

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

XLIII^{me} année. Vol. I.

N^o 13.

Mercredi 1^{er} avril 1891

Abonnement par année (franco dans toute la Suisse) 4 francs.
Prix d'insertion : 15 centimes 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

l'achat d'actions du chemin de fer Central suisse.

(Du 21 mars 1891.)

Monsieur le président et messieurs,

I.

Dans notre message du 30 mai de l'année dernière, nous avons développé les motifs qui nous ont engagés à vous proposer l'achat d'une quantité importante d'actions de priorité des chemins de fer du Jura-Simplon. Par arrêté du 27 juin 1890 vous avez accepté nos propositions, et, le referendum n'ayant pas été demandé, nous pouvons admettre que les principes, par lesquels les autorités se sont laissé guider, ont aussi rencontré l'adhésion du peuple suisse.

L'occasion nous ayant été dernièrement offerte d'entrer en négociations avec un consortium de banques allemandes et suisses au sujet de l'acquisition d'actions du chemin de fer du Central, nous ne vîmes en conséquence aucune difficulté à le faire et nous avons, le 5 de ce mois, passé le contrat que nous soumettons aujourd'hui à votre ratification.

Par l'achat des actions du Jura-Simplon la Confédération s'est acquis dans cette compagnie une position qui l'autorise, dans un avenir qui n'est pas éloigné, à exercer une influence prépondérante sur cette entreprise de transport et par là aussi sur la totalité des chemins de fer du pays. Aucun but ne pouvait donc être plus désirable pour de nouvelles démarches que celui d'arriver à l'acquisition du Central. Les motifs de cette acquisition sautent tellement aux yeux qu'il suffit d'en faire mention.

Les réseaux entrelacés l'un dans l'autre des deux compagnies comprennent tout le territoire de la Suisse occidentale entre les points extrêmes Bâle, Genève, Brigue et Lucerne. Ils se rencontrent à Bâle, point d'entrée de chemins de fer le plus important de la Suisse, et le Central ne constitue pas seulement la ligne d'accès principale au Gothard, mais il pénètre aussi, avec les lignes du Bötztberg et du Sud de l'Argovie, exploitées en commun avec le Nord-Est, dans le domaine du trafic de cette compagnie.

Par la possession du Central, la question du Simplon elle-même augmente aussi d'importance. Nous avons expliqué, dans notre message relatif à l'achat des actions du Jura-Simplon, quelle est la position que la Confédération entend prendre à cet égard. Il est évident que l'acquisition du réseau du Central renforce cette position. L'influence de la Confédération sur l'exploitation de l'ensemble des chemins de fer de la Suisse occidentale lui donne la faculté de satisfaire complètement à l'obligation que la loi lui impose de faire avancer autant que possible la question de ses voies de jonction avec l'Italie et d'empêcher qu'il soit porté préjudice à ces dernières, aussi bien en ce qui concerne leur construction que leur exploitation.

Même pour le cas où l'acquisition de la totalité des principales lignes des chemins de fer suisses devrait se faire attendre plus longtemps que cela n'est à désirer, la Confédération, par la réunion des lignes du Jura-Simplon et du Central, serait en possession d'un réseau de chemins de fer ayant une étendue et un trafic suffisants pour, à tous égards, arriver à offrir au service public les avantages dont il est privé avec l'éparpillement des réseaux actuels. Au nombre de ces avantages rentrent tout d'abord les économies qui résulteraient nécessairement d'une exploitation commune et auxquelles on pourrait arriver en réunissant simplement, même sans fusion formelle, l'exploitation des deux réseaux. Nous y ajoutons encore l'unification des tarifs et l'établissement rationnel des horaires, abstraction faite d'autres améliorations qui ne sont possibles que par la réunion des réseaux. En ce qui concerne ces deux derniers points, les tarifs et les horaires, nous pensons qu'il convient d'être plus précis.

La question de la réforme des tarifs de voyageurs est, dans les pays qui nous avoisinent, ou résolue ou en voie d'enquêtes approfondies. Son importance est aussi grande que l'influence de la Confédération vis-à-vis des compagnies est minime. Les tarifs actuels sont garantis par les concessions; même si quelques compagnies se prêtaient à une réforme, la Confédération ne posséderait aucun moyen de contraindre les autres à y adhérer, et le sort de cette importante question se trouve ainsi dépendre absolument de la bonne volonté de la totalité des compagnies prises individuellement. Le domaine des chemins de fer suisses est en effet sans cela trop petit pour que l'on puisse songer à l'introduction de tarifs de rayons sur le territoire des diverses compagnies. Au commencement du mois de juin de l'année dernière déjà, notre département des chemins de fer faisait part à l'association des chemins de fer suisses d'un plan de transformation des tarifs de voyageurs. Il faisait ressortir qu'en Suisse on appliquait toujours encore les tarifs et les taxes introduits il y a 40 ans ou plus, de sorte que, dans notre pays aussi, cette question devrait être envisagée à un point de vue plus élevé.

