

Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale

concernant

l'achat d'actions de priorité des chemins de fer
du Jura-Simplon.

(Du 30 mai 1890.)

Monsieur le président et messieurs,

I.

Dans notre message du 9 décembre 1889, nous avons fait ressortir les conséquences que la fusion des voies ferrées de la Suisse occidentale avec les chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne aura pour la politique en matière de chemins de fer suisses. Cette réunion ne s'est pas seulement accomplie entre compagnies particulières de chemins de fer dans le but d'exploiter le réseau de chemins de fer suisses actuellement de beaucoup le plus étendu, mais l'importance et l'influence des cantons intéressés y apparaissent dans des proportions toutes différentes que chez les autres réseaux de chemins de fer.

A cet égard, il y a lieu de considérer avant tout la position du canton de Berne. Sa participation décisive à la création des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne et l'influence prépondérante que, comme étant le plus grand actionnaire, il a exercé dans l'administration de ce réseau, ont donné à ce dernier le caractère d'un

chemin de fer de l'état. En sanctionnant la fusion, les autorités et le peuple du canton de Berne ont approuvé la politique suivie jusqu'ici et en même temps le but que cette fusion reconnaît expressément comme le sien. Le canton de Berne a associé les cantons de Fribourg, Vaud et Valais à sa politique et, de leur côté, ces cantons se sont assuré la coopération du plus grand canton pour atteindre le but qu'ils poursuivent depuis longtemps : le percement du Simplon. A côté de l'influence légale et morale que quatre cantons ayant une population d'un million d'âmes sont à même d'exercer, il y a lieu de tenir compte, au point de vue financier, de l'intérêt direct qui les lie à la nouvelle compagnie. Ces cantons possèdent actuellement 77,777 actions, qui représentent autant de voix dans l'assemblée générale des actionnaires, et ils ont en outre 19 voix au conseil d'administration sur un total de 50 à 60 membres.

La position que cette situation donne à la Confédération ne doit pas être méconnue. La circonstance que, par l'action commune de gouvernements cantonaux et des compagnies de chemins de fer, on est arrivé, dans l'amélioration du régime de nos chemins de fer, à des résultats que la Confédération n'a pas été jusqu'ici dans le cas d'obtenir dans la même importance, doit nécessairement conduire à l'affaiblissement de l'influence de la Confédération, si elle ne possède pas la volonté et la force de conquérir aussi de son côté la position qui lui appartient. La Confédération sera, il est vrai, à l'égard de la compagnie fusionnée, en état de remplir les obligations qui lui appartiennent dans l'état de choses actuel en ce qui concerne les chemins de fer suisses, mais elle ne sera pas en mesure de satisfaire à la tâche beaucoup plus élevée que l'avenir lui impose impérieusement. Aussi longtemps que les fusions ne pourront pas être considérées et traitées comme des préparatifs de la nationalisation des chemins de fer, elles détourneront au contraire de ce but, attendu qu'elles fortifient la puissance des compagnies et l'influence des cantons au détriment de celle de la Confédération.

Il y a divers moyens d'éviter ce danger. L'un d'eux a été employé par l'assemblée fédérale lorsque, à l'occasion de l'approbation du transfert des concessions par l'arrêté du 19 décembre 1889, elle a établi les principales conditions de rachat d'une manière plus favorable, en ce sens que le droit est accordé à la Confédération de racheter l'ensemble de toutes les lignes le 1^{er} mai 1903 et dès cette date à toute époque, avec la faculté de faire déjà valoir ce droit à l'expiration de deux années, si la construction de la ligne de Brigue à la frontière italienne est décrétée par la Confédération.

Dans notre message du 9 décembre 1889, nous expliquions déjà les motifs pour lesquels le rachat immédiat ne paraissait pas

être dans l'intérêt de la Confédération. L'arrivée du moment favorable dépend des conditions les plus diverses et on ne peut nullement prévoir à quelle époque elles se réaliseront; les avantages qui résultent de l'arrêté fédéral prérappelé sont donc renvoyés à une époque indéterminée.

On ne peut pas davantage songer aujourd'hui à se rendre acquéreur du chemin de fer par voie de convention; l'élévation que le cours de la bourse des chemins de fer suisses a atteinte, élévation que nous considérons comme absolument peu en rapport avec leur valeur intrinsèque, exclut d'emblée, donc aussi vis-à-vis du Jura-Simplon, toute perspective d'un résultat favorable de négociations en vue d'achat.

Mais si l'acquisition du chemin de fer comme propriété exclusive est interdite à la Confédération, il reste néanmoins, dans les conditions actuelles, encore un chemin ouvert qui la rapproche au moins de son but. Cette voie est indiquée par la loi et l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889. L'article 6 de la loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer du 21 décembre 1883 stipule :

En dérogation aux prescriptions générales du code des obligations, les droits dont la Confédération et les cantons sont actuellement investis vis-à-vis des compagnies de chemins de fer en matière de droit de vote ou d'administration, demeurent en vigueur. Des droits analogues pourront également à l'avenir être établis par les autorités fédérales soit en les introduisant dans les concessions, soit en approuvant les dispositions y relatives contenues dans les statuts des compagnies ou dans des conventions spéciales.

Le législateur a, par cette disposition, créé un nouveau droit important pour les intérêts de l'état en matière de chemins de fer. Tandis que le droit de rachat, inséré dans la loi sur les chemins de fer, prévoit le cas qu'un chemin de fer passe dans sa totalité à la Confédération, et que la compagnie qui a existé jusqu'alors se dissout, l'article 6 de la loi sur la comptabilité repose sur la supposition que l'état lui-même entre comme associé dans la compagnie ou se réserve des droits déterminés dans son administration.

Le législateur a voulu favoriser cette participation à la compagnie par l'acquisition d'actions en exceptant l'état, comme propriétaire d'actions, des restrictions auxquelles est soumis le droit de vote d'un actionnaire qui ne peut réunir dans une seule main plus du cinquième de la totalité des voix de l'assemblée générale. L'état aura droit, sans égard au nombre, à une voix par action; s'il possède la majorité absolue de la totalité des parts, il lui est effectivement donné ainsi la faculté de décider de toutes les affaires

soumises à l'assemblée générale et sa position prépondérante est par là absolument assurée. Le droit de vote sans restriction qui, dans les mains d'un seul, conduit à une influence injuste et, dans la dernière conséquence, à la dissolution de la compagnie, constitue pour l'état le moyen non seulement de sauvegarder l'intérêt public vis-à-vis de celui des actionnaires privés, et de modifier ainsi jusqu'à un certain point la contradiction qui git dans la compagnie de chemin de fer par actions, mais il lui assure aussi, à côté du droit de rachat, la possibilité, en acquérant la majorité des voix au moment propice, d'arriver à l'acquisition du chemin de fer pour son propre compte.

C'est dans ce sens que nous vous avons proposé d'exiger, pour le transfert des concessions à la compagnie du Jura-Simplon, que l'article 15 des statuts de la compagnie fût modifié, et que le droit de vote sans restriction fût accordé pour chaque action possédée par la Confédération. Votre décision ayant été conforme à notre proposition, l'assemblée générale du 15 mars courant a procédé à cette modification, de sorte que l'article 15 est actuellement rédigé comme suit :

« Chaque action privilégiée ou ordinaire donne droit à une voix.

Nul ne peut réunir plus du cinquième des droits de vote représentés dans l'assemblée générale, à l'exception toutefois de la Confédération ou des cantons porteurs d'actions, auxquels cette restriction n'est pas applicable. »

En cet état de choses, nous avons estimé qu'il était de notre devoir de profiter d'une occasion qui ne se représentera pas de sitôt de cette façon.

Le canton de Berne s'est déclaré disposé à entrer en négociations avec nous pour la vente de 30,000 actions de priorité du Jura-Simplon. Nous n'avons pas voulu refuser, surtout parce que nous estimons que la décision au sujet de cette affaire, qui touche à un si haut degré aux intérêts de la Confédération, ne peut être soustraite à l'assemblée fédérale, abstraction faite de ce que des motifs réels, que nous développerons plus loin, recommandaient de suivre cette voie. Nous avons en conséquence chargé nos départements des finances et des chemins de fer de négocier cet achat qui a abouti au contrat du 19 mai 1890, que nous soumettons à votre approbation, et qui a déjà été décidé par arrêté du grand conseil du canton de Berne du 24 avril.

