

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

XXXV^{me} année. Volume I. N^o 10.

Samedi 10 mars 1883

Abonnement par année. (franco dans toute la Suisse) 4 francs.
Prix d'insertion: 15 cent. la ligne. Les insertions doivent être transmises franco
à l'expédition. — Imprimerie et expédition de C. J. Wyss à Berne.

Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale, concernant :

- I. la question du rachat des chemins de fer suisses et
- II. un projet de loi sur le contrôle de la comptabilité des compagnies de chemins de fer suisses.

(Du 6 mars 1883.)

Monsieur le président et messieurs,

Le 1^{er} mai 1888 est le terme d'échéance pour le rachat d'un certain nombre de lignes de chemins de fer suisses, ensorte que la Confédération doit, à teneur des dispositions des concessions, prendre parti avant le 1^{er} mai de l'année courante dans la question de savoir si elle veut faire usage du droit de dénonciation.

La détermination du prix de rachat doit, comme on sait, avoir lieu sur la base du produit net des lignes, en tenant compte des frais de premier établissement. L'exposé ci-après démontrera que la notion et le montant du produit net dépendent de la façon de calculer le capital d'établissement. Nous croyons donc éclaircir la question en recherchant dans la première partie de notre rapport, quels principes les administrations de chemins de fer ont appliqués jusqu'à ce jour dans la fixation de ce capital. Le résultat de ces

recherches nous conduira tout d'abord à vous proposer des mesures législatives de portée générale, destinées à mettre un terme aux inconvénients de la situation actuelle. Quant à la question du rachat traitée spécialement dans la seconde partie de ce message, on pourra se rendre compte de la mesure dans laquelle le produit net des lignes en cause pour les années normales peut être considéré par la Confédération comme juste et admissible.

I.

L'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer contient la disposition suivante :

« Après l'achèvement de la voie, la compagnie fera établir à ses frais un plan cadastral et délimitatif complet avec la description exacte de toutes les constructions et un inventaire du matériel d'exploitation, et elle en fera remettre une copie au conseil fédéral.

« Elle lui remettra également un compte de tous les frais soit de l'établissement de la voie, soit des constructions faites en vue de l'exploitation.

« Si plus tard il est fait des travaux de constructions qui ne servent pas exclusivement à l'entretien de la voie, ou si le matériel d'exploitation se trouve augmenté, les comptes des frais y relatifs doivent aussi être livrés au conseil fédéral.

« Le conseil fédéral déterminera la forme en laquelle ces comptes devront être établis. »

A teneur de cette disposition, la Confédération a seulement le droit de fixer la forme en laquelle les comptes des frais d'établissement de la voie et des constructions faites en vue de l'exploitation doivent être dressés ; par contre, elle n'a aucune compétence pour déterminer quels articles doivent figurer sur ces comptes et quels autres doivent en être exclus. D'après le droit suisse des chemins de fer, on n'a, du reste, à demander compte aux compagnies des dépenses en question que s'il s'agit du rachat d'une ligne aux conditions stipulées dans la concession. Ce rachat ne peut avoir lieu que sur la base des recettes de l'exploitation évaluées d'après leur produit moyen et en prenant en considération les frais de premier établissement. Sans compter que les concessions ne contiennent que des dispositions très générales sur la détermination du produit net et des frais d'établissement, elles remettent en mains d'un tribunal arbitral la décision finale sur tout différend venant à surgir de ce chef et enlèvent ainsi au conseil fédéral tout moyen d'intervention.

Aussi, dans cet état de choses, la disposition de l'article 18 qui invoque une ordonnance sur la forme d'établissement des comptes, n'a pas une grande importance de fait et c'est bien aussi pourquoi elle n'a pas encore reçu son exécution. Cette manière de voir a également été partagée dans ces derniers temps par l'assemblée fédérale. Déjà avant l'existence de la loi qui régit actuellement les chemins de fer, diverses observations que nous ne jugeons pas nécessaire de traiter ici plus à fond, ont été faites sur cette question par devant l'assemblée fédérale qui, donnant suite à une nouvelle motion, a adopté finalement le postulat ci-après, en date du 22 juin 1877 (n° 128, nouv. série) :

« Le conseil fédéral est invité à veiller à ce qu'on mette à
 « exécution, plus exactement que jusqu'ici, l'article 18 de la loi
 « fédérale sur les chemins de fer, du 23 décembre 1872, combiné
 « avec l'article 27 de la concession dite normale du 17 décembre
 « 1873, concernant la détermination des frais de construction de
 « chaque ligne. Il est surtout rendu attentif à ce point, qu'il serait
 « désirable d'adopter des règles précises suivant lesquelles les tra-
 « vaux d'agrandissement et les nouveaux travaux doivent figurer
 « dans le compte de construction ou dans le compte d'exploita-
 « tion. »

Lors de la liquidation de ce postulat qui a eu lieu par le rapport de gestion pour 1879, le conseil fédéral s'est placé à ce point de vue, qu'un examen des comptes de construction au point de vue de l'exactitude des chiffres serait seul de quelque valeur ; mais qu'il n'y avait rien dans la loi qui obligeât à y procéder et que le besoin ne s'en faisait pas sentir dans la pratique. Un pareil examen des dépenses déjà faites exigerait non seulement un travail au delà de toute proportion avec le but en vue, mais encore conduirait immédiatement à des différends interminables avec les compagnies et n'aurait en outre de valeur pratique qu'en cas de rachat. Par contre, le conseil fédéral a déclaré qu'il soumettra à un examen les dépenses *futures* , à l'effet de savoir si leur report au compte de construction est justifié ou non. « Ce système finira par former une base qui permettra aussi de décider plus tard dans quelle mesure les travaux complémentaires *antérieurs* et les acquisitions subséquentes ont été réglés à bon droit par le capital de construction. » (F. féd. 1880, II. p. 435.)

La commission du conseil national chargée de l'examen de la gestion s'est déclarée expressément d'accord avec cette manière de voir qui n'a soulevé du reste aucune opposition au sein des deux conseils, en sorte que le postulat a été noté comme liquidé.

Cette situation, où se trouve la Confédération vis-à-vis des administrations de chemins de fer en tant qu'il s'agit de leur comptabilité, n'a subi non plus à notre connaissance aucune modification ensuite de l'adoption du droit des obligations. Les dispositions que ce code a édictées sur l'établissement des bilans des sociétés par actions, règlent exclusivement les rapports de droit privé entre les actionnaires et l'administration, sans attribuer à l'état (soit les cantons, soit la Confédération) aucune compétence de droit public. C'est le cas surtout pour l'article 656, qui détermine avec précision les principes à suivre dans l'établissement du compte d'exploitation. L'application de ces principes ne peut être exigée que des intéressés de par le droit privé; s'il surgit un différend, la décision appartient au juge; toute immisciation et coopération de l'autorité de surveillance — la Confédération et ses organes — est exclue. Abstraction faite de cette question, les actionnaires se trouveront dans le cas d'appliquer la loi dans leur propre intérêt, lequel est le plus souvent directement opposé à celui de l'état. L'actionnaire s'efforcera toujours d'alléger autant que possible le compte d'exploitation et d'augmenter par là le gain annuel, tandis qu'il doit importer à l'état que cet accroissement ne se produise pas aux dépens du compte de construction ou, en d'autres termes, par augmentation de la dette sociale.

Un examen impartial de la situation, tel que nous vous le présentons ci-après, conduit à la conclusion que la position actuelle de la Confédération vis-à-vis des compagnies de chemins de fer en égard à leur comptabilité ne peut se prolonger sans compromettre de graves intérêts publics.

Du calcul servant à fixer le bénéfice net à répartir entre les actionnaires, dépend la sécurité financière de la société et en même temps l'accomplissement de la mission qui lui incombe. Or, cette mission consiste dans l'établissement et l'administration du moyen de communications le plus important dont dispose le présent. La compagnie de chemins de fer est donc un des principaux organes de la société civile tout entière.

Néanmoins, le capital absolument nécessaire à l'accomplissement de cette mission liée si étroitement à l'intérêt public, n'est assuré en aucune manière, dans son existence et son administration, par le droit suisse des chemins de fer. Le code des obligations règle et protège les intérêts des actionnaires; quant aux intérêts publics, bien plus importants à beaucoup d'égards, la loi ne leur accorde aucune protection. La législation sur les chemins de fer pourvoit, il est vrai, à ce que la société qui justifie des moyens d'établissement d'une ligne, soit seule à pouvoir faire usage d'une

concession ; mais elle laisse l'état sans défense pour le cas où ces moyens viennent à diminuer par la faute de l'administration et où dès lors l'exploitation d'une institution indispensable à l'intérêt public se trouve compromise. Si après l'établissement d'une ligne, la sécurité du public et les nouveaux besoins du tarif ou les intérêts de la défense du pays nécessitent la pose d'une seconde voie, l'ouverture de nouvelles stations, l'agrandissement de stations existantes ou autres améliorations de même nature, le conseil fédéral peut sommer la compagnie d'exécuter les travaux dont il s'agit (article 14 de la loi). L'état a, de plus, le droit d'exiger que les administrations entretiennent constamment leurs lignes et le matériel de la voie en bon état, de manière à donner pleine sécurité au public, et à ce que leur matériel roulant soit suffisant pour les besoins du service (article 31 de la loi).

Mais ces droits et d'autres encore sont sans valeur, si lesdites administrations ne disposent pas des moyens nécessaires pour s'acquitter de leurs devoirs, s'il est loisible aux actionnaires de se répartir comme bénéfice les recettes qui sont destinées en premier lieu à l'entretien du matériel et à l'augmentation et l'amélioration des moyens de communication et de porter les dépenses au compte de construction au lieu d'y faire face au moyen des résultats de l'exploitation. Car cette licence existe de fait et si on veut en combattre l'usage, ce sont jusqu'à présent les actionnaires et non l'état qui y sont autorisés ; et la décision appartient au juge qui est ainsi appelé à trancher suivant les lois et les principes du droit civil des questions où le droit et l'intérêt publics jouent un rôle beaucoup plus important.

Si, d'autre part, on voulait objecter que de la situation exposée ne résulte que l'éventualité d'un danger ; que les compagnies et leurs membres, en sauvegardant leurs propres intérêts, sauvegardent aussi ceux de l'état et que dès lors la nécessité de dispositions protectrices n'est pas démontrée, les expériences faites jusqu'à ce jour prouvent le contraire. Cette preuve, nous la fournissons par les relevés pris sur les actes mêmes, qu'a faits notre département des chemins de fer, et par lesquels on peut voir que les dangers qui résultent pour l'avenir des errements financiers des compagnies sont encore beaucoup plus grands que par le passé.

Avant de résumer les résultats fournis par ces relevés, nous devons exposer les principes suivant lesquels on y a procédé.

Le département des chemins de fer s'est donné la tâche d'étudier, en ce qui concerne les cinq grandes compagnies de chemins de fer de la Suisse, savoir : le Central, le Jura-Berne, le Nord-Est, l'Union suisse et la Suisse Occidentale, la question de savoir si les

comptes de construction tels que les ont établis les administrations de ces lignes peuvent être considérés comme justes aussi bien au point de vue des principes généraux de droit et d'administration qu'à celui des dispositions légales existantes. Comme base de cet examen, on a pris les rapports mêmes des compagnies, et cela en mettant à part, pour en faire une récapitulation, tous les articles dont le report au compte de construction ne paraissait pas justifié. Ces articles ainsi pris à part et jugés comme non justifiés, nous les avons rangés sous les rubriques suivantes :

1. Frais de fondation, d'organisation et d'administration, y compris les déficits d'exploitation et la part afférente aux frais d'administration dont a été débité le compte de construction pendant la période d'exploitation.
2. Pertes de cours et frais d'émission en actions et obligations, y compris la surestimation arbitraire, qui a eu lieu dans quelques circonstances.
3. Dépenses pour travaux de transformation et d'extension de tout genre, y compris les acquisitions de terrain pendant la période d'exploitation, dépenses pour l'entretien du matériel roulant et des installations existantes ainsi que pour les sections de ligne abandonnées.
4. Divers : mobilier et ateliers, pertes, études de lignes nouvelles, etc.

Etant donné le grand nombre d'articles d'où nous avons tiré les résultats de nos recherches, il ne peut être question de traiter à part et de motiver chacun d'eux. Par le fait, cela semble aussi superflu, parce qu'il ne s'agit pas d'arriver pour chaque ligne à une valeur exprimée en chiffres précis, valeur qui aurait force obligatoire dans un sens quelconque, mais qu'il importe seulement de fournir la preuve générale que, dans la comptabilité des compagnies de chemins de fer, telle qu'elle a été établie jusqu'ici, on a exagéré pour des sommes très considérables la valeur de la construction et qu'en présence des conséquences qui résultent de cet état de choses non seulement pour le rachat éventuel, mais surtout en vue du bon état des lignes et des conditions dans lesquelles il est possible aux compagnies de remplir leur but, l'état doit intervenir à l'effet de remédier à la situation. En traitant les diverses rubriques susmentionnées et les motifs qui nous ont guidés dans chacune d'entre elles, nous citerons chaque fois quelques exemples propres à éclairer la question.

Pour l'étude des détails, nous renvoyons aux tableaux détaillés relatifs aux cinq compagnies, lesquels sont précédés d'une récapitulation.

tulation sommaire et renferment une foule de renseignements à votre disposition.

A ce propos, nous devons vous prévenir que, pour ne pas donner trop d'extension à ce travail déjà assez étendu, nous avons restreint les relevés du Nord-Est et du Central à l'ancien réseau de ces compagnies, en sorte que les données en question ne se rapportent guère à plus des deux tiers du réseau actuel des chemins de fer suisses.

1. Frais de fondation, d'organisation et d'administration.

Pour cette rubrique, nous partons d'un principe que nous appliquerons aussi ailleurs et que nous posons dès lors en règle générale. Nous sommes d'avis que, pour la sauvegarde des intérêts publics, l'état devrait avoir d'emblée les compétences que le droit privé accorde aux membres d'une société par actions en vue de la protection de leurs intérêts propres. Par rapport aux frais de fondation, d'organisation et d'administration, l'article 656 du code des obligations prescrit qu'ils doivent être portés intégralement aux dépenses de l'année et que par exception, les frais d'organisation peuvent être répartis sur une période de cinq années au plus, à condition de faire figurer aux dépenses de chaque année au moins la part afférente à cet exercice. Autant cette prescription répond à la nature des choses, aussi peu a-t-elle été observée jusqu'à ce jour. Au lieu de couvrir ces frais par les recettes annuelles, on les a portés le plus souvent au compte de construction, sans qu'il y ait la moindre raison pour cela. Ces reports se font sous les titres les plus variés. Ainsi le bilan du *chemin de fer du Simplon* accuse comme frais de fondation de la compagnie et met à la charge du compte de construction les articles ci-après :

- fr. 100,000. — payés à la Suisse Occidentale et à la société financière vaudoise pour cession de la concession,
- » 13,479. 95 frais de procès contre la ligne d'Italie,
- » 9,000. — honoraires payés aux membres du syndicat qui ont pourvu à l'achat de la ligne lors de la liquidation de la ligne d'Italie.

Abstraction faite de la question de savoir si ces dépenses sont justifiées, il est de toute évidence qu'elles ne ressortissent pas au compte de construction. Plus importants sont certains articles, que d'autres compagnies ont également portés au compte de construction sous la même rubrique, tandis qu'il est hors de doute que ce

procédé n'est pas admissible. Ainsi, dans les comptes de l'*Union suisse* de 1852 à 1856 se trouve une somme de 1,226,669 francs qu'on a dû payer à l'entrepreneur Pickering, partie pour des dépenses dites préliminaires, partie comme indemnité pour se retirer des travaux.

L'administration de l'entreprise *Lausanne-Fribourg* a payé à la compagnie Genève-Lyon pour la cession de la concession du tronçon Genève-Versois 1,500,000 francs et les a portés au compte de construction ; de même elle a porté en compte, en 1865, 486,242 francs comme « conversion de dette ».

De plus, le *Central* a dépensé en 1861, quand tout son réseau était déjà en exploitation, 62,558 francs en intérêts aux dépens du compte de construction, sur quoi les vérificateurs des comptes eux-mêmes ont fait observer à l'assemblée générale dans leur rapport du 25 avril 1862, « qu'ils ne pouvaient comprendre la raison d'une pareille comptabilité, vu que les dépenses en question se rapportaient à des objets qui étaient utilisés immédiatement, s'ils ne l'étaient déjà pas avant le paiement. » Cette même année, ladite compagnie a encore porté au compte de construction 134,473 francs et en 1862 64,594 francs comme part afférente aux frais d'administration générale et dès lors jusqu'en 1877, de pareils reports se sont répétés, année par année, dans une plus ou moins grande mesure.

Le *Nord-Est* a porté au compte de construction de l'ancien réseau, encore en 1881, 11,218 francs, part afférente aux frais d'administration générale, comme cela avait eu lieu précédemment chaque année plus ou moins (1862 : 26,329 francs, 1871 : 70,000 francs, 1874 : 147,413 francs) ; pendant qu'un compte spécial était débité chaque fois directement des dépenses pour l'administration des travaux de nouvelles lignes.

Tant que les administrations de chemins de fer ne peuvent pas justifier, premièrement, que ces dépenses proviennent exclusivement de la surveillance et de la direction de nouveaux travaux, dont les frais appartiennent en général au compte de construction ; secondement, que cette surveillance et cette direction ne pouvaient avoir lieu par les moyens ordinaires, mais qu'il fallait pour cela un surcroît de personnel, les dites dépenses devaient être couvertes par les recettes de l'exploitation.

A l'occasion de l'incorporation de la ligne de Jougue dans le réseau de la *Suisse Occidentale*, les déficits provenant de l'exploitation de celle-là jusqu'à cette époque, du montant de 1,008,105 francs, ont été portés au compte de construction, sans qu'on ait cherché dès lors à décharger d'autant ce compte. L'*Union suisse*

par contre, qui accusait pendant la période de 1859 à 1863 comme déficit d'exploitation une somme de deux millions à peu près, a bonifié de nouveau cette somme au compte de construction de 1865 à 1873.

Au total, le compte de construction se trouve débité de francs 11,330,254 pour frais de fondation, d'organisation et d'administration contestés, en ce qui concerne les cinq compagnies.