La conférence que nous avons proposée pour discuter cette question a été provisoirement refusée par l'association des chemins de fer, pour le motif que les compagnies avaient déjà dû se convaincre qu'une pareille transformation des tarifs, à cause surtout de la très-grande portée de ses conséquences financières, serait liée à de trop grosses difficultés et que, vu la grande quantité de tarifs à consulter, les nombreux renseignements statistiques nécessaires exigeraient encore beaucoup de temps. Depuis lors, cette affaire qui est de la plus grande importance, non seulement pour les compagnies, mais aussi pour le trafic public, interne aussi bien que direct, pour la question des touristes, même pour la prospérité de nos industries et pour les moyens de lutter contre la concurrence étrangère, demeure stationnaire. Il n'existe pas, avec les concessions, de moyen sûr pour la résoudre et ce moyen ne peut être trouvé que dans l'unification d'exploitation des différents réseaux.

Le transport par chemin de fer est actuellement l'un des facteurs les plus importants de la production nationale et par là aussi de l'existence économique de chaque état. Comme petit pays d'intérieur, nous soutenons le combat pour l'existence dans les conditions les plus défavorables et nous ne pouvons renoncer à aucun des moyens desquels notre capacité de concurrence peut dépendre. Si nous voulons pour le moins rester debout dans ce combat, nous devons avant tout faire en sorte que les transports par chemin de fer puissent s'effectuer dans les conditions les plus avantageuses possibles. L'état qui réussira le premier à diminuer notablement les

taxes de chemin de fer, aura par là un grand avantage sur son voisin et procurera ainsi à sa production une protection plus naturelle et plus efficace que par les autres moyens artificiels que recherche sans succès notre époque et qui sont souvent pires que le mal. Il est évident qu'on ne peut obtenir ces résultats d'un jour à l'autre, mais c'est précisément de cette circonstance que découle l'obligation de ne pas différer la pose de la pierre fondamentale et de faire disparaître les situations propres à empêcher éternellement que l'on parvienne au but auquel on vise. L'état, qui seul peut atteindre ce but, s'en écarte sciemment aussi longtemps qu'il laisse les chemins de fer en la possession des compagnies et qu'il empêche, en partie du moins, le trafic lui-même de bénéficier des produits des entreprises publiques de transport pour les livrer à la spéculation privée.

C'est avec raison que nous considérons les péages comme un facteur important de l'économie publique et il ne viendrait certainement à l'idée de personne de céder cette branche de l'administration de l'état à l'activité privée comme on l'a fait pour les chemins de fer. Les chiffres suivants, qui se rapportent à l'année 1886, donnent la proportion qui existe entre ces deux éléments de trafic.

L'importation par chemins de fer a donné pour les stations frontières :

en recettes des péages . . .	fr. 18,730,000	
Les autres recettes des péages ont atteint	» 3,665,000	
	<hr/>	fr. 22,395,000

La totalité des recettes de transport s'est élevée
à fr. 41,697,000
dont à déduire :

Le montant des taxes pour le transit par	» 5,213,000
-------------------------------------------------------	-------------

Les taxes pour l'importation,
l'exportation et le trafic interne
s'élèvent donc à fr. 36,484,000

Des renseignements plus détaillés se trouvent dans l'annexe au présent message. Le fait que ces données ne peuvent prétendre à une exactitude absolue, attendu que les matériaux qui existent au sujet de la répartition du trafic sont incomplets, ne nuit pas au résultat final, puisqu'il s'agit uniquement du *rappor*t entre les recettes des péages et des transports.

Les conclusions qu'on peut tirer de ces chiffres apparaissent d'elles-mêmes ; nous vous rendrons seulement attentifs ici à l'une d'entre elles. Précisément les mêmes motifs qui ont conduit les états aux traités de commerce actuels, et aussi dans les temps anciens déjà, à des garanties réciproques relativement à l'exemption de taxes pour les chemins et les ponts, les amèneront, avec le temps, à conclure aussi des conventions au sujet des conditions de transport par chemin de fer. Nous citerons comme début la convention conclue par la *Confédération* pour le Gothard. Ces conventions de chemins de fer n'auront pas moins d'importance pour notre production et par là pour le bien-être matériel du pays que les tarifs internationaux actuels en matière de péages, mais elles demeureront pour nous impossibles aussi longtemps que la Confédération n'aura pas reconquis la souveraineté en matière de chemins de fer.