En vous recommandant de ratifier aussi ce contrat au nom de la Confédération, nous répétons que nous voyons dans l'acquisition de ces 30,000 actions un premier pas important vers l'ac-

quisition définitive des chemins de fer du Jura-Simplon. Celui qui veut atteindre ce but n'hésitera pas un instant à suivre la voie de l'achat d'actions qui lui est ouverte, au lieu d'attendre inactif l'avenir incertain dans lequel la voie plus courte du rachat lui sera ouverte. Les avantages de cette manière de procéder sont si grands que la Confédération ne peut pas y renoncer, si ses autorités veulent réellement et sérieusement saisir cette occasion pour lui procurer en affaires de chemins de fer, ne serait-ce que partiellement, la position qui lui appartient de nature et de droit.

Avec les actions, c'est aussi l'influence du canton de Berne qui passe à la Confédération et il est facile de voir par la récente histoire des chemins de fer ce que cette influence signifie. Nous serions en contradiction flagrante avec les faits, si nous voulions dire par là que le canton de Berne fera usage de ses actions pour mettre obstacle aux efforts de la Confédération ou même pour leur nuire; nous sommes plutôt persuadés du contraire. La politique suivie jusqu'à présent par le canton de Berne en matière de chemins de fer agira d'autant plus efficacement pour la Confédération que ce canton, par les considérations qui se rattachent à la possession d'actions, sera moins lié par ses propres intérêts financiers.

D'après notre opinion, cette considération seule suffirait déjà à motiver notre proposition, qui se recommande encore par une série d'autres avantages importants. Notre plan a pour but d'assurer à la Confédération, dans l'assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon, la majorité des voix par l'acquisition des actions nécessaires à cet effet. Il est établi par la pratique constante du plus grand nombre de toutes les sociétés importantes par actions qu'il suffit pour cela de posséder $\frac{1}{3}$ de la totalité des actions. Par cette possession, la Confédération se sera procuré une position qui équivaudra en fait à celle du propriétaire. Il est évident que pour cela la possession de 30,000 actions n'est pas suffisante, puisque la totalité se compose de 104,000 actions de priorité, 170,000 anciennes actions ordinaires et 70,000 nouvelles actions ordinaires et se monte ainsi à 344,000 titres. L'achat des actions du canton de Berne doit donc nécessairement être suivi de celui des autres actions de priorité.

Il est hors de doute, d'après l'exemple de l'achat conclu avec le canton de Berne, que cette nouvelle acquisition est en général possible à des conditions acceptables. Pour le propriétaire d'actions, il n'y a qu'un intérêt financier qui l'engage à préférer un intérêt garanti par la Confédération à un dividende soumis aux variations du rendement annuel. Aujourd'hui déjà, on nous a offert une quantité importante d'actions, dont l'acquisition, si vous donnez votre assentiment à notre proposition, ne dépend que de notre ad-

hésion, avec laquelle nous n'avons du reste pas besoin de nous presser; il est en général dans l'intérêt de la Confédération d'attendre chaque fois le moment le plus favorable pour ses achats. Avec les actions de priorité qui — nous le démontrerons tout à l'heure — garantissent un revenu sûr, un long renvoi ne peut être qu'un avantage de plus.

La Confédération commettrait à nos yeux une lourde faute si elle négligeait d'obtenir cette prépondérance et de s'assurer par là vis-à-vis du plus grand réseau de chemins de fer de la Suisse la position que l'opinion publique désigne et réclame de jour en jour davantage comme la seule qui convient aux intérêts du pays.

Alors même qu'il ne serait pas possible à la Confédération d'acquérir, en sus des actions bernoises, le nombre qui lui est encore nécessaire pour atteindre le but final qu'elle se propose, elle perdrait évidemment par là l'avantage politique en matière de chemins de fer que nous avons avant tout en vue, mais il n'en résulterait pas de préjudice pour les droits publics ou les intérêts financiers actuels. L'acquisition et la possession des actions n'empêchent pas la Confédération d'acquérir en tout temps comme propriété le réseau du Jura-Simplon, soit par voie de convention, soit conformément aux conditions du récent arrêté fédéral. Lorsque le moment sera venu où il paraîtra plus avantageux de procéder au rachat, au lieu de continuer d'acquérir des actions, il n'y aura pas le moindre obstacle à cet égard, et il en sera de même lorsque l'acquisition des actions sera assurée dans toute son étendue. La Confédération ayant exclusivement la faculté de décider le rachat, elle peut n'en pas user et elle n'en usera pas aussi longtemps qu'un préjudice quelconque devrait en résulter, et elle peut aussi d'autant plus y renoncer que, par suite de sa possession d'actions, elle possède aussi déjà tous les droits essentiels qui résultent du rachat.

Cet exposé repose, il est vrai, sur l'hypothèse que le dividende annuel supposé des actions de priorité atteindra le montant de fr. 22. 50 et qu'il restera à la Confédération, vis-à-vis de la rente à payer, un excédent de fr. 2. 50. Nous avons donc l'obligation de fournir la preuve de cette supposition.

II.

Dans les annexes au présent rapport les résultats d'exploitation des entreprises de la Suisse occidentale-Simplon et du Jura-Berne-Lucerne actuellement réunies sont indiquées pour les années 1882

à 1889 d'après les comptes annuels, et le budget d'exploitation de la compagnie fusionnée est établi sur la base du résultat moyen. Ce budget donne un produit net de fr. 4,034,272, déduction faite de l'intérêt du capital-obligations. Si l'on considère que le dividende de $4\frac{1}{2}\%$ des actions de priorité (104,000 titres à fr. 500) se monte à fr. 2,340,000, il y a un excédent de fr. 1,694,272 pour faire face aux amortissements et à la répartition aux actions ordinaires.

La question que, vis-à-vis de ces chiffres, nous avons à poser au cas particulier, est la suivante :

Est-ce que, dans des conditions ordinaires, il est à craindre que l'intérêt à $4\frac{1}{2}\%$ revenant aux actions de priorité soit compromis? Y a-t-il des motifs d'admettre que la somme de fr. 2,840,000, nécessaire pour servir ces intérêts, ne soit plus couverte par le produit du chemin de fer? Nous n'avons pas voulu pousser notre examen plus loin pour savoir si, en sus de cette somme, un dividende serait aussi assuré aux actions ordinaires, attendu qu'il s'agit aujourd'hui uniquement de la garantie offerte à la Confédération, en sa qualité de propriétaire d'actions de priorité, pour la contre-valeur du prix d'achat à payer.

Si nous restreignons notre examen de la manière indiquée, nous arrivons aux résultats suivants :

1. En ce qui concerne d'abord les *motifs généraux* s'appliquant à toutes les entreprises de chemins de fer, motifs qui causent un surcroît des dépenses, on ne peut nier que l'augmentation importante qu'ont subie ces derniers temps les prix des matériaux de construction et des matières de consommation ainsi que les salaires puisse donner lieu à des craintes fondées, si l'on devait admettre sa durée. Cela est heureusement d'autant moins nécessaire qu'une détente sensible existe déjà. Nous estimons néanmoins qu'une administration prévoyante ne doit pas perdre cette chose de vue et qu'il convient aussi d'en tenir compte dans l'examen qui nous occupe. A un point de vue, cela a déjà eu lieu d'une manière très complète. Nous avons notamment, comme on peut le voir dans l'annexe V, fait figurer en dépense sous le titre « versement au fonds de renouvellement en sus de ceux effectués jusqu'ici » un montant de fr. 447,517. Cette somme, ajoutée à celle de fr. 752,483 dépensée en moyenne dans les années 1882 à 1889 pour travaux de renouvellement, forme un montant total de fr. 1,200,000 qui, conformément à l'article 27 des statuts, est destinée en partie à couvrir les dépenses et pertes imprévues, en partie au renouvellement et à l'augmentation du matériel d'exploitation et des constructions du chemin de fer. Ce sont les rubriques de comptes dans

lesquelles les montants supplémentaires en question pour matières et matériaux de toute nature, comme aussi pour salaires, se feront presque exclusivement sentir. Comme la somme portée (fr. 447,517) représente environ le 17 % des dépenses totales y relatives (fr. 2,733,230) de l'année 1888, il est par là suffisamment tenu compte de toutes les éventualités.

