb* et *Baumberger*, fonctionnaires du département des chemins de fer.

Ces experts discutèrent à fond les projets, sous la direction du chef du département, les 6 et 7 octobre de l'année dernière. Les procès-verbaux de leurs délibérations, ainsi que les travaux préliminaires dont il est question plus haut, vous sont remis avec le présent message. En s'inspirant de la discussion qui eut lieu au sein de la commission, le département des chemins de fer établit, avec le concours de M. *Winkler*, ancien juge fédéral, un nouveau projet de loi fédérale concernant le concordat et le sursis extraordinaire, lequel a été approuvé par nous aujourd'hui même.

Si les pouvoirs extraordinaires du Conseil fédéral en vertu desquels ont été rendus les arrêtés du 27 novembre 1914 et du 16 mars 1915 (v. au chapitre I) doivent prendre fin avant que ce projet ait obtenu force de loi, l'Assemblée fédérale aura à décréter les dispositions que nécessiterait dans l'intervalle la continuation de l'application de nos deux arrêtés.

### III.

Pendant les études que nécessita le rapport demandé par la motion *Kunz*, quelques compagnies de navigation adressèrent une pressante requête tendante à pouvoir, sous une forme ou sous une autre, mettre en gage leur flottille de bateaux sans être obligées de la donner en nantissement, ce qui empêcherait de continuer le service de navigation. Cette requête fut vivement recommandée par les gouvernements du Tessin, de Schaffhouse et de Thurgovie. Nous y avons fait droit par un arrêté que nous avons rendu, le 11 avril 1916, en vertu de nos pouvoirs extraordinaires et qui est ainsi conçu:

« Article premier. La loi fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer dans le terri-

toire de la Confédération suisse et la liquidation forcée de ces entreprises, modifiée en date du 20 décembre 1878 et du 2 juillet 1880, ainsi que par les arrêtés du Conseil fédéral du 27 novembre 1914 et du 16 mars 1915, est applicable aux sociétés anonymes suisses de navigation au bénéfice d'une concession fédérale, dans la même mesure qu'elle l'était jusqu'ici aux compagnies de chemins de fer.

« Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le 11 avril 1916. »

(Voir *Recueil officiel*, tome XXXII, p. 152.)

Nous croyons utile de reproduire ici le rapport de notre département des chemins de fer, du 7 avril écoulé, dans lequel sont exposés les motifs à l'appui de cet arrêté. Il est conçu en ces termes :

« Les compagnies suisses de navigation se trouvent toutes sans exception dans une situation très difficile. Les recettes de l'exploitation sont peu importantes et ne suffisent pas, pour plusieurs de ces compagnies, à faire face aux frais de l'exploitation. Des capitaux ou des titres disponibles n'existent plus et les compagnies n'ont actuellement aucun moyen légal de contracter des emprunts en hypothéquant leurs biens et d'assurer ainsi la continuation du service. Ces biens sont exclusivement ou en majeure partie les bateaux et leurs accessoires. Ils ne peuvent être constitués en gage que par voie de nantissement; or une pareille constitution de gage empêcherait de continuer l'exploitation de l'entreprise.

Ces circonstances exigent impérieusement qu'on puisse rendre possible d'une manière quelconque la mise en gage de la flottille de bateaux. On a pour cela deux moyens: ou permettre la constitution d'un gage spécial sans translation de possession, ou permettre la constitution d'un gage général à l'exemple de l'hypothèque constituée sur un chemin de fer. Un troisième moyen n'existe pas; en particulier, celui qu'un éminent juriste a proposé, sous toutes réserves il est vrai, à votre département de justice et qui consisterait à déclarer les bateaux des accessoires des immeubles de la compagnie, est manifestement inapplicable, notamment dans le cas où la compagnie ne possède pas d'immeubles.

Si nous nous demandons lequel des deux autres moyens mérite la préférence, il faut remarquer que la fixation des

principes juridiques à appliquer pour l'engagement de la flottille de bateaux sans translation de possession exigerait un travail compliqué, difficile, et qu'il y aurait lieu de créer une forme d'engagement nouvelle, ce qui paraît hors de proportion avec le petit nombre des entreprises en cause et le rôle relativement peu important qu'elles jouent dans notre vie économique.

D'un autre côté, nous appelons l'attention sur le fait qu'on possède déjà une forme d'engagement qui a fait ses preuves et qui avait été créée pour satisfaire au besoin de crédit d'entreprises économiques entièrement semblables, savoir l'hypothèque générale pour les chemins de fer. Ce mode de constitution et de réalisation d'une sûreté en matière de prêts convient parfaitement aussi à des entreprises de navigation pour l'ensemble des engagements prévus par la loi fédérale concernant les hypothèques sur les chemins de fer suisses et la liquidation forcée de ces entreprises. Le nouveau domaine d'application est délimitable d'une manière précise : il comprend les entreprises de navigation qui sont au bénéfice d'une concession fédérale et dont on trouvera la liste ci-annexée. Une nouvelle définition juridique n'est donc pas nécessaire; on peut se borner à soumettre à une loi déjà existante une nouvelle matière. Dans ce but, il suffit d'une seule disposition nouvelle.

Une question difficile à résoudre est cependant celle-ci : Pouvons-nous et devons-nous rendre applicable aux compagnies de navigation la loi concernant les hypothèques sur les chemins de fer en nous basant sur nos pouvoirs extraordinaires ou faut-il suivre la voie législative que prescrit la constitution ?

Nous ferons remarquer qu'immédiatement après l'entrée en vigueur de la loi projetée, plusieurs compagnies de chemins de fer affecteront leurs biens immobiliers et mobiliers à la sûreté d'emprunts considérables et relativement à longue échéance et qu'il y aura, par conséquent, des droits restant acquis et demeurant en vigueur, alors que nos pouvoirs extraordinaires auront pris fin. Si l'on voulait alors revenir en arrière, on se heurterait certainement à de grandes difficultés.

D'un autre côté, si l'on observe la marche à suivre dictée par la constitution (discussion dans les deux Chambres du parlement et délai référendaire), il est certain que le secours viendra trop tard pour empêcher qu'un certain nombre d'en-

treprises de navigation, faute de ressources, doivent suspendre les courses pendant longtemps. En outre, nous pouvons bien dire que la lacune, inaperçue jusqu'ici, de notre droit privé (lequel ne donne aucune possibilité de mettre en gage des bateaux en service) doit nécessairement être comblée; cette lacune est maintenant devenue plus sensible; la législation ordinaire ne conduirait sans doute à aucune solution matérielle autre que celle que nous avons trouvée. En troisième lieu, nous ferons remarquer que deux gouvernements cantonaux intéressés dans la question, ceux de Schaffhouse et de Thurgovie, nous ont vivement demandé de régler l'affaire nous-mêmes, en vertu des pouvoirs qui nous ont été accordés.

L'urgence est la conséquence des résultats défavorables de l'exploitation; ceux-ci sont en étroite connexité avec la guerre européenne, qui a mis les Chambres dans la nécessité de nous conférer des pouvoirs extraordinaires.