Un deuxième point, qui, de même que la réforme des tarifs, préoccupe essentiellement le public depuis quelque temps, concerne la *question des horaires*.

A cet égard aussi, les compagnies s'estiment protégées en arguant qu'elles ne sont tenues légalement d'exécuter que les trains exigés par les concessions ; un récent jugement du tribunal fédéral, dont l'expédition ne nous est pas encore parvenue, a renforcé les compagnies dans cette idée. Après des efforts qui ont duré plusieurs années, on avait enfin réussi à créer un train de nuit direct de Romanshorn à Genève et à satisfaire à un besoin auquel d'autres pays avaient répondu depuis longtemps. Les administrations du Nord-Est et du Central se sont crues par là lésées dans leurs droits et elles ont eu la satisfaction de voir leurs prétentions reconnues par le tribunal fédéral, la Confédération ayant été condamnée à participer aux frais des trains de nuit. La portée de ce jugement est évidente et se fera sans doute clairement sentir dans la manière dont les compagnies se comporteront à l'avenir ; elle augmentera aussi d'une manière intolérable les difficultés que la formation des horaires occasionne déjà maintenant à l'administration fédérale. Il n'est pas moins évident toutefois que la situation légale qui a imposé ce jugement au tribunal est insoutenable pour l'avenir. On ne peut admettre plus longtemps que des sociétés par actions, distribuant de forts dividendes pour des prestations qui sont exclusivement dans l'intérêt du trafic, soient encore pour cela spécialement subventionnées par la caisse fédérale, et que, sans même tenir compte de ce fait, la formation des horaires, qui sont en connexion intime avec les intérêts du public, soit essentiellement laissée au bon plaisir des compagnies. Sur ce terrain aussi, la réglementation unifiée dans les mains de l'état peut seule satisfaire complètement et par les moyens les plus simples aux exigences du trafic.

Nous n'avons pas l'intention de nous perdre ici dans une dissertation systématique sur les avantages que présente le rachat en général; nous avons déjà, dans divers messages de ces dernières années, mis en lumière plusieurs faces de ce sujet. Nous nous contentons pour le moment d'attirer votre attention sur les circonstances que nous venons de mentionner. Nous nous réservons toutefois de compléter le présent rapport sur différents points lors de sa discussion, si cela était nécessaire, et notamment de développer avec pièces et chiffres à l'appui les dommages que, sous le rapport de la formation des capitaux et de l'administration financière en général, l'exploitation privée des chemins de fer a causés aussi bien à ces derniers qu'aux intérêts publics. Les pertes subies à cet égard, pertes que, avec son crédit, la Confédération aurait pour la plus grande partie pu éviter, sont très-importantes et elles ne disparaîtront que lorsque celle-ci, en reprenant les chemins de fer, se chargera aussi des obligations contractées pour eux. Sur ce point, nous attachons une importance particulière à la dissolution des rapports qui existent entre les organes et les administrations de quelques compagnies et les instituts financiers intéressés.

Pour ne parler que du Central, nous rappelons que cette compagnie, après avoir, en 1854, dû libérer les actionnaires d'alors des $\frac{3}{5}$ des engagements qu'ils avaient contractés, s'est vue dans l'obligation, pour combler la lacune qui en est résultée, de vendre à la Société générale du crédit mobilier et à MM. Pereire, à Paris, 30,000 actions au cours de 92⁰/₀; si l'on ajoute les pertes sur une émission ultérieure d'actions, nous trouvons que les pertes d'émission de cette compagnie ont atteint 1,534,511 francs pour un capital-actions de 50 millions. Quoique le dividende se soit élevé petit à petit à 9⁰/₀, la compagnie du Central n'a pu que quelques fois se procurer de l'argent sans perte de cours à un taux inférieur à 5⁰/₀; en fait de réductions sur ses emprunts, elle a dû subir

- 10⁰/₀ sur un emprunt 4 $\frac{1}{2}$ ⁰/₀ de 12 millions en 1857,
- 4⁰/₀ » » » 4 $\frac{1}{2}$ ⁰/₀ » 5 » » 1871,
- 8 soit 7 $\frac{3}{4}$ ⁰/₀ sur 20 millions qu'elle s'est procurés en 1874
par un emprunt 4 $\frac{1}{2}$ ⁰/₀ de 50 millions contracté en
commun avec la compagnie du Nord-Est,
- 26,75⁰/₀ sur 57,338 obligations 4⁰/₀ de fr. 500, vendues en
1875 au Comptoir d'escompte de Paris,
- 8 $\frac{1}{2}$ ⁰/₀ sur l'emprunt 4⁰/₀ de 20 millions en 1880,
- 8⁰/₀ sur les 21 millions émis en 1883,
- 7⁰/₀ sur les 6 millions » » 1884,
- 2 $\frac{1}{2}$ ⁰/₀ sur les 3 millions émis en 1884 de l'emprunt de
30 millions de 1883.