2. Pertes de cours.

Par ces pertes, on entend la différence qui se produit, lors de l'émission d'actions ou d'un emprunt, entre la valeur nominale des actions ou des obligations et le versement opéré effectivement par l'actionnaire ou le porteur d'obligations. Ces différences se traduisent dans la comptabilité des compagnies de chemins de fer par des sommes très-considérables, qui, dans la plupart des cas, n'ont été amorties ni par les bénéfices annuels ni par des fonds spéciaux, mais qu'on a simplement portées au compte de construction. A notre avis, il ne peut exister aucun doute sur ce point : un pareil mode de procéder est tout à fait inadmissible. Les différences sur les cours constituent une dette de la compagnie, dette à laquelle ne fait face aucun capital productif ; on doit donc les amortir au moyen des recettes de l'exploitation, si on veut établir un bilan correct ; mais cet amortissement ne pouvant se faire en un ou même en quelques exercices à cause de l'importance des sommes dont il s'agit, il faut pourvoir du moins à ce que les pertes de cours soient amorties à l'époque où le capital doit être remboursé. Si on a subi des pertes de cette nature sur des actions, il est évident que ce terme ne peut avoir de valeur pratique ; dans ce cas, l'amortissement doit se faire dans un espace de temps proportionnel à l'importance de la somme à amortir et à celle des recettes annuelles. Ces principes qui résultent de la nature des choses sont aussi sanctionnés par le droit des obligations où on lit à l'article 656, chiffre 7 : « Les obligations émises par la société sont portées pour la valeur intégrale à laquelle elles doivent être remboursées. Mais on peut faire figurer à l'actif la différence entre le prix d'émission et le taux du remboursement, en la diminuant chaque année, jusqu'au jour de l'échéance, de la somme nécessaire à l'amortissement. »

Ces principes reconnus légalement par la Confédération tout entière, ont été observés d'une manière fort insuffisante par les compagnies de chemins de fer. Actuellement, non seulement la plupart des pertes de cours subies par les diverses compagnies ne sont

pas amorties et l'amortissement n'en est même pas prévu, mais les sommes en question figurent au compte de construction comme rentrant dans l'état de fortune des compagnies.

Ainsi, le *Central* porte en compte une perte de 1,200,000 francs sur les actions remises à un consortium français dans les années 1855 à 1857 et de 285,013 francs comme perte de cours et frais divers sur les actions de la première émission. Ces sommes figurent comme frais de construction, tandis qu'en réalité elles n'ont pas eu cet emploi. Sur l'emprunt de 12 millions de francs fait en 1857/58, la même compagnie a subi une perte sur les cours du 12,5 %, soit de 1,500,000 francs. Ce montant figure également encore aux frais de construction, tandis qu'avec une gestion correcte, il aurait dû être amorti au moyen des recettes des années subséquentes.

Cette compagnie a procédé autrement lors des emprunts qu'elle a contractés dans les années 1876 et 1880. Les principes qu'elle a appliqués aux pertes sur les cours sont, essentiellement et abstraction faite de la durée de l'amortissement, ceux du code des obligations. En raison de l'importance de la question et comme il s'agit ici d'un jugement porté par l'administration de la ligne elle-même, nous citons ici un passage du rapport annuel du *Central* pour 1881 (pages 8 et 9) :

« Le nouvel emprunt à 4 % figure sur notre bilan, pour sa pleine valeur nominale de 20,000,000 francs, parmi les emprunts sur obligations, comme nous l'avons annoncé déjà dans notre dernier rapport d'administration; nous avons reporté également au bilan l'emprunt parisien 4 % du 1 février 1876 pour sa valeur nominale de 28,669,000 au lieu de le faire pour le montant versé effectivement de fr. 21,000,042. 50, comme précédemment. D'autre part, les pertes subies sur les cours de ces deux emprunts, pertes qui se montent à fr. 7.668,957. 50 pour l'emprunt parisien et à 1,700,000 pour celui de 1880, figurent à l'actif sous la rubrique nouvellement créée « Compte de liquidation ».

« Lors de l'amortissement successif des deux emprunts susdésignés au moyen de tirages annuels, le compte d'emprunt doit être grevé chaque fois de la pleine valeur nominale des obligations sorties au tirage et remboursées; les comptes de pertes de cours, par contre, doivent être crédités de la perte subie sur les obligations remboursées, lors de leur émission, et le montant effectif perçu en son temps sur ces mêmes obligations doit passer à l'avoir d'un compte à créer pour obligations amorties. L'emprunt 4 % de 1880 et l'emprunt parisien étant remboursables par tirages, le premier de 1883 à 1957 et le second de 1887 à 1936, l'amortisse-

ment complet des pertes de cours aura lieu dans les délais ci-dessus. Il est notoire que nous avons créé un fonds d'amortissement et l'avons doté depuis l'année 1877, afin de répartir d'une manière uniforme sur toute la durée de l'emprunt parisien, qui n'est remboursable qu'à partir de 1887 seulement, les sacrifices nécessaires pour le service des intérêts et l'amortissement dudit emprunt. Pour l'emprunt de 1880, la formation d'un fonds pareil n'est pas nécessaire, parce que, comme on l'a déjà dit, l'amortissement commence déjà avec l'année 1883.

« Dans ces dernières années, il est vrai, le système de la répartition, sur toute la durée d'un emprunt, de l'amortissement des pertes de cours a été l'objet d'une violente critique, moins par rapport à notre entreprise directement qu'en considération des comptes présentés par d'autres compagnies de chemins de fer ; et on a exprimé l'opinion que des pertes de cette nature devraient être entièrement amorties, avant qu'on commence à payer un dividende quelconque. Nous tenons toutefois cette opinion pour tout à fait erronée et nous avons la pleine conviction que le procédé suivi par nous répond aux exigences de la gestion la mieux entendue et la plus scrupuleuse.

« Quand l'émission d'un emprunt se fait au dessous du pair et qu'il se produit par là une perte de cours, cela arrive dans la règle, parce que l'émission au dessous du pair offre certains avantages sur celle au pair avec des intérêts proportionnellement plus élevés. La perte sur les cours représente la différence entre le taux qu'il aurait fallu payer avec l'émission au pair et celui moins élevé qui résulte de l'émission au dessous du pair, et, de même que, dans le premier système, il faudrait payer des intérêts plus élevés pendant toute la durée de l'emprunt, de même, avec l'émission au dessous du pair, la différence en question doit être répartie sur toute cette durée et en même temps sur chaque année pour une somme égale, ce qui se fait par le remboursement successif des obligations à leur valeur nominale, suivant un plan déterminé d'amortissement.

« Appliquant ce qui a été dit spécialement à l'emprunt de 1880, nous faisons remarquer qu'à cette époque nous avons préféré un emprunt 4 % au cours de 91 $\frac{1}{2}$ à un emprunt 4 $\frac{1}{2}$ % que nous aurions probablement pu négocier un peu au dessus du pair, parce que le cours de l'emprunt parisien 4 % était relativement plus haut que celui de notre emprunt 4 $\frac{1}{2}$ % et parce que nous avons conclu de là que le public préférerait des obligations 4 % au dessus du pair à des obligations 4 $\frac{1}{2}$ % au dessus du pair. Si maintenant nous avons émis un emprunt au pair, en stipulant exactement le

taux des intérêts que nous avons atteint lors de l'émission de notre emprunt 4 % en sus de la prime à payer au remboursement, nous aurions dû payer 4,42 % d'intérêt et la somme à payer chaque année de ce chef se serait élevée en chiffres ronds à 810,000 francs pour 18,300,000 francs reçus effectivement. Au lieu de cela, nous payons annuellement 800,000 francs d'intérêts et 10,000 francs en chiffres ronds pour amortissement de la perte sur le cours, soit également 810,000 francs au total ; le paiement annuel est le même et, du reste, dans l'un comme dans l'autre cas, nous aurions à rembourser, soit à emprunter à nouveau, le montant de 18,300,000 francs que nous avons reçu effectivement.

« Mais nous faisons plus encore : nous payons annuellement non pas 4,42 %, mais 4,61 % de la somme reçue effectivement, soit 845,000 francs en chiffres ronds au lieu de 810,000 francs et, avec le surplus de 0,19 %, soit 35,000 francs par an, nous amortissons aussi le montant total du capital d'emprunt, ce à quoi nous ne serions nullement tenus d'après les principes de la gestion la mieux entendue, etc. »

Nous pouvons nous déclarer d'accord quant à l'essentiel avec la manière de voir du Central. Le code des obligations n'exige nullement que le paiement d'un dividende aux actionnaires doive être suspendu jusqu'après l'amortissement des pertes de cours ; il prescrit seulement qu'outre l'intérêt conventionnel à payer annuellement aux porteurs d'obligations, on prélève une somme suffisante pour compenser la différence qui se trouvera exister lors du remboursement des obligations entre la valeur nominale et la valeur effective de l'emprunt.

Mais quand on prétend, comme cela arrive par ci par là, qu'on ne doit pas amortir les pertes de cours, parce que, pour un emprunt émis au pair, il faut payer d'autant plus d'intérêt que la différence de capital est plus grande, nous devons qualifier cette opinion d'erronée, et cela, abstraction faite de la prescription positive de la loi, mais aussi pour des motifs tirés de la chose en soi. Quiconque reçoit en prêt fr. 90 pour lesquels il doit rembourser fr. 100 et payer les intérêts de cette dernière somme à 4 $\frac{1}{2}$ %, paie en réalité sur l'argent reçu exactement autant que celui qui, pour 100 francs reçus doit rembourser une somme égale et en paie les intérêts annuels à 5 % ; tous deux paient le 5 % et on doit se borner à dire que le taux du capital nominal est moins élevé que celui du capital effectif.

Mais, dans les deux cas, quand vient le moment de rembourser le capital, celui qui a reçu 100 francs d'une manière effective, peut aussi rembourser cette somme, tandis que l'autre est à découvert

de 10 francs, bien qu'il ait payé pour sa dette nominale un intérêt plus bas que le premier ; il sera donc forcé de remplacer la différence par le produit de l'entreprise dans laquelle il a versé son emprunt, ou, en d'autres termes, il devra amortir la perte de cours pendant la durée de l'emprunt.

Le *Nord-Est* a aussi inauguré dans les derniers temps un système analogue. Mais on voit toujours figurer aux frais de construction de son ancien réseau les pertes non sans importance que cette compagnie a eu à supporter jusque dans le milieu de la période 1870 à 1880 en frais d'émission ainsi que sur les cours, et qui de 1862 à 1867 par exemple, ont atteint le chiffre de francs 512,325 ensuite de l'émission de quatre emprunts d'une somme totale de 16 millions de francs. Il en est de même d'une somme de francs 891,479 portée au compte de construction des « nouvelles lignes » de 1872 à 1876, comme part afférente aux frais d'acquisition de capital (emprunt de 1874 contracté en commun avec le Central). Il est à remarquer que cette somme ne figure pas dans les tableaux dressés par le département des chemins de fer qui s'est borné, comme on l'a dit, à examiner les comptes de l'ancien réseau. Par contre, le reste des pertes sur cet emprunt et tous les frais d'acquisition de capital pour l'emprunt de 160 millions de 1878, ont été comme dans le Central, portés au compte créancier du bilan, pour être amortis par le produit de l'exploitation pendant la durée de l'emprunt.

L'*Union suisse* a subi de 1853 à 1860 des pertes sur ses actions jusqu'à concurrence de 3,400,000 francs. Bien plus, en 1862 on a porté au compte de construction, des pertes sur deux emprunts, se montant à 1.812,000 francs. Depuis 1865, cette compagnie consacre environ 200,000 francs par an à l'amortissement de ses obligations en premier et en second rang et elle a porté en outre les nouvelles pertes de cours au compte d'exploitation.

Pour la *Suisse Occidentale* qui, du reste, a aussi commencé d'amortir, les pertes, dont le compte de construction a été définitivement chargé, atteignent un chiffre très-élevé.

Comme il a été dit plus haut, l'administration de l'entreprise Lausanne-Fribourg a payé à la société de la ligne Genève-Lyon 1,500,000 francs pour abandon de la concession du tronçon Genève-Versoix, sans que la contrevaieur prévue ait été réalisée.

Les pertes sur le cours du capital-actions de 1855 à 1859 ont atteint pour l'Ouest-Suisse la somme de 4,645,693 francs.

Lorsque les anciennes compagnies de l'Onest-Suisse, du Franco-Suisse et de Lausanne-Fribourg se sont fusionnées en 1872, on a comparé entre elles les valeurs des diverses entreprises d'après une certaine base proportionnelle au produit antérieur de l'exploitation. Ainsi, tout en émettant un nombre égal de nouvelles actions, on a estimé tout d'un coup le montant des frais de construction pour l'Onest-Suisse à onze, pour le Franco-Suisse à trois millions de plus qu'antérieurement; on a réduit en même temps celui de la ligne Lausanne-Fribourg d'environ trois millions, ensorte que de cette opération est résultée une soi-disante augmentation des frais de construction pour tout le réseau et une augmentation réelle du capital-actions d'environ 11 millions de francs qui figurent toujours sans modification sur l'état de fortune de la compagnie.

C'est ainsi également que, lors de la fusion de la ligne du *Simplon* avec la Suisse Occidentale, les frais de construction de la première ont été augmentés de 7,122,432 afin de pouvoir délivrer aux actionnaires quatre fois plus d'actions de la compagnie fusionnée qu'il n'en avait été émis antérieurement par le *Simplon*.

De la comptabilité du *Jura-Berne*, nous tirons les exemples suivants :

En 1875, cette compagnie a acheté la ligne du Jura Industriel pour le prix de 3,600,000 francs. Pour satisfaire les créanciers sur hypothèque en 1^{er} rang, elle a dû contracter un emprunt de francs 1,500,000 à 5 % qui a été émis au cours de 92. La perte de 120,000 francs subie par là a été portée au compte de construction.

En 1881, on a porté à l'avoir de ce même compte la somme de 503,300 francs provenant de la vente de 3860 actions.

La même année, la compagnie a opéré la conversion de ses emprunts 5 % en un nouvel emprunt 4 % sous la garantie du canton de Berne. Les nouvelles obligations ont été émises au cours de 96 %. La différence, du montant de 1,130,000, a été portée aux frais de construction, en même temps qu'une autre somme de 170,727 francs qui a servi à couvrir divers frais de conversion.

Ces exemples isolés peuvent suffire pour éclairer la situation. Pour l'avenir, le code des obligations fixe les bases sur lesquelles le juge doit statuer. Le report des pertes dites de cours au compte de construction est interdit. Mais l'interdiction qui peut s'appuyer aujourd'hui sur la loi, résultait en tout temps de la nature des choses. De fait, il est évident que la valeur d'une construction quelconque ne peut être augmentée par la circonstance que le constructeur doit rembourser à son créancier tant

pour cent en capital de plus qu'il n'a reçu. Cette différence constitue bien une partie de ses dettes, mais en aucun cas elle n'augmente le chiffre de sa fortune. On comprend dès lors, sans qu'il soit besoin d'aucune disposition légale, que les pertes dites de cours ne peuvent être portées au compte de construction et figurer ainsi à l'actif, et que la pratique contraire, qui a prévalu jusqu'ici dès l'origine, ne se justifie pas. Cette pratique a contribué principalement à grossir par trop les frais d'établissement des lignes et à faire surgir ainsi chez les actionnaires des compagnies aussi bien qu'au sein du public des opinions fausses sur l'état de fortune de ces compagnies.

Le montant total des pertes de cours portées ainsi au compte de construction s'établit pour les cinq lignes par 39,218,700 francs.

3. Travaux de transformation et d'extension aux installations de la ligne et de l'exploitation.

Déjà pendant la construction, il a fallu modifier et remplacer certains travaux, soit à cause de l'état défectueux du premier établissement, soit pour d'autres motifs. En outre, certaines installations, spécialement des bâtiments de stations et des voies en connexion avec ces bâtiments, ont été dès l'origine établies seulement d'une manière provisoire et avec l'intention bien déclarée de les remplacer par la suite ; d'autres n'avaient en elles-mêmes qu'une valeur temporaire. Dès lors, le remplacement des installations provisoires par des définitives a eu lieu presque partout et celles qui n'étaient que temporaires ont été supprimées. Mais dans tous les cas, les frais de premier établissement, déduction faite de la valeur du matériel de démolition, sont restés au compte de construction et on y a ajouté encore toutes les dépenses faites pour les travaux définitifs. Avec le report des pertes de cours comme dépenses de construction, nous trouvons dans ce procédé la cause principale de l'accroissement extraordinaire des comptes de construction et des dangers qui en résultent pour le crédit. Dans la plupart des cas, il nous semble qu'on ne devrait pas aller jusqu'à exiger que l'ensemble des frais des travaux de transformation soient couverts par l'exploitation ; car souvent on doit les regarder comme équivalant à une réelle plus-value non seulement en soi, mais encore en ce sens qu'ils impliquent pour l'exploitation des avantages se traduisant par une diminution de dépenses.

Mais ce qui ne se justifie à aucun point de vue, c'est que les dépenses pour constructions *supprimées*, pour des valeurs qui n'existent plus, grèvent continuellement le compte du capital aussi

bien que les constructions vraiment existantes. Il y a, d'autre part, des cas où de nouvelles dépenses sont absolument improductives; des dépenses qu'un homme d'affaires qui calcule, ne s'accorde que dans la prévision que les recettes courantes en permettent l'amortissement immédiat ou qui, tenant la limite entre les exigences de la construction et celles de l'exploitation, sont couvertes par une administration prévoyante au moyen du produit de l'exploitation. Sous ce dernier rapport, on doit reconnaître que, dans le cours de ces dernières années, le Central a libéré aux dépens du compte d'exploitation la section de la ligne de Thoune qui traverse le Wylerfeld près de Berne, des charges dont elle était obérée et nous croyons utile de reproduire ici la manière de voir exprimée par le Central à l'occasion de son différend avec le Jura-Berne, à l'effet de savoir si cette dernière administration, comme admise à la jouissance de la ligne, doit aussi prendre à son compte la dépense en question :

« Le juge est appelé à résoudre la question fort contestée de savoir quelles dépenses, parmi celles qui proviennent des modifications apportées aux installations d'une ligne de chemins de fer et celles qui se rattachent à l'entretien et à l'emploi de ces mêmes installations, doivent être reportées de par la loi au compte de construction de la section de ligne en cause et lesquelles doivent figurer au compte d'exploitation. »

« La solution de cette question est de la plus grande importance pour les administrations de chemins de fer, attendu que c'est d'elle que dépend essentiellement la proportion dans laquelle s'augmentera le compte de construction des lignes. Sous ce rapport, la question a son importance pour la Confédération au point de vue du droit public, comme pour les diverses compagnies au point de vue du droit privé. En effet, c'est sur la décision à intervenir, que se réglera le chiffre du capital d'établissement, dont il faut tenir compte en cas de rachat des chemins de fer par la Confédération sur la base des dispositions stipulées dans chaque concession. La solution de la question n'a pas moins d'importance au point de vue de l'économie nationale, attendu qu'un accroissement par trop fort du capital d'établissement entraîne une augmentation improductive du capital-obligations, dont les intérêts constituent une charge écrasante et entravent le développement normal de l'entreprise.

