

2240

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'un prêt pour l'électrification du chemin de fer Berne—Neuchâtel.

(Du 23 septembre 1927.)

I.

En application de la loi fédérale du 2 octobre 1919 concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique, une série de chemins de fer privés ont introduit, au cours des années 1920 à 1923, rapidement et successivement la traction électrique avec l'appui financier de la Confédération (chemin de fer Rhétique, chemin de fer Frauenfeld-Wil, chemin de fer des Alpes bernoises (Spiez-Bönigen), chemin de fer de la vallée de la Gürbe, chemins de fer Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Berne-Schwarzenbourg, chemin de fer du Sihltal). A partir de 1923, le mouvement parut vouloir s'arrêter complètement. Quelques compagnies manifestèrent encore, il est vrai, dans des requêtes adressées au département des chemins de fer, l'intention d'électrifier leurs lignes, mais ne se décidèrent pas à réaliser leur projet, soit que les résultats du calcul du prix de parité du charbon fussent défavorables, soit qu'elles se heurtassent à des difficultés d'ordre financier ou pour d'autres motifs. Le montant total des prêts accordés pour l'électrification des chemins de fer précités est de 40,100,000 francs. La moitié de cette somme a été fournie par la Confédération et l'autre par les cantons intéressés. Il y a lieu de mentionner que les intérêts et les annuités d'amortissement de ces prêts de la Confédération ont été jusqu'ici régulièrement payés.

Après une interruption de quatre ans, un nouveau projet a été présenté. Par requête datée du mois de janvier 1927, l'administration du *chemin de fer Berne-Neuchâtel* a demandé qu'un prêt de 6,800,000 francs (Confédération fr. 3,400,000) lui fût accordé pour l'électrification de sa ligne, au taux de 4 %, plus 1 % d'amortissement. La compagnie avait déjà envoyé en 1920 un projet dans ce sens, mais elle

laisa provisoirement tomber l'affaire. A cette époque, les frais de construction étaient encore évalués à 11 millions, en chiffres ronds.

La requête actuelle expose, entre autre, que la direction des chemins de fer du canton de Berne, tenant compte de la forte participation dudit canton dans l'entreprise, a fait figurer ce chemin de fer, dès le début, dans son programme d'électrification établi en 1918. La traction électrique ayant été introduite sur les lignes prévues pour la première partie du programme de travail et l'énergie ayant pu leur être fournie par les « Forces électriques bernoises », l'administration estime que le moment est venu d'électrifier aussi le chemin de fer Berne-Neuchâtel afin de supprimer les dépenses résultant de l'achat de combustible à l'étranger (6400 tonnes de charbon environ = fr. 375,000 environ) et d'améliorer l'exploitation tout en la rendant plus agréable. L'électrification des lignes des C. F. F. Yverdon-Bienne-Olten et Berne-Bienne-Delémont étant imminente, l'existence même du chemin de fer Berne-Neuchâtel serait en jeu, car le trafic Neuchâtel transit Berne pourrait être détourné sur les lignes électrifiées Neuchâtel-Bienne-Berne, où la circulation serait plus agréable et plus rapide. La requérante cherche ensuite à prouver, en donnant des explications détaillées, que l'introduction de la traction électrique améliorerait considérablement l'exploitation et la situation financière du chemin de fer. Les frais de la transformation, qui pourrait immédiatement être entreprise et terminée avant l'expiration d'un délai d'une année, sont évalués à fr. 6,800,000 au maximum, y compris les frais d'électrification du tronçon Berne-Bümpliz déjà achevé (fr. 420,000 en chiffres ronds). L'administration demande que le prêt commun couvre aussi les frais de cette électrification partielle à laquelle il fut procédé en 1922, spécialement en considération du trafic de banlieue.

La participation de la Confédération dépassant, telle qu'elle est prévue, 2 millions de francs, un arrangement concernant le prêt doit être soumis à l'Assemblée fédérale pour approbation, suivant l'article 7 de la loi fédérale précitée du 2 octobre 1919. Nous pouvons vous recommander cette demande d'appui financier en raison des considérations qui vont suivre.

II.

