

MESSAGE

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant
la fixation du capital primitif de construction des che-
mins de fer suisses.

(Du 29 Novembre 1869.)

Tit.,

En présence des observations réitérées qui ont été faites ces dernières années, à l'occasion de l'examen du rapport de gestion, relativement au fait que le capital de construction des chemins de fer n'a pas encore été fixé, il devait paraître désirable que cette question fût l'objet d'une délibération spéciale et fût ainsi résolue dans un sens ou dans l'autre. A cet effet, l'Assemblée fédérale adopta, à propos du rapport de gestion pour l'année 1868, un postulat invitant le Conseil fédéral à présenter un rapport et des propositions sur la question de savoir *si l'on devait fixer dès maintenant le capital de construction des chemins de fer suisses*, et, en cas d'affirmative, de quelle manière il y aurait lieu de procéder.

Nous avons l'honneur d'expliquer notre manière de voir à cet égard dans le présent message.

La raison pratique qui a fait naître le désir et l'invitation concernant la fixation du capital de construction des chemins de fer suisses doit être cherchée dans les dispositions que renferment les ratifications fédérales des concessions, relativement au rachat des chemins de fer.

La loi sur les chemins de fer s'étant, à ce sujet, bornée à prescrire d'une manière générale que dans chaque cas particulier on déterminerait d'une part les délais à l'expiration desquels la Confédération aurait le droit d'entrer, moyennant une indemnité, en possession des chemins de fer concessionnés, avec leur matériel, leurs locaux et leurs approvisionnements, et d'autre part les conditions auxquelles ce rachat peut avoir lieu, on a fixé, à l'occasion de la première concession soumise à la ratification fédérale, des dispositions sur les délais et les conditions de rachat qui depuis lors ont été reproduites sans changement dans toutes les ratifications.

D'après ces stipulations, la Confédération a le droit de racheter les chemins de fer dont il s'agit, avec leur matériel, les locaux et les approvisionnements qui en dépendent, après l'expiration de la 30^e, de la 45^e, de la 60^e, de la 75^e, de la 90^e et de la 99^e année, à dater de la mise en exploitation de la ligne entière, et cela contre indemnité, la Compagnie devant d'ailleurs en être avisée 5 années à l'avance.

L'indemnité à fournir peut être déterminée à l'amiable.

Si cette entente ne peut avoir lieu, l'indemnité est fixée par un Tribunal d'arbitres, qui la détermine d'après les prescriptions suivantes:

Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e et 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75^e année il sera payé $22\frac{1}{2}$ fois, et à l'expiration de la 90^e année 20 fois la valeur de ce produit net; *il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif.*

Le capital primitif de construction d'un chemin de fer a donc cette importance qu'en cas où, après l'expiration de la 30^e année, la somme représentée par 25 fois la valeur du produit net des 10 années ayant précédé immédiatement l'annonce du rachat ne serait pas supérieure à cet capital, ce dernier constituerait le prix de rachat de la voie ferrée.

Notre législation sur les chemins de fer ne renferme aucune disposition plus précise sur ce qu'on doit entendre par l'expression de « capital primitif de construction », et l'on cherche vainement aussi dans les droits des chemins de fer étrangers et la pratique suivie en dehors de la Suisse une définition positive de cette expression. Les prescriptions en vigueur dans d'autres pays relatives au rachat et à l'attribution des chemins de fer à l'Etat n'ont d'ordi-