« Le Central est d'avis, et il a mis cette manière de voir en pratique d'une manière conséquente depuis un grand nombre d'années sur son propre réseau, qu'une dépense ne peut être mise à la charge du compte de construction, que si de cette dépense il résulte pour la ligne une plus-value réelle. Si, par exemple, ensuite d'ac-

croissement du trafic, il devient nécessaire de construire un second hangar aux marchandises dans une gare, ce nouveau bâtiment constitue un immeuble productif, attendu que l'entreprise peut réaliser un plus grand bénéfice, si le développement du trafic n'est pas entravé par le manque d'installations suffisantes. En pareil cas, il paraît tout indiqué de débiter le compte de construction. Il en est de même, si l'accroissement du trafic réclame l'agrandissement d'une gare par la pose de nouvelles voies et, dans ce cas, il faudra débiter le compte de construction aussi bien des frais de la pose des voies que de ceux pour l'acquisition du terrain où ces voies seront placées.

« N'appartiennent pas au compte de construction par contre, à notre avis, les dépenses qui n'ont d'autre but que l'entretien des installations déjà existantes et qui dès lors n'entraînent pas une augmentation de valeur, puisque le maintien en l'état est nécessaire, à seule fin d'obtenir les mêmes résultats utiles que fournissait l'ancienne installation. Même lorsque l'installation destinée à remplacer l'ancienne offre sur celle-ci certains perfectionnements, par suite des progrès de la technique dans l'intervalle qui s'est écoulé entre l'établissement de l'ancienne installation et son remplacement, et que ces perfectionnements nécessitent une dépense plus grande pour le même objet, une comptabilité bien conçue passera tous les frais de renouvellement au compte d'exploitation, car, s'il est vrai que l'installation perfectionnée permet d'atteindre mieux certains buts de l'exploitation, elle n'en sert pas moins aux mêmes usages que l'ancienne.

« Si d'un côté la justesse de ce principe en général n'est guère contestée, son application en revanche rencontre souvent de la contradiction, quand il s'agit d'installations utilisées en commun par des tiers. Dans l'état de cojouissance, en effet, la conception de principe est souvent troublée par la considération financière que voici: Si l'on porte une dépense à la charge de l'exploitation, les lignes admises à la cojouissance ont à payer la somme entière pour chaque année de cojouissance, suivant une répartition basée sur le total des frais d'exploitation. Si par contre la même somme est portée au compte de construction, le propriétaire des travaux a seul la dépense à supporter, tandis que les compagnies en cojouissance paient dès cette époque des intérêts plus élevés. L'avantage momentané conduit ainsi les compagnies en cojouissance à préférer le report sur le compte de construction et à combattre celui sur l'exploitation.

« Mais, à notre jugement, cette considération financière ne doit pas influer sur la décision, et cela d'autant moins qu'elle ne repose

que sur une apparence. Momentanément, l'administration admise à la cojouissance gagne, puisque le compte d'exploitation se trouve déchargé d'autant; mais, par la suite, l'accroissement exagéré du compte de construction pèsera sur elle d'un poids aussi lourd que sur la compagnie propriétaire. Cette conséquence se fera sentir notamment pour toutes les conventions de cojouissance passées pour la durée d'une concession. »

« . . . Nous appelons l'attention sur l'accroissement vertigineux du compte de construction auquel donnerait lieu la théorie de la partie adverse.

« D'après cette théorie, le capital de construction d'une station devrait être débité tout d'abord des premiers frais d'établissement; puis, quand un hangar aux marchandises hors d'usage doit être remplacé par un neuf de même grandeur, des frais de renouvellement; si ensuite une passerelle en bois traversant la station doit être remplacée, viendraient s'y ajouter les frais de la nouvelle passerelle; si d'anciennes plaques tournantes sont dans le même cas, la valeur des anciennes s'augmentera de celle des nouvelles; si la pose d'une voie doit être changée, les frais de la nouvelle voie s'ajouteront à ceux de l'ancienne. Après une période d'un certain nombre d'années, le capital de construction de la gare se trouvera dépasser du double la somme nécessaire pour la création de la station dans son ensemble, puisque tous les objets y appartenant doivent être renouvelés successivement et d'une manière complète. Après une période d'exploitation plus longue, le montant des frais d'établissement figurerait triplé dans le capital de construction, etc.

« Une pareille augmentation artificielle du capital de construction n'est en vérité pas nécessaire, puisque ce capital atteint de soi un chiffre effrayant par suite des agrandissements provoqués par l'accroissement du trafic, ainsi que par les exigences de plus en plus grandes du public et des autorités.

« Aussi est-ce de plein droit que l'énorme accroissement du capital de construction des chemins de fer a été reconnu comme un grave inconvénient et toute administration sérieuse s'est fait un devoir de mettre en pratique des principes sûrs dans sa comptabilité. Si les compagnies admises à la cojouissance cherchent à mettre obstacle à nos efforts dans ce sens, nous sommes bien obligés d'en appeler à l'intervention du juge.

« Par nos comptes-rendus annuels, nous pouvons prouver que, sur notre propre réseau, nous avons, *depuis une série d'années*, pour principe de ne porter au compte de construction que des installations vraiment nouvelles (extension et agrandissement des installa-

tions existantes) et, pour ce qui concerne les travaux de transformation et de renouvellement, le surplus de valeur seulement qui résultait de l'extension donnée à l'objet en question, tandis que le reste a figuré à l'exploitation. Sur ce point, nous renvoyons à nos rapports annuels de 1872 à 1881 et à la récapitulation y contenue des frais de construction sous rubrique « VI. Construction de la ligne. B. Exécution des travaux. 1. Réseau restreint » (pour 1872/74 rubrique V. 2. Exercice 1873 : page 8, chiffre 17. 1877 : page 70, chiffre 2. 1878 : page 64, chiffre 5. 1879 : page 73, chiffres 1 et 4. 1880 : page 70, chiffres 3 et 5. 1881 : page 71, chiffres 7 et 10 ; page 72, chiffre 23. Observation).

Avec cette manière de faire, nous n'avons nullement introduit dans notre administration quelque chose de particulier et de recherché comme bonne ordonnance, nous n'avons fait que suivre les principes d'une comptabilité raisonnable et exempte de charlatanisme. La crise survenue sur les chemins de fer suisses et dont ils sont à peine sortis n'a montré malheureusement que trop clairement où conduit le procédé opposé. Si l'on continuait à administrer sur une base aussi fautive, les conséquences ne se feraient pas attendre. »

Sans doute, à une époque antérieure, on a aussi calculé autrement dans le Central, lors même que depuis longtemps il ne manquait pas de voix qui blâmaient le procédé d'après lequel on chargeait à double le compte de construction pour un seul et même objet. Sous ce rapport, les vérificateurs des comptes de cette compagnie ont relevé déjà dans le rapport pour 1858 (page 34) le surcroît de dépenses qui s'était produit à l'occasion de la tranchée de Wynau (32,000 francs), au viaduc de Worblaufen (27,000 francs) et au tunnel de Berthoud (132,000 francs), parce qu'un premier établissement mal conçu et une exécution des travaux peu solide avaient nécessité des changements. Ce surcroît de dépenses a été néanmoins porté au débit du compte de construction.

Les articles à contester du même chef sont extraordinairement nombreux ; ils ne feront qu'augmenter avec un examen plus approfondi des comptes détaillés de construction. Nous nous bornons à citer quelques-uns des plus importants.

Ainsi, le *Central* a consacré des sommes très considérables aux installations provisoires qui ont précédé l'aménagement définitif de la gare de Bâle et, bien que celle-ci soit désignée dans le rapport de gestion de 1861 comme achevée, il a payé dès lors, presque année par année, pour des travaux de transformation et d'agrandissement, des montants plus ou moins importants prélevés sur le compte de construction, sans qu'on puisse voir dans ce même

compte si et comment les frais d'établissement des installations supprimées depuis ont été déduits ou non.

En ce qui concerne le *Nord-Est*, les installations les plus importantes qui n'existent plus et dont le coût d'établissement figure encore au compte de construction, nous les trouvons également à la gare principale, celle de Zurich, où nous les estimons à une valeur de 1,187,000 francs; il en est de même pour des sommes très considérables concernant les gares de Winterthur, Schaffhouse, Aarau, Frauenfeld, Bülach, Romanshorn, etc.

Cette même compagnie a débité avec le temps le compte de construction de plus de 1 ¹/₂ million de francs pour des modifications apportées au matériel roulant existant et des achats de matériel roulant venant à manquer en tout ou en partie. Il n'y a absolument pas moyen de voir par les comptes annuels jusqu'à quel point une compensation par amortissements a eu lieu.

Les frais d'établissement du tronçon entre Baden et Killwangen, maintenant abandonné, qui sont devisés à 430,000 francs, n'ont pas non plus été amortis, mais figurent comme contre-valeur à côté des dépenses pour la nouvelle ligne par Wettingen.

On a bonifié à l'atelier, sur le compte de construction, pour travaux, des provisions qui revenaient à l'exploitation et qui ont atteint par exemple le chiffre de 25,000 francs en 1862 et de 46,000 environ en 1869. Dans les derniers temps, du reste, le Nord-Est a renoncé à surcharger le compte de construction des dépenses pour travaux de parachèvement: du moins on a l'intention de payer au moyen du compte d'exploitation les dommages survenus à la station d'Horgen par des glissements de terrain et de recourir au fonds de renouvellement pour d'autres travaux importants d'agrandissement et de parachèvement (rapport de 1881, page 47).

Pour les autres compagnies, les sommes dont le compte de construction se trouve débité, sont relativement moindres. Néanmoins, avec le temps, l'administration de l'*Union suisse* a débité ce compte de 433,900 francs dont la contre-valeur n'existe plus, pour pertes sur la vente d'ancien matériel roulant, pour autres moins-values et pour changements apportés à des wagons et locomotives.

Sur les lignes *Lausanne-Fribourg* et *Genève-Versoix*, on a dépensé, de 1864 à 1872, 218,975 francs aux dépens du compte de construction, pour réparations, travaux de défense et de consolidation, dessèchements, etc.; dans les années 1864 à 1867, 60,834 francs affectés à l'entretien de la voie et à la fourniture de matériel pour son renouvellement; de même, sur la ligne du *Franco-*

Suisse, le compte de construction s'est augmenté dans les années 1866, 67 et 68, par exemple, de 152,248 francs ensuite du rétablissement d'ouvrages près des gorges de l'Areuse, rétablissement nécessité par des éboulements. Dans le compte de construction de l'*Ouest-Suisse* figurent encore 464,500 francs, pour achat de 6 locomotives mises hors de service en 1865 et de 47 wagons laissés au Crédit mobilier à Paris.

Dans les gares de Lausanne, Fribourg, Neuchâtel et autres, on a fait contribuer le compte de construction pour une large mesure aux frais de renouvellement des anciennes constructions.

Les chemins de fer du Jura bernois ont prélevé sur le compte de construction en 1876, 60,000 francs pour travaux de dessèchement et de consolidation et ont réquisitionné à nouveau ce compte en 1877 de 24,000 francs environ, à l'occasion du transfert provisoire de la ligne enécessité par l'établissement du canal de Hagneck.

Le total des dépenses indiquées dans cette rubrique se monte pour les cinq lignes à 15,499,026 francs.

4. Divers.

Sous ce titre, nous réunissons les dépenses qui, sans rentrer dans une des catégories précédentes, sont néanmoins de celles qu'on aurait dû amortir, parce que leur contre-valeur n'existe plus.

Nous relevons entre autres les 999,667 francs dont on a grevé le compte de construction de l'Union suisse, comme indemnité aux anciens actionnaires de la ligne St-Gall-Appenzell et de la ligne de la Glatt pour moins-value des travaux exécutés par Pickering au chemin de fer du Sud, ainsi qu'il résulte du rapport de gestion de ladite société pour 1860; puis, la somme de 157,856 francs dont le compte de construction de cette compagnie a été augmenté, ce montant ayant été soustrait par un employé du comité permanent à Paris sans qu'on pût trouver une couverture en compensation.

Nous y joignons les acquisitions de mobilier et d'inventaire pour bureaux, gares, stations et ateliers portées audit compte depuis l'achèvement de la construction et qui, si elles ne représentent pas annuellement en moyenne de fortes sommes pour chaque ligne, ont fini par atteindre depuis 20 ans (1860 et 1861) un chiffre élevé. Ainsi le Central a dépensé de ce chef dans les années 1874 et 1875, 137,845 francs; le Nord-Est de 1863 à 1877, 270,413 francs; l'Union suisse de 1861 à 1876, 180,185 francs; la Suisse Occidentale en 1871, 39,789 francs. Il se peut qu'une partie de ces dépenses, impossible à déterminer pour le moment, se rapporte à

de nouvelles acquisitions, mais justement des acquisitions de telle nature qu'on peut se demander si elles n'auraient pas dû être couvertes par les recettes courantes, comme nécessitées au fur et à mesure des nouveaux besoins de l'exploitation.

Nous rangeons aussi sous cette rubrique les 200,000 francs qu'a perdus le Central en 1857 à l'occasion de la construction de la ligne de jonction depuis sa gare provisoire, à Bâle, jusqu'à celle de l'Est français, en tant qu'il a dû dépenser pour cette entreprise 1,200,000 francs, tandis que sa part de propriété sur cette ligne a passé à l'Est français contre paiement d'un million de francs (rapport de gestion du Central pour 1858, page 8 et de 1859, page 49) ; ensuite, les dépenses pour études préliminaires de nouvelles lignes, qui ont été construites plus tard par d'autres compagnies, ou n'ont pas été construites du tout ou ne l'ont été qu'en partie, et pour lesquelles, autant qu'on peut voir par les comptes annuels, le Central a dépensé dans les années 1853 à 1858, 65,223 francs ; le Nord-Est en 1856 et 1857, 120,000 francs et l'Union suisse dans les années 1859 et 1860, 62,076 francs.

Une dépense inscrite au compte de construction que nous ne pouvons passer sous silence, bien qu'elle ne figure pas parmi les sommes positivement contestées, ce sont les 700,000 francs que le Nord-Est a payés en 1857 au canton d'Argovie, pour obtenir l'autorisation d'un changement de tracé sur son territoire. Il n'existe de ce chef aucune valeur qui, en cas de rachat de la ligne par la Confédération, par exemple, pourrait devenir propriété de cette dernière.

Le montant des sommes jusqu'ici contestées figurant sous la rubrique « Divers » est pour les cinq lignes de 4,364,661 francs.

Le total des sommes contestées sous les quatre rubriques s'établit donc comme suit :

1. Frais de fondation, d'organisation et d'administration	fr. 11,330,254
2. Pertes de cours	» 39,218,700
3. Travaux de transformation et d'extension	» 15,499,026
4. Divers	» 4,364,661
	<hr/>
	fr. 70,412,641

De cet exposé il résulte :

que les cinq compagnies de chemins de fer dont il s'agit évaluent les lignes prises en considération dans les tableaux dressés par le département des chemins de fer, au moins 70 millions de francs trop haut ou, en d'autres termes,

qu'abstraction faite des amortissements réalisés par l'une ou l'autre d'entre elles et sous réserve de tous résultats ultérieurs que pourrait fournir un examen approfondi, la fortune de ces lignes comporte 70 millions de francs de moins que n'accusent les bilans des compagnies.

Le total des sommes qui auraient dû être prélevées sur les recettes annuelles depuis l'ouverture des lignes ou du moins être amorties partiellement, constitue en réalité un solde passif sur les bilans réunis de toutes les compagnies. En cas de rachat, nous le contesterions et nous demanderions au juge de le déduire du compte de construction. Si le passif des compagnies ne consistait qu'en capital-actions, ce solde n'aurait tout d'abord d'autre conséquence que celle-ci, c'est que les 70 millions devraient être considérés comme perdus, mais le produit net des comptes annuels continuerait à être distribué en entier aux actionnaires et les fluctuations de ce produit ne seraient pas très grandes d'une année à l'autre. Mais dans la réalité il en est autrement.

Le bilan des cinq lignes boucle à fin 1881 par les chiffres suivants.

1. Actif.

278

	Frais d'établissement.		Autres dépenses.	Pertes de cours à amortir.	Avoir et approvisionnements.	Total.
	Réseau restreint.	Nouvelles lignes.				
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<i>Nord-Est</i>	95,042,246	53,671,583	33,500,996	14,169,733	6,332,501	202,717,059
		182,214,825				
<i>Central</i>	99,987,222	17,011,956	21,954,997	9,368,958	7,195,803	155,518,936
		138,954,175				
<i>Union suisse</i>	85,318,779	—	—	303,000	2,228,048	87,849,827
<i>Suisse Occidentale</i>	206,780,334	—	—	33,188,638	11,519,231	251,488,203
<i>Jura-Berne.</i>	67,254,747	—	—	698,260	1,472,377	69,425,384
	554,383,328	70,683,539	55,455,993	57,728,589	28,747,960	766,999,409

2. Passif.

	Capital-		Autres engagements.	Total.
	actions.	obligations.		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<i>Nord-Est</i>	53,000,000	144,790,000	4,927,059	202,717,059
<i>Central</i>	50,000,000	99,479,000	6,039,936	155,518,936
<i>Union suisse</i>	40,000,000	42,237,100	5,612,727	87,849,827
<i>Suisse Occidentale</i>	106,602,000	140,312,791	4,573,412	251,488,203
<i>Jura-Berne</i>	35,000,000	33,150,000	1,275,384	69,425,384
	284,602,000	459,968,891	22,428,518	766,999,409

Ainsi les cinq compagnies ont une dette de 460 millions de francs en chiffres ronds, dont, sans compter les 57,728,589 francs, pertes de cours portées par les compagnies pour liquidation à compte des recettes de l'exploitation dans l'actif du bilan, au moins 70 millions ont été empruntés pour faire face à des dépenses qui auraient dû être couvertes ou amorties par les recettes annuelles. Ces 70 millions produisent un intérêt de 3 millions de francs par an qui sont à retrancher du produit net et que ne touchent pas les actionnaires, ceux-ci ayant précédemment reçu le capital correspondant. Comme le produit net ne fournit en moyenne, en sus des intérêts des obligations, qu'un montant relativement peu élevé, les fluctuations des dividendes annuels et, dès lors, celles du cours des actions deviennent très fortes et ce que les actionnaires actuels touchent en sus de ce qui leur revient, est nécessairement pris sur les dividendes des futurs actionnaires.

