

## MESSAGE

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant  
la constitution et la réalisation des hypothèques sur  
les chemins de fer.

(Du 7 juillet 1873.)

---

Monsieur le Président et Messieurs,

La loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse renferme à l'art. 11 la disposition suivante :

« Une loi fédérale déterminera les dispositions relatives à la constitution et à la réalisation des hypothèques consenties sur les chemins de fer, ainsi que la procédure à suivre en cas d'insolvabilité. »

On a proclamé par là, d'une part que des hypothèques peuvent être constituées sur les chemins de fer, et de l'autre que la constitution de ces hypothèques, ainsi que la procédure à suivre en cas d'insolvabilité, est du domaine de la législation fédérale.

Les nombreuses entreprises qui ont pour but d'établir sur tout le territoire de la Confédération un réseau de chemins de fer très-ramifié, font entrevoir comme rapprochée la possibilité que la loi prévue soit applicable d'ici à peu de temps. Aussi jugeons-nous à propos de la préparer en temps utile, et nous soumettons à vos délibérations un projet de loi à ce sujet.

La nature de l'objet auquel se rapportent les dispositions de la loi nécessite un mode d'agir qui s'écarte de la procédure usitée ordinairement pour les inscriptions hypothécaires. Déjà l'étendue de la voie qui emprunte le territoire d'un si grand nombre d'autorités en matière d'hypothèques, exclut la coopération des autorités locales; en outre, lors de la constitution d'une hypothèque sur un chemin de fer, l'avoir mobilier doit être réuni à l'avoir immobilier de la Compagnie; le corps de la voie et les bâtiments, au matériel d'exploitation. Les deux choses sont intimement liées, et l'une ne peut pas être utilisée sans l'autre; le tout sert à un seul et même but.

Afin de pouvoir utiliser autant que possible, avec les particularités qui distinguent cette matière, les expériences qui ont déjà été faites, nous avons cherché à nous renseigner sur les dispositions légales existant sur ce sujet dans d'autres pays; mais on nous a répondu de tous les côtés qu'il n'en existait pas et que le besoin ne s'était pas même fait sentir d'édicter des prescriptions de ce genre.

En Suisse, nous trouvons quelques précédents qui sont de nature à confirmer l'opinion que nous avons émise plus haut et d'après laquelle il est convenable de s'abstenir de toute coopération des autorités hypothécaires locales et de traiter la chose à un point de vue général.

Le 14 février 1860, le Grand Conseil du Canton de Neuchâtel rendit un décret pour permettre de constituer une hypothèque sur le chemin de fer du Jura industriel en faveur d'une Compagnie d'exploitation.

A cette occasion, on exprima le principe que les chemins de fer puissent être donnés en hypothèque sous la même forme et aux mêmes conditions que toute autre propriété, toutefois avec la clause que l'hypothèque ne soit inscrite que dans le lieu où la Compagnie a son siège. Cette prescription suffisait aux besoins du Jura industriel, attendu que ce chemin de fer est tout entier sur le territoire du Canton de Neuchâtel, mais une disposition analogue ne suffirait pas pour les voies ferrées qui s'étendent sur le territoire de plusieurs Cantons, parce que la forme et les conditions de l'acquisition des droits d'hypothèque diffèrent beaucoup suivant les Cantons.

Lorsqu'en 1864 l'Union des chemins de fer suisses prévint la nécessité de faciliter un emprunt par le moyen d'une hypothèque sur ses voies ferrées, on dut chercher à s'entendre avec les Gouvernements de tous les Cantons parcourus par la voie. Le 14 avril 1864, les Cantons de Zurich, de Glaris, de St-Gall, des Grisons et

se présente de telle façon que dans notre opinion il doit paraître convenable, en réglant cette matière par voie de législation fédérale, de se départir des anciennes idées sur l'hypothèque et de ne leur laisser prendre aucune influence sur l'économie de la loi.

En réalité, lors de la constitution d'une hypothèque sur un chemin de fer, il ne s'agit que de donner aux propriétaires de titres d'un nouvel emprunt un privilège sur les autres créanciers; plus la forme dans laquelle ce droit est donné est simple, plus il est avantageux pour les créanciers et notamment aussi pour les propriétaires de la ligne, dont les efforts doivent incontestablement être favorisés par la loi.

En tête de la loi nous posons le principe que pour légitimer une hypothèque sur un chemin de fer l'autorisation du Conseil fédéral est nécessaire et que cette autorisation dépend de la preuve fournie que l'argent qu'il s'agit de se procurer sera employé dans l'intérêt de l'entreprise elle-même. Il paraîtrait également convenable de faciliter cette autorisation pour d'autres emprunts de priorité et de les faire dépendre des mêmes conditions.