naire aucun rapport avec le capital primitif d'exploitation, les voies ferrées concessionnées à des entreprises particulières devant amortir ce capital pendant la durée de la concession elle-même et revenir ensuite à l'Etat sans indemnité, ou être rachetées moyennant le paiement de la moyenne du revenu net des 5, 7 ou 10 exercices précédents, capitalisée à 4 %. Il en résulte tantôt un avantage tantôt un préjudice pour les concessionnaires, soit que dans la fixation du rendement moyen on puisse faire abstraction des deux plus mauvaises années, soit qu'on augmente d'un tant pour cent le revenu net moyen capitalisé, etc. On retrouve au contraire la notion du « capital de construction » quand il s'agit de *garantir un certain intérêt* ou *d'imposer une contribution aux chemins de fer*. Il est vrai que maintenant on fixe généralement d'avance, en déterminant l'intérêt à garantir par l'Etat, le chiffre du capital de construction par kilomètre ou par lieue, d'après des devis faits avec soin, ce qui sert en même temps de base certaine à la garantie d'intérêt; mais quand cela n'a pas eu lieu, on en est réduit à calculer après coup le montant du dit capital. On a soin, d'ailleurs, de prendre, dans la concession, des dispositions pour écarter toute contestation. Nous empruntons les prescriptions suivantes à une *concession* de ce genre accordée en 1868 :

Le capital de construction doit comprendre :

1) Les dépenses pour travaux préparatoires et élaboration des plans.

2) Les frais de construction et d'aménagement de la voie, de même que les dépenses *nécessaires* pour l'établissement et la mise en exploitation du chemin de fer concessionné.

3) L'intérêt au 5 % des sommes payées, d'après l'avancement des travaux de construction et d'aménagement de la voie, jusqu'à la mise en exploitation, déduction faite du produit net des parties du chemin de fer qui auraient été livrées plus tôt à l'exploitation, ainsi que des intérêts des sommes perçues et qu'on n'aurait pas dépensées immédiatement.

4) Les dépenses faites en vue de se procurer les sommes nécessaires, soit le montant de la perte moyenne au cours du jour, faite *avec l'autorisation de l'administration de l'Etat*, afin de réunir les capitaux dont on avait besoin, par la remise d'actions et d'obligations de priorité.

La *loi prussienne* du 16 Mars 1867, concernant le rachat de tous les chemins de fer qui ne se trouvent pas en la possession de l'Etat ou de Compagnies nationales créées par actions, renferme les stipulations suivantes :

§ 6. « On considérera comme capital de construction le montant des sommes qui ont été employées *utilement* à l'établissement de la voie et à sa mise en état d'exploitation. On y ajoutera les intérêts à 5 % des sommes dépensées jusqu'au jour de l'ouverture de la voie ferrée, en tant que l'achèvement de la construction et la mise en exploitation n'ont pas été abusivement retardés.

§ 7. « Les possesseurs de la voie ferrée devront, avant la fin de l'année dans laquelle elle a été mise en exploitation, justifier du chiffre du capital de construction, et ce chiffre est fixé définitivement par l'autorité chargée de la surveillance des chemins de fer. Si les possesseurs de la voie ferrée ne satisfont pas à cette obligation, la dite autorité fixe le capital de construction comme elle le juge équitable. On peut toujours justifier plus tard du capital de construction, mais cette justification n'a de valeur que pour l'avenir. Les mêmes dispositions seront applicables au calcul et à la fixation d'une augmentation du capital primitif. Les dépenses faites pour le renouvellement de certaines parties de la voie et des moyens d'exploitation ne pourront être attribuées au capital de construction qu'en tant que ces dépenses, occasionnées par des événements extraordinaires, ne peuvent être prises ni sur les recettes courantes ni sur le fonds de réserve ou le fonds de renouvellement. »

Ces exemples suffisent pour montrer que les dispositions concernant la notion du « capital de construction » sont très-peu certaines et fort diverses, et nous n'avons pas besoin d'attirer encore spécialement votre attention sur le fait que le « capital primitif de construction » mentionné dans les prescriptions de nos concessions relatives au rachat diffère aussi de ce « capital de construction ».