La ligne à voie normale Berne-Neuchâtel, dont la longueur de construction est de 39,5 km et la longueur exploitée de 42,0 km, a été ouverte en 1901. Elle figure dans la liste des chemins de fer principaux et appartient à une société anonyme, dont le capital-actions est de fr. 6,000,000. Les frais de construction étaient de fr. 12,063,000 (à

fin 1903) et s'élevèrent à fr. 13,062,000 jusqu'à fin 1926. Le capital de construction fut constitué comme il suit :

1. <i>Actions</i> (voir ci-dessus)	fr. 6,000,000
2. <i>Emprunts consolidés</i> :	
I ^{re} Hypothèque de 1901 à 4 ¹ / ₂ % . . .	fr. 6,000,000
II ^e Hypothèque de 1902 avec intérêt conditionnel au taux maximum de 4 ¹ / ₂ %	» 1,280,000
	<hr/> fr. 7,280,000
	<hr/> Total fr. 13,280,000

Le capital-actions fut versé par les cantons de Berne, de Fribourg et de Neuchâtel et les communes sur le territoire desquelles la ligne a été établie, à l'exception d'un montant de fr. 200,000 souscrit par des particuliers.

Les banques cantonales de Berne et de Neuchâtel ainsi que l'Etat et la Ville de Neuchâtel couvrirent l'emprunt de fr. 6,000,000 sur première hypothèque. Etant donnée l'insuffisance des excédents d'exploitation, le remboursement, qui aurait dû s'effectuer dans un délai de 60 années à partir de 1909, n'a jamais pu être commencé. La compagnie ne fut pas non plus en situation de payer intégralement les intérêts à 4,5 %. Les créanciers consentirent, sur sa demande, à réduire à 4 % le taux de l'intérêt à partir du deuxième semestre de l'année 1903.

Le prêt de fr. 1,280,000, en second rang, fut accordé par les cantons de Berne et de Neuchâtel ainsi que par la Ville de Neuchâtel. Il fut affecté à l'assainissement financier de la compagnie, qui devait à des entrepreneurs de constructions, à des obligataires, à des banques et aux chemins de fer fédéraux une somme atteignant le montant de l'emprunt. Le remboursement était prévu pour 1917. Il n'a pas pu être effectué jusqu'ici. Un intérêt annuel minimum de 3 % fut versé en 1916 et en 1917 seulement. Le détournement passager du trafic français de la route de Delle sur celle des Verrières et les transports militaires contribuèrent alors à augmenter les recettes.

Il résulte de la structure du capital d'établissement, dont le 1,5 % environ seulement a été versé par des particuliers, que l'entreprise est soutenue presque exclusivement par des fonds publics.

Les chiffres suivants donnent un aperçu du trafic et des résultats d'exploitation :

	1902	1914	1918	1920	1922	1924	1926
Trains par km . . .	6,540	7,856	3,554	5,118	5,990	7,832	8,307
Kilomètres-voya- geurs	258,681	513,552	283,120	365,581	395,912	451,795	446,807
Marchandises, kilo- mètres-tonnes . . .	44,526	56,266	93,402	97,743	62,876	68,482	70,187
	<i>Sommes en francs.</i>						
	1902	1914	1918	1920	1922	1924	1926
Recettes d'exploita- tion	726,713	1,306,125	1,739,514	2,439,414	2,228,926	2,247,956	2,170,483
Dépenses d'exploita- tion, frais de re- nouvellement com- pris	613,010	984,322	1,605,520	2,692,214	2,067,937	2,063,899	1,898,438
Excédent d'exploita- tion	113,703	321,803	133,994	-252,800	160,989	184,057	272,045
Solde du compte de profits et pertes pour tous les exer- cices	-281,157	-451,427	-388,444	-1,036,015	-1,734,417	-1,778,676	-1,763,223
Coût du combustible	119,063	193,285	544,056	966,952	378,206	383,334	262,138

En considération de l'insuffisance des recettes d'exploitation, il fallut, en 1903 déjà, autoriser la compagnie à élever jusqu'à 30 % les taxes maxima prévues par la concession pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les taxes furent plusieurs fois augmentées pendant la guerre mondiale comme dans les autres entreprises de transport suisses. Les taxes appliquées aujourd'hui dans le trafic des voyageurs et des bagages sont celles des chemins de fer fédéraux, auxquelles vient s'ajouter un supplément de distance de 25 %.