Il y aurait, à la vérité, une troisième solution, qui consisterait dans l'adoption d'une loi par les Chambres fédérales dans la prochaine session de juin, sans la clause référendaire. De cette façon, l'Assemblée fédérale revendiquerait pour elle-même et exercerait elle-même, en l'espèce, la fonction extraordinaire qu'elle avait confiée au Conseil fédéral. Mais alors il y aurait, à côté du droit constitutionnel ordinaire et du droit extraordinaire conféré au Conseil fédéral, une troisième forme du droit public, et l'insécurité quant au point de savoir qui doit intervenir d'une manière extraordinaire dans un cas donné conduirait à une concurrence entre le Conseil fédéral et les Chambres fédérales; une telle concurrence aurait une action entravante et serait nuisible à l'intérêt général. Abstraction faite de cela d'ailleurs, l'aide arriverait trop tard, car entre le jour où le Conseil fédéral pourrait rendre son arrêté et le jour où la question pourrait, au mois de juin, être réglée définitivement par les Chambres fédérales, l'intervalle serait de deux mois au moins.

Nous vous proposons dès lors, après mûre réflexion, de régler vous-mêmes cette question sans aucun retard. Comme vous le savez, la loi relative aux hypothèques à constituer sur les chemins de fer est en voie de revision, en ce qui concerne l'arrangement et d'autres matières semblables. Cette question de revision est difficile et le genre de solution à lui donner, de même que l'étendue de la solution, sont très contestés. On procédera par la voie de la législation ordinaire. A cette

occasion, il sera loisible aux pouvoirs législatifs constitutionnels de régler pour l'avenir la question qui nous occupe aujourd'hui autrement que nous ne l'aurons fait; il n'y aurait alors à fixer que la transition du droit nouveau au dernier droit survenu; c'est là une tâche difficile, mais non impossible à accomplir.

Seront soumises nouvellement à la loi sur les hypothèques: « Les sociétés anonymes suisses qui exploitent une entreprise de navigation en vertu d'une concession fédérale. » N'entrent donc pas en considération: les entreprises non suisses (nos 3 et 14 de la liste); l'entreprise qui appartient à une maison de commerce (no 17) et l'entreprise que possède la commune de Sils (no 18). Un certain nombre de bateaux dont il faut tenir compte ici étant actionnés non à la vapeur, mais par une autre force, on ne saurait parler de « compagnies de bateaux à vapeur ». Enfin il y a aussi un certain nombre de petites entreprises de navigation qui ne possèdent qu'une autorisation cantonale et n'entrent donc pas en considération. »

Telle est la teneur du rapport que nous a présenté notre département des chemins de fer et sur le vu duquel nous avons rendu notre arrêté du 11 avril écoulé.

Nous estimons maintenant nécessaire de régler cette question dès aujourd'hui, par la voie de la législation ordinaire, et de ne pas attendre, pour ce faire, l'expiration de nos pouvoirs extraordinaires, qui nous ont permis de lui donner provisoirement une solution. Il est juste, en effet, que ce qui vous est proposé en vue de l'introduction de l'institution du concordat forcé pour les compagnies de chemins de fer soit applicable aussi pour les compagnies de navigation. Cela ne peut toutefois être obtenu que si l'on règle au préalable par la loi et d'une façon durable (et non pas seulement pour la durée de nos pouvoirs extraordinaires) l'extension aux compagnies de navigation de la loi concernant les hypothèques sur les chemins de fer et la liquidation forcée de ces entreprises. En même temps nous ferons remarquer qu'il ne suffit pas de régler la question sommairement, comme nous avons dû le faire à l'époque où il y avait urgence, mais que maintenant tout doit être bien examiné point par point; il s'agit en effet de savoir dans tous leurs détails quelles modifications de la loi actuelle sont nécessaires et si la loi doit étendre son application également aux entreprises de navigation.

## IV.

Nous sommes donc en présence d'une double tâche, qui consiste, d'une part, à déclarer applicable aux compagnies de navigation la loi concernant les hypothèques sur les chemins de fer et la liquidation forcée de ces entreprises et à modifier en conséquence la teneur des dispositions de la loi actuelle, puis, d'autre part, à adopter pour les compagnies de chemins de fer et de navigation les principes juridiques du concordat et du sursis extraordinaire. Au point de vue de la forme, deux voies nous sont offertes pour arriver simultanément à ce double but. Nous pouvons prendre la loi actuelle et y apporter toutes les modifications et adjonctions nécessaires. Ou bien nous divisons la tâche en deux parties :

I. en premier lieu, nous apportons partout à la loi actuelle les modifications que nécessite son applicabilité aux compagnies de navigation;

II. cela fait, nous édictons une deuxième loi, indépendante de la première, qui introduit le concordat et le sursis extraordinaire pour les compagnies de chemins de fer et de navigation.

Après avoir établi ces modifications de la loi actuelle et la loi nouvelle, il faudrait ensuite, sans rien changer au contenu et à la teneur des chapitres et des articles, réunir le tout en un texte concernant « la constitution d'hypothèques, la liquidation forcée, le concordat et le sursis extraordinaire pour les compagnies de chemins de fer et de navigation ». Ce procédé a déjà été appliqué une fois, dans une même occasion, lorsqu'après avoir édicté la loi fédérale modifiant l'organisation judiciaire fédérale, du 6 octobre 1911, la chancellerie fédérale élabora et publia, avec l'approbation des Chambres, une « édition textuelle » de la loi organisatrice de 1893, avec les modifications apportées à cette loi.

Après mûre réflexion, nous avons donné la préférence à la seconde des deux solutions possibles, parce que nous avons trouvé que la discussion *à part* de chacun des deux objets dans les Chambres fédérales est certainement la plus favorable à la bonne marche des délibérations.

Nous vous soumettons, par conséquent, les projets de deux lois fédérales, dont la première « modifie et complète la loi fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer dans le territoire de la Confédération suisse et la liquidation forcée de ces entreprises » (applica-

tion de la loi aux compagnies de navigation), tandis que la seconde concerne « le concordat et le sursis extraordinaire à accorder aux compagnies de chemins de fer et de navigation ». Le second projet présuppose l'acceptation du premier. Après l'adoption et l'entrée en vigueur des deux lois, la chancellerie fédérale publierait, avec votre approbation formelle, le texte réuni des lois fédérales « concernant la constitution d'hypothèques, la liquidation forcée, le concordat et le sursis extraordinaire pour les compagnies de chemins de fer et de navigation », avec une seule numérotation des articles.

C'est ainsi qu'après toutes les complications inévitables de la technique des travaux législatifs, nous finissons par obtenir un projet qui règle d'une manière très claire et très explicite quatre importantes parties du droit en matière de chemins de fer et de navigation.

## V.

Si, pour le projet I, nous n'avons rien à ajouter au rapport reproduit ci-dessus de notre département des chemins de fer, nous nous permettons, au sujet du projet II, de donner ci-après les explications qui nous paraissent nécessaires.