La position de la Confédération sous le rapport du rachat des chemins de fer, comparée à celle des autres Etats, n'est rien moins que favorable. On doit tenir par conséquent à ne rien concéder de plus, dans l'application des dispositions de rachat, que ce qu'exige leur stricte interprétation. L'intérêt des sommes perçues, la différence du cours dans le placement des actions et des obligations, les primes de loteries, toutes les dépenses qui n'ont pas une contre-valeur positive dans la voie ferrée et son aménagement, enfin tout ce qui n'a pas été dépensé pour l'établissement « primitif » de la voie, dans le sens strict du mot, toutes les constructions complémentaires faites ultérieurement, en tant qu'il ne s'agit pas précisément de prolongements et de nouveaux embranchements du chemin de fer, les nouveaux locaux, l'augmentation du matériel, etc. — tous ces frais et d'autres analogues seront contestés par la Con-

fédération et écartés par elle du compte qu'elle a à reconnaître, si elle veut s'en tenir expressément aux dispositions concernant le rachat.

Bien que par ces déductions la Confédération ne demande qu'une chose équitable, à savoir que les sommes qu'elle consacre au rachat puissent produire leur intérêt et qu'elle trouve une compensation pour la perte qu'elle subira en rachetant moyennant le remboursement du capital primitif de construction une voie ferrée avec des bâtiments, des ponts, etc. qui existent déjà depuis 30 ans, on ne peut guère s'attendre à ce que les Compagnies consentent à ce que le dit capital soit calculé de cette manière, d'autant plus qu'il s'agira de chemins de fer dont le rendement jusqu'à l'époque du rachat n'aura pas été supérieur au 4 %.

Comme la Confédération n'a pas le droit de prononcer de son propre chef sur une contestation de ce genre, et qu'elle n'est pas davantage tenue de se soumettre aux prétentions des Compagnies de chemins de fer, la fixation du prix de rachat, soit du capital primitif de construction, donnera probablement lieu dans tous les cas à des procès, qui seront soumis à des arbitres et jugés par eux, aux termes des ratifications de concessions.

Et en effet il ne paraît guère possible de simplifier cette affaire en ce sens que la Confédération et les Compagnies de chemins de fer s'entendent pour établir contradictoirement une base commune en vue de la fixation des frais de premier établissement de toutes les voies ferrées, et pour charger, en cas de contestation, un seul et même tribunal d'arbitres jugeant en dernier ressort, de constituer définitivement cette base, de manière à ce qu'il n'y ait plus qu'à procéder, dans chaque cas particulier, d'après les principes ainsi adoptés. Car, sans parler même des difficultés importantes que rencontrerait la constitution d'un tribunal d'arbitres de ce genre, qui n'est prévu nulle part et dont les décisions s'étendraient uniformément à tous les chemins de fer, on ne peut guère admettre que l'application des principes posés par lui puisse avoir lieu sans faire surgir de nouvelles contestations, qu'il faudrait nécessairement soumettre de nouveau à un arbitrage. Si donc on devait entreprendre de déterminer le capital primitif d'établissement des chemins de fer suisses en vue de la fixation du prix éventuel de rachat, on ne pourrait guère le faire autrement qu'en traitant et résolvant la question séparément pour chaque voie ferrée. A cet effet, l'administration de la ligne aurait d'abord à fournir son compte avec les pièces à l'appui; ce compte serait examiné avec soin par la Confédération, qui ferait des contre-propositions; on chercherait à régler à l'amiable, par un examen contradictoire,

les points sur lesquels on ne serait pas d'accord, et, à défaut d'entente, on les soumettrait à un tribunal d'arbitres, nommé en conformité des stipulations des concessions.

Les décisions ainsi obtenues lieraient les deux parties en ce sens que si le rachat devait avoir lieu à l'expiration de la 30^e, de la 45^e, de la 60^e, de la 75^e ou de la 90^e année, sur la base du « capital primitif de construction, » on aurait à s'en tenir à ces décisions quant à l'indemnité de rachat, et cela sans autres pourparlers et sans appel, à moins qu'on ne puisse prouver que l'autre partie a agi avec mauvaise foi.