Les nouvelles circonstances dans lesquelles, à la suite de l'adoption de la loi du 23 décembre 1872, la Confédération se trouve vis-à-vis des chemins de fer, le fait que toutes ces entreprises ont un caractère public, qu'elles desservent les intérêts généraux les plus importants et jouissent par conséquent aussi de la protection et du bénéfice de la loi, justifie une surveillance de ce genre sur les conditions économiques. L'autorisation exigée et la justification relative à l'emploi de l'emprunt ne sont au fond que les conséquences de la justification financière dont la concession a été rendue dépendante dans l'origine; aussi les Gouvernements des Cantons de Vaud et de Neuchâtel ont-ils exigé que l'hypothèque ne pût avoir lieu sans l'assentiment de l'Etat. Nous croyons par ces quelques considérations avoir suffisamment justifié cette stipulation; il n'y a la aucune restriction de nature à entraver l'administration des chemins de fer; du reste, cette prescription ne s'applique pas aux Compagnies qui ont un crédit suffisant pour obtenir, sans assurer de privilège, l'argent qui leur est nécessaire.

D'après le projet (art. 3), l'autorisation accordée par le Conseil fédéral implique éventuellement la constitution de l'hypothèque; il n'est donc plus nécessaire, pour la justifier, de formalités ultérieures ni d'inscription spéciale. Le mode usité dans les emprunts de ce genre et consistant dans la publication et la souscription fait paraître cette disposition sous un jour favorable, puisqu'elle assure au créancier, à l'avance et d'une manière valable, le droit qui est nécessaire pour appuyer le crédit. Il n'est besoin d'aucun autre acte, d'aucune inscription ultérieure, pour mettre en vigueur l'hy-

de Thurgovie conclurent un concordat dans lequel il fut admis que l'hypothèque devait être constituée au siège de la Société et d'après la loi du Canton respectif, moyennant avertissement au Gouvernement de ce Canton, qui devait en donner connaissance aux autres Cantons concordataires et leur remettre une copie du titre hypothécaire; cette copie était destinée aux autorités hypothécaires cantonales, qui devaient toutefois en prendre simplement note.

On déclarait ainsi comme étant seule valable la loi du Canton dans lequel la Compagnie avait son siège, mais on considérait cependant comme nécessaire la notification aux communes ou districts traversés par le chemin de fer.

Par décret du 31 mai 1865, le canton de Vaud a organisé d'une façon plus détaillée ce qui concerne les hypothèques. Les lignes de l'Ouest Suisse, en tant qu'elles sont situées sur le territoire du Canton, sont d'abord déclarées un tout indivisible, et néanmoins on ouvre, dans le registre des hypothèques de chacune des communes dont le territoire est emprunté par le chemin de fer, deux rubriques spéciales, l'une dans laquelle on inscrit la propriété foncière possédée par la Compagnie de l'Ouest à titre privé, l'autre réservée à l'inscription des terrains et des bâtiments appartenant au chemin de fer.

Cette propriété doit être inscrite en un seul article et l'hypothèque doit être rédigée à Lausanne, sur la base des extraits du registre des hypothèques de toutes les communes. Il va sans dire, bien que la chose ne soit pas exprimée formellement, que l'hypothèque sera inscrite dans toutes les communes. Cependant toutes les formalités prescrites ne sont pas terminées par là. Le chemin de fer de l'Ouest avait en ce moment émis pour environ 32 millions d'obligations, la plupart en titres partiels de 400 fr. Tous ces titres ont dû être timbrés et l'hypothèque a dû y être inscrite selon les formes légales. Tout détenteur de titres qui n'a pas rempli cette formalité perd son droit aux sûretés garanties par l'acte d'hypothèque, ou en d'autres termes le droit d'être mis sur le même pied que les autres détenteurs de titres, droit qu'il possédait auparavant.

Il est évident que toutes ces stipulations viennent de l'idée que les prescriptions ordinaires sur les hypothèques ne s'appliquent pas à l'hypothèque sur les chemins de fer; si nous ajoutons que, outre les immeubles appartenant à la voie, on hypothèque tout le matériel servant à l'exploitation et à l'entretien, et que dans les Cantons de Vaud et de Neuchâtel on peut même procéder à des modifications dans la propriété foncière et dans les édifices, sans que les créanciers hypothécaires puissent y faire opposition, la chose

pothèque après la conclusion de l'emprunt. La transcription dans le registre des hypothèques, ordonnée par l'art. 10 de la loi, ne constitue pas l'hypothèque; elle ne sert qu'à la contrôler.