Il faut spécialement avoir encore égard ici aux prix des houilles. Quoiqu'il paraisse aussi presque impossible que les perturbations extraordinaires qui se produisent dans le domaine de l'industrie minière prennent un caractère durable, une augmentation constante des prix des houilles n'en est pas moins probable. Nous pensons admettre un taux élevé en fixant cette augmentation à 15 %, ce qui, avec une consommation qui a en 1888 occasionné pour les deux compagnies une dépense de fr. 1,250,760, donnerait une dépense supplémentaire de fr. 188,000.

En ce qui concerne aussi bien ce poste que les précédents, comme en général au sujet de toutes les dépenses courantes d'exploitation, nous faisons remarquer que nous avons déjà pour une grande partie eu égard aux fluctuations dans les prix des matières de consommation et des matériaux de construction par le fait que notre budget d'exploitation n'est pas basé sur un seul compte annuel, mais sur le résultat moyen de huit années d'exploitation.

L'augmentation des recettes qu'ont occasionnée à la compagnie du Jura-Berne-Lucerne les *formalités des passeports à la frontière alsacienne* peut être considérée comme un poste douteux. D'après les renseignements pris spécialement sur ce point, le produit net annuel provenant de cette circonstance peut être évalué au maximum à la somme de fr. 150,000 à 160,000.

2. Si nous passons maintenant aux postes pour lesquels, par des *conséquences de fait ou de droit de la fusion*, une augmentation des dépenses ou une diminution des recettes est probable ou seulement possible, il convient de considérer ce qui suit :

a. *Tarifs*. On peut admettre comme certain que la réduction des prix de transport de la Suisse occidentale-Simplon au montant de ceux du Jura-Berne-Lucerne produira une diminution importante des recettes. Quant à établir par des chiffres quelle sera cette différence, on ne pourrait, en partie du moins, se baser pour cela que sur de simples suppositions. Pour ne pas rester au-dessous de la réalité, nous fixons la perte annuelle sur les taxes des voyageurs à fr. 250,000 et celle sur les taxes des marchandises à fr. 200,000. Nous dresserions en conséquence le budget d'exploitation de la compagnie en tenant compte de cette perte, s'il s'agissait des années suivant immédiatement la fusion. Mais de même que, pour notre

budget, nous avons pris pour base les résultats des comptes de huit années, il convient aussi de résoudre la question des augmentations futures de dépenses et de recettes en ce qui concerne un espace de temps correspondant. Partant de ce point de vue, on peut admettre que l'augmentation des transports dans le service des voyageurs et des marchandises fera disparaître cette perte dans un délai relativement court. Nous prenons la justification de notre supposition dans la statistique des recettes des transports de la Suisse occidentale-Simplon; ils se sont montés en

1881	à fr. 12,812,850
1882	» » 12,490,537
1883	» » 12,304,891
1884	» » 12,161,770
1885	» » 11,988,742
1886	» » 12,392,573
1887	» » 12,922,550
1888	» » 12,956,947

Ces chiffres sont intéressants à divers égards. De 1881 à 1885, les taxes concessionnelles ont été appliquées sans réduction sur la Suisse occidentale-Simplon et ce avec une diminution continuelle des recettes des transports. Le 1^{er} mars 1886, on introduisit le tarif dit de réforme dont aussi bien la Suisse occidentale-Simplon que les autres compagnies disaient d'avance que l'application diminuerait extraordinairement les recettes et compromettrait même leur position financière. C'est le contraire qui arriva. Depuis l'introduction du tarif de réforme, l'augmentation des recettes a été constante, de sorte qu'elle a atteint un million en somme ronde entre les années 1885 et 1888. Nous pouvons laisser complètement de côté le fait que l'année 1889 montre derechef une augmentation de recettes de près d'un million de francs vis-à-vis de l'année précédente.

Il convient par contre d'établir la comparaison suivante entre la totalité des recettes par kilomètre et le produit du kilomètre de tonne sur les chemins de fer suivants (1887) :

	Recettes totales par km. de ligne.	Recettes par tonne et km.
	Fr.	Ct.
Central	39,085	9,11
Jura-Berne-Lucerne	24,013	8,58
Nord-est	26,104	9,68
Suisse occidentale-Simplon	22,446	10,36

Quoiqu'il ressorte de ce tableau que, avec des taxes plus basses on arrive à des recettes plus grandes, on ne peut naturellement pas en faire découler de règle générale, mais elle sert en tout cas à appuyer la supposition que la Suisse occidentale-Simplon, avec l'application des taxes du Jura-Berne-Lucerne, arrivera aussi au produit de ce dernier, puisque une fois déjà (1886/88), avec des taxes réduites, il est résulté une augmentation d'un million de francs. Si l'on considère que les prévisions pour le développement futur du trafic sur le réseau de la Suisse occidentale-Simplon sont pour le moins aussi favorables que sur celui du Jura-Berne-Lucerne et que l'organisation unifiée des transports sur un réseau de 1000 km. offre en outre des avantages de toute nature, la crainte d'un préjudice durable pour la compagnie ne paraît nullement fondée, mais plutôt la supposition que l'élévation précédente des taxes a enrayé le développement du trafic.

b. Amortissements. Chez la Suisse occidentale-Simplon, il faut distinguer deux espèces d'amortissements. L'un a lieu conformément à l'obligation que la compagnie s'est imposée spontanément vis-à-vis de ses créanciers d'amortir la totalité de sa dette en obligations pendant les années 1884 à 1920, d'après un plan arrêté, par des annuités augmentant chaque année. Pour l'année 1889, la part d'amortissement se montait à fr. 437,500.

En sus de cet amortissement, on a imposé à la compagnie, en se basant sur la loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer et par suite d'une convention avec l'administration (protocole du 2 mars 1885), un nouvel amortissement annuel de fr. 150,000, de sorte que, pour l'année 1889, le poste pour amortissements et déductions se monte à fr. 587,500 (voir annexe III).

Quant à l'amortissement du capital, il va de soi qu'il doit aussi continuer après la fusion, aussi longtemps que le contrat avec les créanciers existe, c'est-à-dire jusqu'à ce que l'emprunt actuel soit converti.

Ainsi que nous le disions déjà dans notre rapport de décembre, le protocole du 2 mars 1885 doit toutefois être soumis à une révision complète et par là en ce qui concerne aussi l'annuité de fr. 150,000 fixée par la Confédération, et être établi à nouveau sur la base du bilan d'entrée de la compagnie du Jura-Simplon et en considération des pertes de cours de la compagnie fusionnée.

L'exécution de la fusion appelle une série d'opérations financières qui nécessiteront de nouveaux amortissements.

a. Conformément à l'article II, 1, de l'arrêté fédéral du 19 décembre de l'année dernière, la compagnie est tenue de pro-

céder à l'amortissement des bons de jouissances créés par le traité de fusion. Leur nombre est de 170,000 et leur valeur nominale fr. 50, soit en tout fr. 8,500,000.

- b. Nous calculons à 3 % la perte de cours sur la conversion des emprunts de la S. O. S., dans l'hypothèse que la participation future de la Confédération à la compagnie facilitera cette opération.

La perte de cours serait de (fr. 112,500,000
à 3 %) fr. 3,480,000

- c. La perte sur le remboursement et la conversion
des actions de priorité S. O. S. se monte à . . . » 1,200,000
- d. Les pertes sur la conversion des emprunts J. B. L. . . » 659,626
- e. Perte sur l'émission d'actions pour l'achat de la
ligne Berne-Lucerne (fr. 14,000,000) . . . » 700,000

fr. 6,039,626

Il résulte des renseignements particuliers que le département des chemins de fer a fait prendre auprès de l'administration de la compagnie du Jura-Simplon que celle-ci dispose des ressources suivantes pour couvrir ces pertes :

- a. Dans le compte du J. B. L. pour 1889 (qui n'a pas encore été soumis au conseil fédéral), les pertes désignées sous lettre d. sont déjà amorties au moyen du rendement annuel par . . . fr. 659,626
- b. Le J. B. L. a payé au moyen du résultat de l'exploitation (produit net) une série de dépenses de construction qui figurent au compte de construction et il s'est réservé d'en disposer en les inscrivant au passif sous le titre « capital amorti ». Cette manière de procéder a été approuvée par le conseil fédéral lors de la passation des comptes et la somme totale est destinée à amortir les pertes de cours, soit. . . » 865,794
- c. L'excédent des fonds spéciaux des compagnies fusionnées sur le montant maximum statutaire de 5 millions de francs est de . . . » 694,727
- d. La S. O. S. possédait sous la dénomination de « ressources disponibles » 2316 obligations propres taxées au cours de fr. 400. Par leur vente pour la somme de fr. 1,158,000, on a réalisé un

A reporter fr. 2,220,147

	Report	fr. 2,220,147
gain de	»	231,600
qui sera également employé à l'amortissement		

La somme des amortissements déjà accomplis
et des ressources disponibles à cet effet as-
cende ainsi au total de fr. 2,451,747

Les pertes de cours non couvertes, sans compter les bons de jouissance, se montent donc à fr. 3,587,879.