Même en se plaçant exclusivement au point de vue des intérêts de la Confédération, on peut avoir des opinions différentes quant à la question de savoir s'il convient de procéder dès à présent, comme il a été dit ci-dessus, au calcul et à la fixation du capital primitif de construction, ou s'il ne serait pas préférable de laisser entièrement ce soin à la génération qui voudra racheter les chemins de fer et aura à prendre les mesures nécessaires à cet égard.

Ceux qui partagent la première opinion invoquent les motifs suivants à l'appui de leur manière de voir :

1) La fixation des frais de premier établissement dans le sens strict que la Confédération doit faire prévaloir en ce qui la concerne, est déjà actuellement entourée de difficultés et deviendra toujours moins aisée à mesure qu'on s'éloignera de l'époque de la mise en exploitation des voies ferrées; des documents importants peuvent s'égarer ou être détruits par quelque accident; des personnes capables de donner en ce moment des explications utiles peuvent n'être plus là et certains faits douteux rester par cela même obscurs, etc.

2) Il en résulte pour la Confédération le danger de se trouver en présence d'un compte plus défavorable pour elle qu'il n'eût été si on l'avait établi; examiné et apuré en temps opportun.

3) Mais en faisant même abstraction de ce danger, il est important pour la Confédération de connaître le plus tôt possible le chiffre de l'indemnité qu'en cas de rachat elle aurait à fournir sur la base du capital de construction, parce que l'époque à laquelle il lui conviendra d'annoncer le rachat de certaines lignes peut dépendre du montant de cette indemnité, et qu'elle ne doit pas se mettre dans la position d'avoir à annoncer le rachat sans savoir quelle sera la portée financière de cette démarche.

4) Du reste, on a introduit dans quelques concessions une disposition d'après laquelle il doit être établi « après l'achèvement de la voie ferrée » un compte exact et complet des frais de l'établisse-

ment et de la mise en exploitation de la ligne, lequel doit être déposé aux archives soit de la Confédération, soit des Cantons.

Si malgré cela le Conseil fédéral n'a pas encore entrepris de calculer et de fixer le capital primitif de construction des chemins de fer suisses, il a été guidé à cet égard par les considérations suivantes :

1) Parmi les chemins de fer suisses il en est deux — représentant plus du tiers de l'ensemble du réseau, savoir : l'une 248 kilomètres et l'autre 177 — qui dès maintenant ont un rendement net surpassant de beaucoup la 25^{me} partie du capital de construction, et dont, malgré la perspective de quelques lignes concurrentes, le chiffre augmentera certainement encore dans le courant des dix prochaines années. Par conséquent, pour ces deux Compagnies, du Nord-Est et du Central, ce ne sera point, en cas de rachat, le capital de construction, mais bien le rendement net, qui déterminera le chiffre de l'indemnité, et l'on peut parfaitement dès lors s'abstenir de rechercher et de fixer dès à présent le montant du dit capital.

Les autres chemins de fer suisses ne sont pas encore, il est vrai, dans une position aussi favorable. On peut s'attendre toutefois avec une parfaite certitude à ce que les conditions dans lesquelles ils se trouvent se seront notablement améliorées au moment où, d'après les dispositions des concessions, on pourra pour la première fois annoncer le rachat d'une ligne. Cette observation s'applique en particulier aux chemins de fer de la Suisse occidentale et de l'Union suisse, qui ont ensemble une longueur de 596 kilomètres, soit de près de la moitié du réseau suisse. Sans parler de l'augmentation générale du trafic sur les voies ferrées, augmentation continuelle, démontrée par l'expérience et qui dans 18 ans pourrait bien élever le rendement de ces voies ferrées à un chiffre représentant tout près du 4^o/_o du capital de construction, on doit tenir compte de certaines circonstances favorables grâce auxquelles on obtiendra ce résultat d'une manière certaine. Les chemins de fer à travers le Mont-Cenis et le Brenner relient exclusivement les réseaux des pays cisalpins et des pays transalpins aussi longtemps qu'on n'a pas construit et mis en exploitation un passage central à travers les Alpes. Les chemins de fer de la Suisse occidentale, lignes d'accès au Mont-Cenis pour certaines contrées et certaines zones, voient par là s'accroître leur mouvement de voyageurs et de marchandises, et l'on reste dans des limites très-modestes en prétendant que cette augmentation aura pour effet de porter à 4^o/_o de leur capital de construction le rendement de ces lignes dans les 10 années qui suivront l'ouverture du Mont-Cenis. D'autre part, l'établissement du chemin de fer Insbruck-Feldkirch-