Il va sans dire que les anciennes hypothèques passent avant les nouvelles, pour autant qu'elles n'ont pas volontairement cédé leur rang à ces dernières, mais il est tout aussi nécessaire de maintenir la prescription de l'art. 5, qui est destinée à protéger ceux des créanciers d'une Compagnie qui, lors de l'émission des anciens titres, ont donné aux détenteurs l'assurance qu'ils ne voulaient pas se créer un titre privilégié.

Dans ce domaine aussi, la Confédération doit, dans l'intérêt du crédit général, surveiller l'exécution des promesses faites, et le même point de vue justifie aussi la prescription qui oblige la Compagnie à faire rapport au Conseil fédéral et à lui rendre compte de l'emploi de l'emprunt.

Nous avons déjà exprimé plus haut notre opinion sur le motif pour lequel le droit d'hypothèque ne s'étend pas seulement au corps de la voie et aux terrains et bâtiments qui en font partie, mais doit comprendre en même temps comme gage le matériel d'exploitation et les approvisionnements.

Le décret du Grand Conseil du Canton de Vand du 31 mai 1865, celui du Grand Conseil du Canton de Neuchâtel du 14 février 1860, et enfin le concordat du 14 avril 1864, déclarent uniformément que le matériel d'exploitation, les ateliers de réparation et en général tous les outils et accessoires servant à l'exploitation et à l'entretien de la voie, forment une partie inséparable du chemin de fer lui-même. A l'article 8, dans la désignation de l'objet de l'hypothèque, nous ajoutons encore tout l'avoire mobilier et immobilier de la Compagnie; par contre, à l'art. 9, nous avons écarté toutes les prétentions du créancier hypothécaire se rapportant à ceux des avoirs de la Compagnie qui ne seraient pas compris dans la liquidation. Ces stipulations peuvent paraître aller un peu loin, mais si on les examine de plus près on en reconnaît l'opportunité. La partie de l'avoire de la Compagnie n'appartenant pas au chemin de fer lui-même ou au corps de la voie sera très-peu considérable comparé à la totalité; en effet, une Compagnie qui se trouverait gênée au point de vue pécuniaire se restreindra probablement au strict nécessaire en fait d'achats. Pour la liquidation, qui doit avoir nécessairement lieu lors de la réalisation de l'hypothèque, c'est-à-dire lors de la vente du chemin de fer, on acquiert par là la possibilité d'une procédure infiniment plus simple, et en même temps on écarte tous les doutes et toutes les contestations sur la question

de savoir si un objet doit être considéré comme un accessoire du chemin de fer et s'il fait partie de l'hypothèque.

La demande en liquidation doit être adressée au Conseil fédéral, et il y aura lieu d'y faire droit lorsque l'emprunt hypothécaire sera échu ou que les détenteurs de titres n'auront pas reçu les intérêts pendant 2 ans. Mais auparavant le Conseil fédéral donne à la Compagnie un délai convenable pour satisfaire les créanciers, et ce n'est que lorsque le délai s'est écoulé sans que cela ait eu lieu qu'il ordonne la liquidation.

On peut objecter que le délai accordé de cette manière au débiteur est trop long, mais il ne faut pas perdre de vue qu'une liquidation de ce genre entraîne après elle de grandes pertes pour l'entreprise et que ce motif seul suffit pour commander les plus grands ménagements. On peut aussi prévoir le cas où les embarras financiers d'une Compagnie ne proviendraient pas d'une insolvabilité réelle, mais seulement d'une gêne momentanée. Dans ce cas, le Conseil fédéral doit avoir la latitude de prendre en considération les circonstances du moment; ce sera à lui à fixer à son appréciation un délai plus ou moins long avant que la Compagnie soit déclarée en liquidation.

Le droit de demander au Conseil fédéral la liquidation est aussi donné de la même manière, par l'art. 14, aux porteurs de titres d'autres emprunts. Toutefois, ce mode de procéder ne se rapporte pas aux réclamations d'autres créanciers. Ceux-ci doivent poursuivre la Compagnie à son siège, de la manière habituelle; lorsque l'insolvabilité est déclarée par les autorités compétentes ou par la Compagnie elle-même, la liquidation a lieu conformément à la loi fédérale.

Dans la question de savoir qui a le droit de réclamer la liquidation, on a dû prendre en considération les circonstances concernant les porteurs d'obligations d'un emprunt important. La promesse de payer les intérêts et de rembourser le capital est faite à tout porteur d'obligations partielles de la même manière, et l'on pourrait prétendre jusqu'à un certain point que chacun d'entre eux peut faire valoir son droit pour lui seul, abstraction faite des porteurs des autres titres du même emprunt. Toutefois, il pourrait y avoir là un trop grand danger pour la Compagnie débitrice et, suivant les circonstances, aussi pour les détenteurs de titres.