Mais ces fluctuations dans le paiement des dividendes se transmettent aussi aux obligations. Toute mutation dans la constitution de celles-ci doit être achetée par des concessions sur le taux des intérêts ou le cours des versements.

Le dommage causé aux actionnaires des cinq compagnies par les fluctuations de la valeur du cours est indubitablement plus considérable que la somme des dividendes touchés en trop. Et ce dommage ne fera que croître, aussi longtemps que l'état de fortune des compagnies est évalué plus haut qu'il ne devrait ou, en d'autres termes, aussi longtemps que les dettes ne sont pas diminuées du montant de cette moins-value. Car, depuis 1876, le produit net a souffert moins par la diminution des recettes brutes que par l'augmentation des intérêts des obligations. *)

Quand on a dit que le passif des cinq compagnies est de 70 millions plus élevé que l'actif estimé à sa valeur réelle, on a entendu par là le total de la dette dans laquelle, outre les actions et les obligations, rentrent également les fonds de réserve et de renouvellement. Ces fonds figurent de fait dans les comptes, non pas séparément, mais simplement comme articles du passif et n'ont dès lors de valeur que si la fortune taxée à sa valeur réelle équivalant au total du passif et des fonds de réserve. Ils sont portés au passif du Nord-Est pour 4,927,059 francs, du Central pour 5,082,429 francs, de l'Union suisse pour 3,903,190 francs, du Jura-

*) A cet égard, nous renvoyons à l'aperçu général annexé au message, du trafic, des recettes et des dépenses de toutes les lignes suisses normales, des frais de construction, ainsi qu'aux tableaux spéciaux. Ces tableaux qui remontent jusqu'à l'année 1861, donnent aussi des renseignements précieux à d'autres points de vue.

Berne pour 847,034 francs et des autres compagnies pour des sommes analogues, tandis que le compte de construction accuse à tort un montant beaucoup plus élevé que ces sommes.

On peut pareillement mettre en parallèle les sommes que nous avons retranchées à l'actif et tous les articles du passif. Etant donné le capital-actions de 284 millions pour les cinq compagnies, les 70 millions constituent une perte d'un quart. Comme qu'on considère la chose, le résultat final sera toujours un excédant du passif correspondant à cette somme que nous retranchons, excédant qui, en aucun cas, ne doit s'accroître, mais sans compter les pertes subies par les compagnies et déjà portées au compte d'amortissement, être amorti successivement, si on veut assurer pour l'avenir la base financière des compagnies. Aussi longtemps qu'on ne met pas la main à cette tâche, la confiance ne reviendra pas et les compagnies ne seront pas non plus en état de s'acquitter des obligations qui leur sont imposées dans l'intérêt public par les concessions; il ne leur sera pas possible de trouver les moyens nécessaires pour les améliorations et innovations qui, sans augmenter la capacité de rendement d'une ligne, profitent à la sécurité du public. Nous mentionnons ici l'amélioration du système de freins au moyen des freins continus, qui a été remise en mémoire par les derniers accidents, l'introduction dans les gares de l'appareil central d'aiguillage et autres installations dont on ne peut se passer avec le temps et qui occasionnent des dépenses très considérables. Ceci s'applique également aux dépenses relatives à un meilleur aménagement des stations, à la réfection de certains tronçons de ligne, à la pose de doubles voies, à l'augmentation du matériel d'exploitation, à l'élévation des indemnités et des salaires du personnel de service, etc.

A ces considérations se rattache étroitement un fait qui mérite considération. Les répartitions de dividendes qui ont déjà eu lieu et la faculté qu'ont les actionnaires de se répartir aussi à l'avenir les revenus d'une ligne comme ils l'entendent, même malgré l'opposition formelle d'une administration, ou du moins de tenir compte le moins possible des intérêts de l'entreprise, ont conduit à faire de la plupart des actions de chemins de fer un papier de spéculation dont on fait un abus fort regrettable. Dans le trafic qui se fait de ces actions, on ne prend pas en considération la valeur de la ligne et son rendement moyen, mais seulement le rendement annuel en perspective, parce que l'excédant du produit sur les années précédentes peut, ensuite d'expériences faites, être considéré comme la propriété de l'actionnaire. Il n'y a pas de doute que les sommes gagnées et perdues ainsi annuellement suffiraient largement

pour faire des chemins de fer de la Suisse une institution plus utile à la société à tous égards.

Cet état de choses n'est pas préjudiciable seulement à l'économie nationale, mais il entraîne encore de fâcheuses conséquences pour l'état. A teneur des dispositions des concessions, le rachat des lignes a lieu sur la base du produit net des dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle il a été annoncé à la société. Lors même qu'il ne peut y avoir de doute sur ce point, que pour l'évaluation du produit net, les comptes annuels ne pourraient faire règle et qu'en cas de différend il appartiendrait au juge de décider, il n'en subsiste pas moins l'appréhension très fondée, que la coutume suivie dès l'origine sans interruption par les compagnies de chemins de fer et tolérée par la Confédération, pour le calcul du produit net, n'exerce une influence sur la manière de voir des tribunaux et des experts désignés par eux, influence qui pourrait compromettre à un haut degré les intérêts de l'état dans l'exercice de son droit de rachat.

La situation se présente encore plus mal, si on suppose un rachat conventionnel des lignes. Avec le contraste criant qui existe entre le rendement annuel et les cours des actions d'une part et la valeur effective des lignes de l'autre, il serait impossible d'arriver à une entente; il ne pourrait en être question que si le détenteur d'un titre n'était pas conduit par des répartitions de dividende non-justifiées à y attribuer une valeur fictive. En outre, on n'en pourra venir là que quand l'actif et le passif seront de fait équilibrés, ce qui n'arrivera guère du fait des actionnaires, malgré la mise en vigueur du droit des obligations.

A cet égard, il ne faut pas perdre de vue que l'assemblée générale exerce, au nom des actionnaires, les droits qui leur sont attribués en ce qui concerne la conduite des affaires, la vérification du bilan, la supputation des bénéfices et les propositions relatives aux dividendes (article 639 du code des obligations); que dès lors un actionnaire n'a à lui seul aucun moyen juridique de protéger les intérêts de la société contre une décision de l'assemblée générale (article 675 du code). Il en est de même pour les décisions de la société concernant les prélèvements en faveur du fonds de réserve et de toute réserve en général (article 631).

A l'appui de ces considérations, nous joignons un tableau où est exposé le rapport des dividendes payés depuis 1878 par les cinq compagnies à la valeur nominale des actions et à leur cours.

	Valeur nominale des actions.	Dividende en % de la valeur nominale des actions.					Cours des actions et dividendes en % des cours.									
		1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Cours milien 1878.	Dividende 1877 en %.	Cours commencement 1879.	Dividende 1878 en %.	Cours commencement 1880.	Dividende 1879 en %.	Cours commencement 1881.	Dividende 1880 en %.	Cours commencement 1882.	Dividende 1881 en %.
							Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
Nord-Est :																
Actions ordinaires .	500	—	—	—	—	63	—	65	—	135	—	267	—	255	—	
Actions privilégiées	500	—	—	—	—*)	227	—	275	—	393	—	480	—	520	—	
Central : Actions . .	500	2	—	—	3,2	3,6	167	6	173	—	316	—	418	3,82	535	3,36
Union suisse :																
Actions ordinaires .	500	—	—	—	—	37	—	35	—	103	—	223	—	257	—	
Actions privilégiées	500	1,6	2	2,5	3	3,5	160	5	180	5,55	305	4,01	415	3,61	427	4,10
Suisse Occidentale :																
Actions ordinaires .	500	—	—	—	—	83	—	82	—	98	—	148	—	185	—	
Actions privilégiées	500	4,5	5	5	5	5	406	5,56	418	6	450	5,55	483	5,18	515	4,83
Jura-Berne : Actions .	500	—	—	—	1	1	60	—	75	—	?	—	250	2,00	396	1,26

*) Il a été fait opposition au paiement du dividende fixé par l'assemblée générale des actionnaires du Nord-Est pour les actions privilégiées en 1880 (5,78 %) et en 1881 (6 %), et le litige n'est pas encore vidé.

Afin qu'on puisse se faire une idée du rapport dans lequel se trouvent les dividendes payés vis-à-vis de l'augmentation du compte de construction pendant la période d'exploitation, nous joignons encore le tableau ci-après.

Année.	Nord-Est.		Central.		Union suisse.		Suisse Occidentale.		Jura-Berne.	
	Dividende.	Augmen- tation du compte de construction. Réseau restreint.	Dividende.	Augmen- tation du compte de construction.	Dividende.	Augmen- tation du compte de construction. Réseau restreint.	Dividende.	Augmen- tation du compte de construction.	Dividende.	Augmen- tation du compte de construction.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1861	2,296,640	2,603,502	2,257,050	2,428,689	—	-1,403,347	—	4,672,508	—	—
1862	2,296,640	2,005,319	1,956,110	680,421	—	2,521,385	—	1,734,367	—	—
1863	2,081,330	859,371	2,106,580	307,151	—	256,700	—	4,299,130	—	—
1864	2,009,560	345,378	2,106,580	743,432	—	217,379	—	727,854	—	—
1865	2,296,640	576,927	2,106,580	531,158	—	5,482,090	—	1,385,612	—	—
1866	2,296,640	1,696,516	2,106,580	331,975	—	80,623	70,000	52,533	—	—
1867	2,153,100	2,260,173	2,106,580	392,514	—	177,117	200,000	70,132	—	—
1868	2,296,640	1,862,574	2,407,520	263,832	—	-97,508	225,000	185,425	—	—
1869	2,153,100	2,917,037	2,557,990	-19,473	—	2,253,169	250,800	1,388,220	—	—
1870	2,009,650	2,304,234	2,557,990	440,965	—	87,847	481,000	57,957	—	—
1871	2,523,720	3,383,631	3,385,575	1,048,597	437,500	234,606	1,206,000	110,554	—	—
1872	2,296,640	2,403,931	3,385,575	1,530,751	866,250	867,699	1,136,000	21,038,569	—	—
1873	2,432,480	3,206,487	3,385,575	5,688,600	350,000	1,020,959	1,136,000	5,507,313	—	—
1874	2,668,320	3,832,751	3,009,400	2,35,256	343,086	358,352	140,000	1,081,291	—	—
1875	2,947,410	9,293,611	2,500,000	5,779,492	550,368	907,714	350,000	11,051,852	—	—
1876	1,252,500	5,003,489	2,250,000	1,121,884	343,980	849,010	1,000,000	9,189,432	—	—
1877	—	2,643,730	1,000,000	-1,625,439	275,184	41,335	630,000	1,525,066	—	—
1878	—	-93,642	—	206,426	343,984	-175,557	700,000	946,002	—	911,811
1879	—	-383,284	—	83,033	437,500	-232,054	700,000	386,844	—	636,002
1880	—	1,051,885	1,600,000	391,583	525,000	-202,380	700,000	4,256,884	330,700	-5,636
1881	—	-164,957	1,800,000	1,000,041	612,500	-208,657	700,000	13,466,349	350,000	1,815,701
Total	36,120,920	47,008,663	44,585,685	24,070,888	5,086,252	13,036,422	9,624,800	83,133,894	680,700	3,357,878

Les sommes considérables rentrant dans les 70 millions contestés, qui, d'après ce qui précède, ont été portées à tort au compte de construction aussi depuis 1861 et auraient dû être amorties au moyen des recettes de l'exploitation, auraient eu évidemment pour conséquence de tout autres dividendes.

L'état seul, qui a le droit et le devoir de régler ces rapports d'une manière durable et complète, peut y procéder.

Nous voulons rechercher *ce qu'il y a à faire et quels moyens on doit employer.*

Nous avons déjà répondu à la première de ces questions qu'il sera remédié à un pareil état de choses, sitôt que les principes d'administration et de comptabilité établis par le droit des obligations seront appliqués aussi aux compagnies de chemins de fer. Nous demandons :

1. que la valeur d'une ligne et du matériel nécessaire à son exploitation soit portée au bilan de la société tout au plus d'après les frais d'établissement des ouvrages et installations réellement existants (article 656, chiffre 2).
2. que les frais de fondation, d'organisation et d'administration soient portés aux comptes d'exploitation comme dépenses, ou bien intégralement ou du moins pour une part chaque année (article 656, chiffre 1).

Dès lors la différence entre le cours d'émission et le taux du remboursement doit être amortie (article 656, chiffre 7) ;

3. que le dividende ne soit fixé qu'après déduction des prélèvements statutaires en faveur du fonds de réserve (article 631).

Nous n'avons pas à justifier ces exigences. Elles constituent des postulats que toute administration bien entendue doit se poser comme règle et existent comme dispositions du droit commun suisse. Toutefois, en vertu de ce droit, elles ne sont applicables que par décision du juge, en tant que cette décision est invoquée par les intéressés dans la société de par le droit privé. Mais par là, l'état ne gagne rien, car les actionnaires chercheront à sauvegarder leurs intérêts par des actions juridiques contre le bilan et à toucher un dividende aussi élevé que possible. Des exemples tout récents ont prouvé que même la prévoyance des administrations pour les intérêts de leurs entreprises ne parvient pas à prévaloir sur les tendances de cette nature des assemblées d'actionnaires.

Il ne revient à la Confédération, en sa qualité d'autorité de surveillance sur les chemins de fer, aucun droit de réclamer du juge l'application des dispositions du code des obligations et si pareil droit lui était accordé, ce ne serait pas à l'avantage des intérêts qu'elle est appelée à représenter. Les intérêts de l'état en matière de chemins de fer ne sont pas de nature fiscale, mais politique et résultent du fait que ces entreprises servent aux communications et au trafic en général, exactement comme les routes. L'état doit pourvoir non seulement à une construction convenable des lignes de chemins de fer, mais aussi à leur existence matérielle et financière, même quand il abandonne l'établissement et l'exploitation à des compagnies privées. Il s'est aussi réservé ces droits inaliénables par les concessions et la législation. L'exercice de ces compétences ne peut être soumis au verdict du juge. Le droit d'assurer l'existence d'une ligne compromise par des bévues administratives est un droit public, qui dès lors revient directement aux autorités exécutives de l'état et qu'elles ont elles-mêmes à exercer.

Sans doute on soulèvera la question de savoir si la Confédération a le droit de s'attribuer par la voie législative les compétences dont il est ici question et on prétendra qu'elle s'est engagée par les concessions à y renoncer.

Nous regardons cette manière de voir comme ne reposant sur aucun fondement. Il n'existe pas une seule concession où l'on trouve des dispositions sur la proportion dans laquelle le produit annuel d'une ligne doit être réparti sur l'entreprise d'une part et sur les actionnaires de l'autre. Ainsi, dans ce domaine, la faculté pour la Confédération de légiférer n'est restreinte formellement en aucune manière ; cette faculté n'est limitée que par des considérations tirées des circonstances et de la nature des rapports de droit réciproques. Ces rapports impliquent, que les membres d'une compagnie de chemins de fer ont le droit d'exiger que le « *produit net* » de l'entreprise leur soit abandonné comme dividende ; parce qu'ils forment une société concessionnée par l'état, ces membres ne jouissent pas de droits moindres que ceux de n'importe quelle autre société par actions. Le caractère public qui est inhérent à la société concessionnée par l'état, ne ressort que dans le soin que prend ce dernier de veiller à ce que la part touchée par les actionnaires sur le produit annuel, se réduise au « *produit net* » qui leur revient seul en vertu du droit privé. L'état peut se dispenser de ce devoir, lorsqu'il s'agit de sociétés privées proprement dites, bien que dans ce cas aussi, il attribue dans la loi civile aux intéressés la compétence nécessaire pour pourvoir à l'existence de la société, et cela exactement par les mêmes moyens qu'il considère

de son devoir d'employer lui-même à l'égard de la société concessionnée.

Les concessions accordées ne s'occupent de la destination du produit net qu'en tant que ce dernier entre en considération pour la détermination du prix de rachat et prescrivent que les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat seront réglées par le juge. Cette compétence du juge se trouve aussi peu atteinte par la nouvelle loi que toute autre prescription des concessions relative au rachat et c'est pourquoi aussi elle est formellement réservée.

Il est vrai que la nouvelle loi doit s'appliquer aussi aux années qui, à teneur de la concession, font règle pour l'évaluation du produit net.

Mais, si plus tard on en vient réellement au rachat sur la base des concessions et qu'il surgisse une contestation sur le produit net évalué d'après la loi à promulguer, la décision appartient après comme avant au juge. Ainsi, la situation sera tout à fait la même qu'en cas de rachat avec l'évaluation du produit net par les compagnies à leur point de vue exclusif, comme elles y procèdent actuellement. Personne ne voudra contester qu'en pareille occurrence la Confédération aura le droit d'attaquer les évaluations du produit net faites jusqu'alors et les principes qui y ont présidé, ainsi que d'invoquer la décision du juge en cas de contestation.

Les droits acquis par la concession ne sont donc pas atteints par la loi et nulle part il n'est question d'empiètements sur les intérêts privés.

Mais si on parlait de « droits acquis » dans un autre sens et si on voulait prétendre que les dispositions sur la fixation du produit net, telles qu'elles ont été établies dans les statuts d'une compagnie ou sous l'empire de l'ancienne législation, ne peuvent être modifiées par une loi postérieure, nous nous appuyons sur le code des obligations et nous répondons :

Si pareil allégué se rapportait à une société ordinaire, on n'aurait rien à y opposer; un contrat de société régulièrement constituée reste soumis, en ce qui concerne ses effets, à la loi en vigueur à l'époque où il y a été procédé (article 882, alinéa 2).