Nous n'avons pas fait figurer ici les bons de jouissance, parce qu'il est hors de doute que leur extinction peut avoir lieu par rachat, à côté de la voie d'amortissement régulier. Il est très-probable que le prix courant du marché sera bien inférieur à la valeur nominale de fr. 50 et qu'en conséquence la charge résultant de cette dette diminuera de beaucoup. Il n'est pas possible de savoir actuellement jusqu'à quel point cette valeur sera réduite.

Nous nous bornons à ces indications au sujet des amortissements, sans en tirer d'autres conclusions, notamment aussi en ce qui concerne le montant et la durée des annuités, et ce essentiellement parce que cette question doit encore être réglée, d'après la loi, entre la Confédération et la compagnie, à l'amiable ou juridiquement. L'exposé ci-dessus suffit du reste pour une estimation approximative de laquelle il s'agit seulement ici. Tous droits demeurent réservés aux deux parties pour le règlement définitif.

c. Remboursement des actions. A teneur de l'article 28 des statuts, la somme qui, en cas de liquidation de la compagnie, restera après le paiement des dettes, servira avant tout à rembourser les actions privilégiées au pair, soit à fr. 500, puis les actions ordinaires au pair, soit à fr. 200. Le surplus, s'il y en a, servira d'abord à éteindre les bons de jouissance, et s'il reste encore un solde, il sera réparti entre les actions de priorité et les actions ordinaires, au prorata de leur valeur nominale.

L'assertion que la Confédération, conformément à cette stipulation, devrait perdre fr. 166 dans la liquidation du Jura-Simplon, parce qu'elle a acheté l'action pour le prix de fr. 666 et ne recevrait que fr. 500, est toute arbitraire. La Confédération ne verse pas de capital pour l'action, mais elle paie pour cela une rente annuelle de fr. 20 qui lui assure un dividende de fr. 22. 50. Aussi longtemps que cette proportion existera, chaque action rapportera donc un bénéfice annuel de fr. 2. 50, qui peut être envisagé comme amortissement du montant dont le prix d'achat dépasse la valeur nominale de l'action. Pour déterminer ce prix d'achat, il ne faut

toutefois pas prendre pour base l'intérêt de la rente de 3 %, mais on doit se baser sur le taux général actuel de 3 1/2 %, et, dans cette supposition, le prix à payer par la Confédération en rente 3 % correspond au montant de fr. 571. 43. La différence de fr. 71. 43 se réduira donc annuellement de fr. 2. 50 et des intérêts y relatifs aussi longtemps que la liquidation de la compagnie n'aura pas eu lieu. Si celle-ci s'effectue et que les chemins de fer deviennent la propriété de la Confédération, soit par la voie du rachat concessionnel, soit par convention, la perception de son dividende cesse, et elle obtient contre paiement du prix d'achat, avec le chemin de fer, la totalité du rendement annuel. La question de savoir si elle gagnera ou elle perdra alors sur le prix des actions, dépend donc de l'importance de la somme du rachat et du produit futur du chemin de fer, c'est-à-dire de deux facteurs qu'il n'est pas possible actuellement de déterminer. Cette impossibilité ne comporte toutefois aucune espèce de danger, parce que la Confédération ne rachètera en général pas aussi longtemps qu'elle ne pourra pas espérer un rendement convenable du prix d'achat, dont la valeur des actions constitue une partie.

Cet état de choses ne changerait que dans le cas où, par suite de renonciation de la part de la Confédération, le chemin de fer passerait aux cantons par rachat. Dans ce cas, la Confédération ne pourrait réclamer pour ses actions que la valeur nominale de fr. 500 et elle perdrait la différence de fr. 71. 43, à moins qu'elle ne soit déjà couverte alors par le gain annuel de fr. 2. 50. Ce cas est toutefois tellement improbable qu'on peut aisément en faire abstraction, surtout si, lors de l'acquisition par les cantons, le droit de retour était pris en considération.

En réunissant les résultats des exposés qui précèdent, on trouve — avec toute la probabilité en général possible dans de telles conditions — que, même en admettant les hypothèses les plus défavorables pour l'avenir, les ressources établies par nos chiffres moyens suffisent absolument pour couvrir les dépenses supplémentaires, sans qu'il puisse être question de compromettre les dividendes des actions de priorité. Nous n'avons pas à prouver davantage et nous estimons que ces limites ne doivent pas non plus être dépassées. La question de savoir quel taux atteindra le dividende probable des actions ordinaires ne touche pas la Confédération et n'intéresserait uniquement que les joueurs à la bourse.

Il nous reste à parler de deux points : la question du perceptement du Simplon et les droits de réversion.

Tunnel du Simplon. Parmi les circonstances destinées avant toutes autres à avoir de l'influence sur l'état financier des chemins

de fer du Jura-Simplon, il faut ranger la question du Simplon. Le conseil fédéral est décidé à lui vouer toute l'attention qu'exige aussi bien l'importance éminente de l'entreprise que la loi sur les chemins de fer. Nous conformant à ce point de vue, nous avons pris nous-mêmes en mains les enquêtes dirigées jusqu'à présent par la compagnie relativement aux conditions de construction et d'exploitation des lignes à établir, et une partie de ce travail, celle qui se rapporte au côté technique de la question et aux frais de construction, peut être considérée comme terminée, tandis que les conditions d'exploitation et de rendement forment encore actuellement l'objet d'études approfondies. Nous avons donné l'ordre à l'administration du Jura-Simplon de nous soumettre le plus promptement possible des plans définitifs pour la construction du tunnel et pour les lignes d'accès et d'établir un calcul exact relativement au coût présumé de la construction en y joignant un plan concernant l'acquisition des ressources financières.

Nous estimons que cette manière de procéder répond non seulement à l'intérêt sur lequel nous avons déjà insisté, mais qu'elle est aussi indispensable si l'autorité fédérale doit remplir la tâche que la loi lui impose en matière de chemins de fer.

Par l'article 10 du traité de fusion, les deux compagnies s'engagent textuellement comme suit :

« Pour donner une garantie aux cantons qui ont voté des subventions pour le percement du Simplon, la nouvelle compagnie s'oblige vis-à-vis de ces cantons et vis-à-vis de chacun d'eux en particulier à procéder à l'exécution de cette entreprise (tunnel du Simplon et ligne d'accès du côté nord) aussitôt que les conditions de raccordement et d'exploitation de la nouvelle ligne auront été fixées entre la Suisse et l'Italie et que les subventions en faveur du tunnel auront atteint la somme d'au moins 30 millions. »

La supposition dans laquelle l'accomplissement de cet engagement sera en général possible, git dans l'entente avec l'Italie au sujet du raccordement, de l'exploitation et de la participation économique réciproque. Cette supposition ne peut être réalisée que par la Confédération et ce par la conclusion d'un traité dont la ratification appartient à l'assemblée fédérale. Il appartient donc complètement à la Confédération de désigner les exigences et les conditions dont elle fait dépendre la conclusion du traité et par là l'exécution de l'entreprise. Abstraction faite d'autres intérêts de nature diverse, que nous n'avons pas à examiner ici, la Confédération aura notamment aussi à s'occuper des conséquences financières que le percement du Simplon aura pour la compagnie et à se poser la question de savoir si le trafic que l'on peut attendre de cette nouvelle traversée des Alpes suffira pour payer les intérêts du capital

a affecter à cette entreprise. La Confédération ne doit en aucune manière coopérer à la construction, aussi longtemps que cette question ne sera pas élucidée, autant du moins que cela est possible dans des conditions pareilles. Le conseil fédéral a pris en mains les recherches nécessaires à ce sujet et il procédera d'une manière d'autant plus exacte s'il y est intéressé non seulement en sa qualité d'autorité de surveillance de l'état, mais comme actionnaire avec les propres ressources de la Confédération.