L'administration d'un chemin de fer peut être excellente et l'état de l'entreprise ne donner lieu à aucune inquiétude sérieuse; mais le remboursement d'un emprunt peut tomber sur une époque où la conclusion d'un nouvel emprunt serait impossible ou ne pourrait avoir lieu qu'avec difficulté et avec les plus grands sacrifices; des

événements passagers peuvent avoir pour résultat un règlement de comptes si défavorable qu'il ne soit pas possible de payer les intérêts des obligations. Dans un cas de ce genre, il est à prévoir que la plupart des créanciers tiendront compte des circonstances et attendront que les mauvais moments soient passés; ils ne demanderont pas la liquidation. Mais il serait possible que quelques-uns des porteurs de titres ne veuillent pas faire la part des circonstances et que, sans considérer les désavantages d'une liquidation inopportune, en contradiction avec les intérêts publics et au détriment de tous les autres intéressés, ils insistent pour être payés immédiatement. Nous avons obvié à cette possibilité en envisageant tout emprunt collectif comme une opération unique, ce qui est vrai en pratique. Les porteurs d'obligations partielles sont considérés comme membres d'une association possédant des droits en commun, et l'on appliquera le principe que l'association dispose de ces droits à la majorité des voix et que la minorité doit se conformer à la décision de la majorité. A l'art. 7, nous avons arrangé les choses autrement; ici la minorité n'est pas tenue de se soumettre à la majorité.

Nous croyons que cette différence se justifie par la diversité des circonstances. Nul ne peut être forcé par une majorité de renoncer à un droit existant; en revanche, la question de l'époque et de la portée d'une liquidation n'implique pas la renonciation à un droit; ce n'est qu'une simple mesure d'administration, où la décision par la majorité est la seule rationnelle.

Si la liquidation est inévitable et se rapporte à un chemin de fer en voie d'exploitation, il est dans l'intérêt du trafic général de veiller avant tout à ce que l'exploitation ne soit pas interrompue. Il sera institué immédiatement une administration spéciale, qui continuera l'exploitation pour le compte de la masse et qui prendra les dispositions nécessaires à cet effet.

Or, comme une administration provisoire de ce genre est accompagnée, dans la règle, d'un grand nombre d'inconvénients, on doit s'efforcer de l'abrèger dans la mesure du possible et de prendre sans délai, dans ce but, les dispositions nécessaires pour la mise aux enchères de la ligne.

Le Conseil fédéral désignera pour l'exécution un délégué capable, qui aura pour mission de faire estimer la valeur de la voie par des experts, afin d'obtenir un point de repère certain pour les formalités ultérieures de la mise aux enchères. Puis, le délégué devra faire au Conseil fédéral ses propositions pour la fixation des conditions auxquelles la vente aura lieu. Quant à savoir si l'occasion sera donnée aux Gouvernements des Cantons sur le territoire desquels est située la voie d'exprimer leurs vues, cela nous semble une

conséquence nécessaire de l'art. 2 de la loi du 23 décembre 1872, qui assure aux Cantons une participation aux négociations entamées en vue de la concession.

D'après l'art. 24, on n'acceptera, pour l'acquisition de la voie, que les offres des personnes qui auront justifié à l'avance, auprès du Conseil fédéral, qu'elles présentent les garanties suffisantes pour l'accomplissement des engagements qu'elles contracteront. Nous estimons que le Conseil fédéral doit être informé à temps de l'intention où se trouvent les postulants d'acquérir un chemin de fer mis en vente, attendu qu'il n'est point indifférent de savoir en quelles mains tombera une voie de communication de cette importance; les postulants sont tenus de fournir une justification financière, tout aussi bien que lorsqu'il est question d'une demande de concession. L'autorité ne fait pas de différence sensible entre une nouvelle concession et la transmission d'une ancienne concession à un nouveau propriétaire. Eu égard à la nécessité de fournir cette justification financière, nous estimons qu'il est nécessaire que la vente aux enchères ait lieu à Berne, afin de faciliter les relations avec le Conseil fédéral.

Les dispositions sur la marche des enchères et sur leur résultat donnent au Conseil fédéral une compétence assez étendue sur l'appréciation du résultat des enchères, dans le cas où le chiffre de l'estimation des experts ne serait pas atteint. Comme dans ce domaine on n'a encore fait que peu d'expériences, il serait difficile de prévoir d'avance des dispositions sur toutes les éventualités possibles; il pourrait précisément se présenter les conjonctures que l'on n'aurait pas prévues; en fin de compte, on serait de nouveau obligé de laisser la décision au bon plaisir du Conseil fédéral; aussi le plus convenable serait de donner tout d'un temps au Conseil fédéral la compétence nécessaire. Le Conseil fédéral décidera dans chaque cas ce qui sera le plus opportun dans l'intérêt général et dans celui des intéressés; en cas de nécessité, il prendra l'opinion des créanciers et des Gouvernements cantonaux respectifs.