*A. Le concordat.* Aujourd'hui une compagnie de chemin de fer suisse ne peut obtenir un concordat sans le consentement de tous les intéressés. Après que la loi fédérale du 11 avril 1889 sur la poursuite pour dettes et la faillite fut entrée en vigueur, on se demanda si les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas faire usage des dispositions de la loi qui traitent du concordat. La question très contestée de l'applicabilité de ces dispositions aux sociétés anonymes fut, il est vrai, résolue affirmativement, mais le Tribunal fédéral les déclara, comme le montre son compte rendu administratif pour 1892, inapplicables aux compagnies de chemins de fer. Son raisonnement est le suivant: Le législateur n'a évidemment pas voulu que des autorités cantonales eussent à s'occuper de la procédure de concordat pour des compagnies de chemins de fer et la loi n'ayant pas institué d'autorité fédérale en matière concordataire, il n'existe aucun office qui puisse connaître de ces affaires. De plus, la loi fédérale de 1874, dans ses articles 17 à 19, donne aux créanciers de compagnies de chemins de fer le

droit absolu de demander la liquidation au cas où ils n'auraient pas été désintéressés.

Or les auteurs de la motion présentée au Conseil des Etats ont explicitement démontré qu'il est maintenant opportun, voire même urgent, de créer pour les compagnies de chemins de fer, au moyen d'une loi fédérale, la possibilité d'obtenir une remise de dettes aussi sans le consentement de tous les intéressés, c'est-à-dire la possibilité de conclure un concordat forcé. Nous sommes entièrement d'accord avec eux. Il faut une fois pour toutes que la lacune existante soit comblée, non seulement par des motifs théoriques et pour compléter la législation, mais parce qu'actuellement un certain nombre d'entreprises de chemins de fer, et non des moins importantes, sont malheureusement obligées de tenter un arrangement, soit en vue d'une amélioration de leur situation financière, soit pour se procurer de nouveaux capitaux dont elles ont besoin pour la continuation de l'exploitation parfois même pour le parachèvement des travaux. Quelques compagnies étaient déjà chancelantes depuis longtemps et plusieurs, jusqu'alors prospères, qui servaient principalement à la circulation des étrangers, se sont trouvées à la veille de leur ruine par suite de l'amoindrissement du trafic depuis la guerre et en particulier par suite de la forte diminution du mouvement des étrangers; elles ont perdu l'espoir de pouvoir jamais se relever s'il ne leur est pas possible de se décharger d'une partie de leurs dettes. Il est peut-être quelques entreprises que l'on sortira d'embarras en empêchant la liquidation forcée pendant la durée de la guerre, mais pour d'autres cette mesure de circonstance ne fait que retarder la catastrophe, qui est inévitable si on ne peut aider durablement.

Il ne manque pas de voix, à la vérité, pour déclarer hautement que les compagnies aux prises avec des difficultés financières devraient saisir l'occasion actuelle pour provoquer la liquidation de leur entreprise par une déclaration d'insolvabilité et se décharger ainsi radicalement de leurs dettes, au lieu de ne se débarrasser que d'une partie de celles-ci au moyen d'un arrangement. Nous sommes d'un avis opposé et nous nous en tenons à la manière de voir qui nous a inspiré notre arrêté du 27 novembre 1914.

Pendant la guerre, il faut, autant que possible, éviter la liquidation forcée de chemins de fer et n'en venir, par la

suite aussi à cette extrémité que lorsque tout appui est devenu impossible.

Jusqu'à présent il est arrivé neuf fois en Suisse que des chemins de fer ont été déclarés en faillite et vendus aux enchères; les pertes qui en sont résultées pour les créanciers et les actionnaires se chiffrent comme suit :

1 <sup>o</sup> 1867/1875, Ligne d'Italie . . . . .	fr. 25.450.000
2 <sup>o</sup> 1864, Jura-Industriel . . . . .	» 13.425.000
3 <sup>o</sup> 1877, Chemin de fer Berne-Lucerne . . . . .	» 14.745.000
4 <sup>o</sup> 1879, Chemin de fer Rigi-Scheidegg, sans les hôtels . . . . .	» 333.000
5 <sup>o</sup> 1880, Chemin de fer National . . . . .	» 28.838.000
6 <sup>o</sup> 1894, Chemin de fer Brienz-Rothorn . . . . .	» 1.616.000
7 <sup>o</sup> 1894, Chemin de fer du Monte Generoso, I <sup>re</sup> liquidation . . . . .	» 1.562.000
8 <sup>o</sup> 1908, Chemin de fer Saignelégier-Glovelier . . . . .	» 2.735.000
<b>Total</b>	<b>fr. 88.704.000</b>

La neuvième affaire, celle du chemin de fer du Monte Generoso, II<sup>e</sup> liquidation, n'est pas encore réglée.

Personne ne contestera que, pour la grande majorité de ces lignes, la moins-value réelle comparativement aux frais d'établissement était beaucoup plus faible que le montant des pertes. Il est évident que la vente forcée de chemins de fer donnerait actuellement des résultats encore pires, dont souffrirait aussi grandement le crédit du pays. Nous pouvons donc espérer que les voix en faveur de la liquidation actuelle de compagnies cesseront de se faire entendre.

Il va de soi que c'est à la Confédération à légiférer en matière de concordat pour les chemins de fer; il ne s'agit plus que de savoir si la procédure concordataire prévue par la loi sur les poursuites pour dettes et la faillite doit être déclarée applicable aussi pour les chemins de fer et attribuée aux autorités cantonales qui ont à s'occuper des concordats. La réponse à cette question doit être négative. La procédure concordataire pour les chemins de fer est en étroite connexité avec l'hypothèque constituée sur les chemins de fer, laquelle est régulièrement atteinte par le concordat. Cette procédure entrera souvent en conflit avec la procédure de liquidation déjà en cours. Etant ainsi donné que la procédure en matière d'hypothèques et de liquidation forcée des entreprises de chemins de fer sont du ressort des

autorités fédérales, il est certain qu'il faut leur attribuer également la procédure concordataire pour les chemins de fer.

Et puisque nous voulons que la loi relative aux hypothèques et à la liquidation soit applicable aux compagnies de navigation qui sont au bénéfice d'une concession fédérale, il faut aussi nécessairement que ces entreprises de transport soient en tout régies par le même droit et soumises à la même procédure que les entreprises de chemins de fer. Nous avouons que, s'il arrivait au cours des temps qu'une petite entreprise de navigation au bénéfice d'une concession fédérale, qui n'a pas mis en gage son bateau ou ses quelques bateaux, voulût faire un arrangement forcé, on trouverait singulier que l'appareil de la procédure fédérale dût être mis en mouvement. Mais ce cas-là se présentera rarement, et il serait encore plus étrange que, pour la procédure relative à l'arrangement comme aussi à la faillite, on dût commencer par déterminer s'il s'agit d'une grande ou d'une petite entreprise, et que vis-à-vis d'une petite entreprise la procédure fût toute différente, suivant qu'il existerait ou non une hypothèque générale.