A partir de 1920, les dépenses d'exploitation ont diminué d'année en année. Cette diminution doit être attribuée principalement à la baisse des dépenses pour le charbon, qui atteignit de 1921 à 1922 fr. 270,000, soit 42 %, bien que les poids totaux transportés (tonnes-km brutes) fussent plus élevés que l'année précédente. De ce fait, l'excédent des recettes d'exploitation augmenta rapidement, mais il ne permet pas encore à la compagnie d'exécuter toutes ses obligations. Les sommes suivantes seraient nécessaires : 327,600 francs pour les intérêts des emprunts (7,28 millions à 4,5 %), 20,000 francs environ pour les intérêts des dettes courantes, 60,000 francs pour le versement au fonds de renouvellement, soit au total 407,600 francs. D'autres fonds devraient encore être disponibles pour que la compagnie puisse réduire le montant des dépenses à amortir, atteignant fr. 1,159,288, et créer un fonds de réserve général.

A partir de l'année 1919, le déficit du compte de profits et pertes s'est élevé de 477,000 francs à 1,763,000 francs, bien que le service des intérêts de la dette n'ait été que partiellement effectué. Suivant le

bilan, 1,590,000 francs, compris dans la somme ci-dessus, représentent les intérêts arriérés d'obligations garanties par la première hypothèque. Aucune amélioration ne pouvant être attendue dans ces conditions, la compagnie se vit obligée de procéder à un assainissement financier.

Le bilan présente les postes suivants à fin 1926 :

Actif.

Compte de construction	fr. 13,061,648
Travaux en cours de construction	» 12,600
Frais de renforcement de la superstructure	» 138,482
Dépenses à amortir	» 1,159,288
Valeurs et créances	» 20,705
Avoir au B. L. S.	» 856,044
Approvisionnements en matériaux et pièces de réserves	» 377,372
Solde passif du compte de profits et pertes	» 1,763,222
Total	<u>fr. 17,389,361</u>

Passif.

Capital-actions	fr. 6,000,000
Emprunt I ^{re} hyp. de 1901 à 4 1/2 %	» 6,000,000
» II ^e hyp. de 1907 avec intérêt conditionnel au taux max. de 4 1/2 %	» 1,280,000
Intérêts d'obligations échus, I ^{re} hypothèque	» 1,650,000
Créances d'autres entreprises de transport	» 1,936,532
Créances de banques, de cantons, etc.	» 386,652
Fonds de renouvellement	» 936,178
Total	<u>fr. 17,389,361</u>

D'après le *plan d'assainissement* présenté par la compagnie, les postes suivants figureront encore au passif du bilan :

1. *Capital social :*

a. actions privilégiées	fr. 1,280,000
b. actions ordinaires	» 2,400,000

2. *Emprunts consolidés :*

Obligations de I ^{er} rang	» 1,425,000
Obligations de II ^e rang	» 7,700,000

Le capital-actions privilégié représente le montant de l'emprunt de II^e rang transformé en actions, le capital-actions ordinaire le reste du capital-actions primitif de fr. 6,000,000, dont le 60 % sera amorti. L'emprunt de fr. 1,425,000, représenté par les obligations de premier rang, correspond aux nouvelles avances des trois cantons

intéressés qui sont destinées au renouvellement indispensable du parc des voitures; l'emprunt en second rang comprend l'ancienne I^{re} hypothèque de fr. 6,000,000, plus les intérêts arriérés et les crédits en banque à consolider. Il y a lieu d'ajouter encore l'emprunt pour l'électrification, de fr. 6,800,000 au maximum, auquel sera attribué le I^{er} rang. Les deux emprunts consolidés devront alors reculer au II^e et au III^e rang.

III.