Il en est autrement des associations et sociétés par actions, dont les statuts, s'ils sont en contradiction avec la loi actuelle, ne peuvent rester en vigueur sans modification que jusqu'à fin 1887. A partir du 1^{er} janvier 1888, la nouvelle loi entre en vigueur pour ces sociétés par rapport à toutes les affaires conclues postérieurement à cette date (article 898).

Ainsi, en ce qui concerne l'effet rétroactif « de toutes les dispositions » du droit des obligations sur les associations et sociétés par actions, font règle d'autres principes que pour la plupart de tous les autres rapports de droit et spécialement pour les autres sociétés industrielles (société simple, société en nom collectif, société en commandite); vis-à-vis de ces dernières, l'article 882 exclut l'effet rétroactif de la nouvelle loi, tandis que l'article 898 l'admet pour les premières.

Cette différence de traitement tient à la nature diverse desdites associations devant le droit.

Dans la grande majorité des cas, les sociétés industrielles ordinaires n'ont à régler que des rapports privés dans le sens le plus étroit du mot et ne touchant qu'un petit nombre de personnes, dont chacune peut contribuer à gérer les affaires de la société ou du moins les surveiller. Dans ces circonstances, l'état peut laisser une grande latitude à l'appréciation privée, comme aussi dans le domaine des contrats, et c'est pourquoi il laisse subsister sous l'empire de nouvelles lois, d'anciens arrangements et d'anciennes prescriptions légales.

Les faits se présentent autrement dans les sociétés par actions. Celles-ci se composent dans la règle d'un nombre assez considérable d'intéressés, et très-souvent leur mission et leur question touchent de près aux intérêts publics. La majorité des membres est non seulement exclue légalement de la gestion, mais elle n'a pas même le droit et la possibilité de contrôler effectivement cette gestion; comparativement aux sociétés ordinaires, elle a donc besoin d'une plus forte protection de la part de l'état qui, d'ailleurs, a la mission de sauvegarder tous les intérêts publics et de pourvoir à ce que la société progresse vers son but et ne soit pas menacée dans son existence.

Aussitôt que le législateur remarque que ces intérêts publics et privés souffrent du maintien de prescriptions conventionnelles ou légales, il cherche remède à la situation par une nouvelle législation et il intéresse à l'observation de cette dernière toutes les sociétés par actions, en abrogeant toutes les prescriptions conventionnelles ou légales antérieures.

Ces considérations s'adaptent en plein à la loi que nous vous proposons et écartent le reproche qu'il puisse s'agir ici d'une violation de droits acquis.

L'allégué que, par les droits qui doivent lui être conférés, l'état deviendrait juge dans sa propre cause, n'a pas plus de fondement. Nous devons rappeler, à l'encontre d'une pareille manière de voir, qu'il n'est pas question de différends entre deux parties,

lesquels sont tranchés par le juge, mais bien de l'exercice de droits de souveraineté, exercice dans lequel la législation actuelle n'a jamais admis aucune immisciation ni aucun droit de coopération des compagnies de chemins de fer.

Si la sécurité du public et les nouveaux besoins du trafic rendent nécessaire l'ouverture de nouvelles stations, l'agrandissement de stations existantes ou toute autre amélioration de ce genre, le conseil fédéral a le droit de sommer la compagnie d'exécuter les travaux dont il s'agit et l'assemblée fédérale décide en dernière instance (article 14 de la loi sur les chemins de fer).

Mais on a déjà exposé plus haut que ce droit serait illusoire, si les compagnies de chemins de fer devaient ne pas se trouver en tout temps en mesure de faire face aux besoins financiers résultant des améliorations imposées. Dès lors, le projet de loi ne fait que tirer une conséquence de ce droit pour les cas de force majeure où non seulement la sécurité du public et les nouveaux besoins du trafic, mais encore l'existence et la mission de toute l'entreprise sont mises en question.

En revanche, la compétence du *conseil fédéral* est reconnue, quand il est question du raccordement soit technique, soit administratif des lignes (article 30), de la sécurité du service (article 31) et notamment quand la Confédération doit pourvoir à ce que les administrations entretiennent constamment leurs lignes et le matériel de la voie en bon état, de manière à donner pleine sécurité au public, et à ce que leurs moyens d'exploitation soient suffisants pour les besoins du service (article 31).

Si la Confédération exige la construction de bâtiments ou d'autres installations devenues nécessaires dans l'intérêt de la défense du pays, c'est en vertu de son droit de souveraineté, lors même que les compagnies de chemins de fer ne sont tenues à cette obligation ni par la loi, ni par les concessions. Toute disposition de cette nature est exécutée, ensuite d'expertise, par le conseil fédéral, éventuellement par l'assemblée fédérale, sans que la compagnie en question soit compétente pour y faire opposition et invoquer une décision juridique. Ce n'est qu'en tant qu'une compagnie se trouve préjudiciée par ces dispositions que le juge décide, s'il y a lieu. Il en est de même quand l'autorité fédérale ordonne l'ouverture du service de guerre des chemins de fer en conformité des prescriptions de l'organisation militaire (article 207) et que l'action des compagnies est suspendue pour un temps illimité. Dans ce cas aussi, où les droits des compagnies sont atteints, le juge n'a nullement à connaître de l'arrêté du conseil fédéral; en revanche, la Confédération est tenue de dédommager les compagnies et de se

soumettre au jugement du tribunal fédéral quant à la compensation à accorder.

C'est pour les mêmes raisons que l'article 19 établit la compétence du tribunal fédéral, quand il surgit un différend avec la Confédération sur les prestations postales qui incombent aux compagnies, vu que dans l'espèce les lignes apparaissent vis-à-vis du fisc comme simples entrepreneurs de transport.

Notre projet de loi se rattache aussi à ces principes qui répondent à l'organisation constitutionnelle des pouvoirs. Le contrôle que s'arroge la Confédération sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer, elle l'exerce comme un droit de souveraineté qui ne peut lui être disputé ni par les compagnies contrôlées, ni par un arrêt des tribunaux. Dans l'exercice de ce droit de souveraineté comme de tous les autres, le conseil fédéral n'est lié que par la loi et la haute surveillance de l'assemblée fédérale (constitution fédérale, article 85, chiffre 11). Malgré le droit de surveillance, les compagnies pourraient, il est vrai, à teneur de la loi sur les chemins de fer (article 14), recourir à l'assemblée fédérale contre les décisions du conseil fédéral et la mettre ainsi en mesure de statuer en dernière instance. Nous croyons devoir renoncer à une pareille disposition et nous faisons remarquer qu'elle est absolument unique en son genre : la compétence de l'assemblée fédérale est restreinte au cas isolé où la Confédération exige des compagnies l'établissement de nouveaux ouvrages ou l'amélioration d'ouvrages déjà existants. Dans tous les autres cas traités ci-dessus qui attribuent la compétence au conseil fédéral (articles 31 et 32), le recours à l'assemblée fédérale n'est pas réservé et dès lors exclu, comme à l'article 14. Or, les compétences qu'il s'agit d'attribuer au conseil fédéral par la loi que nous proposons, sont essentiellement de nature à assurer l'exécution de l'article 31 au point de vue financier et ne visent autre chose qu'une exécution plus complète de ses prescriptions, en sorte qu'il n'y a aucune raison pour faire intervenir ici d'autres autorités et un autre mode de procéder. Abstraction faite de ce considérant, il y a encore d'autres motifs qui militent pour que l'assemblée fédérale ne prenne aucune part à des décisions de cette nature.

L'examen de la situation financière d'une compagnie de chemins de fer est une affaire d'administration, où n'entrent en considération que des rapports d'affaires ; et ceux-ci ne peuvent être examinés avec exactitude et réglés sans préventions que par une autorité administrative. Une discussion parlementaire sur de pareilles questions risque toujours de s'égarer et de décider d'après des considérations qui devraient y rester étrangères.

Si, dans la loi en question, nous laissons au juge des attributions, cela ne veut pas dire que les décisions prises par la Confédération dans l'exercice de son droit de surveillance puissent être portées devant le juge comme dernière instance. D'après la nature même des choses, on ne peut pas invoquer davantage les tribunaux pour la détermination de dommages causés à une ligne, comme c'est le cas aux articles 14 et 15 de la loi sur les chemins de fer et à l'article 207 de l'organisation militaire. En pareille occurrence, la Confédération prend des mesures « qui excèdent les obligations résultant de la loi et des concessions » (article 14, 5^{me} alinéa), ou bien il s'agit, pour les compagnies, de prestations auxquelles elles sont tenues dans l'intérêt de l'état ou dans celui de particuliers (article 15, 2^{me} alinéa ; article 19, 1^{er} alinéa, et article 25, 3^{me} alinéa), ou encore il est question de dommages que la Confédération impute aux compagnies (article 25, 3^{me} alinéa) ou d'une expropriation temporaire complète (articles 24 et 207 de l'organisation militaire). Toutes ces prévisions n'ont rien à voir ici. Les mesures que la Confédération a à prendre sont exécutées dans l'intérêt des entreprises de chemins de fer mêmes, et les compétences que nous voulons attribuer au conseil fédéral sont celles que le code des obligations accorde aux actionnaires (articles 631, 639 et 656). Tout confit entre les droits de ces derniers et le droit de surveillance de la Confédération, tel qu'il est limité par la loi, est donc exclu d'emblée.

La mission qui incombe au juge est d'une autre nature. Par la législation actuelle, l'intérêt public est abandonné dans la comptabilité des compagnies à la protection des actionnaires, qui ont les pouvoirs pour le défendre, mais pencheraient à le sacrifier à leur propre intérêt, bien que ce dernier n'existe que momentanément comme tel. En remettant, dans la nouvelle loi, la protection des intérêts publics à la Confédération, nous voulons pourvoir à ce que l'inverse n'arrive pas et que le soin des intérêts publics ne nuise pas à ceux des actionnaires. Il est vrai que tel ne sera pas le cas aussi longtemps que la Confédération se renferme dans les limites de la nouvelle loi ; mais, précisément pour qu'il en soit ainsi, l'actionnaire ne doit pas être à la merci du bon vouloir des autorités fédérales, mais il doit pouvoir jouir de la protection des tribunaux. C'est dans ce sens que le projet de loi fait intervenir le juge ; il doit, dans un cas donné, pourvoir à ce que le conseil fédéral n'exerce ses droits de haute surveillance que dans la limite fixée par la loi et se garde d'étendre ses décisions à des objets non visés par la loi. Mais la mission du juge se borne à sauvegarder ces limites ; tant que le conseil fédéral ne les dépasse pas, il n'y a pas motif à recours ; si, par contre, le juge estime que

l'autorité fédérale s'est placée sur un terrain qui est du domaine du droit privé, il a le devoir de constater cet empiètement et de fixer les sommes qui doivent être remises à la libre disposition de la compagnie, malgré la décision du conseil fédéral.

C'est ici le lieu de remarquer que les dispositions de la constitution fédérale de 1848, tout comme celles de l'actuelle, partent exactement, pour ce qui concerne la surveillance analogue des ponts et chaussées, des mêmes principes que ceux appliqués dans notre projet de loi.

L'article 35 de la constitution fédérale de 1848 est ainsi conçu :

« La Confédération exerce la haute surveillance sur les routes et les ponts dont le maintien l'intéresse. »

Les sommes revenant aux cantons pour péages et postes, du fait des articles 26 et 33, sont retenues par la Confédération, si ces routes et ces ponts ne sont pas entretenus dans l'état convenable par les cantons, corporations ou particuliers qui y sont tenus.

La première de ces dispositions a été maintenue textuellement dans la constitution actuelle (article 37), mais, pour des raisons bien connues, la retenue a été restreinte aux cantons qui ont droit à une indemnité annuelle d'après l'article 30, en raison de leurs routes alpêtres internationales.

La surveillance sur les routes, qui est ici attribuée à la Confédération, ne se fonde nullement sur un droit constitutionnel qui lui serait reconnu de construire et d'exploiter les routes. Ce droit est beaucoup plutôt, dans toute son étendue, un droit de souveraineté des cantons, qui n'ont par conséquent nul besoin d'une concession fédérale pour l'exercer; le droit de haute surveillance se base exclusivement, d'après le texte de la constitution, *sur l'intérêt qu'a la Confédération au maintien des routes.*

A cet intérêt, qui subsiste dans la même mesure pour le maintien des chemins de fer, se rattache au point de vue du droit, pour la Confédération, une toute autre position que celle qui lui est faite en ce qui concerne les routes. A teneur de l'article 26 de la constitution, la législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération. Par sa législation, la Confédération est maîtresse dans ce domaine à l'exclusion complète des cantons, les chemins de fer ne peuvent être construits qu'avec son approbation et exploités que suivant ses instructions; aussi a-t-elle le devoir, non seulement d'exiger le maintien des chemins de fer comme celui des routes, mais encore de procurer à

cette exigence son exécution. La législation actuelle ne remplit que la première de ces conditions ; la loi sur les chemins de fer veut que les lignes soient maintenues dans un état qui assure la sécurité voulue et soient pourvues d'un matériel roulant correspondant aux besoins de la circulation ; elle oblige aussi la Confédération à pourvoir à ce que les administrations satisfassent à cet engagement. Mais elle s'en tient là. Si malgré la loi et la concession, une compagnie de chemins de fer ne remplit pas ses obligations, la Confédération ne possède aucun moyen de l'y contraindre, comme c'est le cas vis-à-vis des cantons en ce qui concerne les routes. Au lieu d'assurer l'exécution des arrêtés fédéraux et par là le maintien en bon état d'une ligne, la loi sur les chemins de fer (article 28) prononce pour les compagnies renitentes l'annulation de la concession et la vente en adjudication publique de la voie ferrée. Cette loi ne fournit pas davantage à la Confédération le moyen d'intervenir, si une entreprise de chemins de fer est compromise par son administration financière et s'achemine vers sa ruine. C'est cette lacune, grosse de périls, que le présent projet de loi veut combler. Les moyens applicables vis-à-vis des compagnies en possession d'une concession ne doivent pas être moins efficaces que ceux à disposition en matière de routes vis-à-vis des cantons, lesquels sont souverains dans ce dernier domaine.

Nous terminons notre message par les remarques suivantes qui ont trait à l'ordonnance du projet de loi et à chaque article en particulier.

En présence de l'article 1 du projet, on pourrait être tenté un moment d'exiger que tous les articles qui peuvent être portés au compte de construction dans l'établissement du bilan d'une compagnie de chemins de fer, soient spécifiés autant que possible, en ce sens que ceux qui n'y figurent pas expressément, devraient figurer aux dépenses du compte d'exploitation. On ne peut se dissimuler qu'un pareil mode de procéder aurait ses avantages et, entre autres, permettrait une application facile de la loi. Mais un examen plus approfondi de la question conduit à un autre résultat et démontre l'impossibilité d'épuiser tous les cas qui se présentent par une nomenclature, si complète soit-elle.

Comme preuve de sette assertion, nous n'avons qu'à renvoyer aux annexes de ce message, lesquelles exposent les résultats des relevés faits pour chacune des cinq compagnies ; ces annexes nous offrent un tel choix et une telle variété dans les éventualités qui peuvent se présenter, qu'on doit donner immédiatement la préférence à une classification de principes sur une spécification.

En posant à l'article 1^{er} le principe sur lequel le conseil

fédéral doit s'appuyer dans chaque cas particulier, nous nous rattachons étroitement aux précédents législatifs dans ce domaine.

Le tribunal fédéral est appelé à trancher les questions connexes au rachat des lignes; dans ces questions rentrent la fixation du produit net pendant un temps déterminé, fixation en vue de laquelle il faut tenir compte des circonstances mêmes qui forment l'objet du présent projet de loi. Toutefois, les concessions ne contiennent aucune direction de détail sur le mode de procéder du juge, mais se contentent de prescrire d'une manière générale (voir l'article 27, lettre *d* de la concession normale): « Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve. » On ne précise nullement ce qui doit être porté au compte d'exploitation et ce qui revient au fonds de réserve.

Dans son article 18, la loi sur les chemins de fer traite de même manière la question du compte de construction. Elle se contente de prescrire qu'il doit être présenté un compte de tous les frais soit de l'établissement de la voie, soit des constructions faites en vue de l'exploitation. Elle ne précise pas ce qui appartient à ce compte, aussi peu qu'elle fournit une déclaration générale sur les frais de construction.

Enfin, nous pouvons invoquer le code des obligations promulgué tout récemment, auquel nous rattachons notre projet non seulement par le fonds mais encore par la forme. Ce projet applique spécialement aux compagnies de chemins de fer les principes posés par le code des obligations pour toutes les sociétés par actions en général.

La possibilité admise par le législateur, que le juge soit toujours en état de statuer, d'après les principes généraux de l'article 656 du code, sur chacun des divers cas qui se présenteront pour tous les genres de sociétés par actions, cette possibilité existera d'autant plus au sein du conseil fédéral que la diversité des cas se rapportera ici à un seul genre de sociétés par actions.

C'est pour des raisons analogues que nous n'avons pas fait figurer dans ce projet une prescription concernant les sommes à prélever annuellement sur le compte d'amortissement et à porter aux fonds de réserve et de renouvellement; une prescription générale de ce genre serait impossible à établir pour toutes les lignes. Ces sommes sont proportionnelles aux besoins aussi bien qu'aux recettes et doivent donc être établies différemment, suivant les recettes annuelles et autres facteurs, non seulement pour les diverses lignes,

mais encore pour une seule et même ligne successivement. Nous concluons de là que la fixation de ces prélèvements devrait avoir lieu chaque année par le conseil fédéral, en tenant compte des circonstances particulières à chaque ligne.

Il en est de même des versements à prélever sur les recettes annuelles pour l'amortissement du compte de construction dans le sens du projet ci-après. Ici aussi on ne peut établir une règle uniforme; on devra avoir égard au chiffre de la somme à amortir et aux ressources existantes; le *mode* d'amortissement doit aussi être laissé en dernière décision au conseil fédéral. Le droit des obligations laisse aussi à l'assemblée générale des actionnaires la faculté de tenir compte des circonstances, en les autorisant (article 631) avant toute distribution de dividendes, à constituer des réserves, même en dehors des prélèvements prévus par les statuts.

II.

Par l'examen que nous venons de faire du capital d'établissement des cinq grandes compagnies de chemins de fer, nous avons trouvé la base nécessaire pour discuter la question du *rachat* des lignes suisses qui entrent en cause actuellement.