Une fois que la vente sera un fait accompli, que l'actif de la Compagnie aura été déterminé et réalisé, le partage aura lieu entre les créanciers. L'ordre de collocation dans lequel ils peuvent prétendre au remboursement découlera naturellement, dans la règle, des conditions des emprunts. Toutefois, il est nécessaire de décréter une disposition spéciale à l'égard de ceux des créanciers dont les réclamations sont basées, non pas sur un emprunt, mais sur d'autres prestations en faveur de la Compagnie. Nous proposons de colloquer les créances pour salaires et pour la fourniture d'objets qui ont servi à la construction et à l'entretien de la ligne, immédiatement après les frais de liquidation, c'est-à-dire avant les créanciers obli-

gationnaires et même avant les créanciers hypothécaires. Nous avons été dirigés, en cela, d'une part par l'idée qu'une disposition de ce genre contribuerait à permettre de ne pas interrompre l'exploitation jusqu'au moment de la liquidation; de l'autre par le désir que la contre-valeur de ces services contribue à élever la valeur de la voie. Il ne serait pas rationnel que les créanciers hypothécaires profitassent, sans en donner l'équivalent, du produit de ces services.

Le délégué du Conseil fédéral a pour mission de déterminer le rang de collocation des créanciers et de leur assigner leur part à l'actif; dans ce but, il fera en temps utile un appel aux créanciers, avec invitation d'annoncer leurs créances; toutefois, les porteurs de titres des emprunts considérables ne seront pas tenus de déclarer leurs prétentions: ces créances seront inscrites d'office dans le registre des dettes.

Les créances hypothécaires peuvent être constatées par le registre des hypothèques, et l'on peut admettre en toute sécurité que le montant des autres emprunts sera connu par les livres et les comptes de la Compagnie.

On devra faire connaître aux créanciers que le procès-verbal de collocation et d'assignation des créances est ouvert pour faire valoir les réclamations éventuelles contre les décisions prises. C'est au délégué que nous réservons en première ligne le droit de décider sur ces demandes, mais nous réservons aux intéressés le droit de recours au Conseil fédéral, qui suivant les circonstances prononcera définitivement lui-même ou renverra la cause au Tribunal fédéral. Nous partons de l'idée que ce dernier cas se présentera toutes les fois qu'il s'agira d'une contestation de quelque importance entre les créanciers. Pour les contestations d'importance moins grande, le renvoi au Tribunal fédéral n'est pas à sa place, attendu que la procédure à suivre devant ce Tribunal est aujourd'hui encore trop coûteuse.

En principe, le procédé le plus rationnel serait de remettre toute la liquidation, non pas au Conseil fédéral, mais au Tribunal fédéral. Toutefois, ce mode de faire, avec l'organisation actuelle de cette autorité, serait accompagné de trop d'inconvénients. Dès que le Tribunal fédéral, par suite de l'augmentation de sa compétence, aura été élevé à la hauteur d'un tribunal permanent, ce sera le moment de mettre ces liquidations dans ses attributions.

Lorsqu'une fois le procès-verbal sera fixé, on procédera aux paiements à faire aux créanciers. Suivant l'importance des sommes assignées et des autres circonstances, le Conseil fédéral déterminera la manière et le lieu où les titres seront payables. A cette occasion on procédera, dans l'intérêt des créanciers, de la manière usitée

pour le remboursement des emprunts et pour le paiement des intérêts et des dividendes. L'expérience a démontré la possibilité que quelques titres ne fussent pas retirés; la valeur doit en être déposée quelque part et porter intérêt en faveur des porteurs. Au bout d'un certain délai, la somme sera acquise à un fonds fédéral, attendu qu'une nouvelle répartition aux créanciers qui ont subi des pertes entraînerait trop de formalités.

La liquidation achevée, le Conseil fédéral devra faire à l'Assemblée fédérale un rapport circonstancié sur toute l'affaire. Il est nécessaire que l'Assemblée ait connaissance de la transmission de la concession à un autre propriétaire et qu'elle ait l'occasion de se prononcer sur cette transmission de la manière qu'elle jugera convenable.