Pour la première fois, en 1886, la compagnie du Central est arrivée à se procurer un capital à 4⁰/₀ sans perte de cours. Le public prit les titres au cours de 100¹/₂; le ¹/₂⁰/₀ d'agio revint aux instituts financiers qui «avaient garanti le succès de l'emprunt.»

Il convient de faire encore mention ici d'un autre point qui a une grande portée. Avec l'année 1888 a commencé la période décennale dont les résultats feront règle pour le terme de rachat des chemins de fer le plus prochain (1903). Il va de soi que les administrations ont le plus grand intérêt à faire ensorte que le produit net de ces années soit aussi favorable que possible, et à cet intérêt vient même se joindre l'obligation qui leur est imposée légalement en leur qualité de gérantes d'une société par actions. Il est donc facile à comprendre qu'elles évitent toutes les réformes dont l'influence sur les résultats financiers pourrait être ne fût-ce que douteuse et réduisent le plus possible les dépenses nécessaires (pour constructions, augmentation des voies, matériel roulant, etc.). C'est précisément durant cette période qu'on voit clairement que la société par actions ne remplira jamais sa tâche, celle de servir surtout aux intérêts du trafic, car son but, qui est de réaliser des bénéfices aux frais de ce trafic, est en contradiction directe avec la signification, au point de vue social, de l'exploitation des chemins de fer. Tout gain résultant de cette exploitation devrait profiter de nouveau au trafic lui-même; aussi longtemps que la situation actuelle existera, il sera toutefois perdu pour lui. On peut se demander si quelques compagnies pourront encore aussi à l'avenir distribuer des dividendes de 8 % et plus, mais ce qui est certain c'est qu'il existe chez les compagnies l'intention et le droit de poursuivre, surtout dans le courant de ces dix années, ce résultat incompatible avec l'accomplissement d'une des obligations les plus importantes de l'Etat.

Si nous revenons maintenant à l'achat des actions du Central, nous avons à peine besoin de déclarer que le but de cette mesure ne doit nullement être de faire de la Confédération, d'une manière durable, un gros actionnaire de cette compagnie. Notre but est l'acquisition du Central et son exploitation par la Confédération, tout en ayant en même temps l'intention d'acquérir successivement l'ensemble du réseau suisse. Il est évident que, par l'achat de 50,000 actions du Central, nous approchons de ce but, en ce qui concerne cette compagnie, à un bien autre degré que ce n'est le cas relativement au Jura-Simplon. Si la Confédération arrive en possession de 80,000 actions de cette dernière compagnie, ce chiffre ne représente approximativement que le ¹/₃ du nombre total des actions, tandis que, pour le Central, les actions achetées forment exactement la moitié du nombre total de ces titres (100,000) et mettent la Confédération à même, par la sanction législative des

principes de droit public appliqués dans une série d'autres cas, de s'assurer le nombre de voix correspondant dans l'assemblée générale. Nous expliquerons à un autre endroit de ce message de quelle manière ce résultat doit être obtenu.

Afin d'atteindre son but, le Conseil fédéral ne s'est du reste pas borné à l'achat d'actions du Central; le département des chemins de fer a proposé en outre à la direction de la compagnie d'entrer en négociations au sujet de l'acquisition de toute l'entreprise, négociations qui, à n'en pas douter, seront acceptées, mais ne sont pas encore entamées actuellement.

Si ces tractations aboutissent et si l'assemblée générale est disposée à céder le Central à la Confédération aux mêmes conditions que celles arrêtées dans le contrat relatif à l'achat des actions, le but de la Confédération se trouve atteint d'un coup et le contrat du 5 mars 1891 se trouvera aussi par là même exécuté. Si par contre les négociations avec le Central devaient être rompues, le susdit contrat relatif à l'achat d'actions n'en serait pas atteint et la possession de ces actions mettrait la Confédération à même d'arriver sans difficulté par une autre voie à la cession du chemin de fer.