Nous vous rendons ici attentifs à un point qui facilitera essentiellement l'enquête et qui donne de prime abord des garanties de sécurité quant à son résultat au point de vue financier. Nous voulons parler de la circonstance que le calcul des frais de construction est presque exclusivement restreint au tunnel, c'est-à-dire à un objet pour lequel l'expérience acquise ces dernières années fournit des points de repère sûrs pour l'établissement du devis. On a vu en ce qui concerne le Gothard, comme aussi des entreprises analogues à l'étranger, qu'on pouvait établir avec beaucoup plus de sûreté les devis estimatifs pour constructions de tunnels que ceux pour d'autres espèces de constructions.

Nous estimons donc que ce serait une supposition non motivée et en conséquence aussi inadmissible de prétendre d'emblée qu'il se produise, lors de l'élaboration du budget des frais de construction, un mécompte qui exclurait d'abord tout rendement des nouvelles lignes et qui mettrait en outre les résultats actuels de l'exploitation de la compagnie du Jura-Simplon dans une telle mesure à contribution qu'ils ne pourront plus faire face aux intérêts des actions de priorité.

Les risques auxquels la Confédération s'expose par la construction du tunnel avec l'achat des actions de priorité sont inférieurs de la totalité de la différence entre le produit net et le dividende des actions de priorité, c'est-à-dire d'environ $1\frac{3}{4}$ millions (voir annexe V), à ceux de la compagnie, et c'est là qu'est le principal motif de procéder de la manière que nous vous proposons. La position que prend la Confédération par suite de sa possession d'actions appuiera le crédit de la compagnie et facilitera et avancera la construction du tunnel, tandis que les risques, du montant total de la somme ci-dessus, sont liés aux 48 millions d'actions ordinaires. Avec l'opinion motivée que la compagnie réussira à faire face aux frais de construction, ce serait donc une grande faute, dans les conditions actuelles, d'apporter de la perturbation dans cette position favorable par l'achat du chemin de fer et de courir ainsi des chances sur le compte de la Confédération. Cette dernière a, il est vrai, un moyen bien simple d'éviter le plus petit danger, c'est de ne pas racheter le chemin de fer et de ne pas acquérir

non plus d'actions, ou en d'autres termes de rejeter notre proposition. Les conseils législatifs devront bien se rendre compte des conséquences de cette décision, qui consisteront dans le fait que la compagnie du Jura-Simplon sera abandonnée à son sort et que la Confédération renoncera aussi par là au rachat de toutes les autres lignes, car il n'est pas besoin de prouver que, sans la coopération des intérêts liés aux chemins de fer du Jura-Simplon, toute nationalisation des chemins de fer suisses est rendue impossible.

Droits de réversion. Dans le message concernant la fusion, nous avons déjà parlé des droits de réversion ou de retour que divers cantons font valoir en ce qui concerne quelques lignes. Ces droits consistent généralement en ce que, à l'expiration du délai de concession, la propriété du chemin de fer, à l'exclusion du matériel roulant et des autres objets mobiliers, revient, libérée de toutes charges, au canton. Afin de permettre la réversion de cette manière, on stipule en partie formellement et l'on admet en partie tacitement que les dettes grevant les lignes en question doivent, pour l'époque de la réversion, être éteintes par des amortissements annuels et que, en cas de rachat antérieur, il soit fait en sorte que la somme du rachat soit à la libre disposition des cantons à l'expiration de la concession.

Des réserves de ce genre existent relativement aux lignes :

Genève-Versoix et Céligny,
Lausanne-Fribourg-Singine,
Yverdon-Vaumarcus,
Yverdon-Payerne (sur territoire vaudois).

En chiffres approximatifs, les capitaux de construction de ces lignes sont :

11 km. Genève-Versoix (avec matériel roulant)	fr. 5,868,924
86 » Lausanne-Singine	» 35,029,300
15 » Yverdon-Vaumarcus	» 7,428,964
15 » Payerne-Yverdon	» 3,110,537
	fr. 51,437,725

A déduire la valeur du matériel roulant . . . » 3,750,000

de sorte que, à l'expiration de la concession, la
valeur sera, en somme ronde, de fr. 47,680,000

Calculés à la date d'aujourd'hui et en admettant un taux d'intérêt de $3\frac{1}{2}\%$ et une durée de concession de 60 ans, on arrive à un capital de 6 millions en somme ronde.

Dans le mémoire demandé par les compagnies, cette proposition est considérée comme contestable et douteuse pour les lignes :

Morges-Lausanne-Yverdon,
Morges-frontière genevoise,
Jougne-Eclépens-Massongex,
Ligne de la Broye sur territoire fribourgeois,
Vaumarcus-Auvernier et
Neuveville-Neuchâtel-Verrières.

Pour toutes les autres principales lignes suisses, ces conditions n'existent pas.

Quant à leur importance au double point de vue légal et financier, il est clair qu'elle ne concerne pas la Confédération comme telle ; cette dernière n'a ni coopéré à la création de ces circonstances, ni accepté une responsabilité quelconque, et son droit de rachat, légal et concessionnel, reste parfaitement intact. Par ces motifs, nous avons déclaré, dans notre message du 9 décembre 1889, « vouloir nous abstenir d'un jugement, quant au fond, au sujet des prétentions que font valoir les cantons et les compagnies » et nous nous sommes « réservé de faire valoir en tout temps tous les droits que la constitution et la loi confèrent à la Confédération dans ce domaine ». Nous sommes dans le cas, aujourd'hui déjà, de faire usage de cette réserve, attendu que la Confédération, comme faisant partie de la compagnie, accepte aussi la totalité des obligations des actionnaires et qu'ainsi les droits de réversion réagissent aussi sur elle. Si ceux-ci venaient à être appliqués, les porteurs d'actions perdraient, en cas de liquidation à l'expiration de la concession, une somme ronde de 48 millions, en admettant qu'il ne fût question que des lignes désignées ci-dessus et que les droits considérés comme douteux fussent complètement laissés de côté. Il convient donc d'examiner cette question d'une manière approfondie.

En première ligne, il y a lieu de considérer une circonstance qui, il est vrai, n'a pas d'importance juridique, mais qui a bien son poids, c'est celle-ci : on ne peut en général guère songer que les chemins de fer suisses prendront un développement tel que, au bout de 60 ans, les lignes actuelles pourront être partagées d'après les frontières des cantons et mises à la disposition de ces derniers. Cette idée a pu surgir dans la Suisse occidentale à une époque où les cantons étaient souverains en matière de chemins de fer et où ils suivaient sur leur territoire l'image de l'organisation des chemins de fer de l'Empire français. Les gouvernements cantonaux avaient alors le droit d'admettre que, à l'expiration de 99 années, il leur serait loisible de prolonger une concession octroyée ou de faire usage du droit de réversion et de se charger eux-mêmes d'ex-

exploiter ou de faire exploiter par un tiers. Au moment où les concessions seront éteintes, les cantons ne seront plus à même de décider si et à quelles conditions elles doivent être renouvelées. La Confédération seule pourra concéder pour une nouvelle durée l'exploitation de la ligne qui leur sera retournée, et en le faisant, elle pourra aussi, comme jusqu'ici, fixer les conditions de rachat conformément à ses intérêts et à la loi. Mais par cette dernière, tous les avantages du droit de réversion sont aussi assurés à la Confédération, si celle-ci rachète la ligne du canton. L'article 2 de la loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer stipule en effet :

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

Cette disposition n'a, il est vrai, de valeur aujourd'hui que vis-à-vis des compagnies de chemins de fer ; mais elle est tellement motivée par la nature de la chose et non moins par l'équité, que c'est précisément pour l'état une obligation d'étendre cette disposition de la loi sur la comptabilité aussi à toutes les lignes se trouvant en possession des cantons et par là également à toutes celles qui leur sont retournées. La circonstance que les cantons ont accordé les concessions auxquelles ils ont attaché le droit de réversion ne constitue pas le moindre obstacle à cet égard. La disposition mentionnée de la loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer n'est pas basé sur l'octroi de la concession par la Confédération, mais sur son droit de rachat qui, on le sait, existe aussi pour toutes les lignes pour lesquelles les cantons ont accordé dans le temps la concession. En outre, les conditions de rachat des concessions cantonales accordées avec réserve de retour ne diffèrent en aucune façon de la grande majorité de celles dans lesquelles une réversion n'est pas prévue. Sans avoir égard de n'importe qu'elle manière à cette circonstance, elles renferment toutes la disposition que l'indemnité de la Confédération ne pourra en aucun cas être inférieure au capital d'établissement. Par la loi sur la comptabilité, l'application de cette prescription, en vigueur dès le début jusqu'à aujourd'hui, est réglée obligatoirement et elle stipule que, pour les lignes acquises par convention, les frais d'établissement seront fixés d'après le prix d'achat.