Ste-Marguerite et Feldkirch-Buchs placera, une partie tout au moins des lignes de l'Union suisse dans des conditions beaucoup plus favorables, et l'on peut avec raison tenir compte de la voie ferrée par le Seethal et du chemin de fer de ceinture comme devant leur procurer aussi des avantages.

Si, d'après cela, on peut compter que les deux réseaux précités arriveront à un rendement net de 4 $\frac{0}{0}$ de leur capital de construction dans la période de 1773 à 1883, à l'expiration de laquelle on devra annoncer le rachat au cas où l'on voudrait profiter du premier terme, il paraît tout à fait superflu de faire une dépense de temps, d'argent et de forces, pour établir un compte du « capital primitif de construction » qui, en définitive, n'aura aucune signification pratique quant à la fixation du prix de rachat.

Cette dépense, du reste, ne doit pas être évaluée à une somme si faible qu'on puisse s'en charger sans y regarder de trop près et alors même que la nécessité ne s'en fait pas sentir. On se tromperait certainement si l'on croyait que des explications entre la Confédération et les Compagnies de chemins de fer relativement à la fixation des frais de premier établissement ne donneraient lieu qu'à peu de divergences parce que les conséquences pratiques de cette détermination seraient encore très-éloignées ou considérées même comme pouvant ne pas intervenir. Il est beaucoup plus vraisemblable que les Administrations de chemins de fer estimeraient qu'il est de leur devoir de se montrer extrêmement réservées et de combattre toutes les réductions que voudrait faire la Confédération, afin de ne pas laisser compromettre la situation future des Compagnies. Il faudrait s'attendre à des travaux longs et pénibles imposés aux personnes expertes auxquelles serait confiée la mission de vérifier les renseignements fournis par les Compagnies, à des essais de conciliation restant sans résultat, à l'institution de Tribunaux d'arbitres, à de nouvelles expertises, à d'interminables procès avec chacune des Sociétés, à des frais assez considérables, et quand on aurait suivi pendant des mois et des années toutes les phases de ces négociations avec les diverses Compagnies, on arriverait en définitive à avoir élaboré une œuvre qui, au moment du rachat, serait sans signification et parfaitement inutile.

2) Mais même en supposant qu'il ne doive pas en être ainsi et en admettant au contraire que lors du rachat le capital primitif de construction déterminerait le chiffre de l'indemnité, il ne nous paraîtrait pas non plus opportun de fixer ce capital 18 ans avant le premier terme de rachat.

Nous avons déjà fait observer qu'on peut être d'opinions diverses sur les principes d'après lesquels le « capital primitif de

construction » doit être déterminé, et l'expérience démontre que le temps modifie la manière dont on apprécie et juge ces choses-là, car nous sommes certainement à cet égard beaucoup mieux placés aujourd'hui qu'immédiatement après l'achèvement des premiers chemins de fer. Rien ne nous paraît plus naturel que de laisser à la *génération* appelée à procéder au rachat le soin de s'entendre sur le « capital primitif de construction », d'après les idées et les appréciations du moment, avec les Compagnies concessionnaires des voies ferrées que la Confédération songerait à acquérir, et de ne pas la lier par un règlement de comptes prématuré, qui, bien qu'entrepris dans d'excellentes intentions, pourrait sur divers points se trouver en contradiction avec ce que la dite génération considérerait comme juste et équitable.