En admettant que, par l'acceptation de nos propositions, l'acquisition du Central se réalise dans un avenir rapproché, la question de l'organisation future des chemins de fer fédéraux de l'Etat se trouvera soulevée. On ne pourra il est vrai s'occuper d'une loi organique qu'après l'acquisition des lignes; abstraction faite de l'impossibilité d'édicter des lois éventuelles pour des circonstances qui n'existent pas en réalité, l'organisation dont il s'agit dépend entièrement des limites du futur domaine des chemins de fer de l'Etat qui, probablement, se réduira d'abord au chemin de fer Central suisse. La position à laquelle la Confédération est encore actuellement restreinte quant au Jura-Simplon, et les conditions internes de cette compagnie ne rendent pas probable, pour un avenir prochain, le passage de ce chemin de fer en la possession de la Confédération, ce qui n'exclut pas la réunion de l'exploitation de cette compagnie non plus que la liaison d'autres rapports plus étroits avec le Central. En ce qui concerne l'exploitation de ce dernier chemin de fer, nous jugeons en conséquence comme seule solution possible que cette exploitation se fasse en attendant, quant aux points essentiels, sur la même base que jusqu'ici, en ce sens que la direction de la compagnie serait subordonnée au conseil fédéral et à l'assemblée fédérale et responsable envers ces autorités qui prendraient ainsi la place du conseil d'administration et de l'assemblée générale. Un nouveau règlement d'organisation devra toutefois remplacer les statuts de la compagnie. Comme il s'agit d'une situation

passagère, ce règlement pourra être établi par le conseil fédéral. Pour un domaine de chemins de fer de l'état plus étendu, il faudra évidemment prendre des mesures d'organisation différentes et définitives, dont il ne peut être question aujourd'hui qu'en principe et d'une manière générale. Nous croyons devoir poser pour première base qu'après acquisition des chemins de fer par la Confédération, il conviendra de laisser autant que possible intactes les conditions actuelles d'exploitation, qui satisfont généralement aux différences géographiques et de langue de notre pays. A notre avis, cela peut se faire sans nuire en aucune façon aux intérêts du trafic. L'organisation pourrait alors être la suivante. Le futur domaine des chemins de fer de l'état serait divisé en arrondissements nouveaux ou les domaines actuels des compagnies, convenablement égalisés, formeraient eux-mêmes ces arrondissements, à la tête de chacun desquels serait placée une direction chargée de conduire et de surveiller l'exploitation. Par la nature même des choses, ces directions devraient être transférées ou maintenues aux principaux points de bifurcation des lignes, qui sont en même temps les centres du commerce et du trafic.

On laisserait à ces directions d'arrondissement toutes leurs fonctions actuelles, pour autant que l'intérêt du trafic et de l'administration elle-même n'exigerait pas l'unité d'expédition des affaires. Pour cette direction supérieure du service centralisé (qui aurait à s'occuper de toutes les questions générales, des tarifs et des horaires, de l'établissement des comptes, de l'unité technique, de la représentation vis-à-vis des tiers, etc.), il faudrait créer un office central, qui ferait partie de l'administration fédérale et serait placé directement sous les ordres du conseil fédéral.

Outre l'administration à organiser par l'état, il est une autre institution, à nos yeux aussi importante, qui actuellement nous fait encore complètement défaut et qui ne peut pas être créée avec l'organisation actuelle, mais qui rend par contre de grands services dans d'autres pays. Elle est destinée à remédier à l'inconvénient consistant en ce que les chemins de fer, qui, plus qu'aucune autre entreprise, pénètrent dans tous les domaines de la vie publique, n'ont aucune espèce de relation avec le public directement intéressé au trafic. Cette situation n'est pas naturelle et demeure préjudiciable sous tous les rapports. Il est nécessaire d'arriver à ce que les représentants de notre commerce, de l'industrie et de l'agriculture soient entendus dans la discussion de toutes les questions importantes de chemins de fer, telles que tarifs, horaires, classifications de marchandises, etc., et qu'ils soient à même de formuler et de motiver leurs propositions. Cette organisation a fait ses preuves

dans d'autres états où l'activité des conseils consultatifs de chemins de fer est devenue à la fois très-étendue et très-utile.

Dans les conditions actuelles, on ne peut guère songer à une institution de ce genre ; jointe à chaque compagnie isolée, elle irait à l'encontre de son but et, au lieu de favoriser l'unification de l'exploitation nationale, elle aiderait les intérêts locaux et particuliers à se faire jour.

II.