Il va de soi que la réserve des droits cantonaux insérée au traité de fusion (article 11), n'empêche pas l'extension de cette règle aux lignes de la compagnie du Jura-Simplon. Les autorités fédérales n'ont ni garanti, ni sanctionné ce traité, mais, d'accord avec

la demande qui leur a été adressée, elles se sont bornées à autoriser le transfert des concessions à la nouvelle compagnie. Nous avons déjà fait expressément ressortir cette signification de l'arrêté fédéral dans notre message (F. féd. 1889, IV.).

Les motifs qui parlent en faveur de l'extension de la loi sur la comptabilité sont de toute évidence. Si la Confédération achète un chemin de fer que le propriétaire lui-même a acquis par convention, on ne doit pas prétendre, abstraction faite des améliorations futures, qu'elle paie davantage que le vendeur lui-même n'a payé; la ligne primitive du Simplon, dont les frais de construction se montaient à la somme ronde de 26 millions, a été vendue fr. 202,422, et si la Confédération la rachète du propriétaire actuel, elle aura cette dernière somme à payer. Si l'on prétendait que le capital affecté à la construction pourrait être réclaté, ce serait, abstraction faite de la loi, se moquer de toute équité; il en serait exactement de même si l'ancien chemin de fer du National devait être acquis pour 33 millions que sa construction a coûtés, tandis que la compagnie qui en est actuellement propriétaire l'a payée 5 millions.

Si donc la loi a empêché seulement d'abord que les compagnies de chemins de fer ne dupent de cette manière la Confédération, l'intention du législateur n'était évidemment pas d'autoriser cette duperie de la part des cantons. Si ceux-ci sont dans le cas, par suite du droit de réversion, de prendre possession d'un chemin de fer pour le prix du matériel roulant et des autres parties mobilières, la Confédération n'a aucun intérêt à s'y opposer, et la possession d'une partie plus ou moins grande des actions ne lui donne non plus aucun droit à cet égard. Dès qu'elle voudra toutefois acquérir elle-même ce chemin de fer par voie de rachat, on ne pourra lui demander comme prix la valeur de la construction, car le législateur trouvera les moyens d'empêcher aussi cette tentative d'un enrichissement qui n'est pas permis et de préserver d'un grand dommage la Confédération et les intérêts publics du trafic. Dans le cas actuel, les frais de construction de toutes les lignes, dont le retour peut être en question, dépasserait 147 millions et la valeur du matériel roulant serait d'environ 12 millions.

En admettant que ces lignes fassent retour pour cette dernière somme, la différence entre les deux chiffres (135 millions) devrait être considérée et traitée comme un dégrèvement de l'établissement public de transport, mais jamais comme un gain fiscal des caisses cantonales à obtenir par une nouvelle vente à la Confédération. L'idée d'économie nationale, absolument saine, du retour à l'état (non au fisc) est généralement basée sur la pensée que, d'un côté, la société privée cède gratuitement à l'état, comme contre-valeur

du gain qu'elle a obtenu pendant 99 ans, aux frais du transport public, la ligne, pour autant qu'elle est liée au sol du territoire, et que, d'un autre côté, l'état acquéreur fasse profiter le trafic de tout l'avantage que comporte le dégrèvement des dettes des compagnies. Il ne faut toutefois pas oublier que la réversion repose sur l'hypothèse que, au moment de la liquidation, la dette en obligations grevant le chemin de fer, c'est-à-dire la dette *totale* garantie solidairement par les divers tronçons cantonaux, est complètement amortie. Vis-à-vis de ce système, celui admis dans la plupart des concessions suisses a le grand désavantage que, en comptant 25 fois le montant du produit net, le chemin de fer et par là aussi le trafic continuerait aussi, après le rachat, à être grevé du gain des actionnaires, tandis que, avec les droits de réversion, ce tribut disparaît. Il va de soi qu'on n'obtiendra cet avantage que si, lorsque le rachat aura fait passer le chemin de fer de la souveraineté du canton dans la souveraineté de la Confédération, la mise en compte des frais de construction n'impose pas à nouveau ce tribut. La Confédération peut toutefois se garantir complètement de ce danger et, au lieu d'envisager les droits de réversion comme un danger, elle doit saluer vivement leur réalisation parce qu'elle contribuera puissamment au bien-être public.

III.

Nous avons les communications suivantes à vous faire au sujet des négociations qui ont eu lieu avec le gouvernement de Berne.

En première ligne, le vendeur a exigé le prix de fr. 600 payable en obligations fédérales $3\frac{1}{2}\%$ au pair, soit avec un intérêt annuel de fr. 21. L'entente définitive s'est établie sur la base du prix demandé (fr. 600) payable en titres de rente fédérale 3% au cours de 90% . Ce prix correspond, au taux d'intérêt de $3\frac{1}{2}\%$, à une valeur de fr. 571. 42 au comptant et il est ainsi de fr. 28. 58 au-dessous de la somme primitivement exigée.

Ensuite de l'arrêté du grand conseil bernois du 24 avril 1890, il a fallu encore examiner spécialement la question de savoir si, pour ces titres de rente, on voulait stipuler un amortissement obligatoire d'après un plan. Autant nous sommes d'avis que, dans tout état bien organisé, on doit en principe songer à l'amortissement successif des dettes, autant nous avons craint de contracter dès maintenant vis-à-vis du canton de Berne une obligation de ce genre et de créer par là un précédent pour toutes les émissions futures de titres de rente, précédent qui, suivant les circonstances, pourrait être destiné à créer de grandes difficultés à la gestion de nos

finances. D'un autre côté, nous devons faire en sorte de créer un type de titre de rente pouvant servir pour tous les achats futurs d'actions de priorité et présentant le même contenu au point de vue légal et la même intelligibilité sur toutes les places de bourse où il sera négocié.

Une réserve stipulant que la Confédération a le droit de rembourser au pair, en totalité ou par série, n'aurait d'utilité que si, plus tard, le taux d'intérêt de nos dettes d'état était inférieur à 3 %.

Par les excédents qui résulteront de la différence entre le produit probable des actions de priorité et la rente annuelle, la Confédération dispose aussi, sans recourir à la caisse d'état, chaque année de ressources qui, si elle les emploie complètement au rachat de rente sur le marché, permettront de rembourser dans un délai pas trop éloigné sa dette en rente. Nous citerons comme exemple, dans des conditions analogues, la rente 3 % du royaume de Saxe qui est actuellement négociée, soit rachetée par l'administration de l'état, au taux de 93 à 94 %.

Pour garantir à cet égard les ressources destinées au rachat de la rente des fluctuations de notre budget et des réquisitions pour les autres besoins de l'état, nous proposons de créer un fonds spécial à alimenter par les excédents annuels du produit des actions de priorité et qui devra fournir des ressources destinées à racheter des titres de rente ou à acquérir des actions de priorité des chemins de fer du Jura-Simplon.

Les titres de rente à émettre seront munis de coupons à détacher tous les quatre mois (1^{er} janvier, 1^{er} mai, 1^{er} septembre) et, en ce qui concerne l'indication de la valeur, ils seront confectionnés de telle sorte qu'ils puissent être cotés aux bourses des pays qui nous touchent de près au point de vue économique.

La nature de la chose comporte que, en terminant, nous établissions encore une fois avec clarté la position dans laquelle nous nous trouvons vis-à-vis des compagnies de chemins de fer suisses en général quant au rachat. Cette position est très-simple ; avant l'année 1903, qui est le terme de rachat le plus prochain, l'acquisition des chemins de fer ne peut, sous l'empire des lois et concessions en vigueur, avoir lieu que par voie de convention. Quoique, ainsi que nous l'avons fait remarquer déjà, on n'ait pas par cette voie, actuellement du moins, la perspective d'une entente, nous sommes néanmoins décidés à nous y engager, persuadés que nous sommes que les négociations à entreprendre, si elles n'aboutissent pas au rachat, serviront cependant à le préparer et à l'avancer.