On pourrait être tenté de demander que, lors de la transmission de la concession au nouveau propriétaire, on réserve dans le cahier des charges de la vente aux enchères la ratification de l'Assemblée fédérale, comme cela est prescrit pour les autres transmissions. Toutefois, une réserve de ce genre pourrait influer d'une manière très-fâcheuse sur le résultat des enchères et rendre même peut-être la vente impossible. Les intérêts des créanciers et ceux du trafic exigent que la liquidation se termine d'une manière définitive. Grâce à l'examen de la justification financière des enchérisseurs, qui lui est réservée par l'art. 24, le Conseil fédéral sera en mesure de veiller à ce que le chemin de fer ne tombe pas en de mauvaises mains.

Nous saisissons, Monsieur le Président et Messieurs, cette occasion de vous présenter l'assurance renouvelée de notre haute considération.

Berne, le 7 juillet 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,  
*Le Président de la Confédération:*  
 CERESOLE.  
*Le Chancelier de la Confédération:*  
 SCHIESS.

Projet.

## LOI FÉDÉRALE

concernant

la constitution et la réalisation des hypothèques sur les chemins de fer dans le territoire de la Confédération Suisse.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE  
de la  
CONFÉDÉRATION SUISSE,

en exécution de l'art. 11 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer,

*Arrête:*

ART. 1<sup>er</sup>.

L'autorisation du Conseil fédéral est nécessaire pour la constitution d'hypothèques sur un chemin de fer dans le territoire de la Confédération Suisse.

ART. 2.

L'autorisation ne sera accordée que moyennant la preuve que la constitution d'hypothèque sert de garantie pour un emprunt qui sera affecté à l'achèvement de la ligne, à l'augmentation du matériel d'exploitation, au remboursement d'un emprunt antérieur, ou à un autre but dans l'intérêt de l'entreprise.

## ART. 3.

L'autorisation du Conseil fédéral comprend en même temps la justification éventuelle de l'hypothèque. En conséquence, l'emprunt peut être conclu sous l'assurance obligatoire que les porteurs des titres possèdent une hypothèque sur le chemin de fer dont il s'agit.

## ART. 4.

Le Conseil fédéral devra être informé du résultat de la demande d'emprunt. Il prendra les mesures nécessaires pour en assurer l'emploi dans le but prévu. Il lui sera présenté un rapport et un compte sur l'emploi.

## ART. 5.

Si le chemin de fer est grevé d'une hypothèque antérieure, il en sera fait mention dans l'autorisation. L'ancienne hypothèque a la priorité sur la nouvelle, pour autant que les porteurs de titres de la première n'accordent pas au nouvel emprunt des droits égaux ou meilleurs.

## ART. 6.

Si à l'occasion d'un précédent emprunt la Compagnie du chemin de fer a donné l'assurance qu'elle n'émettra aucun titre conférant un meilleur droit, l'hypothèque pour le nouvel emprunt ne sera accordée qu'en ce sens que les porteurs de titres de l'emprunt antérieur auront le même droit, pour autant qu'ils n'accordent pas au nouvel emprunt de meilleurs droits.

## ART. 7.

Dans le cas où il s'agirait de prononcer la renonciation à l'hypothèque ou au rang (art. 5 et 6), les porteurs de titres de l'emprunt en question seront convoqués. Si la majorité des titres représentés vote pour la renonciation, le Conseil fédéral publiera la décision en fixant un délai d'opposition de 30 jours. Ceux qui ne feront pas opposition dans ce délai se soumettront à la décision de la majorité; ceux qui feront opposition conserveront leurs droits pour la part qui leur affère.

## ART. 8.

L'hypothèque comprend le corps de la ligne avec les gares, les stations, tous les bâtiments appartenant à la Compagnie, tout le matériel servant à l'exploitation et à l'entretien de la ligne, et en général la totalité de la fortune immobilière et mobilière de la Compagnie.

## ART. 9.

L'hypothèque ne peut pas avoir pour effet d'entraver l'exploitation de la ligne. Des modifications à la propriété foncière peuvent être apportées à la ligne, aux bâtiments, au matériel d'exploitation et aux approvisionnements, sans opposition de la part des créanciers hypothécaires. Les privilèges de ces derniers sont limités à l'état de la ligne, telle qu'elle existe au moment de la vente. Il ne pourra toutefois être procédé à des ventes considérables sans l'assentiment du Conseil fédéral.

## ART. 10.

Un registre hypothécaire spécial sera ouvert pour les hypothèques de chemin de fer. Toutes les constitutions d'hypothèques existantes et celles qui seront accordées y seront enregistrées, d'après le montant des réclamations, le rang et les autres stipulations.

Pour les renonciations partielles à des droits d'obligations partielles (art. 7), on notera les numéros de ceux qui ont réservé leur droit en faisant opposition.

Le Conseil fédéral prendra les dispositions nécessaires concernant l'organisation et la tenue du registre hypothécaire.

## ART. 11.

La réalisation de l'hypothèque a pour effet la liquidation de la fortune totale de la Compagnie.