Les lignes dont le rachat pourrait s'effectuer au 1^{er} mai 1888 sont les suivantes :

	Kilomètres.
La Plaine-Genève	16. ²⁵⁰
Tout le réseau de la Suisse Occidentale (à l'exception des lignes du Simplon et de la Broye longitudinale)	392. ⁴⁰⁷
Bulle-Romont	17. ⁰⁸³
Locle-Chaux-de-fonds-Neuchâtel	35. ⁹¹⁵
Neuveville-Bienne-Zollikofen	41. ⁴⁶⁵
Le Central (à l'exception de la ligne du Gäu)	256. ⁴⁸⁹
Gümligen-Lucerne	83. ⁹⁵⁹
La ligne de l'Emmenthal	38. ⁵¹⁸
L'ancien réseau du Nord-Est (excepté Oerlikon-Bülach-Dielsdorf)	210. ²⁰¹

A reporter 1092.³⁷⁷

	Kilomètres.
	Report 1092. ³⁷⁷
Winterthur-Wyl-Rorschach-Coire	164. ²¹⁸
Sargans - Wallenstadt-Rapperswyl	59. ⁵⁵⁵
Glaris-Weesen	11. ⁵⁴³
Leopoldshöhe-Grenzach	5. ⁰²⁹
Bâle-Stetten	4. ³¹⁹
Ligne bâloise de raccordement	3. ⁷⁵¹
	<hr/> 1341. ³⁹⁵

En outre, la décision de rachat peut être communiquée en 1883 aux concessionnaires des lignes ci-après :

	Kilomètres.
Bienne-Convers, Sonceboz-Bâle, Delémont-Portentruy jusqu'au 19 juillet	143. ⁰²⁸
Chemin de fer du Bözberg jusqu'au 8 juin	48. ⁰⁸⁰
Winterthur-Coblence jusqu'au 22 décembre	47. ²³³
Wettingen-(Baden)-Niederglatt jusqu'au 23 décembre	18. ²⁹³
	<hr/> 256. ⁶⁴⁰

Les sections dont la concession peut être dénoncée en 1883 atteignent donc une longueur de 1598 kilomètres en chiffres ronds.

La question du rachat a été traitée déjà antérieurement aussi bien par la presse qu'au sein du conseil fédéral. En date du 15 avril 1857, le département des postes et des travaux publics soumettait au conseil fédéral un rapport circonstancié sur les chemins de fer suisses, rapport où le rachat aussi était discuté d'une manière approfondie et où étaient formulées les propositions ci-après :

1. Le rachat des chemins de fer suisses par la Confédération est à désirer en principe.

2. On doit tenter le rachat en ce moment, à l'occasion des négociations pendantes pour la fusion et faire aux compagnies des propositions à cet effet suivant un des trois systèmes ci-après :

- a. offrir aux compagnies en échange de leurs actions des obligations d'état à intérêt fixe et amortissables dans une période à déterminer ;
- b. accorder aux compagnies, outre un intérêt fixe par obligation, une part sur le produit net éventuel des chemins de fer pendant une série d'années à déterminer ;

c. ou bien leur payer annuellement, au lieu de cette part sur le produit net, une somme fixe, par exemple le $\frac{1}{2}\%$ de tout le capital, et cela par voie de tirage à primes.

3. Eventuellement, on doit prévoir déjà maintenant la possibilité du rachat à l'expiration du premier délai de 30 ans fixé dans la concession et à cet effet :

- a. prélever dès à présent chaque année sur la caisse fédérale une somme fixe destinée à la formation d'un fonds de rachat ou d'amortissement ;
- b. ce fonds de rachat doit être employé à acquérir des actions de chemins de fer suisses, au lieu d'être placé à intérêts d'une autre manière ;
- c. dans le cas d'une fusion générale, la Confédération doit viser à acquérir les actions qui feront l'objet d'une nouvelle émission.

Ces propositions étaient longuement motivées et on faisait ressortir en particulier que tous les pays circonvoisins avaient déjà ou auraient dans un avenir peu éloigné des chemins de fer d'état. La réversion gratuite des lignes de chemins de fer ou l'amortissement successif du capital par le produit de l'exploitation, met ces états — ainsi s'exprime le mémoire — dans la possibilité de faire jouir des chemins de fer le public, à beaucoup meilleur marché que là où l'amortissement du capital d'établissement ne se fait pas. « Si nous ne marchons pas de pair avec l'étranger, tous les transports seront plus chers en Suisse qu'ailleurs ; nos lignes resteront comme frappées d'un droit de passage, tandis qu'à l'étranger elles sont libérées. Quels effets fâcheux devrait avoir cet état de choses sur notre industrie et sur toute notre économie nationale, cela saute aux yeux. »

Le conseil fédéral ajourna la discussion de la question « jusqu'à la présentation annoncée par le département des finances d'un rapport spécial sur l'emploi de l'emprunt fédéral.

Ce rapport spécial est contenu dans le message du conseil fédéral du 17 juin 1857 (F. féd. 1857, I. 689) et demande dans une 3^{me} proposition qu'il plaise à l'assemblée fédérale décréter la loi ci-après :

Art. 1. Les fonds fédéraux disponibles qui ne sont pas affectés à des buts spéciaux ou à des fondations peuvent aussi être employés à l'achat d'actions de chemin de fer.

Art. 2. Il ne sera acheté que des actions de chemins de fer suisses déjà émises qui ont un cours publiquement coté sur des places suisses ou étrangères.

Art. 3. Aucune action ne peut être revendue sans l'autorisation de l'assemblée fédérale.

Art. 4. Le conseil fédéral est chargé de l'exécution de cette loi.

Toutefois l'assemblée fédérale ne put arriver à une entente sur ce projet de loi et dès cette époque, les procès-verbaux officiels se taisent aussi bien sur le rachat que sur les mesures qui doivent le préparer, abstraction faite des négociations déjà mentionnées touchant les comptes de construction.

Mais la question passa des chambres dans la presse. En 1862 parut la brochure : « Le Rachat des chemins de fer suisses, par J. Stämpfli, président de la Confédération. » Nous nous bornons à fixer le point de vue de l'auteur par la citation d'une phrase de l'avant-propos à laquelle, comme nous croyons, on doit se ranger encore aujourd'hui. « Pour prévenir tout malentendu — dit Stämpfli — je déclare expressément *qu'avec les concessions existantes le rachat des chemins de fer ne peut s'effectuer que par voie d'entente volontaire avec les compagnies et que je ne songe pas à un autre moyen.* » L'année 1863 nous apporta le projet Bartholony (Note adressée à monsieur le président et messieurs les membres du conseil fédéral), l'année 1868 celui de Bonna (Projet pour la centralisation du service et le rachat des chemins de fer suisses), en 1869 parut, du D^r S. Kaiser, comme XVII dissertation sur les principes de la politique suisse, un opuscule intitulé : « La Confédération et les chemins de fer ; matériaux pour la solution de la question des chemins de fer suisses » où le rachat est aussi traité. M. le D^r Alfred Geigy publia en 1874 à Bâle la brochure « Quelques éclaircissements sur les chemins de fer suisses » où il est également question du rachat. Le 22 mars 1877, M. le conseiller des états Zschokke adressa au conseil fédéral un mémoire imprimé, concernant l'exploitation des chemins de fer suisses sous la direction de la Confédération et la même année, M. Dietler, à cette époque conseiller national et maintenant directeur du Gothard, traita dans la 4^{me} livraison des « Schweiz. Zeitfragen » la question des chemins de fer suisses, y compris le rachat. En 1878, Stämpfli rompit encore une lance dans une brochure en faveur de l'entreprise de l'exploitation et du rachat des chemins de fer par la Confédération. Enfin nous devons mentionner un imprimé tout récent, signé de MM. Zschokke, conseiller des états et D^r Kaiser, conseiller national et intitulé : « Améliorations dans les chemins de fer suisses au moyen de l'unification de l'exploitation. » Cet ouvrage consacre aussi un chapitre au rachat.

Quelles que soient les divergences de vues des auteurs cités, dans leurs propositions sur le mode à suivre pour opérer le rachat, ils se rencontrent tous sur un point, savoir la thèse déjà établie

par Stämpfli, *qu'on ne peut songer à un rachat sur la base des dispositions des concessions.*

Ceci nous conduit naturellement à un exposé sur l'origine et la portée de ces dispositions. Le conseil national ayant décidé en date du 8 juillet 1852, par 68 voix contre 22, d'adopter le système de la construction des chemins de fer par des entreprises particulières (décision confirmée le 20 juillet au sein du conseil des états par 33 voix), il entra aussitôt en matière sur la discussion par articles du projet de loi de la minorité de la commission élaboré sur cette base. Ladite minorité avait formulé en vue du rachat un article 14 ainsi conçu :

« Dans tous les cas il sera fixé un délai à l'expiration duquel la Confédération aura le droit de racheter le chemin de fer avec tout son matériel moyennant juste indemnité.

« En cas de contestation, cette indemnité sera réglée par un tribunal arbitral composé comme suit : chaque partie nommera deux arbitres, et les quatre ainsi nommés éliront leur président.

« S'ils ne peuvent pas tomber d'accord sur la personne de ce cinquième arbitre, le tribunal fédéral présentera trois candidats, les deux parties en récuseront chacun un, le demandeur exerçant son droit le premier, et le restant deviendra président du tribunal arbitral.

« Pour fixer le montant de l'indemnité, les points suivants seront seuls pris en considération :

- a. le capital employé à la construction du chemin de fer en question et à l'acquisition du matériel ;
- b. la somme probable à laquelle reviendrait l'établissement et l'organisation du chemin au moment où la Confédération déclare l'intention de l'acheter.

« Enfin on déduira du prix résultant de ces deux considérations, une valeur proportionnée à l'état de conservation où se trouvera le chemin. »

Quant aux bases faisant règle pour la fixation de l'indemnité à payer en cas de contestation, le rapport de la commission s'exprimait comme suit : « Lorsqu'on estimera un chemin de fer et tous ses accessoires, pour exercer le droit de rachat, on prendra exclusivement en considération le capital dépensé pour construire le chemin et acquérir le matériel, et la somme probable à laquelle reviendrait la construction et l'organisation du chemin au moment du rachat ; et du résultat de cette combinaison on déduira une somme proportionnée à la détérioration subie par le chemin.

Ces éléments d'estimation seront les seuls, c'est-à-dire qu'on n'aura aucun égard ni au revenu du chemin, ni au cours de ses actions, et la raison de notre décision est bien simple. Si on prenait pour base de l'estimation le produit annuel du chemin, voici ce qui arriverait : pour les chemins très-productifs, la Confédération ne pourrait les acheter ; ou bien si elle les achetait, les actionnaires, après avoir fait de gros bénéfices pendant nombre d'années, recevraient un capital suffisant pour les perpétuer. Quant aux chemins d'un moindre rapport, la Confédération les achèterait alors des actionnaires à un pris inférieur à leur mise de fonds. Dans le premier cas, le rachat serait onéreux pour l'état, dans l'autre il léserait les compagnies. »

Le conseil national, et après lui le conseil des états, remplacèrent toutefois ce projet par l'article 14 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 28 juillet 1852. (« Dans chaque cas particulier, il y aura lieu de fixer, soit le délai à l'expiration duquel la Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer avec tout son matériel, soit les conditions sous lesquelles ce rachat pourra avoir lieu. »)

Lorsque la première concession (première section d'un chemin de fer du lac de Constance à Zurich, savoir de Rorschach à St-Gall et de St-Gall à Wyl) fut soumise à l'approbation de la Confédération immédiatement après la promulgation de la loi fédérale en la matière, le conseil fédéral proposa de garantir à la Confédération le droit de prendre à son compte, moyennant indemnité, le chemin de fer en question, et cela, après 20 ans d'exploitation et moyennant avis préalable d'un an à la compagnie. Dans la détermination de la valeur de la ligne, on devait prendre en considération exclusivement :

- a. la moyenne du produit net de la ligne, calculé d'après les résultats des 20 dernières années ;
- b. le capital d'établissement ;
- c. la somme probable à laquelle reviendrait la construction et l'organisation du chemin au moment du rachat.

A l'appui de son projet, le conseil fédéral disait que, dans la situation actuelle, il n'avait pas osé abrégier le terme de concession très-long de 99 ans et que dès lors il avait pris pour règle en vue du rachat l'expiration de la concession. « Par contre, nous considérons comme indispensable dans l'intérêt de l'économie nationale de la Confédération, qu'on laisse au moins à cette dernière la faculté de faire usage de son droit de rachat déjà à bref délai, si la prospérité publique l'exigeait impérieusement. Mais pour tranquilliser les compagnies, la Confédération devra bien se résoudre à

faire de grands sacrifices pécuniaires, si le besoin d'un prompt rachat venait à se faire sentir. C'est pourquoi, d'une part nous lui avons réservé le droit de racheter la ligne déjà à partir de la 20^{me} année de son exploitation, tout en lui imposant d'autre part l'obligation d'ajouter dans ce cas encore 10^o au montant de l'indemnité, tel qu'il doit être déterminé pour le rachat à l'expiration de la durée normale de la concession, soit 99 ans. »

Le conseil fédéral lui-même qualifie ses conditions de rachat comme « extrêmement avantageuses pour les actionnaires », mais il croit à ce propos devoir faire observer qu'il ne s'agit pas d'une compagnie étrangère, laquelle se propose exclusivement de faire une spéculation d'argent, mais bien d'une compagnie qui, au risque de grands sacrifices financiers, est avant tout animée du désir de se rendre utile et espère fonder une œuvre qui contribuera d'une manière notable à faire progresser le commerce et à développer la prospérité matérielle du pays.

Bien que le conseil des états qui avait la priorité dans cette question, se fût rallié quant à l'essentiel aux propositions du conseil fédéral (en ajournant le droit de rachat de la 20^{me} à la 40^{me} année d'exploitation), ces propositions ne purent passer au sein du conseil national, qui adopta sans modifications le projet de majorité de sa commission et ce projet, passé à l'état d'arrêté fédéral, est identique aux dispositions de rachat contenues dans les actes de concessions de 1852 à 1873. On y apporta une seule modification en janvier 1853. La formule primitive, d'après laquelle le rachat pouvait être effectué à partir de l'expiration de la 30^{me}, etc., année, à compter du jour de l'ouverture à l'exploitation de toute la ligne, fut complétée en ce que partout le 1^{er} mai 1853 fut fixé comme terminus a quo.

Dans tous ces débats et négociations, on ne pensa au rachat que pour l'époque de l'expiration de la concession et s'il fut question d'un rachat dans l'intervalle, ce ne fut jamais que pour le cas où l'intérêt public l'exigerait impérieusement.

Les conseils législatifs étaient bien conscients de la position avantageuse des compagnies, telle qu'elle leur est faite par les conditions de rachat et la raison de leur détermination se trouve dans le caractère d'utilité publique et de prospérité nationale que revêtent les chemins de fer. Il est vrai que, lorsque ces considérations avaient pleine valeur et trouvaient leur expression dans les documents officiels, on ne prévoyait pas les désastres en matière de chemins de fer qui sont survenus en partie déjà avant 1860 et, dans une plus forte mesure, depuis 1876.

Suivant les prescriptions de la plupart des concessions ici en cause, font règle dans la détermination des indemnités à payer en cas de rachat les dispositions suivantes :

- a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30^{me}, 45^{me} ou 60^{me} année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat ; en cas de rachat à l'expiration de la 75^{me} année, il sera payé $22\frac{1}{2}$ fois, et à l'expiration de la 90^{me} année 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif. Du produit net qui doit servir de base à ce calcul, seront défalquées les sommes portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.
- b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99^{me} année, la somme présumée que coûterait, à ladite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.
- c. Le chemin de fer, avec ses accessoires, sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

« Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par arbitres. Le tribunal appelé à statuer sur ces contestations sera composé de telle sorte que chaque partie nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent pas s'entendre quant à la personne du surarbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est surarbitre. »

Depuis 1860, il a été prescrit dans quelques concessions, en modification des dispositions sous lettre a, qu'on paierait déjà dans la 60^{me} année $22\frac{1}{2}$ fois, dans la 75^{me} année 20 fois, dans la 90^{me} année 18 fois ou dans la 100^{me} année 16 fois la valeur du produit net.

Ensuite, la concession dite normale a apporté quelques changements. A partir du premier terme légal, le rachat peut avoir lieu à une époque quelconque, pourvu que la compagnie en soit informée trois ans à l'avance. L'expression « capital de premier établissement » a été remplacée par « les frais de premier

établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes ». En cas de rachat à l'expiration de la concession, l'acheteur peut à son choix rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne ou payer une indemnité à fixer par estimation du tribunal fédéral. Les contestations ne sont plus réglées par décision arbitrale, mais par le tribunal fédéral, conformément au dernier alinéa de l'article 39 de la loi fédérale sur les chemins de fer, qui renvoie à cette instance toutes les contestations de droit privé entre la Confédération et une compagnie de chemins de fer.

Revenant de l'application de ces prescriptions concessionnelles, à la question du rachat, nous prenons dans les tableaux-annexes les frais d'établissement des diverses lignes et leur rendement pendant la période de 25 années et mettons ces sommes en présence, telles qu'elles résultent des données fournies par la statistique des chemins de fer suisses.

Chemins de fer.	Frais	Produit net
	d'établissement.	pendant 25 ans.
	Fr.	Fr.
Central	114,812,763	126,578,125
Ligne bâloise de jonction . . .	1,986,415	1,465,325
Ligne de l'Emmenthal	4,418,821	1,086,975
Jura-Berne	66,099,063	27,646,300
Berne-Lucerne	9,236,488	1,641,250
Nord-Est	145,425,947	121,669,725
Ligne du Bötztberg	24,400,632	17,362,325
Suisse Occidentale et Simplon .	206,310,247	137,817,225
Bulle-Romont	2,800,736	772,725
Union suisse	85,318,779	52,148,750
Grenzach-Bâle-Leopoldshöhe . .	?	?
Ligne du Wiesenthal (Bâle- frontière)	484,015	?
Genève-La Plaine	14,203,247	3,992,100
	<hr/>	<hr/>
	675,497,203	492,180,825

On voit par ces chiffres que, le Central excepté, les frais d'établissement sont plus élevés que le rendement de 25 années. Ce résultat restant le même si on joint aux autres sommes celles fournies par le Central et les chiffres trouvés pour le rendement ne représentant que des moyennes, nous admettons comme prix de rachat pour le réseau tout entier la somme de 675 millions; cette somme serait exigible à teneur des concessions et constituerait le point de départ pour la détermination par voie d'entente à l'amiable ou par voie juridique du prix à payer par la Confédération.