Nous en arrivons maintenant au prix à payer pour les actions du Central. Les circonstances à prendre en considération sont ici bien plus simples que ce n'est le cas pour la plupart des autres compagnies, et notamment pour le Jura-Simplon. Pour les actions de cette dernière compagnie, nous avons à examiner les droits de réversion et leur influence éventuelle sur le résultat de la liquidation du chemin de fer ; ni ces facteurs ni d'autres analogues ne se présentent pour le Central, qui n'est pas chargé non plus par des engagements extraordinaires de construction pouvant offrir un point quelconque de comparaison avec l'entreprise du Simplon. Les conditions dans lesquelles se trouve la compagnie du Central suisse sont tout-à-fait nettes aussi bien sous le rapport du droit qu'au point de vue financier et permettent par conséquent d'estimer d'une manière certaine la valeur de ce chemin de fer.

Pour procéder à cette estimation, il convient d'exclure avant tout les cours de la bourse. Les éléments du calcul de la valeur du rendement réel d'une voie ferrée sont tous contenus dans la statistique officielle des chemins de fer, et chacun peut, à l'aide de ces éléments, calculer d'une manière certaine la valeur des actions de l'entreprise. La majeure partie du public se laisse néanmoins guider exclusivement à cet effet par le bulletin des cours, dont les indications sont trompeuses, parce qu'elles ne donnent pas la valeur réelle durable du papier de chemin de fer, mais la situation journalière de la spéculation qu'on exerce sur lui. Il en résulte que les cours de la bourse sont en hausse ou en baisse de 20, 30 pour cent et plus, non seulement dans le courant de plusieurs années, mais très-souvent dans le courant de peu de mois, tandis que la valeur durable des titres ne subit aucune espèce de modification, ainsi que la marche de la spéculation suisse l'a suffisamment prouvé.

Nous nous attachons donc exclusivement aux faits réels déterminés par les résultats des comptes de la compagnie et nous indiquons à cet effet, dans l'annexe II au présent message, les résultats de l'exploitation du Central suisse dans les années 1880 à 1889.

Les principaux résultats obtenus sont les suivants :

Le produit net moyen atteint

pour les années 1880 à 1889	fr. 6,487,128
» » » 1885 à 1889	» 7,130,198

Augmentation pendant la période quinquennale	fr. 643,070
Augmentation annuelle du produit net	» 128,614

Si l'on calcule le produit net futur sur la base des résultats moyens des années 1885 à 1889 et si l'on fait en conséquence abstraction complète d'une augmentation des recettes, on obtient pour les comptes d'exploitation à partir de l'année 1889 le résultat suivant :

Produit net (produit de la totalité de l'actif)	fr. 7,130,198
Intérêts des emprunts consolidés	» 3,989,950

Restent à disposition fr. 3,140,248

Ce résultat n'est toutefois exact que pour le cas où la Confédération se charge du chemin de fer. Si celui-ci reste en possession de la compagnie, la somme à disposition de fr. 3,140,248 se diminue pour les actionnaires du montant qui est nécessaire à partir de 1890, pendant 24 années, dans le but de compléter le capital-actions (amortissement), soit de » 508,857

et il reste à la disposition des actionnaires fr. 2,631,391

Dans ce cas il n'y a pas du reste non plus diminution du produit net et la fortune de la compagnie s'augmente annuellement de la somme de fr. 508,857 avec les intérêts des intérêts.

Si nous comparons maintenant les dépenses de la Confédération pour l'achat des actions avec les recettes ci-dessus, nous arrivons au compte ci-après :

Les recettes nettes, après déduction des intérêts des obligations se montent à fr. 3,140,248

Il revient donc à chacune des 100,000 actions la somme de
fr. 31. 40

Par contre la Confédération a par contrat à payer annuellement pour chaque action fr. 30, sur lesquels il y a toutefois une déduction à opérer par suite de la disposition de la convention, suivant laquelle la

A reporter fr. 31. 40

Report fr. 31. 40

jouissance de l'intérêt de la rente ne commence qu'à partir du mois d'août, la jouissance du dividende en revanche dès le 1^{er} janvier 1891. Il en résulte sur la totalité des actions une économie en capital de fr. 1,750,000 et en intérêts (3 %) de fr. 52,500, ou annuellement par action de fr. 0,525, de sorte que la rente à payer en réalité par la Confédération est de