## ART. 12.

Les créanciers hypothécaires ont le droit de demander la liquidation

a) à l'expiration du délai fixé pour le remboursement de l'emprunt;

b) si l'intérêt assuré au porteur de titres n'a pas été payé pendant deux ans.

La demande sera adressée au Conseil fédéral.

#### ART. 13.

Tout emprunt, lors même qu'il se divise en obligations partielles, constitue une seule créance.

Si la demande en liquidation (art. 12) n'est présentée que par quelques porteurs d'obligations partielles, le Conseil fédéral convoquera une assemblée de tous les porteurs de titres de l'emprunt en question et leur soumettra la demande. L'assemblée décidera, à la majorité absolue des titres représentés, si elle veut demander la liquidation.

#### ART. 14.

Les porteurs d'obligations qui ne possèdent aucun droit d'hypothèque out, aux mêmes conditions (art. 11-13), le droit de demander la liquidation.

#### ART. 15.

Si la demande en liquidation est définitivement formulée, le Conseil fédéral fixera à la Compagnie un délai dans lequel elle aura à satisfaire les créanciers, à défaut de quoi, à l'expiration du délai, la ligne sera mise à l'enchère et la liquidation ordonnée.

#### ART. 16.

Le Conseil fédéral peut, s'il existe des motifs suffisants, prolonger le délai, mais sans préjudice des intérêts des créanciers.

#### ART. 17.

Si les créanciers qui ont demandé la liquidation ne sont pas satisfaits dans le délai accordé, le Conseil fédéral décrétera la liquidation de la fortune de la Compagnie du chemin de fer.

#### ART. 18.

Le Conseil fédéral pourra avant tout à ce que l'exploitation de la ligne ne soit pas interrompue. A cet effet, il établira

une administration spéciale qui aura à lui faire rapport sur sa gestion et à rendre compte des recettes et des dépenses.

ART. 19.

Le Conseil fédéral désignera en outre un délégué auquel seront confiées la mise aux enchères et la liquidation.

ART. 20.

Le délégué pourvoira à ce qu'il soit dressé un inventaire aussi complet que possible de la fortune de la Compagnie; il la fera évaluer par des experts et déterminera une mise à prix servant de base à l'adjudication.

ART. 21.

Le Conseil fédéral fixera les clauses de l'enchère après avoir entendu le délégué et consulté les Gouvernements des Cantons sur le territoire desquels le chemin de fer est sitné.

ART. 22.

L'enchère de la ligne et des accessoires aura lieu dans la ville fédérale; l'époque et le lieu seront publiés.

ART. 23.

Le délégué dirigera l'enchère. Il appellera pour dresser le procès-verbal un secrétaire assermenté et deux témoins, qui signeront avec lui le procès-verbal.

ART. 24.

On n'acceptera les offres que de personnes qui auront justifié auprès du Conseil fédéral qu'elles présentent les garanties suffisantes pour l'accomplissement des engagements pécuniaires et autres à contracter par elles.

ART. 25.

S'il est fait une mise atteignant ou dépassant l'estimation des experts, le Conseil fédéral l'acceptera et adjugera l'objet de l'enchère au plus offrant.

## ART. 26.

Si l'offre la plus élevée reste inférieure à l'estimation des experts, le Conseil fédéral, après avoir entendu le rapport de son délégué et consulté les Gouvernements respectifs, décidera s'il y a lieu d'accepter l'offre ou de procéder à une seconde enchère.

## ART. 27.

S'il est procédé à une seconde enchère, sans qu'il soit fait aucune offre atteignant le chiffre de l'estimation, le Conseil fédéral pourra adjuger la ligne au plus offrant ou prendre telle autre disposition convenable.

Il pourra consulter à ce sujet les créanciers de la Compagnie et les Gouvernements cantonaux intéressés.

## ART. 28.

L'acceptation de l'offre par le Conseil fédéral aura pour effet la transmission de la concession de la ligne au nouvel acquéreur. Celui-ci en prendra possession sur la base de la concession et du cahier des charges du propriétaire précédent, à moins que le Conseil fédéral n'ait jugé à propos d'apporter des modifications aux dispositions qui y sont renfermées.

## ART. 29.

Le délégué pourvoira à la liquidation des objets qui n'auront pas été adjugés avec la ligne au nouvel acquéreur.

## ART. 30.

Le produit de l'enchère et le reste de l'actif de la Compagnie serviront à payer ses dettes dans l'ordre suivant :

- 1° Les frais de liquidation, y compris un déficit éventuel sur l'exploitation pendant la liquidation ;
- 2° les dettes de la Compagnie pour salaires et pour la fourniture d'objets qui ont servi à la construction et à l'entretien de la ligne ;
- 3° les créanciers hypothécaires, d'après leur rang de collocation ;
- 4° les autres créanciers de la Compagnie, aussi d'après leur rang de collocation.