D'une manière générale, le projet cherche à s'adapter aux dispositions du chapitre de la loi sur les poursuites pour dettes et la faillite concernant le concordat, à n'établir de dispositions spéciales que là où elles sont exigées par les conditions particulières des compagnies de chemins de fer et de navigation, notamment par les particularités de l'hypothèque générale, comme aussi par le fait que, dans un arrangement, cette hypothèque générale est régulièrement atteinte. Toutes les entreprises auxquelles le projet II, et aussi le projet I, doivent être appliqués étant des sociétés anonymes, le lecteur voudra bien admettre que partout où il est question de compagnies ou d'entreprises on entend des sociétés anonymes.

L'économie du projet et la plupart de ses dispositions n'ont pas besoin d'éclaircissement; en particulier, les dispositions relatives à la formation de groupes et aux votations dans les groupes se comprennent d'elles-mêmes.

*Ad art. 3.* Dans la commission d'experts, on a demandé que la loi permette aux créanciers qui, dans le concordat, renoncent à leurs droits, de se récupérer de tout ou partie de leurs pertes en cas de future bonne marche de l'entreprise. Cette idée est évidemment juste. Nous pensons cependant

que le concordat n'exigera des créanciers que les sacrifices qui assureront, tant bien que mal, l'existence de la compagnie et que le droit à un supplément restera souvent sur le papier, ce qui engagera les créanciers à préférer qu'on fasse table nette. C'est pourquoi nous trouvons qu'il vaut mieux ne donner à la clause en question qu'un caractère facultatif. Nous admettons toutefois que le Tribunal fédéral refusera dans certaines circonstances, en cas d'opposition, l'homologation du concordat par le motif que le droit à un supplément n'y étant pas prévu, la condition fixée en l'article 20, n° 2, ne se trouve pas remplie. Il est vrai que, pour le concordat ordinaire, la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite ne fait pas mention du droit à un supplément, mais cela ne doit pas nous empêcher de donner à une idée reconnue juste son expression dans la loi.

Lorsque les créances ont été converties en actions, on ne saurait parler d'une perte démontrée par des chiffres et déjà par ce motif la clause visant l'attribution d'un supplément n'a pas alors de signification.

*Ad art. 4, 2<sup>e</sup> paragraphe.* La présentation de la demande est un acte important de la société et même, dans le cas donné, le plus important de ses actes. Aussi faut-il qu'elle soit approuvée ou autorisée par l'organe suprême de la compagnie, c'est-à-dire par l'assemblée générale; si cette condition n'est pas remplie, la demande ne sera pas prise en considération. Ce que nous avons dit concernant l'article 3, à la fin du premier alinéa, s'applique aussi à ce paragraphe de l'article 4.

*Ad art. 10.* Le fait que les obligations et les coupons de la plupart des emprunts sont au porteur et que les porteurs sont généralement inconnus, offre de grandes difficultés. Nous trouverions injuste qu'on ne tint aucunement compte des créances au porteur (obligations et coupons échus) qui n'ont pas été produites, mais dont on a officiellement connaissance parce que l'emprunt est inscrit au registre des hypothèques du département des chemins de fer. C'est la raison pour laquelle il est dit, au 2<sup>e</sup> paragraphe, que ces créances seront portées d'office sur l'état des dettes. Si des emprunts ont été émis sans constitution de gage, cette disposition ne leur est pas applicable.

La conséquence de l'inscription sur l'état des dettes est que les créances inscrites comptent pour la fixation du mon-

tant total de celles qui doivent être prises en considération dans la votation sur le concordat, même si elles n'ont pas été produites, et que les porteurs qui n'adhèrent pas sont réputés rejetants dans le calcul du quorum des créances (art. 16, 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> paragraphes).

La compagnie qui désire obtenir un concordat aura un grand intérêt à connaître les détenteurs de créances de ce genre et ne négligera rien pour les découvrir.

*Ad art. 16, 2<sup>e</sup> paragraphe.* Au Conseil des Etats, lors de la discussion de la motion *Kunz*, de même dans la commission d'experts, on s'est demandé si la conversion de créances en actions pouvait faire l'objet d'un concordat forcé. Cette commission a répondu affirmativement et nous sommes d'accord avec elle. C'est, il est vrai, porter une grave atteinte à des droits existants que de changer la *nature* d'une créance au lieu d'en réduire le *montant* et de remplacer cette créance, pour laquelle sont fixés un intérêt déterminé et un amortissement annuel, par une valeur qui dépend complètement de la prospérité de l'entreprise et dont on ne peut espérer le remboursement, du moins pas dans un avenir rapproché. Quand les obligations sont au porteur et que celui-ci réside à l'étranger, il s'expose à n'apprendre que lors de la présentation du coupon à un office de paiement la disparition de l'obligation et son remplacement par une action, ce qui n'est pas pour augmenter le crédit des effets d'un pays où une conversion de ce genre peut s'accomplir légalement sans le consentement de l'intéressé. D'un autre côté, en sauvant de la ruine une entreprise économique dans la gêne au moyen d'une conversion de ses obligations (ou d'une partie de celles-ci) en actions de priorité, on prend une mesure tout indiquée dans l'intérêt même des détenteurs de ces titres.

Toutefois, vu la gravité de l'atteinte portée aux droits des créanciers, on doit exiger une majorité plus forte que celle qui est prescrite dans les autres cas, savoir, premièrement, les trois quarts des voix du groupe au lieu de la moitié plus une et, deuxièmement, les trois quarts du montant total des créances du groupe au lieu des deux tiers.

*Ad art. 28.* Il pourra arriver que tous les groupes d'intéressés adhèrent à l'exception d'un seul, que la décision du groupe rejetant soit prise à une faible majorité, que cependant l'arrangement soit équitable sous tous les rapports et propre à éloigner un sérieux dommage. Nous nous som-

mes demandé si la loi ne devrait pas prévoir un pareil cas et s'il n'y aurait pas lieu de faire encore un pas de plus. Nous avons trouvé qu'il doit être répondu affirmativement à cette question. Les entreprises de chemins de fer et de navigation concessionnées et surveillées par la Confédération intéressent l'Etat plus que toute autre entreprise économique privée; l'Etat a donc intérêt à ce que l'exploitation régulière ne soit pas suspendue, ni même seulement compromise. C'est pourquoi il doit être possible dans le cas où un petit nombre de créanciers, à courtes vues ou malintentionnés veulent s'opposer à ce qu'on évite une catastrophe qui nuirait considérablement à la vie économique de toute une contrée. Vu ces considérations, nous trouvons juste que la loi prévoie la possibilité d'une immixtion de l'Etat et formulons, à l'art. 28, ce droit d'intervention, lequel cependant ne peut être exercé que dans le cas où le particulier, en voulant faire valoir son titre, agirait contrairement à l'équité et à l'intérêt général. Nous aurions volontiers attribué à l'Assemblée fédérale le « *jus eminens* », qui est d'essence analogue à celle du droit de grâce institué dans le code pénal et la procédure pénale. Nous avons cependant trouvé que, vu l'urgence, l'Assemblée fédérale devrait sans doute alors être convoquée en session extraordinaire et vous proposons, par conséquent, de confier l'exercice du *jus eminens* aux deux autorités supérieures permanentes de la Confédération, au Conseil fédéral et au Tribunal fédéral, avec les attributions suivantes: Le Conseil fédéral est appelé à déclarer que, manifestement, l'intérêt de l'Etat exige l'acceptation du concordat et le Tribunal statue en la cause.