	29. 47
--	--------

Il en résulte un excédant de recettes de

	fr. 1. 93
--	-----------

Sur la base du taux actuel des emprunts de 3½ % la rente annuelle de fr. 29. 47 correspond à un capital en espèces de

	fr. 842. —
--	------------

Le bénéfice moyen donné par une action de priorité du Jura-Simplon (fr. 2. 50) et une action du Central (fr. 1. 93) se monte ainsi à fr. 2. 21. Le bénéfice total sur 80,000 actions seulement du Jura-Simplon, soit fr. 200,000, suffirait pour couvrir la perte à subir si la totalité des 100,000 actions du Central ne produisait aucun bénéfice, ou même s'il fallait essayer sur ces titres une perte annuelle de fr. 2 par action, c'est-à-dire si le produit de l'action n'atteignait que fr. 28 au lieu de fr. 30. Il ne faut pas perdre de vue cette compensation lors de l'acquisition future de nouveaux réseaux de chemins de fer. La valeur d'un chemin de fer isolé en tant qu'entreprise distincte est en général différente de celle qu'il représente, comme partie intégrante de l'ensemble du réseau suisse, au point de vue de sa nationalisation; pour le Central cette valeur est, ensuite des motifs que nous venons de développer, plus élevée.

Considérant maintenant ces résultats d'exploitation tout d'abord exclusivement au point de vue financier, il s'agit de savoir si la Confédération, comme actionnaire du Central, percevra annuellement autant qu'elle doit payer aux vendeurs d'actions, ou, en d'autres termes, si le rendement du Central se maintiendra, désormais aussi, au niveau des cinq dernières années.

Pour commencer par les dépenses, il est hors de doute que, pour ce réseau comme pour d'autres, l'augmentation récente des prix de matériaux et des salaires des ouvriers se fera sentir. Il ne faut toutefois pas oublier que cette augmentation a déjà exercé partiellement son influence en 1889. Un fait plus important encore est, d'autre part, que l'augmentation décennale moyenne des recettes de transports dépasse de beaucoup le poste correspondant des dépenses pour ces transports, puisque la première se monte à fr. 2,062,000 et le dernier seulement à fr. 1,409,000. En ce qui concerne spécia-

lement l'augmentation de frais occasionnée par la loi sur la durée du travail des employés de chemins de fer, on peut admettre en toute sécurité que cette augmentation pèsera d'autant moins dans la balance que le domaine administré sera plus étendu, parce que la répartition du travail conformément à la loi s'effectuera plus facilement avec un plus grand nombre d'ouvriers. Le même avantage pourra être réalisé relativement à l'administration tout entière, dont les frais diminueront dans une mesure très-importante dès que les diverses compagnies, dont chacune doit organiser et suivre pour elle-même toutes les branches de l'administration, seront remplacées par un organisme unique et simplifié. La sauvegarde des intérêts particuliers des compagnies les unes contre les autres, ainsi que leur représentation vis-à-vis des autorités de surveillance de l'état exigent une dépense de forces qui ne se justifie à aucun titre et qui, de l'avis de personnes compétentes, représente une très-grande partie de l'activité totale des diverses administrations.

Une notable économie peut être réalisée dans l'établissement des tarifs et dans la suppression de la répartition des taxes entre les diverses administrations, opérations qui occupent actuellement des centaines d'employés. L'établissement des tarifs deviendra en effet infiniment plus simple, et ce ne seront pas seulement la répartition et le décompte des revendications des compagnies entre elles, qui disparaîtront désormais, mais aussi la répartition entre les diverses administrations des quotes-parts qui leur reviennent dans le service international. Les avantages qui résulteront de l'unification d'intérêts de l'exploitation centralisée auront encore une bien plus grande importance.

Il est vrai que les compagnies faisant partie de l'Union commerciale se sont déjà entendues pour que tous les transports empruntant les lignes de plus d'une compagnie s'effectuent par la voie la plus courte, ce qui constitue déjà une louable simplification. Cela n'empêche pas néanmoins que les compagnies essaient toujours encore de faire passer sur leurs propres lignes les transports pour l'étranger, au préjudice d'un plus long parcours sur territoire suisse. Il est clair en effet que les transports qui, par exemple, de St-Gall ou du Toggenbourg, peuvent être dirigés, aux mêmes conditions du reste, via Buchs ou Chiasso, ou Genève, ou Bâle, ne sont pas remis au Nord-Est, par l'administration des chemins de fer de l'Union suisse, à Winterthour, mais sont conduits par la propre ligne de cette dernière compagnie la plus longue et la plus avantageuse pour elle. Il en est de même pour toutes les autres administrations.

L'unité d'exploitation ne permettrait plus, dans l'exemple que nous venons de citer, qu'une marchandise qui, de Wyl, peut être

dirigée par Buchs ou Chiasso, parcourût la première ligne, longue de 96 kilomètres seulement, pour passer de là à l'étranger, au lieu d'être transportée par la ligne de Chiasso, longue de 386 kilomètres.