On ne soutiendra pas sérieusement qu'il est nécessaire pour la Confédération de connaître exactement le montant du capital primitif de construction de chacun des chemins de fer suisses parce que de chiffre pourrait dépendre la question de savoir si elle veut ou ne veut pas faire usage de son droit de rachat. La résolution que prendra la Confédération de procéder au rachat ou d'y renoncer sera, sauf erreur, dictée par des motifs et des considérations de telle nature qu'ils repousseront à l'arrière-plan la différence que pourrait faire naître une comparaison sévère entre le capital de construction déjà connu et établi par les Compagnies et celui qu'on fixerait en dernière analyse.

Nous ne trouvons pas non plus concluant l'argument invoqué à diverses reprises en faveur de la fixation immédiate du capital de construction et d'après lequel cette fixation serait plus tard entourée de beaucoup plus de difficultés qu'aujourd'hui. En premier lieu, le temps nécessaire aux enquêtes ne fera pas défaut. On sait qu'aux termes de la ratification fédérale des concessions le rachat doit être annoncé 5 années avant l'époque à laquelle on peut exercer le droit de rachat. Il en résulte que toutes les fois on aura plusieurs années devant soi pour déterminer le montant du capital primitif de construction.

Quant à ce calcul lui-même, ce ne sera pas à la Confédération à établir les comptes; ce sera à la Compagnie intéressée à justifier en détail, d'une manière exacte et complète, des sommes qu'elle réclame à titre de capital de construction. Si elle ne peut pas le faire, ce sera à son préjudice, et les rapports annuels des Administrations de chemins de fer, ainsi que leurs comptes, seront des *guides* qui permettront toujours de vérifier les sommes dont elles justifieront et d'en suivre les détails. La difficulté git beaucoup moins dans la vérification des diverses rubriques que dans la détermination de ce qu'on entend par « capital primitif de construction ». Quand

ce dernier point aura été réglé par voie d'entente ou par jugement arbitral, il ne sera guère plus difficile d'établir le compte lui-même dans 15 ans qu'aujourd'hui. Or, c'est justement le soin de fixer cette notion du capital de construction que nous voudrions laisser à *ceux qui auront à supporter les conséquences pratiques de leur définition*. L'auteur des « Droits de l'Etat en matière de chemins de fer en Suisse » a exprimé succinctement sa manière de voir dans la question du rachat. « Le droit de rachat, » dit-il, « ne peut être traité d'une manière tout-à-fait décisive que lorsqu'il s'agira de son application. » Au nombre des questions que soulève le droit de rachat se trouve sans contredit la fixation de la notion du capital primitif de construction, et nous trouvons que l'appréciation ci-dessus est parfaitement juste, si ce n'est en théorie du moins en pratique.

3) Lors de la discussion sur le postulat on a soutenu dans le sein du Conseil des Etats que les dispositions des concessions relatives au rachat ne seraient pas l'unique loi régissant la matière, mais que le droit d'expropriation prévu par la Constitution pourrait être aussi appliqué aux chemins de fer, et qu'à ce point de vue une détermination anxieuse du capital de construction devrait être considérée comme un travail absolument superflu.

Nous passons cela en tant qu'il s'agit des droits des Cantons, mais nous ne pouvons adhérer à cette affirmation pour ce qui concerne la Confédération, laquelle ne possède pas comme les Cantons un droit général d'expropriation.