*B. Le sursis extraordinaire.* Le projet Isler prévoyait, indépendamment des propositions concernant le concordat, une deuxième innovation, celle du sursis sans arrangement, et la commission d'experts fut unanime à l'approuver. Une compagnie peut se trouver momentanément aux prises avec des difficultés insurmontables lorsqu'elle doit effectuer ses paiements et être ainsi de fait insolvable, mais cependant avoir la perspective certaine du retour de sa solvabilité sans qu'elle doive avoir recours à un concordat. Si la cause de cette fâcheuse situation ne se trouve pas dans une dépression générale des conditions économiques du pays par suite de circonstances extraordinaires, qui frappent soit la collectivité (guerre, inondations, etc.), soit la compagnie seule (accidents d'une gravité exceptionnelle, destruction de

grandes sections de chemins de fer ou de la majeure partie d'un flottille de bateaux), mais si la fâcheuse situation de l'entreprise ne s'est produite que peu à peu, celle-ci sera abandonnée à son sort et elle n'aura plus qu'à faire la déclaration de son insolvabilité ou à chercher à obtenir un concordat. Dans ces autres cas, en revanche, un sursis extraordinaire est indiqué et pleinement justifié. L'autorité appelée à statuer est le Conseil fédéral, qui est mieux à même que le Tribunal fédéral de déterminer les points de vue auxquels on doit se placer pour statuer.

Le droit commun suisse ne connaît le sursis que dans la procédure concordataire (art. 297 de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite). Si les compagnies de chemins de fer et de navigation peuvent être mises au bénéfice d'un sursis dans le cas aussi où il n'est pas question de concordat, cette exception se justifie par l'intérêt qu'a le public à ce que ces entreprises de transport ne marchent pas à leur ruine.

*Ad art. 35.* Le droit actuel en matière de chemins de fer fait rentrer dans les attributions de l'Assemblée fédérale la revision d'une concession de chemins de fer ou la libération d'une compagnie de chemin de fer des sujétions qui lui sont imposées par la concession, tandis que pour les compagnies de navigation ces pouvoirs appartiennent, en vertu de la loi sur les postes, au département des postes et des chemins de fer. Par les mêmes motifs que ceux qui nous ont engagés à vous proposer, à l'article 28, de faire intervenir non l'Assemblée fédérale, mais le Conseil fédéral, nous vous proposons qu'aussi en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer le Conseil fédéral puisse, lorsqu'il accorde le sursis, accorder également des facilités temporaires pour l'accomplissement des obligations prévues par la concession. Si ce droit attribué, en ce qui concerne les compagnies de navigation, par la loi sur les postes au département des postes et des chemins de fer est conféré ici au Conseil fédéral, cette modification s'explique par le fait qu'on devra régulièrement statuer sur la question de l'octroi de facilités en même temps que sur celle du sursis même.

Il va de soi qu'on procédera avec beaucoup de prudence et de réserve lorsqu'il s'agira de prendre une décision sur une requête tendante à l'obtention de pareilles facilités et qu'avant de statuer le Conseil fédéral consultera les autorités de la contrée intéressée.

En terminant, nous proposons qu'il vous plaise adopter les deux projets de loi.

Veillez agréer, messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 8 août 1916.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

*Le président de la Confédération,*  
DECOPPET.

*Le chancelier de la Confédération,*  
SCHATZMANN.

Annexe.

**Liste des entreprises de navigation en possession d'une concession fédérale (Page 7 du message).**

1. Lac Léman . . . Compagnie générale de navigation . . . . . Lausanne.
2. Lac Léman . . . Société des Mouettes genevoises . . . . . Genève.
3. Lac Léman: Entre Evian-les-Bains et Ouchy-Lausanne (débarc.) . . . Société du Casino-Théâtre Municipal d'Evian-les-Bains, ayant domicile élu dans les bureaux de la Compagnie générale de navigation . . Lausanne.
4. Lac Léman: Entre Evian-les-Bains et Genève (Pâquis) . . .
5. Lac de Joux . . . Société de navigation . . . Sentier.
6. Lacs de Neuchâtel et Morat . . . Société de navigation à vapeur Neuchâtel.
7. Bielersee . . . Bielersee-Dampfschiffgesellschaft . . . Erlach.
8. Thuner- und Brienersee . . . Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern.
9. Vierwaldstättersee Dampfschiffgesellschaft . . . Luzern.

9. Zugersee . . . Dampfschiffgesellschaft . . . Zug.
10. Aegerisee . . . Dampfschiffgesellschaft . . . Unterägeri.
11. Hallwilersee . . . Dampfschiffgesellschaft . . . Meisterschwanden.
12. Zürichsee . . . Zürcher Dampfbootgesellschaft Zürich-Wol-  
lishofen.
13. Greifensee. . . Dampfschiffahrts-Gesellschaft Uster.
14. Rhein (Basel-  
Rheinfelden) . . . Köln-Mülheimer Dampfschiff-  
fahrts-A.-G. (Filiale Basel) . Mülheim a/Rh.
15. Untersee und Rhein Schweiz. Dampfbootgesell-  
schaft . . . . . Schaffhausen.
16. Wallensee . . . Dampfschiffahrtsgesellschaft . Weesen.
17. St. Moritzersee . Elektrische Boote St. Moritz,  
Bavier & Cie . . . . . St. Moritz.
18. Silser, Silvaplana-  
und Campferersee Vorstand der Gemeinde Sils, Sils-Ober-  
engadin.
19. Lago di Lugano Società Navigazione e Ferrovie Lugano.
20. Lago di Lugano Società Battellini a motore  
« La Vedetta » . . . . . Lugano.
21. Lago Maggiore . Navigazione « Motor », Aktien-  
gesellschaft . . . . . Magadino.
-

(Projet.)

## I<sup>re</sup> LOI FÉDÉRALE

modifiant et complétant

la loi fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer dans le territoire de la Confédération suisse et la liquidation forcée de ces entreprises.

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le message du Conseil fédéral du 8 août 1916,

*décète :*

I. Sont modifiés comme suit les articles ci-après de la loi :

Article premier. (Texte nouveau.) L'autorisation du Conseil fédéral est nécessaire pour la constitution d'hypothèques sur les immeubles et le mobilier utilisés en Suisse pour le service d'entreprises de chemin de fer et de navigation exploitées par des sociétés anonymes en vertu d'une concession fédérale.

Art. 3. Remplacer les mots : « à l'extension de la ligne » par ceux-ci : « à l'extension de l'entreprise ».