Or, nos recherches préalables dans la première partie de ce message ont démontré qu'en ce qui concerne le rachat des cinq grandes lignes de chemins de fer, la Confédération devrait contester une somme de 70 millions de francs en chiffres ronds. Nous pouvons admettre sans aucun doute que les lignes laissées de côté fourniraient des résultats analogues et, dans cette hypothèse, nous arrivons à la conclusion que, *pour le cas du rachat des lignes dénommées au tableau ci-dessus, la Confédération se trouverait obligée de contester une somme d'au moins 85 millions de francs sur le capital d'établissement d'après son estimation à 675 millions de francs.* De la preuve que le compte de construction doit être diminué de la somme susdite, résulte logiquement un produit moyen annuel des lignes tout autre.

Nous avons maintenant à examiner le mode à suivre pour le cas où, comme il est à prévoir, il ne serait pas possible d'arriver à une entente au sujet des énormes différences entre la manière de voir des compagnies et celle de la Confédération et nous voulons aussi discuter les principes qui auraient à présider à une décision juridique.

Suivant la disposition identique pour toutes les concessions, la question du rachat se trouve posée juridiquement par le fait que la Confédération informe la compagnie intéressée de la décision de rachat un certain temps avant l'expiration du terme fixé pour cette éventualité.

Il ne peut subsister aucun doute là-dessus, que, par cet avis, la Confédération s'engage en droit vis-à-vis de la compagnie à prendre à son compte le chemin de fer à l'époque fixée et que l'administration de la ligne peut exiger que le juge détermine le prix d'achat, si une entente n'aboutit pas.

A notre avis, cette circonstance rend illusoire d'emblée pour la plupart des cas, le rachat sur la base des dispositions concessionnelles, attendu que le marché doit être conclu avant que le prix, au sujet duquel les parties contractantes peuvent avoir de grandes divergences de vues, soit fixé par entente à l'amiable ou par le juge.

Dans l'espèce, la Confédération serait tenue, ensuite de sa déclaration, à prendre à son compte les lignes de chemin de fer, sans savoir si elle aurait à payer 85 millions ou non sur le prix d'achat et elle courrait le risque encore beaucoup plus grand de devoir entreprendre des lignes dont les déficits d'exploitation annuels devraient être comblés par la caisse fédérale. Un autre danger surgirait aussi pour le cas où le montant des frais d'établissement à déterminer ultérieurement se trouverait inférieur au total du passif

de la compagnie, en sorte que le rachat devrait entraîner une faillite qui aurait les conséquences les plus graves et n'aurait peut-être pas eu lieu sans le rachat.

Si, d'autre part, nous examinons les principes qui doivent faire règle dans la détermination juridique du prix d'achat, les difficultés que rencontre la Confédération ne sont pas moindres.

Les concessions en cause contiennent la disposition d'après laquelle en cas de rachat à l'expiration de la 30^{me}, 45^{me} ou 60^{me} année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net, en cas de rachat à l'expiration de la 75^{me} année, 22¹/₂ fois, à l'expiration de la 90^{me} année, 20 fois et à l'expiration de la 99^{me} année 18 fois la valeur de ce produit net. *Il est bien entendu qu'en aucun cas la somme d'indemnité ne peut être inférieure au capital de premier établissement.*

On a récemment soulevé la question de savoir si cette disposition devait être entendue en ce sens que l'indemnité minimum ne doive pas être inférieure au capital de premier établissement aussi dans la 30^{me}, 45^{me} et 60^{me} année, ou bien si cette faveur ne s'étend qu'au rachat à longue échéance.

Les procès-verbaux des débats des chambres, pas plus que le message du conseil fédéral ou les rapports des commissions ne présentent des conclusions tendant à établir une différence suivant les termes et on ne trouve pas davantage de raisons matérielles militantes dans ce sens. Mais, cette circonstance mise à part, le texte de la disposition concessionnelle ne permet pas, à notre avis, de faire une pareille distinction. Les conditions de rachat pour tous les termes sont contenues dans une seule et même phrase qui énumère tous les termes comme cas isolés et conclut à ce que « en aucun cas », l'indemnité ne puisse être inférieure au capital d'établissement.

Nous devons donc reconnaître aussi dans le cas particulier, où il s'agit du terme de la 30^{me} année, que la Confédération a le devoir de prendre le montant du capital d'établissement pour minimum du prix de rachat et nous regarderions comme un avantage qu'il existe des prescriptions aussi claires sur toutes les questions dont on a à s'occuper.

Malheureusement, ce n'est pas le cas pour la question qui importe ici avant tout, c'est-à-dire pour la fixation des frais de premier établissement.

Au commencement de ce message, nous avons montré combien variaient les opinions sur la question de savoir quelles sommes pouvaient figurer au compte de construction et quelles autres au

compte d'exploitation; nous avons exposé comment le calcul du produit net dépendait de la manière d'établir le compte de construction et nous avons enfin déduit les sommes résultant de la diversité qui règne dans les comptabilités à ces points de vue. Ces sommes, nous les estimons à un total de rien moins que 85 millions de francs, sans être certains de ne pas nous tromper en trop peu.

Mais c'est en vain que nous cherchons dans les concessions ou dans la législation une règle fixe suivant laquelle on puisse juger impartialement de quelle manière le juge statuera sur cette question délicate pour les deux parties; nous ne trouvons pas la moindre base d'où on puisse partir pour établir des conjectures même vagues sur la décision. La déclaration pure et simple de rachat ne ferait pas dépendre l'avenir financier du pays de l'application d'une loi, mais la décision à prendre serait laissée à la libre appréciation du juge, qui ne pourrait pas même s'appuyer sur la coutume suivie en la matière, mais aurait à faire un choix entre les opinions les plus diverses.

La nature des choses dont il s'agit fait prévoir que, par le fait, la décision ne serait pas remise au juge. Car ni un tribunal arbitral, ni le tribunal fédéral ne se trouveront en état de statuer sur les questions dérivant de la fixation des frais de premier établissement, sans s'adjoindre des experts dont le préavis fera nécessairement règle pour le jugement, et, de cette manière, la décision sur une question d'une importance capitale pour l'état sera prise par des tiers qui peut-être auraient été récusés par l'une et l'autre des parties. Il n'est pas besoin d'expliquer plus longuement combien cette considération ajoute de gravité au fait qu'il n'existe pas en la matière de point de départ légal.

Tous les scrupules qui se sont fait jour pour le cas d'une décision par voie juridique, subsisteraient aussi en cas d'acquisition des lignes par voie d'expropriation; même les difficultés ne feraient qu'augmenter, pour autant que, dans ce mode de procéder proposé ci et là, on ne placerait pas d'emblée les chemins de fer en dehors du terrain du droit commun. Tandis qu'avec la procédure indiquée par les concessions, le juge aurait à examiner et à apprécier des faits précis (quel a été le produit net d'une ligne et quels capitaux ont été employés à sa construction), l'objet de la décision serait, par la voie d'expropriation, beaucoup moins délimité et il serait laissé une latitude beaucoup plus grande à la libre estimation des experts et du juge.

Dans la détermination des pertes subies par l'exproprié, il faudrait aussi tenir compte de la possibilité d'une augmentation future de valeur et se transporter ainsi sur un terrain où, comme

on sait, les opinions divergent énormément. Tandis que les uns sont convaincus que le trafic augmentera constamment sur les chemins de fer et que leur valeur s'accroîtra d'autant, d'autres partagent la manière de voir d'une autorité bien connue en la matière (Weber) :

« A mesure que le degré de civilisation d'un pays s'élève, que son réseau de chemins de fer devient plus serré, que les centres de production et de consommation se rapprochent, ensuite de leur augmentation, que la raison d'état prend plus d'importance en ce qui concerne l'ouverture des communications et les utilités qu'elles apportent, les conditions dans lesquelles se trouvent les lignes improductives vis-à-vis des lignes productives deviennent d'autant plus défavorables, il est relativement plus difficile d'utiliser jusqu'aux dernières limites les moyens d'exploitation, les besoins de l'économie nationale réclament des prix de transport plus bas, la valeur du temps et du travail augmente d'autant, dès lors les exigences quant à la vitesse des transports s'accroissent (on sait que c'est là un des éléments les plus coûteux dans le service des chemins de fer) et le rendement des capitaux engagés par le pays dont il s'agit ne peut que baisser. Un état qui prend à son compte tous les chemins de fer situés sur son territoire en les estimant d'après leur rendement antérieur et se comporte dans leur exploitation comme état et non comme simple propriétaire acquéreur de lignes, fera toujours une mauvaise affaire au point de vue de ses finances. »

La preuve étant faite pour les lignes sujettes maintenant au rachat,

- a. que le capital d'établissement de toutes les lignes est estimé trop haut et que la Confédération serait obligée en cas de rachat de réclamer une réduction de 85 millions de francs environ ;
- b. que les dividendes payés en moyenne par les lignes ces 10 dernières années paraissent trop élevés en comparaison du produit réel et qu'il faut dès lors prévoir pour l'avenir une forte diminution de ce produit ;
- c. qu'étant donné le mode de rachat prescrit par les concessions et le manque de dispositions légales permettant de fixer la somme de rachat, toute garantie que le prix d'acquisition correspondra à la valeur réelle et au rendement des lignes fait défaut,

nous arrivons à la conclusion :

qu'il n'est pas possible actuellement d'entrer en matière sur le rachat des chemins de fer tel qu'il est indiqué dans les concessions, sans exposer la Confédération à de grands périls financiers.

Ce résultat obtenu, il paraît superflu de discuter les autres motifs qu'on peut faire valoir pour et contre la reprise des chemins de fer par la Confédération.

Outre cette conclusion, nos recherches ont abouti à un autre résultat, savoir :

que pour la sécurité de l'économie nationale, que les lignes de chemins de fer sont destinées à favoriser, aussi bien qu'en vue de la protection du crédit du pays, l'administration financière des compagnies doit être soumise à un contrôle de l'état déterminé par une législation.

C'est dans ce sens que nous avons l'honneur de vous recommander l'adoption des deux projets ci-après.

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

Berne, le 6 mars 1883.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

RUCHONNET.

Le chancelier de la Confédération :

RINGIER.

Annexes.

T A B L E A U X

du

produit net des chemins de fer sujets au rachat

en

1888.



Observations.

1. Le produit net des diverses lignes est déduit de la statistique suisse des chemins de fer, en le diminuant des montants portés aux fonds spéciaux et des amortissements, comme le veulent les dispositions concessionnelles. Les soldes actifs des comptes d'exploitation, qui sont reportés chaque fois sur l'année suivante, entrent aussi en ligne de compte dans ce calcul, mais non les soldes passifs. Les intérêts de la construction et les parts afférentes au produit de lignes succursales qui, dans la statistique de 1873-1876, ont été comptés aux recettes de l'exploitation, ont été déduits du produit net.

2. Comme les comptes de construction et d'exploitation de tous les chemins de fer ici en cause sont établis pour tout le réseau de chaque compagnie et qu'une distinction entre les diverses sections pour lesquelles il existe des concessions spéciales, n'est pas possible, le produit net aussi bien que le capital d'établissement se rapportent toujours à tout le réseau, c'est-à-dire aussi aux lignes ci-après qui ne sont pas encore sujettes au rachat en 1888 :

1) Central :

Année de rachat.

- 1906 Ligne du Gäu dans le canton de Soleure.
- 1906 » » » » » » Berne.
- 1903 Section Suhr-Zofingue.

2) Jura-Berne :

- 1902 Porrentruy-Delle.
- 1906 Lyss-Fräschels.

3) Nord-Est :

- 1895 Oerlikon-Bülach et Oberglatt-Dielsdorf.
- 1904 } Rive gauche du lac de Zurich (Zurich-Näfels).
- 1905 }
- 1903 Winterthur-Singen et Etzwylen-Constance (Kreuzlingen).
- 1903 Suhr-Aaran.
- 1903 Effretikon-Otelfingen et Wettingen-Suhr.
- 1903 Glaris-Linththal.
- 1903 Seebach-Oerlikon.

4) Suisse-Occidentale :

- 1906 Palézieux-Fräschels.
- 1903 Bouveret-Brigue.

5) Union suisse :

- 1889 Wallisellen-Rapperswyl.

Ces lignes ont toutes ensemble une longueur de 529 kilomètres en chiffres ronds.

3. Le capital d'établissement figure pour la même somme que dans la statistique des chemins de fer. Mais les capitaux perdus ensuite de liquidations (voir la statistique des chemins de fer pour 1881, page 73) n'y sont pas compris.

4. Les lignes qui, dans la période de 1873 à 1881, ont formé pendant un certain temps des entreprises à part, n'ont pas été prises en considération pour ce temps-là et leur produit ne figure dès lors que depuis le moment où le propriétaire actuel a pris leur exploitation à son compte.

5. Les chiffres pour l'année 1882 ne peuvent être établis que dans la seconde moitié de 1883 et par conséquent ne sont pas portés en compte.

6. A l'exception des données sur le produit des lignes :

Berne-Lucerne,
Bulle-Romont,
Union suisse,

dont l'étendue n'a ni augmenté ni diminué pendant toute la période, les chiffres indiquant le produit net ne sont qu'approximatifs. Pour indiquer exactement le produit moyen annuel, il aurait fallu établir un compte d'exploitation spécial pour chaque section concédée et d'une manière générale, pour chaque section ouverte à l'exploitation. Mais comme les comptes d'exploitation, ainsi qu'on l'a déjà remarqué, embrassent tout le réseau d'une compagnie, il a fallu déduire les moyennes des chiffres indiqués pour le tout.

7. Le capital d'établissement et le produit du Nord-Est ne s'étendent pas seulement à tout le réseau situé sur territoire suisse, mais encore au tronçon Ramsen-Singen (sur territoire badois) et aux bateaux à vapeur de la compagnie sur les lacs de Zurich et de Constance.

Nous avons toutefois aussi indiqué à part les chiffres concernant l'exploitation des bateaux à vapeur.

8. Du chemin de fer d'état badois, nous n'avons sur le capital d'établissement et le trafic que les données qu'il est tenu de fournir en vertu des articles 7 et 31 de la convention internationale de 1852. Pour un rachat suivant l'article 38 de la convention, il faudrait établir de tout nouveaux comptes de construction. En ce qui concerne la ligne qui traverse le canton de Schaffhouse, la fixation du montant de l'indemnité est du reste réservée à un contrat spécial.

9. Le capital d'établissement, tel qu'il est calculé pour la section de la ligne badoise sur le territoire bâlois, se rapporte à la date du 1^{er} avril 1877.

10. Le capital d'établissement pour Genève-La Plaine se rapporte à fin 1879; le produit net indiqué est aussi celui de l'année 1879.

*Central suisse.***Produit net de tout le réseau dans la période de 1873 à 1881.**

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.										
Solde de l'année précédente	1,833,443	1,081,269	283,629	818,235	884,756	933,919	228,544	483,500	620,278	—
Excédant des recettes de l'exploitation . . .	6,104,697	5,263,887	6,206,672	5,872,327	6,045,016	5,639,655	5,547,835	6,051,567	6,478,868	—
Versements pris des fonds spéciaux	—	—	39,548	—	625,500	485,100	2,377,126	777,913	1,336,680	—
Autre provenance	—	1,148,900	—	—	—	—	—	—	—	—
	7,938,140	7,494,056	6,529,849	6,690,562	7,555,272	7,058,674	8,153,505	7,312,980	8,435,826	—
Dépenses.										
Amortissement de capitaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versements aux fonds spéciaux	976,316	1,726,634	519,548	480,000	1,067,985	1,073,544	1,105,047	1,231,010	1,318,940	—
Autre destination	—	—	39,697	133,768	427,426	2,005,339	2,851,278	164,713	780,379	—
Solde de compte	1,081,269	283,629	818,235	884,756	933,919	228,544	483,500	620,278	314,981	—
	2,057,585	2,010,263	1,377,480	1,498,524	2,429,330	3,307,427	4,439,825	2,066,001	2,414,300	—
Produit net	5,880,555	5,483,793	5,152,369	5,192,038	5,125,942	3,751,247	3,713,680	5,246,979	6,021,526	45,568,129
Longueur d'exploitation en kilomètres suivant la moyenne de l'année	243	243	243	247	302	302	302	302	318	2,502
Produit net par kilomètre de ligne	24,200	22,567	21,203	21,020	16,973	12,421	12,297	17,374	18,936	166,991

Produit net moyen des 9 années :

$$P = \frac{45,568,129}{9} = \text{fr. } 5,063,125$$

$$25 P = \text{fr. } 126,578,125$$

Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre
1881 = fr. 114,812,763

*Ligne de l'Emmenthal.***Produit net de toute la ligne dans la période de 1875 à 1881.**

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.										
Solde de l'année précédente	—	—	—	—	—	—	—	—	3,220	—
Excédant des recettes de l'exploitation . . .	—	—	6,788	21,433	44,315	58,866	64,503	73,570	155,235	—
Versements pris des fonds spéciaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autre provenance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	6,788	21,433	44,315	58,866	64,503	73,570	158,455	—
Dépenses.										
Amortissement de capitaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versements aux fonds spéciaux	—	—	—	—	—	—	—	14,400	95,600	—
Autre destination	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Solde de compte	—	—	—	—	—	—	—	3,220	10,355	—
	—	—	—	—	—	—	—	17,620	105,955	—
Produit net	—	—	6,788	21,433	44,315	58,866	64,503	55,950	52,500	304,355
Longueur d'exploitation en kilomètres suivant la moyenne de l'année	—	—	14	24	24	24	24	24	38,1	172,1
Produit net par kilomètre de ligne	—	—	485	892	1,846	2,453	2,588	2,331	1,378	11,973

Produit net moyen des 7 années :

$$P = \frac{304,355}{7} = \text{fr. } 43,479$$

$$25 P = \text{fr. } 1,086,975$$

$$\text{Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre 1881} = \text{fr. } 4,418,821$$

*Chemins de fer du Jura bernois.***Produit net de tout le réseau dans la période de 1874 à 1881.**