Sur la demande du département des chemins de fer, la *commission permanente d'experts*, prévue à l'article 10 de la loi, a examiné l'affaire. Elle déclare, dans son rapport, que le projet mérite d'être appuyé. A son avis, l'électrification de cette ligne, dont l'importance considérable, au sens de l'article premier de la loi, ne saurait être mise en doute, s'impose au point de vue technique et améliorerait très sensiblement le rendement économique de l'exploitation. La livraison du courant électrique nécessaire, par les « Forces électriques bernoises », est assurée à des conditions avantageuses pour l'entreprise. Toutefois, la commission pensait devoir soumettre l'octroi du prêt à la condition que la situation financière de la compagnie fit encore l'objet d'un assainissement plus radical que celui qui est en cours. Elle estime aussi que le prêt de la Confédération devrait bénéficier d'un gage de rang antérieur à celui qui est attribué à l'hypothèque des cantons. La commission recommande, d'ailleurs, d'approuver l'électrification partielle, Berne-Bümpliz, déjà terminée et d'en comprendre le coût dans le montant total des frais d'électrification, dont elle considère le devis (fr. 6,800,000) comme bien suffisant.

Nous basant sur ces considérations ainsi que sur l'examen auquel le département des chemins de fer a procédé, nous avons admis que les conditions requises à l'article 3 de la loi fédérale du 2 octobre 1919, pour l'appui financier, étaient remplies. En ce qui concerne les deux réserves précitées de la commission d'experts, nous remarquons ce qui suit :

La commission estime que l'emprunt de fr. 7,700,000, qui passera du II^e au III^e rang, doit disparaître aussi du passif du bilan, ou bien ne plus porter qu'un intérêt conditionnel; le paiement intégral des intérêts de cette future III^e hypothèque ne sera guère possible, en effet, malgré l'amélioration probable des résultats de l'exploitation après l'électrification, et le compte de profits et pertes se clôturera, comme précédemment, par un solde passif.

Mais les représentants des trois cantons intéressés ont déclaré catégoriquement que leurs parlements n'accepteraient certainement

pas les conditions proposées par la commission d'experts, avec leurs nouvelles charges. La question s'est alors posée de savoir si le Conseil fédéral voulait laisser tomber le projet d'électrification ou renoncer aux réserves de la commission. Dans ces conditions, nous avons estimé qu'il fallait abandonner lesdites réserves. Les amortissements prévus du capital social et des emprunts sont en réalité considérables. En outre, les créanciers renonçants fournissent à la compagnie, indépendamment du prêt pour l'électrification, de nouveaux capitaux atteignant presque le montant d'un million et demi de francs. Le paiement intégral des intérêts de la future III^e hypothèque de fr. 7,700,000 ne sera, sans doute, pas possible. Les créanciers de celle-ci (les banques cantonales de Berne et de Neuchâtel, l'Etat et la Ville de Neuchâtel) devront dès lors, dans la suite, prêter la main à de nouvelles réductions; il n'y a guère lieu de supposer qu'ils provoqueraient plutôt la faillite de la compagnie, car la perte totale de ce capital serait alors certaine, et les trois cantons tiennent évidemment à ce que le chemin de fer subsiste. Les représentants des gouvernements des cantons de Berne et de Neuchâtel se sont prononcés dans ce sens vis-à-vis du département des chemins de fer. D'ailleurs, en cas de faillite, le capital d'électrification, qui est garanti par un gage de premier rang, pourrait, tout au moins, être sauvé intégralement. La commission admet également que, suivant une évaluation prudente des futurs résultats d'exploitation, le paiement complet et régulier des intérêts et des annuités d'amortissement de l'emprunt pour l'électrification, au taux indiqué ci-après ($4\frac{1}{2} + 1\%$), peut être escompté.

IV.

Tenant compte de ces faits, nous avons conclu, sous réserve d'approbation, avec la compagnie et les cantons de Berne, de Fribourg et de Neuchâtel un arrangement pour l'octroi d'un prêt atteignant le montant des frais d'électrification, évalués à fr. 6,800,000 au maximum, la moitié de cette somme (fr. 3,400,000, au maximum) devant être fournie par la Confédération, l'autre par les trois cantons en commun, ainsi qu'il est prévu à l'article 5, 3^e alinéa, de la loi. Le texte est annexé au présent message; nous nous permettons de nous y référer et n'avons que les quelques remarques suivantes à ajouter:

L'article 2 renferme la clause d'assainissement, restreinte toutefois dans la mesure indiquée ci-dessus; il se trouve dès lors en harmonie avec les mesures d'exécution prises par la compagnie et déjà approuvées par les autorités cantonales. La réserve contenue au chiffre 2 de cet article, au sujet du règlement des créances des chemins de fer fédéraux contre le chemin de fer Berne-Neuchâtel pour

la cojouissance des gares C.F.F. Berne, Chiètres et Neuchâtel, fut plutôt introduite pour mémoire, ce règlement faisant aussi partie du plan d'assainissement. Les chemins de fer fédéraux ne subissent par là aucune perte. Il est admis à l'article 3, 3^e alinéa, que les frais de l'électrification déjà effectuée sur le tronçon Berne-Bümpliz peuvent être couverts par le prêt commun; nous avons aussi approuvé cette disposition. Un intérêt de 4½ % et un amortissement de 1 % (art. 4) sont prévus et seront payés sous forme d'annuités invariables, fixées provisoirement pour 10 ans. La compagnie aurait désiré obtenir un taux de 4 %, ainsi qu'il a été dit au début. Mais, vu la situation du marché monétaire et des finances fédérales, nous n'avons pas cru devoir descendre plus bas. (La commission d'experts proposait d'adopter en principe le taux des intérêts payés par la Confédération, en le réduisant un peu pendant quelques années.) Les autres dispositions de l'arrangement correspondent, en substance, au contenu des contrats de ce genre conclus jusqu'ici, abstraction faite des cas où, pour des raisons spéciales, la priorité a été accordée au gage de la Confédération par rapport à celui des cantons.

Nous vous recommandons d'approuver cet arrangement dans le sens du projet d'arrêté ci-après et saisissons l'occasion, Monsieur le Président et Messieurs, de vous réitérer les assurances de notre haute considération.

Berne, le 23 septembre 1927.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le vice-président,
SCHULTHESS.

Le chancelier de la Confédération,
KAESLIN.

Annexe : Texte de l'arrangement relatif au prêt.

(Projet.)

Arrêté fédéral

accordant

un prêt au chemin de fer Berne—Neuchâtel pour
l'introduction de la traction électrique.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la requête du chemin de fer Berne-Neuchâtel du 3 janvier 1927;
vu le message du Conseil fédéral du 23 septembre 1927,

arrête:

Article premier.

L'arrangement des 16, 17 et 23 septembre 1927, conclu par le Conseil fédéral, au nom de la Confédération suisse, et par les cantons de Berne, de Fribourg et de Neuchâtel avec le chemin de fer Berne-Neuchâtel, concernant l'octroi d'un prêt de fr. 6,800,000, au maximum, pour l'électrification du chemin de fer, est approuvé.

Art. 2.

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entre immédiatement en vigueur.

Arrangement

concernant

l'octroi d'un prêt pour l'électrification du chemin de fer Berne—Neuchâtel.

Art. 1.

La Confédération suisse et les cantons de Berne, de Fribourg et de Neuchâtel accordent conjointement à la compagnie du chemin de fer Berne-Neuchâtel (dénommée ci-après « compagnie »), ayant son siège à Berne, pour l'électrification de la ligne Berne-Neuchâtel, dans le sens des art. 4 et suivants de la loi fédérale du 2 octobre 1919 (concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique) et aux conditions ci-après, un prêt qui ne devra pas dépasser fr. 6,800,000 (six millions huit cent mille francs).

La Confédération s'engage à verser la moitié du prêt	= fr. 3,400,000 au maximum
le canton de Berne . . . 32 $\frac{1}{2}$ 0/0 = fr. 2,210,000 au maximum	
» » » Fribourg 5 0/0 = » 340,000 » »	
» » » Neuchâtel 12 $\frac{1}{2}$ 0/0 = » 850,000 » »	
	» 3,400,000 » »
	<u>Total fr. 6,800,000 au maximum</u>

Le montant du prêt sera arrêté, dans les limites de ce maximum, d'après les frais de construction dûment justifiés. Dans la fixation de ces derniers, des intérêts intercalaires pourront être portés au compte de construction, en conformité de l'art. 4 de la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, du 27 mars 1896, jusqu'au jour de l'ouverture de l'exploitation électrique. Au reste, le département fédéral des chemins de fer pourra seul décider si une dépense justifiée rentre dans les frais d'électrification au sens du présent arrangement.