Art. 5. Supprimer les mots : « sur les chemins de fer ».

Art. 6. Remplacer les mots : « Si le chemin de fer est grevé d'une » par ceux-ci : « S'il existe une ».

Art. 7. Dire « une compagnie » au lieu de « une compagnie de chemin de fer ».

Art. 9. Dire « sur tout le réseau d'une compagnie de chemin de fer » au lieu de « sur tout le réseau d'une compagnie ».

Art. 9 a. (Nouveau.) L'hypothèque constituée sur une entreprise de navigation soumise à la présente loi comprend :

- a. tous les immeubles servant à l'exploitation, y compris les chantiers, les docks, les installations des ports et des débarcadères;
- b. tous les bateaux, y compris les barques, l'équipement complet des bateaux et barques, tout le matériel des docks, chantiers, installations des ports et débarcadères, ateliers et bureaux, ainsi que tous les approvisionnements pour l'exploitation et l'entretien.

Art. 10. (Texte nouveau du paragraphe premier.) Les créanciers hypothécaires ne peuvent entraver l'exploitation de l'entreprise; ils ne peuvent non plus faire opposition aux changements que l'entreprise veut apporter à ses immeubles et à son matériel. L'hypothèque ne frappe que ce qui existe à l'époque de la liquidation. Les créanciers hypothécaires peuvent toutefois s'opposer à l'aliénation de l'entreprise ou de parties de celle-ci, à la vente des immeubles ou du matériel d'exploitation et à la fusion avec d'autres entreprises, dans le cas où la sécurité de leur créance hypothécaire paraîtrait mise en péril.

Le 2<sup>e</sup> paragraphe reste sans changement.

Art. 11. Texte nouveau de la disposition sous lit. a : la ligne hypothéquée avec ses points de départ et d'arrivée et sa longueur kilométrique; l'entreprise de navigation dans son étendue déterminée par la concession.

Art. 12. (Texte nouveau.) Toute société anonyme qui exploite un chemin de fer ou une entreprise de navigation en vertu d'une concession fédérale peut être mise en liquidation conformément aux dispositions suivantes.

Art. 17. Supprimer au paragraphe premier les mots : « la ligne sera mise à l'enchère et » et dire : « la liquidation sera ordonnée ».

Art. 18. Au lieu de « de la compagnie du chemin de fer » dire « de la compagnie ».

Art. 19. Ajouter après les mots « d'une compagnie » ceux-ci : « soumise à la présente loi ».

Art. 20. Au paragraphe premier remplacer les mots : « de la ligne » par ceux-ci : « de l'entreprise ».

Art. 23. Au paragraphe premier remplacer les mots : « la faillite » par ceux-ci : « la liquidation forcée ».

Art. 25. Au 2<sup>e</sup> paragraphe, dire « d'une compagnie de chemin de fer » au lieu de « d'une compagnie ».

Au 3<sup>e</sup> paragraphe, dire « les immeubles non hypothéqués » au lieu de « les immeubles qui ne font pas partie de la ligne ».

Au 4<sup>e</sup> paragraphe, dire « du personnel de l'entreprise » au lieu de « des employés des chemins de fer ».

Art. 26. Au paragraphe premier, dire « sur le territoire desquels se trouve l'entreprise » au lieu de « sur le territoire desquels la ligne est située ».

Au 2<sup>e</sup> paragraphe, dire « des lignes de chemin de fer d'une compagnie » au lieu de « des lignes d'une compagnie ».

Art. 33. (Texte nouveau.) L'acquéreur prend possession de l'entreprise sur la base de la concession accordée au propriétaire précédent, sous réserve de la ratification fédérale (art. 10 de la loi fédérale sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, du 23 décembre 1872; art. 3 et 112 de l'ordonnance du Conseil fédéral concernant la navigation dans les eaux suisses, du 19 décembre 1910).

Art. 38, n<sup>o</sup> 1. Supprimer les mots « de la ligne ».

N<sup>o</sup> 6, 2<sup>e</sup> alinéa. Ajouter après les mots « qui ne font pas partie du chemin de fer » ceux-ci : « ou qui ne servent pas à l'exploitation de l'entreprise de navigation ».

Art. 42. Dire simplement « compagnie » au lieu de « compagnie de chemin de fer ». Remplacer les mots « de l'ouverture de la faillite » par ceux-ci : « de l'ouverture de la liquidation ».

Art. 44. Dire « propriétaires de l'entreprise » au lieu de « propriétaires de la ligne ».

Art. 47. Donner à cet article la teneur suivante : L'ouverture de la liquidation de la compagnie de chemin de fer ou de navigation, sa procédure et sa clôture feront l'objet d'un rapport circonstancié du Tribunal fédéral au Conseil fédéral.

II. Le Conseil fédéral fixera la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

---

(Projet.)

## II<sup>e</sup> LOI FÉDÉRALE

concernant

le concordat et le sursis extraordinaire à accorder aux compagnies de chemins de fer et de navigation.

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le message du Conseil fédéral du 8 août 1916,

*décète :*

### I. Du concordat.

Article premier. Toute société anonyme qui exploite une entreprise de chemin de fer ou de navigation en vertu d'une concession fédérale peut, si elle est devenue insolvable, obtenir un concordat, même au cas où sa liquidation forcée ne serait pas requise. Le concordat a pour objet la renonciation totale ou partielle à des droits de créancier, telle que la réduction du montant de créances courantes ou garanties par gage, la réduction du taux de l'intérêt, la remise d'intérêts, la renonciation au gage, l'avancement du rang d'un autre gage, la conversion de créances en actions ou d'actions de priorité en actions ordinaires.

Les créanciers ne peuvent être obligés à de nouvelles prestations.

Art. 2. Le concordat doit assurer le paiement :

- 1<sup>o</sup> des frais de la procédure du concordat;
- 2<sup>o</sup> des frais de l'exploitation pendant la procédure, y compris les emprunts que le commissaire aurait conclus, avec l'approbation du département fédéral des chemins de fer, pour assurer l'exploitation;
- 3<sup>o</sup> des primes d'assurance des bâtiments;

- 4° des traitements et salaires dus par la compagnie;
- 5° des sommes dues aux entrepreneurs de travaux qui sont restées à titre de caution entre les mains de la compagnie;
- 6° des créances d'autres entreprises de transport provenant du service direct, y compris la location de matériel roulant étranger et les redevances dues pour la jouissance de gares et de tronçons, en tant que dans la procédure de liquidation ces créances sont colloquées à un rang privilégié en vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la loi fédérale du 2 juillet 1880 concernant la garantie des indemnités résultant du service direct des chemins de fer, etc.

Art. 3. Il peut être inséré dans le concordat une clause portant qu'une partie déterminée du produit net (art. 17 de la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, du 27 mars 1896) sera toujours, ou durant un nombre d'années à fixer, attribuée aux créanciers qui, dans le concordat, auront renoncé à des droits. Tout créancier peut renoncer au bénéfice de cette clause et le déclarer déjà dans le concordat. Le créancier qui n'a pas renoncé peut en tout temps, pour la sauvegarde de son droit, s'adresser au Tribunal fédéral par voie de plainte.