## Art. 31.

Si l'actif n'est pas suffisant pour satisfaire intégralement une classe de créanciers ayant les mêmes droits, la somme disponible sera répartie entre eux à raison du chiffre de leurs créances.

## Art. 32.

Si, après que tous les créanciers seront satisfaits, il reste un excédant, il sera réparti entre les anciens propriétaires de la ligne (actionnaires) en raison de leur participation.

## Art. 33.

Dans le but d'être exactement renseigné sur l'état des dettes de la Compagnie en vue du partage de l'actif, le délégué invitera les créanciers à déclarer leurs prétentions dans le délai fixé, à défaut de quoi ils seront exclus de la masse.

## Art. 34.

Les titres des créanciers hypothécaires et les emprunts considérables avec obligations partielles seront inscrits d'office au registre des dettes. Les porteurs de ces titres ne sont pas tenus de déclarer leurs prétentions.

Ces emprunts collectifs seront enregistrés dans leur totalité comme créance unique (art. 13).

## Art. 35.

Le délégué dressera le compte de l'actif et déterminera le rang dans lequel devront être payés les créanciers (art. 30).

## Art. 36.

Les intéressés seront requis de prendre connaissance du procès-verbal sur l'admission et la classification des créances, ainsi que sur le compte et la répartition de l'actif; un terme fatal sera fixé pour les oppositions éventuelles.

## Art. 37.

Le délégué décidera sur les oppositions qui interviendraient. Il communiquera sa décision aux intéressés, avec un délai de 30 jours pour en appeler au Conseil fédéral.

## Art. 38.

Le Conseil fédéral pourra prononcer de son chef sur le recours ou le renvoyer au Tribunal fédéral. Dans le dernier cas, il fixera au recourant le délai dans lequel celui-ci doit remettre sa réclamation au président du Tribunal fédéral. L'inobservation de ce délai entraînera la perte des moyens de droit.

## Art. 39.

Si le procès-verbal du délégué est admis sans contestation, ou qu'il ait été fait droit aux oppositions, le délégué remettra le procès-verbal avec son rapport au Conseil fédéral, lequel décidera où et de quelle manière il devra être procédé au paiement entre les mains des créanciers assignés.

## Art. 40.

Le montant de ceux des titres d'un emprunt qui ne seraient pas retirés sera déposé et portera intérêt pour le compte du porteur. A l'expiration de 10 années, la somme sera versée dans le fonds fédéral des invalides, si elle n'a pas été retirée.

## Art. 41.

Les dispositions de l'art. 15 et suivantes de la présente loi sont pareillement applicables lorsqu'une Compagnie de chemin de fer déclare elle-même son insolvabilité, que celle-ci est prononcée par les tribunaux, ou que la ligne doit être vendue en adjudication publique, à teneur des art. 13 et 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872.

## Art. 42.

Un compte-rendu circonstancié renseignera l'Assemblée fédérale sur l'ouverture de la liquidation, son exécution et la transmission de la concession au nouveau propriétaire de la ligne.

## Art. 43.

Le Conseil fédéral est chargé de la publication de la présente loi.

---

## MESSAGE

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la ratification de la fusion de l'Ouest-Suisse, du Franco-suisse et du chemin de fer de l'Etat de Fribourg (Lausanne - Fribourg - frontière bernoise et Genève-Versoix).

(Du 7 juillet 1873.)

---

Monsieur le Président et Messieurs,

Les chemins de fer mentionnés dans le titre de ce message étaient, depuis 1864, associés pour l'exploitation en commun, sous le nom de *Compagnie des Chemins de fer de la Suisse occidentale*; chaque entreprise était propriétaire de la ligne à elle concédée et avait l'administration des recettes provenant de l'exploitation en commun, et le règlement du passif.

Le 7 août dernier, les délégués des trois administrations conclurent sous réserve de ratification un contrat de fusion, et il fut élaboré des statuts, en vertu desquels les trois lignes, avec accessoires, passent en la propriété de la Compagnie d'actionnaires nouvellement formée mais conservant le nom précédent de Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale; les actions des anciennes entreprises ont été transformées en actions de la nouvelle compagnie, leurs dettes liquidées, en un mot les trois entreprises fusionnées en une seule.

**MESSAGE du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la constitution et la réalisation des hypothèques sur les chemins de fer. (Du 7 juillet 1873.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.07.1873
Date	
Data	
Seite	29-47
Page	
Pagina	
Ref. No	10 062 744

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.