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.										
Solde de l'année précédente	—	—	2,092	45,071	15,889	—	—	37,132	65,019	—
Excédant des recettes de l'exploitation . . .	—	121,092	315,474	334,245	1,251,219	1,983,820	2,187,135	2,623,955	2,750,800	—
Versements pris des fonds spéciaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autre provenance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	121,092	317,566	379,316	1,267,108	1,983,820	2,187,135	2,661,087	2,815,819	—
Dépenses.										
Amortissement de capitaux	—	—	—	—	—	—	100,000	100,000	100,000	—
Versements aux fonds spéciaux	—	10,600	21,730	33,417	83,000	122,000	163,400	204,800	204,800	—
Autre destination	—	—	1,212	1,760	147,941	302,724	252,665	307,636	434,892	—
Solde de compte	—	2,092	45,071	15,889	—	—	37,132	65,019	128,350	—
	—	12,692	68,013	51,066	230,941	424,724	553,197	677,455	868,042	—
Produit net	—	108,400	249,553	328,250	1,036,167	1,559,096	1,633,938	1,983,632	1,947,777	8,846,813
Longueur d'exploitation en kilomètres suivant la moyenne de l'année	—	36	86	136	223	256	256	256	256	1,505
Produit net par kilomètre de ligne	—	3,011	2,902	2,414	4,646	6,090	6,383	7,749	7,609	40,804

Produit net moyen de toutes les 8 années :

$$P = \frac{8,846,813}{8} = \text{fr. } 1,105,852$$

$$25 P = \text{fr. } 27,646,300$$

$$\text{Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre 1881} = \text{fr. } 66,099,063$$

*Berne-Lucerne.***Produit net de toute la ligne dans la période de 1877 à 1881.**

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.										
Solde de l'année précédente	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Excédant des recettes de l'exploitation . .	—	—	—	—	43,815	54,141	66,495	74,980	90,064	—
Versements pris des fonds spéciaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autre provenance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	43,815	54,141	66,495	74,980	90,064	—
Dépenses.										
Amortissement de capitaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versements aux fonds spéciaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autre destination	—	—	—	—	—	1,246	—	—	—	—
Solde de compte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	1,246	—	—	—	—
Produit net	—	—	—	—	43,815	52,895	66,495	74,980	90,064	328,249
Longueur d'exploitation en kilomètres suivant la moyenne de l'année	—	—	—	—	95	95	95	95	95	475
Produit net par kilomètre de ligne	—	—	—	—	461	557	700	789	948	3,455

Produit net moyen de toutes les 5 années : $\frac{328,249}{5} = \text{fr. } 65,650$

25 P = fr. 1,641,250

Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre 1881 = fr. 9,236,488

*Nord-Est suisse.***Produit de l'exploitation des bateaux à vapeur.**

	Recettes.	Depenses.		Recettes.	Dépenses.
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
1873. Déficit sur les recettes . . . . .	. . . .	40,319	1879. Excédant des recettes	247,448	—
Réparation totale d'un vapeur . . . . .	. . . .	46,748	Amortissements, réparations, etc. . . . .	. . . .	26,071
Idem, paiement en acompte . . . . .	. . . .	14,200	Produit net. . . . .	. . . .	221,377
Déficit.	101,267	—		247,448	247,448
	101,267	101,267	1880. Excédant des recettes	258,343	—
1874. Excédant des dépenses . . . . .	. . . .	70,966	Produit net. . . . .	. . . .	258,343
Réparation totale d'un vapeur . . . . .	. . . .	60,242		258,343	258,343
Déficit.	131,208	—	1881. Excédant des recettes	230,224	—
	131,208	131,208	Acquisition de bateaux-transports. . . . .	. . . .	2,850
1875. Excédant des recettes, lac de Zurich	228,726	—	Produit net. . . . .	. . . .	227,374
Excédant des dépenses, lac de Constance . . . . .	. . . .	7,460		230,224	230,224
Produit net . . . . .	. . . .	221,266			
	228,726	228,726			
1876. Excédant des recettes, lac de Constance	22,004	—	Produit par km.	Actif.	Passif.
Excédant des dépenses, lac de Zurich . . . . .	. . . .	42,221	— 473 . . . . .	. . . .	101,267
Déficit.	20,217	—	— 613 . . . . .	. . . .	131,208
	42,221	42,221	950	221,266	—
1877. Excédant des recettes	105,281	—	— 65 . . . . .	. . . .	20,217
Produit net. . . . .	. . . .	105,281	279	105,281	—
	105,281	105,281	502	196,194	—
1878. Excédant des recettes	196,194	—	552	221,377	—
Produit net. . . . .	. . . .	196,194	551	258,343	—
	196,194	196,194	418	227,374	—
			2101	Total	1,229,835
				Produit net total	977,143

25 fois le produit net des neuf années calculé en moyenne fr. 2,714,275

Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre 1881. fr. 2,850,257

Nord-Est suisse.

Produit net de tout le réseau dans la période de 1873 à 1881.

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.										
Solde de l'année précédente	512,344	478,311	362,882	302,999	890	545,780	—	—	636,705	—
Excédant des recettes de l'exploitation . . .	5,564,643	4,930,007	4,338,543	3,482,665	5,649,664	6,251,888	6,990,710	7,840,408	8,029,639	—
Versements pris des fonds spéciaux	867,018	865,604	1,422,932	1,865,005	2,090,093	330,269	246,535	331,303	196,979	—
Autre provenance	—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—
	6,944,005	6,273,922	6,124,357	5,650,669	7,740,647	7,127,937	7,237,245	8,171,711	8,873,323	—
Dépenses.										
Amortissement de capitaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versements aux fonds spéciaux	1,878,763	1,121,429	1,089,448	1,469,995	697,924	730,000	909,615	1,100,000	1,110,000	—
Autre destination	—	—	—	—	1,861,498	1,023,336	1,082,746	1,418,730	1,201,058	—
Solde de compte	478,311	362,882	302,999	890	545,780	—	—	636,705	1,320,602	—
	2,357,074	1,484,311	1,392,447	1,470,885	3,105,202	1,753,336	1,992,361	3,155,435	3,631,660	—
Produit net	4,586,931	4,789,611	4,731,910	4,179,784	4,635,445	5,374,601	5,244,884	5,016,276	5,241,663	43,801,105
Longueur d'exploitation en kilomètres suivant la moyenne de l'année	214	214	233	313	378	391	401	469	544	3,157
Produit net par kilomètre de ligne	21,434	22,381	20,309	13,354	12,263	13,746	13,080	10,696	9,635	136,898

Produit net en moyenne des 9 années : $P = \frac{43,801,105}{9} = \text{fr. } 4,866,789$
 25 P $= \text{fr. } 121,669,725$

Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre 1881 : $= \text{fr. } 142,575,690$

En outre: Dépenses pour bateaux à vapeur, etc. $> \text{fr. } 2,850,257$

Total des frais d'établissement $\text{fr. } 145,425,947$

*Ligne du Bötzborg.***Produit net de toute la ligne dans la période de 1875 à 1881.**

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.										
Solde de l'année précédente	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Excédant des recettes de l'exploitation . . .	—	—	264,568	679,357	734,825	762,931	809,543	899,906	766,434	—
Versements pris des fonds spéciaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autre provenance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	264,568	679,357	734,825	762,931	809,543	899,906	766,434	—
Dépenses.										
Amortissement de capitaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versements aux fonds spéciaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autre destination	—	—	—	—	—	—	19,306	22,751	14,058	—
Solde de compte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	19,306	22,751	14,058	—
Produit net	—	—	264,568	679,357	734,825	762,931	790,237	877,155	752,376	4,861,449
Longueur d'exploitation en kilomètres suivant la moyenne de l'année	—	—	24	58	58	58	58	58	58	372
Produit net par kilomètre de ligne	—	—	11,024	11,713	12,669	13,154	13,625	15,123	12,972	90,280

Produit net moyen de toutes les 7 années:

$$P = \frac{4,861,449}{7} = \text{fr. } 694,498$$

$$25 P = \text{fr. } 17,362,325$$

Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre
1881 = fr. 24,400,632

*Suisse Occidentale (et Simplon).***Produit net de tout le réseau dans la période de 1873 à 1881.**

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.										
Solde de l'année précédente	90,052	115,721	563,988	90,059	117,651	308,231	180,369	—	—	—
Excédant des recettes de l'exploitation	5,637,433	5,206,438	5,595,750	6,975,718	6,323,197	5,478,478	5,870,881	6,398,137	6,591,651	—
Versements pris des fonds spéciaux	385,677	232,946	138,979	207,347	336,331	415,181	414,844	470,814	563,872	—
Autre provenance	—	—	—	—	—	270,000	—	—	—	—
	6,113,162	5,555,105	6,298,717	7,273,124	6,777,179	6,471,890	6,466,094	6,868,951	7,155,523	—
Dépenses.										
Amortissement de capitaux	185,250	181,350	209,000	214,950	251,300	147,400	187,500	221,750	257,200	—
Versements aux fonds spéciaux	144,010	81,010	588,355	466,000	336,331	370,209	284,890	445,498	420,135	—
Autre destination	160,120	104,585	667,059	996,106	274,983	114,100	126,595	311,245	236,612	—
Solde de compte	115,721	563,988	90,059	117,651	308,231	180,369	—	—	—	—
	605,091	936,923	1,554,473	1,794,707	1,170,845	812,078	598,985	978,493	913,947	—
Produit net	5,508,071	4,618,182	4,744,244	5,478,417	5,606,334	5,659,812	5,867,109	5,890,458	6,241,576	49,614,203
Longueur d'exploitation en kilomètres suivant la moyenne de l'année	330	330	330	364	480	482	482	482	541	3,821
Produit net par kilomètre de ligne	16,691	13,994	14,376	15,051	11,680	11,742	12,172	12,221	11,537	119,464

Produit net moyen des 9 années :

$$P = \frac{49,614,203}{9} = \text{fr. } 5,512,689$$

$$25 P = \text{fr. } 137,817,225$$

$$\text{Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre 1881} = \text{fr. } 206,310,247$$

Bulle-Romont.

Produit net de toute la ligne dans la période de 1873 à 1881.

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.										
Solde de l'année précédente	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Excédant des recettes de l'exploitation . . .	70,106	28,942	31,679	49,255	36,527	3,089	2,121	47,586	18,918	—
Versements pris des fonds spéciaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autre provenance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	70,106	28,942	31,679	49,255	36,527	3,089	2,121	47,586	18,918	—
Dépenses.										
Amortissement de capitaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versements aux fonds spéciaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autre destination	—	—	—	—	10,044	—	—	—	—	—
Solde de compte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	10,044	—	—	—	—	—
Produit net	70,106	28,942	31,679	49,255	26,483	3,089	2,121	47,586	18,918	278,179
Longueur d'exploitation en kilomètres suivant la moyenne de l'année	19	19	19	19	19	19	19	19	19	171
Produit net par kilomètre de ligne	3,690	1,523	1,667	2,592	1,394	162	112	2,505	996	14,641

Produit net moyen des 9 années :

$$P = \frac{278,179}{9} = \text{fr. } 30,909$$

$$25 P = \text{fr. } 772,725$$

Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre 1881 = fr. 2,800,786

Union suisse.

Produit net de tout le réseau dans la période de 1873 à 1881.

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.										
Solde de l'année précédente	415	7,868	1,494	4,976	10,288	8,511	27,727	7,737	5,943	—
Excédant des recettes de l'exploitation	2,031,633	1,625,981	2,578,403	2,297,387	2,108,721	2,552,743	2,655,122	2,667,848	2,808,068	—
Versements pris des fonds spéciaux	570,212	985,850	700,360	538,096	362,532	339,391	361,407	359,733	342,553	—
Autre provenance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2,602,260	2,619,699	3,280,257	2,840,459	2,481,541	2,900,645	3,044,256	3,035,318	3,156,564	—
Dépenses.										
Amortissement de capitaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versements aux fonds spéciaux	498,555	505,068	450,817	427,812	275,502	426,863	433,975	443,164	453,070	—
Autre destination	210,589	200,188	656,343	390,429	247,415	376,226	436,101	318,747	336,387	—
Solde de compte	7,868	1,494	4,976	10,288	8,511	27,727	7,737	5,943	25,663	—
	717,003	706,750	1,112,136	828,529	331,428	830,816	877,813	767,854	815,120	—
Produit net	1,885,257	1,912,949	2,168,121	2,011,930	1,950,113	2,069,829	2,166,443	2,267,464	2,341,444	18,773,550
Longueur d'exploitation en kilomètres suivant la moyenne de l'année	278	278	278	278	278	278	278	278	278	—
Produit net par kilomètre de ligne	6,781	6,881	7,799	7,237	7,015	7,445	7,793	8,156	8,422	67,529

Produit net moyen des 9 années :

$$P = \frac{18,773,550}{9} = \text{fr. } 2,085,950$$

$$25 P = \text{fr. } 52,148,750$$

Capital d'établissement suivant bilan au 31 décembre
1881 = fr. 85,318,779

Tableau sommaire

du

produit net et du capital d'établissement des chemins de fer ci-après désignés.

Chemins de fer.	Longueur des lignes à fin 1881			Nombre d'années pour lequel le produit est calculé.	Produit net annuel en moyenne.	Produit net de 25 années.	Capital d'établissement à fin 1881.	Le capital d'établissement et le produit net de 25 années se rapportent aux longueurs métriques ci-dessous.
	sujettes au rachat en 1888.	sujettes au rachat ultérieurement.	En tout.					
Central	m. 256,489	m. 72,832	m. 329,321	9	Fr. 5,063,125	Fr. 126,578,125	Fr. 114,812,763	m. 329,321
Ligne badoise de jonction	3,754	—	3,754	1	58,613	1,465,325	1,986,415	3,754
Ligne de l'Emmenthal	38,518	—	38,518	7	43,479	1,086,975	4,418,821	38,518
Jura-Berne	220,408	23,517	243,925	8	1,105,852	27,646,300	66,099,063	243,925
Berne-Lucerne	83,959	—	83,959	5	65,650	1,641,250	9,236,488	83,959
Nord-Est	275,817	215,561	491,378	9	4,866,789	121,669,725	145,425,947	497,690
Ligne du Bözberg	48,086	—	48,086	7	694,493	17,362,325	24,400,632	48,086
Suisse Occidentale	392,407	184,313	576,720	9	5,512,689	137,817,225	206,310,247	576,720
Bulle-Romont	17,083	—	17,083	9	30,909	772,725	2,800,786	17,083
Union suisse	235,316	33,658	268,974	9	2,085,950	52,148,750	85,318,779	268,974
Grenach-Bâle-Leopoldsdörfe	5,629	—	5,629	—	—	—	—	—
Ligne du Wisenthal	4,319	—	4,319	—	—	—	484,015	4,319
Genève-La Plaine (P. L. M.)	16,250	—	16,250	1	159,684	3,992,100	14,203,247	16,250
	1,598,035	529,881	2,127,916	1—9	19,687,233	492,180,825	675,497,203	2,128,599

Projet.

I.

Arrêté fédéral

concernant

la question du rachat des chemins de fer suisses.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du conseil fédéral, du 6 mars 1883,

arrête :

Il ne sera fait, pour le moment, aucun usage du droit de rachat des chemins de fer suisses.

II.

Loi fédérale

concernant

la surveillance sur la comptabilité des compagnies
de chemins de fer suisses.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du conseil fédéral du 6 mars 1883 ;
en complément de la loi du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer,

décète :

Art. 1^{er}. On ne peut porter au compte de construction d'une compagnie de chemin de fer que les sommes réellement dépensées pour l'établissement de la ligne et pour l'achat des objets qui servent à l'exploitation.

Après l'ouverture de l'exploitation, les dépenses pour nouvelles constructions de voies ou pour achat de matériel d'exploitation ne peuvent être portées en compte de construction qu'en tant que la valeur de l'entreprise et son rendement en sont accrus.

Art. 2. Toutes les dépenses qui n'appartiennent pas au compte de construction (art. 1^{er}) doivent être couvertes par les recettes annuelles de l'exploitation.

Les frais de fondation, d'organisation et d'administration, ainsi que les pertes sur le cours et les frais d'émission, peuvent être amortis en une série d'années, proportionnellement à leur montant et à celui des recettes annuelles. De même, les postes qui, contrairement à l'article 1^{er} ont été portés en compte de construction,

devront être amortis selon la même règle, au moyen des excédants annuels de recettes.

Les allocations aux fonds de réserve et de réfection sont également prélevées sur les excédants de recettes et calculées selon les besoins.

Art. 3. Les comptes et bilans annuels doivent être soumis par les administrations de chemins de fer au conseil fédéral, qui examine s'ils répondent aux prescriptions de la présente loi. Si tel n'est pas le cas, le conseil fédéral prend, après avoir entendu les administrations intéressées, les mesures nécessaires, et il fixe lui-même les postes qui tombent sous le coup de la présente loi.

Art. 4. Ces décisions sont communiquées aux compagnies, avec leurs considérants détaillés. L'assemblée générale des actionnaires a le droit de recourir au tribunal fédéral, dans le délai de 60 jours à partir de la communication de l'arrêté, contre celles de ces décisions dont l'effet serait de réduire le montant du bénéfice net.

Si le tribunal estime que le conseil fédéral a dépassé les compétences qui lui ont été conférées par la loi et que par là il a lésé les droits des actionnaires au bénéfice net, il fixe la somme qu'il faut ajouter au chiffre admis par le conseil fédéral comme étant le bénéfice net.

Les recours en cette matière sont instruits en la forme prescrite pour les contestations de droit public.

Art. 5. Les décisions du conseil fédéral sont obligatoires pour les actionnaires (code des obligations, articles 631 et 639), sous réserve des dispositions de l'article 4, et l'on ne peut ni voter ni payer des dividendes avant que le conseil fédéral se soit prononcé.

Art. 6. Les dispositions renfermées dans les concessions au sujet du rachat des chemins de fer continuent à subsister sans changement; sont toutefois abrogées toutes les dispositions et ordonnances légales qui seraient en contradiction avec la présente loi.

Art. 7. Les statuts des compagnies de chemins de fer devront être mis en harmonie avec les prescriptions de la présente loi.

Art. 8. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874, concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale, concernant: I. la question du rachat des chemins de fer suisses et II. un projet de loi sur le contrôle de la comptabilité des compagnies de chemins de fer suisses. (Du 6 mars 1883.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1883
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.03.1883
Date	
Data	
Seite	255-311
Page	
Pagina	
Ref. No	10 066 786

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.