La disposition du présent article n'est pas applicable aux créanciers dont les créances ont été converties en actions.

Art. 4. La compagnie qui veut faire un concordat doit présenter sa demande, accompagnée du dernier bilan approuvé et de toutes autres pièces établissant son insolvabilité, au Tribunal fédéral, qui, le département des chemins de fer entendu, statue sur la prise en considération de la demande.

La demande n'est recevable que si elle a été autorisée ou approuvée par l'assemblée générale de la compagnie.

Art. 5. Si le Tribunal fédéral prend la demande en considération, il accorde à la compagnie un sursis pendant la procédure du concordat et fixe à la compagnie un délai de trois mois pour la présentation du projet de concordat.

En même temps, le Tribunal fédéral pourvoit la compagnie d'un commissaire; ce commissaire, sauf disposition contraire de la loi, a les mêmes attributions que le commissaire prévu par les dispositions de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes concernant le concordat.

Le commissaire fonctionne sous la direction et la surveillance du Tribunal fédéral. Sa gestion et ses décisions peuvent être attaquées par voie de plainte au Tribunal fédéral.

Le commissaire peut exiger de la compagnie une avance pour ses frais.

Art. 6. Pendant la durée du sursis, aucune poursuite ne peut être exercée ni continuée contre la compagnie; une demande en liquidation ne peut pas davantage être présentée et la prescription ou la péremption susceptibles d'être interrompues par un acte de poursuite, sont suspendues.

Reste également suspendue pendant le sursis toute procédure de liquidation qui serait déjà ouverte contre la compagnie.

Art. 7. Le commissaire est tenu de pourvoir à ce que l'exploitation de l'entreprise, conformément aux dispositions de la concession, ne soit pas interrompue. Il veille également à ce que la compagnie ne fasse que les paiements nécessités par l'exploitation.

Art. 8. Le projet de concordat sera adressé au Tribunal fédéral.

Art. 9. Le commissaire vérifie le bilan soumis, au besoin avec le concours d'un ou de plusieurs experts. Il fait estimer par un ou plusieurs experts les biens de la compagnie. Le ou les experts sont désignés par le Tribunal fédéral.

Les biens qui n'appartiennent pas en propre à la compagnie, en particulier l'avoir des caisses de malades, de secours et de retraite, complété, s'il y a lieu, conformément à la loi fédérale du 28 juin 1889 concernant les caisses de secours des compagnies de chemins de fer ou de bateaux à vapeur, seront défalqués de la fortune de la compagnie.

L'estimation portera notamment aussi sur la valeur vénales que les biens de la compagnie auraient dans la liquidation, lors du transfert de la concession à l'acquéreur.

Le commissaire vérifie l'estimation et dit si les offres faites dans le projet de concordat peuvent être jugées équitables.

Art. 10. Le commissaire dresse un état des dettes.

Sur cet état sont inscrits les créances qui figurent au registre des hypothèques du département des chemins de fer, ainsi que les créanciers hypothécaires.

Le commissaire invite les créanciers de la compagnie, au moyen d'une publication, à lui indiquer leurs créances par écrit dans les trente jours, pour autant qu'elles ne doivent pas être portées d'office dans l'état des dettes, faute de quoi ils n'auraient pas le droit de vote lors des délibérations relatives au concordat.

Art. 11. Après l'expiration du délai imparti pour produire, le commissaire convoque, par une deuxième publication, chaque groupe de créanciers auquel est demandé à son détriment un changement de sa situation juridique (art. 14) à une assemblée spéciale qui délibérera sur le projet de concordat; dans cette publication, les créanciers seront rendus attentifs aux prescriptions relatives au droit de vote et avisés qu'ils peuvent prendre connaissance des pièces chez le commissaire pendant les dix jours qui précéderont la première des assemblées de groupes.

Les assemblées auront lieu trois mois au plus tard après l'expiration du délai imparti pour la production des créances et à intervalles aussi courts que possible.

Art. 12. Dans l'intervalle, le commissaire invite la compagnie à se prononcer sur les créances produites et sur celles qui ont été inscrites d'office sur l'état des dettes; il décide ensuite si et dans quelle mesure les créances conditionnelles, ou à échéance indéterminée, ou contestées par la compagnie, doivent être admises dans le concordat et si ces créanciers peuvent prendre part aux délibérations concernant ce dernier. Le tout sans préjudice de l'arrêt des tribunaux sur la consistance de pareilles créances.

Le commissaire communique sa décision par écrit aux créanciers qu'elle concerne et à la compagnie.

Art. 13. Peuvent prendre part aux délibérations sur le concordat tous les créanciers dont les droits se trouveraient compromis par le concordat. Les détenteurs des créances spécifiées à l'article 2 ci-dessus n'y prennent donc pas part.

S'il existe des actions de priorité et que l'on demande aussi aux détenteurs de ces actions un changement de leur situation juridique (§ 1<sup>er</sup> du présent article), ils seront aussi

considérés et traités comme créanciers au sens de la présente loi.

Art. 14. Tous les créanciers qui se trouvent dans la même situation juridique vis-à-vis de la compagnie forment un groupe. Constituent, par exemple, des groupes : les porteurs d'obligations d'un seul et même emprunt inscrit au registre des hypothèques du département des chemins de fer, les créanciers en compte courant, les créanciers dans des entreprises accessoires. Quant aux créanciers gagistes du droit civil général (créanciers hypothécaires et créanciers gagistes), chacun d'eux forme un groupe particulier.

Art. 15. Dans les assemblées des groupes de créanciers, le commissaire dirige les délibérations, expose la situation de la compagnie et complète, si cela est nécessaire, son rapport déjà présenté conformément à l'article 9 de la présente loi.

La compagnie sera également représentée et fournira tous renseignements qui pourront encore être demandés.

Art. 16. Un groupe est réputé adhérer au concordat lorsque la majorité des créanciers de ce groupe qui exercent leur droit de vote accepte la partie du concordat relative au groupe et représente les deux tiers au moins du montant total des créances du groupe.

Pour la conversion d'obligations en actions, il faut toutefois une majorité d'au moins les trois quarts des voix et d'au moins les trois quarts aussi des créances du ou des groupes des détenteurs de ces obligations.

Lorsqu'un créancier forme à lui seul un groupe, il décide seul.

Les créanciers qui adhèrent au concordat doivent le déclarer par écrit.

Les adhésions peuvent encore être annoncées dans les vingt jours de l'assemblée du groupe. Les créanciers qui adhèrent ainsi sont comptés aussi bien dans les voix que pour les créances.

Celui qui ne donne une déclaration ni à l'assemblée de son groupe, ni dans le délai d'adhésion, n'est pas compté dans les voix et, quant aux créances, son vote est considéré comme rejetant les propositions concordataires.

Le concordat est réputé accepté par l'ensemble des créanciers lorsque tous les groupes y ont adhéré.