Par contre, nous ne pouvons nous empêcher de faire observer que du moins la disposition des concessions relative au rachat n'empêche pas que la Confédération et les Compagnies de chemins de fer ne s'entendent librement pour que le rachat s'opère sur d'autres bases que celles que prévoient ces dispositions. Il est même à remarquer qu'aucun des nombreux projets élaborés jusqu'à présent sur le rachat ne prend cette disposition pour base, mais que tous, au contraire, ont pour objet de trouver le moyen d'opérer d'une autre manière le rachat des chemins de fer. On peut voir dans ce fait la preuve que le rachat d'après les dispositions strictes des concessions paraît impraticable, et que ce rachat n'aura jamais lieu, ou qu'il se fera sur d'autres bases que celles des concessions. Plus on penche vers cette idée et moins on tient à ce que la Confédération entreprenne dès à présent et poursuive l'opération si pénible de la fixation du capital primitif de construction, opération d'ailleurs inutile si l'on se place à ce point de vue.

4) Plusieurs concessions renferment, il est vrai, une prescription suivant laquelle l'Administration intéressée doit, après l'achèvement de la voie ferrée, déposer aux archives de la Confédération et des Cantons que cela concerne un compte arrêté, exact et complet des frais d'établissement du chemin de fer et de ses moyens d'exploitation. L'Administration du Central, dont les concessions renferment cette prescription, a déjà depuis des années présenté aux Cantons le rapport dont il s'agit et elle aurait même vu avec plaisir qu'on eût procédé à une vérification, à la suite de laquelle la question des frais de premier établissement aurait été résolue pour l'avenir.

Les Cantons n'avaient rien à objecter contre l'envoi du compte sur les bases proposées; mais après s'être réunis en conférence, ils furent tous d'accord pour repousser une reconnaissance quelconque de ce compte pouvant les lier pour l'avenir, et, par une disposition catégorique, ils se réservèrent de l'examiner à l'époque où cet examen aurait pour l'Etat une portée matérielle. Dès que les Cantons au lieu de chercher à déterminer le chiffre du capital de construction ont tenu à conserver à cet égard toute leur liberté d'action, nous ne voyons pas ce qui pourrait engager la Confédération à presser pour elle-même cette détermination.

Si d'une part nous sommes d'avis, par les motifs sus-indiqués, que plutôt que d'entreprendre dès maintenant la fixation du « capital primitif de construction des voies ferrées » il est préférable de laisser ce soin à la génération qui pourra s'y trouver contrainte par l'intérêt pratique du rachat, il va sans dire d'autre part que toutes les Compagnies suisses de chemins de fer doivent être tenues de fournir tous les renseignements utiles au point de vue de l'intérêt économique général, sur leurs lignes, sur la construction de celles-ci et le capital perçu et dépensé pour leur établissement, sur les frais à attribuer aux diverses parties, sur les dépenses concernant les travaux de terrassement et les travaux d'achèvement, les bâtiments et les travaux d'art, le matériel d'exploitation, etc., ainsi que sur l'exploitation même et ses résultats, de manière à ce qu'on puisse connaître exactement l'état dans lequel les lignes se trouvent et les services qu'elles rendent, constater le mouvement d'affaires dont elles sont les agents, apprécier les rapports entre la production et la consommation du pays et de ses diverses contrées, comparer les conditions de leur exploitation avec celles de l'exploitation d'autres lignes placées dans une position analogue ou différente, évaluer autant que possible les frais de construction et le rendement probable de nouvelles lignes à construire, etc. Vous êtes entrés dans cette voie en décidant qu'il sera élaboré et publié

chaque année une statistique de nos chemins de fer, et nous estimons qu'il a été satisfait ainsi pour le moment à ce que réclament nos besoins.

Nous proposons, en conséquence, « *que la haute Assemblée fédérale veuille bien considérer le présent message comme donnant satisfaction au postulat,* » et nous saisissons, Tit., cette occasion de vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 29 Novembre 1869.

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le Président de la Confédération:
WELTI.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Pour traduction conforme:
Elie Ducommun.

MESSAGE du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la fixation du capital primitif de construction des chemins de fer suisses. (Du 29 Novembre 1869.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1869
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.12.1869
Date	
Data	
Seite	511-522
Page	
Pagina	
Ref. No	10 061 381

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.