Art. 2.

Le *paiement de la moitié du prêt par la Confédération* est soumis aux *conditions* suivantes dont la réalisation sera contrôlée définitivement par le département des chemins de fer:

1. L'assainissement de la situation financière de la compagnie doit être réalisé au moins dans la mesure prévue par le plan d'assainissement présenté par la compagnie en janvier 1927.

2. Les créances de l'administration des chemins de fer fédéraux (chiffre 6, section IV du plan d'assainissement) doivent être entièrement réglées.

Art. 3.

Sous réserve de l'art. 2, le *paiement* du prêt commun aura lieu à mesure que les travaux de construction avanceront, sur la base des pièces justificatives qui devront être envoyées au département fédéral des chemins de fer. Les paiements partiels seront effectués simultanément par la Confédération et les cantons après examen des pièces justificatives par le département fédéral des chemins de fer. Celui-ci communiquera le résultat de son examen aux coprêteurs intéressés et tiendra les pièces justificatives à leur disposition.

Les demandes de fonds doivent être adressées par la compagnie à tous les coprêteurs en même temps.

Les avances que les cantons ont déjà faites pour l'électrification de la ligne et qui ont été employées dans ce but par la compagnie, seront comptées, sous réserve de l'art. 11 de la loi fédérale précitée et de l'art. 1^{er}, al. 3 du présent arrangement, comme des acomptes à valoir sur le prêt commun.

Chaque prêteur pourra faire valoir d'une façon indépendante les droits et les prétentions concernant sa part au prêt commun.

Art. 4.

Le prêt commun ainsi que les avances des cantons mentionnées à l'art. 3, al. 3 porteront un intérêt et seront amortis comme suit: A partir du jour du versement des acomptes et pendant 10 ans, la compagnie paiera 5½ % l'an de la somme primitive, les 30 juin et 31 décembre de chaque année, la première fois le 31 décembre 1928, soit 4½ % pour l'intérêt et le reste pour l'amortissement.

A la fin de cette période, le Conseil fédéral pourra fixer pour la part de la Confédération les conditions d'intérêt et d'amortissement pour la durée qu'il jugera indiquée, dans le but d'adapter ces condi-

tions au marché de l'argent, de même après l'écoulement de chaque nouvelle période de taux. Si la compagnie ne reçoit aucun avis de modification avant le dernier jour de la période de taux, les conditions antérieures seront valables pour une période de même durée. Il en est de même pour la part des cantons, mais ceux-ci ne pourront pas exiger des taux d'amortissement ou d'intérêts supérieurs à ceux fixés pour la part de la Confédération. Les prêteurs doivent se communiquer réciproquement toutes les modifications intervenues à ce sujet.

Il est en tout temps loisible à la compagnie d'opérer un amortissement plus rapide du prêt commun. Les intérêts et amortissements du capital ainsi que les remboursements pour pertes d'intérêts, prévues à l'art. 7, seront payés par la compagnie directement aux prêteurs.

Art. 5.

Pour garantir le prêt avec les intérêts courants et tous les intérêts arriérés, le droit de *gage privilégié*, tel qu'il est prévu par l'art. 8 de la loi fédérale précitée du 2 octobre 1919, sera inscrit en faveur des créanciers dans le registre des gages des chemins de fer.

L'objet du gage est constitué par la ligne Berne-Neuchâtel, ainsi que par les accessoires et le matériel servant à l'entretien et à l'exploitation électrique ou à vapeur de ladite ligne, au sens de l'art. 9 de la loi fédérale concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises, du 25 septembre 1917.

Aucun objet mobilier ou immobilier faisant partie de l'exploitation et constituant le gage ne pourra être aliéné sans le consentement du département fédéral des chemins de fer et des cantons de Berne, de Fribourg et de Neuchâtel; l'état du gage ne pourra, non plus, être diminué d'aucune manière. Il est fait exception pour les aliénations de matériel, conformément à l'art. 8 du présent arrangement.

Art. 6.