Art. 17. L'article 303 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite est applicable.

Art. 18. A l'expiration de trente jours après la dernière assemblée de groupes, le commissaire transmet au Tribunal fédéral les pièces relatives au concordat, avec son avis sur le point de savoir si ce dernier peut être déclaré accepté et s'il y a lieu de l'homologuer.

Le jour où le Tribunal fédéral statuera sur l'acceptation et l'homologation du concordat sera porté à la connaissance des créanciers par une publication dans laquelle ils doivent être avisés qu'ils peuvent former opposition au concordat, dans les dix jours de cette publication, par mémoire adressé en double expédition au Tribunal fédéral.

Avant de statuer, le Tribunal fédéral prend l'avis du commissaire sur les oppositions reçues.

Art. 19. Les délibérations concernant le concordat doivent se terminer dans les six mois de la présentation du projet.

Si cela n'est pas possible, le Tribunal fédéral accorde à la compagnie, le commissaire entendu, un nouveau délai de six mois au plus.

Si ce dernier délai est de même inobservé et s'il n'y a pas lieu de faire application de l'article 28 ci-après, les délibérations sont réputées avoir échoué.

Art. 20. Le Tribunal fédéral homologue le concordat adopté :

1<sup>o</sup> lorsque la compagnie a fourni des sûretés suffisantes pour les prestations promises. Elle peut cependant être exonérée de l'obligation de fournir des sûretés lorsque la nature des prestations le permet ou lorsque et pour autant que le créancier renonce expressément à en obtenir;

2<sup>o</sup> lorsque le Tribunal fédéral juge les clauses du concordat conformes aux intérêts des créanciers et à une juste répartition des prestations entre les divers groupes;

3<sup>o</sup> lorsque la compagnie n'a à sa charge, au détriment de ses créanciers, aucun acte déloyal ou commis à la légère, ni aucune omission de ce genre.

Art. 21. Lorsque le Tribunal fédéral déclare le concordat accepté et l'homologue, il assigne aux créanciers dont les réclamations sont contestées un délai péremptoire pour intenter action à la compagnie, et décide également si, et dans quelle mesure, des sûretés doivent leur être fournies par cette dernière; il détermine aussi les conséquences de l'omission de fournir ces sûretés.

Art. 22. Le commissaire publie l'arrêt du Tribunal fédéral homologuant le concordat. Il porte à la connaissance de tout créancier dont la réclamation est contestée, par lettre chargée, le délai fixé pour intenter action à la compagnie.

Art. 23. Le concordat homologué est obligatoire pour tous les créanciers qui n'en sont pas exceptés et aussi pour ceux qui n'ont pas produit leurs créances.

Art. 24. Est nulle de plein droit toute promesse faite par la compagnie à un créancier en sus des stipulations du concordat.

Art. 25. Tout créancier à l'égard duquel les clauses du concordat ne sont pas exécutées, peut requérir du Tribunal fédéral la révocation du concordat en ce qui concerne sa créance.

Pareillement, tout créancier peut demander au Tribunal fédéral la révocation du concordat s'il établit que celui-ci est entaché de mauvaise foi.

Art. 26. La révocation du concordat pour cause de mauvaise foi doit être publiée.

Art. 27. Lorsqu'est prise en considération la requête (art. 4) d'une compagnie dont la liquidation est déjà prononcée, la procédure du concordat est suivie en tant que cela est encore nécessaire suivant l'état de la liquidation.

Le liquidateur remplit les fonctions attribuées au commissaire.

Lorsque le concordat n'est pas accepté ou lorsqu'il est annulé ou révoqué (art. 25), le Tribunal fédéral ordonne la continuation de la liquidation.

Lorsque le concordat est homologué par le Tribunal fédéral, la liquidation est annulée et la masse fait retour à la compagnie, qui en dispose librement dans les limites du concordat.

Art. 28. Lorsque le concordat n'a pas été accepté par tous les groupes de créanciers, mais lorsque le Tribunal fédéral estime qu'il remplit toutes les autres conditions nécessaires pour être homologué (art. 20), il en donne connaissance au Conseil fédéral. Si le Conseil fédéral trouve que le concordat est manifestement favorable à l'intérêt des créanciers et à l'intérêt public, il en informe le Tribunal fédéral, qui procède alors conformément à l'article 18, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> paragraphes, et peut homologuer le concordat même dans le cas où les groupes de créanciers n'y auraient pas tous adhéré.

Art. 29. Les sommes remises à une compagnie par concordat sont, en cas de rachat selon la concession, défalquées du compte d'établissement.

Art. 30. Le Tribunal fédéral peut déléguer à une de ses Chambres les attributions que lui confère la présente loi.

## II. Du sursis extraordinaire.

Art. 31. En temps de guerre ou en cas d'événements analogues extraordinaires, une compagnie (art. 1<sup>er</sup>) peut, si elle est devenue insolvable, demander un sursis pour acquitter toutes ses dettes ou quelques-unes de celles-ci.

La demande de sursis, accompagnée du dernier bilan approuvé et de toutes les pièces justificatives de l'insolvabilité de la compagnie, doit être présentée au Conseil fédéral, qui statuera sur la demande et sur la durée du sursis.

Le Conseil fédéral peut exceptionnellement prolonger la durée d'un premier sursis.

Il peut aussi révoquer en tout temps un sursis qu'il avait accordé.

L'arrêté prononçant, prolongeant ou révoquant le sursis sera publié dans la Feuille officielle suisse du commerce.

Art. 32. Si le Conseil fédéral accorde un sursis, il pourvoira la compagnie d'un commissaire. Celui-ci fonctionnera sous la direction et la surveillance du département des chemins de fer, auquel devront être adressées les plaintes contre la gestion et les décisions du commissaire.

Sans préjudice de la disposition de l'article 35, le commissaire doit notamment veiller à ce que l'exploitation de

l'entreprise ne soit pas interrompue et à ce que la compagnie ne fasse que les paiements qu'il a autorisés.

Art. 33. L'article 6 de la présente loi est applicable aussi pendant la durée du sursis extraordinaire.

Art. 34. Les capitaux et intérêts qui font l'objet du sursis portent intérêt sur le pied de 5 %.

Les contestations relatives à l'échéance des intérêts sont tranchées par le Conseil fédéral.

Art. 35. Pendant la durée du sursis, le Conseil fédéral peut atténuer les clauses de la concession de la compagnie, notamment en autorisant celle-ci à réduire le nombre des trains ou services et, s'il s'agit d'entreprises exploitées pendant une partie de l'année seulement, en abrégant la durée de l'exploitation; il peut aussi autoriser la suspension complète de l'exploitation, si cette mesure ne compromet pas des intérêts essentiels.

### **III. Disposition finale.**

Art. 36. Le Conseil fédéral fixera la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

---

**Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant les projets a. d'une loi fédérale modifiant et complétant la loi fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer dans le territoire de la Confédération suisse et ...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1916
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	638
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.09.1916
Date	
Data	
Seite	529-560
Page	
Pagina	
Ref. No	10 081 057

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.