A l'heure qu'il est, nous ne savons pas si les compagnies sont en général disposées à entrer en négociations, et leur réponse aura de l'importance, même si elle devait consister en un refus. On verra alors s'il y a accord à cet égard entre les autorités administratives des compagnies et les porteurs d'actions. Les actions sont aujourd'hui réunies entre les mains de petits groupes de personnes, à côté desquels la compagnie comme telle, avec ses organes, disparaît presque complètement, à moins qu'il n'existe de nouveau, entre ces groupes et les organes de la compagnie, des rapports particuliers.

Là où l'on est disposé à entrer en négociations, l'examen d'une série de questions importantes deviendra possible. A ces questions appartiennent en première ligne la fixation du prix, les conditions de paiement et plusieurs autres points qu'il est important pour les autorités fédérales de connaître et d'examiner pour procéder ultérieurement. Nous entendons surtout aussi par là l'organisation future des chemins de fer entre les mains de la Confédération et les égards qu'elle comporte pour les différentes parties du pays. Tous ces points s'éclairciront par une discussion sur la base des circonstances concrètes, et l'ensemble des résultats obtenus indiquera les moyens à employer.

Ce résultat arrivera sûrement, si la Confédération, par l'adoption de notre proposition, manifeste réellement la ferme intention d'apporter dans le domaine des chemins de fer suisses l'ordre qu'exigent et la dignité et l'intérêt du pays.

Agréez, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 30 mai 1890.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

L. RUCHONNET.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

concernant

l'achat d'actions de priorité des chemins de fer
Jura-Simplon.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

après avoir pris connaissance d'un message du conseil fédéral
du 30 mai 1890,

arrête :

Art. 1^{er}. Le contrat passé le 19 mai 1890 entre le conseil fédéral et le gouvernement du canton de Berne, relativement à l'achat de 30,000 actions de priorité des chemins de fer du Jura-Simplon, est ratifié.

Art. 2. Le conseil fédéral est autorisé à acquérir de nouvelles actions de priorité des chemins de fer du Jura-Simplon, à la condition que le prix fixé par le présent contrat (article 1^{er}) ne soit pas dépassé.

Art. 3. Le prix de vente pour les nouvelles acquisitions d'actions de priorité du Jura-Simplon sera couvert par l'émission de titres de rente 3 % que la Confédération se réserve le droit de rembourser au pair, en totalité ou par série, moyennant un avertissement de douze mois.

Ces titres seront émis en coupures de fr. 30, 150, 300 de rente annuelle, portant des coupons d'intérêts de 4 mois, payables les 1^{er} janvier, 1^{er} mai et 1^{er} septembre.

Art. 4. Les excédents qui résulteront de la différence entre le produit des actions de priorité du Jura-Simplon acquises et la rente à verser constitueront un fonds particulier dont l'emploi sera réglé par un arrêté fédéral spécial.

Art. 5. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur.

Contrat d'achat
entre
la Confédération suisse
et
le canton de Berne.

(Du 19 mai 1890.)

Art. 1^{er}.

L'état de Berne vend à la Confédération suisse trente mille actions de la compagnie des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne, à l'avenir actions de priorité des chemins de fer du Jura-Simplon, et ce d'après la désignation actuelle :

N ^{os} 5,801 à 18,200	=	12,400 titres
» 44,001 » 61,600	=	17,600 »

ensemble 30,000 titres

avec jouissance du dividende dès le 1^{er} janvier 1890, au prix de fr. 600 (six cents francs) par titre, ou dix-huit millions de francs pour la totalité des titres vendus.

Art. 2.

La Confédération paie le prix de vente en titres de rente 3 % à émettre par elle, titres donnés et acceptés en paiement au cours de 90 %. La jouissance de la rente commence à partir du 1^{er} janvier 1890.

La Confédération se réserve le droit de rembourser ces titres de rente au pair à une date d'échéance de l'intérêt, en totalité ou par série, moyennant avertissement de douze mois.

Art. 3.

Dès que le présent contrat sera parfait, la direction des finances de l'état de Berne fera immédiatement savoir au département fédéral des finances si les titres doivent être créés en coupures de fr. 30, 150 ou 300, et dans le cas où ils le seraient en ces deux dernières, s'ils doivent être au porteur ou nominatifs.

Art. 4.

Le vendeur s'oblige à conserver les titres vendus, éventuellement les actions qui les remplaceront, jusqu'à ce que les titres de rente à livrer par l'acquéreur soient terminés, et éventuellement à percevoir aussi le produit des actions pour le compte de l'acquéreur.

Art. 5.

Le vendeur s'oblige à céder encore à la Confédération huit mille actions de priorité des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne (Jura-Simplon), dans le cas où d'autres cantons possédant de ces actions seraient également disposés à les vendre et s'il n'est pas offert un prix d'achat inférieur à celui fixé dans le présent contrat.

Art. 6.

L'acquéreur réserve, au sujet du présent contrat, la ratification de l'assemblée fédérale et éventuellement le referendum.

Berne, le 19 mai 1890.

(Signatures.)

Compte d'exploitation pour les années 1882 à 1889.

Rubriques des comptes.	Résultats des années.								Résultats moyens par année.
	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	
Recettes.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Solde de l'année précédente	128,350	35,036	48,061	153,124	156,480	160,387	154,095	588,973	178,063
Produit des transports	7,378,953	7,690,903	7,424,594	7,447,695	6,822,872	7,226,559	7,872,242	8,452,884	7,539,588
Sont prélevés sur fonds spéciaux	—	165,430	283,066	151,735	194,451	485,232	460,078	500,000	279,999
Produit de capitaux et gains de cours	113,088	165,914	208,024	176,265	217,441	206,937	211,983	231,721	191,422
Produit du chemin de fer du Brünig	—	—	—	—	—	—	189,426	297,655	60,885
Recettes diverses . . .	354,310	293,370	291,503	370,150	452,382	364,519	424,339	339,318	361,236
	7,974,701	8,350,653	8,255,248	8,298,969	7,843,626	8,443,634	9,312,163	10,410,551	8,611,193
Dépenses.									
Frais d'exploitation réels	4,073,285	4,133,030	4,094,867	4,100,928	3,839,131	4,026,898	4,286,420	4,407,700	4,120,282
Versements aux fonds spéciaux	700,000	580,800	580,000	580,000	516,500	500,000	500,000	764,934	590,279
Intérêts en compte-cou- rant et provisions . . .	46,490	17,823	20,725	28,264	16,882	25,778	16,097	38,607	26,333
Amortissements et dé- ductions	136,000	136,000	359,759	97,411	126,423	412,726	272,452	1,039,206	322,497
Dépenses diverses . . .	827,121	758,696	570,885	616,862	631,817	542,091	628,887	687,088	657,931
Intérêts des emprunts .	1,357,000	1,352,000	1,347,000	1,342,000	1,180,000	1,180,000	1,262,562	1,358,333	1,297,362
Location du Berne-Lu- cerne	99,769	274,243	253,888	327,024	322,486	377,046	356,772	404,683	301,989
Dividendes pour les ac- tions	700,000	1,050,000	875,000	1,050,000	1,050,000	1,225,000	1,400,000	1,710,000	1,132,500
Solde à reporter . . .	35,036	48,061	153,124	156,480	160,387	154,095	588,973	—	162,020
	7,974,701	8,350,653	8,255,248	8,298,969	7,843,626	8,443,634	9,312,163	10,410,551	8,611,193

Chemins de fer Suisse Occidentale-Simplon.
Compte d'exploitation pour les années 1882 à 1889.

Annexe III.