Sous réserve des dispositions de l'arrêté fédéral concernant le secours aux entreprises de transport en souffrance, du 18 décembre 1918, et, éventuellement, des prescriptions légales dérogatoires et coercitives, actuelles ou futures, *l'emploi des recettes d'exploitation* de la compagnie s'effectuera de la manière et dans l'ordre ci-après:

Les recettes brutes serviront:

1° à payer les dépenses d'exploitation, y compris les frais d'administration et de renouvellement, ainsi que les intérêts éventuels

des avances pour l'exploitation (c'est-à-dire des secours accordés conformément à l'arrêté fédéral du 18 décembre 1918) et les débours analogues en rapport avec l'exploitation, à l'exclusion toutefois des intérêts des emprunts et dettes flottantes et des amortissements de dettes, déductions, amortissements, versements à un fonds quelconque, tantièmes et dividendes;

2° à payer l'intérêt et l'amortissement du prêt d'électrification, y compris les arriérés;

3° à remplir les autres engagements, tels que le service des intérêts des emprunts et dettes flottantes, les versements au fonds de renouvellement, etc., à l'exclusion des dividendes, etc.

Le restant est considéré comme un *bénéfice net*.

4° Le bénéfice net de chaque année servira, en premier lieu, à rembourser les pertes d'intérêts que la Confédération et les cantons auront subies pendant l'exercice correspondant de la compagnie du fait de leur prêt, y compris les arriérés éventuels des années précédentes. La répartition entre la Confédération et les cantons se fera proportionnellement au montant des pertes des prêteurs.

5° L'excédent de cet emploi restera à la disposition de la compagnie.

Art. 7.

Il faut entendre par *pertes d'intérêts* (art. 6) la différence entre le taux fixé dans le présent arrangement (art. 4) et celui que paient eux-mêmes les prêteurs, y compris les pertes de cours, frais d'émission ou autres frais. Cette différence sera établie chaque année, s'il y a lieu, par le département fédéral des chemins de fer, d'entente avec le département fédéral des finances, pour les montants des prêts consentis par la Confédération et de même par les cantons pour la part de leurs prêts. Ces derniers communiqueront leurs quotes de perte au département fédéral des chemins de fer qui présentera ensuite à la compagnie et aux cantons un compte d'ensemble des pertes d'intérêts.

Art. 8.

Tout produit de vente de matériel devenu inutile par suite de l'électrification sera employé à rembourser les prêts d'électrification et, avant tout, les intérêts arriérés éventuels. La compagnie communiquera sans retard aux prêteurs les recettes provenant de ces ventes dès qu'elles auront atteint la somme de mille francs et en répartira en même temps le montant entre eux proportionnellement à leur participation au prêt commun.

Art. 9.

Dans la mesure du possible, la compagnie est tenue de prendre en considération l'industrie suisse dans ses achats de matériel et de faire appel aux entreprises et à la main-d'œuvre suisses dans ses adjudications de travaux.

Art. 10.

Six mois après l'achèvement du programme d'électrification financé par le prêt, l'entreprise présentera au département fédéral des chemins de fer et aux cantons un *compte général* de l'emploi des fonds.

Art. 11.

Les différends qui pourraient s'élever entre parties au sujet du présent arrangement seront jugés par le Tribunal fédéral, sauf dispositions coercitives *contraires de la loi*.

Sont toutefois exceptés les différends touchant le calcul des frais d'électrification (art. 1), la réalisation des conditions de paiement de la quote-part de la Confédération (art. 2), la mise en compte des avances des cantons (art. 3, al. 3), la fixation du taux d'intérêt et de la quote d'amortissement (art. 4), l'emploi des recettes d'exploitation (art. 6), le calcul et l'évaluation des pertes d'intérêts de la Confédération (art. 7); le Conseil fédéral statuera seul sur tous ces cas, sous réserve de l'art. 1, al. 3 et de l'art. 2.

Art. 12.

Le présent arrangement entrera en vigueur après son approbation par les autorités compétentes des cantons intéressés et l'Assemblée fédérale.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'octroi d'un prêt pour l'électrification du chemin de fer Berne— Neuchâtel. (Du 23 septembre 1927.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1927
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2240
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1927
Date	
Data	
Seite	208-221
Page	
Pagina	
Ref. No	10 085 069

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.