130

Rubriques des comptes.	Résultats des années.								Résultats moyens par année.
	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	
Recettes.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Solde de l'année précédente	—	—	3,413	13,180	11,517	124,428	435,199	357,968	118,213
Produit des transports	12,490,537	12,304,891	12,161,770	11,988,742	12,392,573	12,922,550	12,956,346	13,718,664	12,617,009
Sont prélevés sur fonds spéciaux	474,282	746,887	—	581,138	608,520	827,336	705,877	666,420	576,683
Produit de capitaux et gains de cours	259,789	211,167	213,875	222,751	427,885	390,996	503,802	253,417	310,460
Recettes diverses	303,447	324,783	251,662	237,104	301,334	695,121	656,968	903,996	459,339
	13,528,055	13,587,728	12,630,720	13,046,215	13,741,829	14,960,431	15,258,192	15,900,465	14,081,705
Dépenses.									
Frais d'exploitation réels	6,310,286	6,129,605	5,958,498	5,667,237	5,645,185	6,122,600	6,103,561	6,233,155	6,025,003
Versements aux fonds spéciaux	246,118	774,058	—	670,000	816,584	772,814	903,382	1,594,962	722,240
Intérêts en compte-courant et provisions	51,409	54,233	7,424	6,467	115,597	175,545	303,886	46,770	95,104
Amortissements et déductions	352,650	498,750	515,500	530,250	542,409	556,600	572,350	587,500	519,500
Dépenses diverses	505,614	503,191	508,181	534,579	526,115	914,454	898,795	1,023,283	676,777
Intérêts des emprunts	5,293,480	5,281,475	5,277,937	5,276,165	5,271,520	5,261,605	5,246,703	5,231,329	5,267,902
Parts du produit de la Société suisse	35,498	—	—	—	—	21,614	172,147	483,466	89,090
Dividendes pour les actions	700,000	343,000	350,000	350,000	700,000	700,000	700,000	700,000	567,875
Solde à reporter	—	3,413	13,180	11,517	124,428	435,199	357,968	—	118,213
	13,528,055	13,587,728	12,630,720	13,046,215	13,741,829	14,960,431	15,258,192	15,900,465	14,081,704

Chemins de fer du Jura-Simplon.
Compte d'exploitation réuni pour les années 1882 à 1889.
Résultats moyens.

	J. B. L.	S. O. S.	Ensemble.
<i>Recettes.</i>	Fr.	Fr.	Fr.
Solde de l'année précédente	178,063	118,213	269,276
Produits des transports	7,589,588	12,617,009	20,156,597
Sont prélevés sur fonds spéciaux	279,999	576,683	856,682
Produit de capitaux et gains de cours . . .	191,422	310,460	501,882
Produit du chemin de fer du Brunig	60,885	—	60,885
Recettes diverses . . .	361,236	459,339	820,575
	8,611,193	14,081,704	22,692,897
<i>Dépenses.</i>			
Frais d'exploitation réels	4,120,282	6,025,003	10,145,285
Versements aux fonds spéciaux	590,279	722,240	1,312,519
Intérêts en compte-courant et provisions . .	26,333	95,104	121,437
Amortissements et déductions	322,497	519,500	841,997
Dépenses diverses . . .	657,931	676,777	1,334,708
Intérêts des emprunts .	1,297,362	5,267,902	6,565,264
Parts du produit de la Société suisse	—	89,090	89,990
Location du Berne-Lucerne	301,989	—	301,989
Dividendes pour les actions	1,132,500	567,875	1,700,375
Solde à reporter . . .	162,020	118,213	280,233
	8,611,193	14,081,704	22,692,897

Chemins de fer du Jura-Simplon.

Budget de l'exploitation.

(Calcul du produit net futur.)

	Calcul sur la base	
	des résultats moyens des années 1882 à 1889.	des résultats de l'année 1888 (chiffre ayant servi de base au budget du Jura-Simplon).
<i>Recettes.</i>	Fr.	Fr.
Produit des transports	20,156,597	20,828,588
Produit de capitaux et gains de cours . .	501,882	715,785
Recettes diverses	820,575	1,081,307
Augmentation du produit sur l'ancien réseau	250,000	250,000
Produit présumable du chemin de fer du Brunig	325,000	325,000
	22,054,054	23,200,680
<i>Dépenses.</i>		
Frais d'exploitation réels y compris les frais de renouvellement	10,145,285	10,389,881
Versement au fonds de renouvellement au- delà des sommes dépensées jusqu'ici . .	447,517	306,496
Intérêts en compte-courant et provisions .	121,437	319,483
Dépenses diverses	1,334,708	1,527,682
* Intérêts des emprunts:		
1. Fr. 149,468,000 à 3½ %	fr. 5,231,380	
2. » 17,984,450 à 2¾/11 %/100	» 490,485	
3. » 7,799,000 à 3 %	» 233,970	
4. » 400,000 à 3¾ %	» 15,000	
	5,970,835	5,970,835
<i>Produit net</i>	4,034,272	4,686,303
	22,054,054	23,200,680
<i>Emploi du produit net.</i>		
Dividende pour fr. 52,000,000 d'actions de priorité à 4½ %	2,340,000	2,340,000
A disposition pour amortissements et pour dividendes aux actions ordinaires . . .	1,694,272	2,346,303
Produit net comme ci-dessus	4,034,272	4,686,303

* Voir observations annexe VII.

Chemins de fer du Jura-Simplon.**Bilan des anciennes compagnies au 31 décembre 1889.**

	J. B. L.		S. O. S.		Ensemble.	
	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Actif.						
Compte de construction	74,986,735	35	178,373,062	93	252,759,798	28
Travaux préliminaires pour le percement du Simplon	—	—	757,697	26	757,697	26
Fonds disponibles . .	7,225,935	07	9,413,626	02	16,639,561	09
Pertes de cours sur les actions	—	—	13,115,826	—	13,115,826	—
Dépenses à amortir .	—	—	45,775,654	69	45,775,654	69
<i>Total du l'actif</i>	81,612,670	42	247,435,866	90	329,048,537	32
Passif.						
Capital-actions . . .	38,000,000	—	99,102,000	—	137,102,000	—
Emprunts consolidés .	34,400,000	—	137,985,450	—	172,385,450	—
Subventions	—	—	1,020,537	50	1,020,537	50
Dettes courantes y compris le fonds de pensions	3,307,600	49	6,262,428	15	9,570,028	64
Fonds spéciaux . . .	3,339,275	46	2,365,451	25	5,694,726	71
Capital amorti . . .	865,794	47	—	—	865,794	47
Solde actif du compte de profits et pertes (dividendes) . . .	1,710,000	—	700,000	—	2,410,000	—
<i>Total du passif</i>	81,612,670	42	247,435,866	90	329,048,537	32

Observation. Le chemin de fer Berne-Lucerne n'est pas compris dans le bilan ci-dessus. Son prix d'achat est fixé à fr. 14,000,000 qu'on se procurera au moyen d'une émission d'actions ordinaires.

Observations.

1. L'augmentation du rendement calculée à fr. 250,000 pour l'ancien réseau est motivée, d'un côté, par les économies sur l'exploitation résultant de la fusion, et, d'un autre côté, par l'accroissement du trafic en perspective. De cette augmentation du rendement que les deux anciennes compagnies avaient estimée primitivement à fr. 500,000, le rendement du Jura-Neuchâtelois, qui n'entre plus en ligne de compte depuis 1886 par suite de la cession de cette ligne, ainsi que d'autres diminutions de rendement qui pourraient se produire avec le temps, ont été déduits par fr. 250,000. Le montant de fr. 250,000 figurant au budget d'exploitation peut donc être considéré comme un minimum.

2. Le chemin de fer du Brunig, dont 45 km. ont été ouverts à l'exploitation le 14 juin 1888 et 13 km. le 1^{er} juin 1889, ne figure dans le compte d'exploitation ci-avant du J. B. L. pour 1888 et 1889 chaque fois qu'avec l'excédent des recettes sur les dépenses. Dans le budget d'exploitation par contre, on a porté en compte le produit futur présumé de cette ligne (fr. 325,000).

3. Dans les frais d'exploitation calculés en moyenne, sont comprises les dépenses de renouvellement suivantes :

en moyenne des années 1882 à 1889	fr. 752,483
en 1888	» 893,504

Comme les versements statutaires annuels au fonds de réserve et de renouvellement doivent comporter à l'avenir fr. 1,200,000, on a admis au budget d'exploitation un versement complémentaire dépassant de fr. 447,517, soit fr. 306,596, les sommes versées jusqu'ici. (Les dépenses pour constructions et indemnités pour accidents se montant en moyenne à fr. 193,163 par an ne sont pas comprises dans ces sommes.)

4. Les intérêts des emprunts (fr. 5,970,835), figurant au budget d'exploitation se rapportent à l'état des emprunts à fin 1889 avec adjonction des ressources à se procurer encore par voie d'émission d'obligations nouvelles pour couvrir de nouvelles pertes de cours.

5. La capital en actions ordinaires, y compris le prix d'achat pour le chemin de fer Berne-Lucerne, se monte à fr. 48,000,000, sans compter les bons de jouissance (fr. 8,500,000).

**Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant l'achat d'actions de priorité
des chemins de fer du Jura-Simplon. (Du 30 mai 1890.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1890
Date	
Data	
Seite	104-134
Page	
Pagina	
Ref. No	10 069 766

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.