Les transports des compagnies en service interne sont en outre exclus des conventions de l'Union commerciale, c'est-à-dire que ces transports sont maintenus aussi sur les propres lignes de chaque réseau, même au prix d'un allongement de parcours vis-à-vis d'une route plus courte, mais empruntant les voies d'une autre compagnie. La compagnie de l'Union suisse, par exemple, dirige les transports de St-Gall à Uster par Sargans (168 kilomètres) et les enlève à la ligne plus courte via Winterthour (88 kilomètres), pour ne pas être obligée de bonifier au Nord-Est la taxe pour le tronçon Winterthour-Wallisellen (17 kilomètres). L'expéditeur n'éprouve par là aucun préjudice ; il n'a pas à payer davantage que la taxe pour la route la plus courte, et a aussi le droit d'exiger que le délai de livraison soit calculé en conséquence, mais c'est l'exploitation qui supporte les frais de la prolongation de transport. Dès que les intérêts particuliers des compagnies disparaîtront, les expéditions de ce genre ne seront plus dirigées que par la route la plus courte et l'entreprise n'aura plus à supporter que les frais de transport réduits en proportion.

Nous n'avons pu arriver à déterminer l'importance des transports qui, ensuite des intérêts particuliers d'une compagnie, sont retirés à la route suisse la plus longue, ni de ceux qui, pour les mêmes motifs, sont détournés par des voies indirectes. C'est toutefois de quantités très-importantes qu'il s'agit. Si nous admettons que, dans le premier cas, la perte moyenne soit équivalente à un produit net de 3 centimes par tonne-kilomètre, et que la route suisse négligée atteigne en moyenne 100 kilomètres, on obtiendra sur chaque tonne, qu'une exploitation unifiée conserverait à la route suisse la plus longue, une augmentation de recettes de fr. 3 et vice-versâ. Pour les transports indirects, en admettant un détour de 50 kilomètres en moyenne et 2 centimes de frais de traction par tonne-kilomètre, on arriverait à une économie de 1 franc par 1000 kilogrammes, montant qui suffirait amplement à contre-balancer les pertes éventuelles qui pourraient résulter des réductions de taxes devenues nécessaires sur la ligne directe.

Avec l'unification de l'exploitation, la réforme des tarifs deviendra donc une tâche importante et rémunératrice non seulement pour le trafic, mais aussi pour la caisse des chemins de fer.

Si l'on ne peut pas calculer actuellement les économies à réaliser de ce fait, on ne contestera toutefois pas qu'elles seront plus que suffisantes pour couvrir l'augmentation des frais d'exploitation

en perspective. Il n'est pas même besoin de tenir déjà compte en même temps des améliorations que l'avenir apportera en matière d'exploitation. En présence de l'état actuel des sciences techniques, on peut d'autant moins douter que ces améliorations fassent défaut, tant au point de vue du perfectionnement des installations techniques qu'en ce qui concerne l'emploi de nouvelles forces motrices, ni qu'elles exercent une grande influence sur l'organisation entière de l'exploitation, que les chemins de fer, répandus actuellement sur le monde entier, ne comptent guère qu'un demi-siècle d'existence. L'état peut se permettre de tels coups d'œil dans l'avenir et en tenir compte, tandis que les intérêts des actionnaires n'embrassent qu'un court espace de temps.

Si, d'après ce qui précède, il n'y a aucun motif de craindre que le rapport entre les frais de l'exploitation future et les recettes devienne moins favorable que jusqu'ici, on peut, à notre avis, admettre qu'il en sera de même aussi pour ces dernières. Si l'on ne préfère pas renoncer d'emblée à se faire une idée des conditions futures du trafic, il n'y a pour en juger qu'un seul point de repère, savoir l'expérience acquise jusqu'à ce jour. Cette expérience est, pour le Central, absolument tranquillissante.

Au cours des années 1880 à 1889, les recettes des transports se sont accrues de fr. 10,534,717 à 14,976,761. La différence entre la somme la plus élevée et la plus basse et de fr. 4,442,044, tandis que la différence entre les recettes de l'année 1880 et les recettes annuelles moyennes de la décade se monte à fr. 2,061,805. Aussi longtemps que des motifs réels ne seront pas invoqués pour établir le contraire, on peut admettre en toute sécurité, non seulement que les recettes se maintiendront à leur niveau actuel, mais que la progression qui s'est manifestée dans les 10 dernières années persistera.

Nous ne parlons ici naturellement, pour l'avenir aussi, que des résultats moyens de périodes d'une certaine longueur. Dans ce domaine également, quelques mauvaises années sont inévitables, mais elles seront compensées par les meilleures et par les bonnes. Admettre le contraire et croire à la diminution du développement du trafic, c'est perdre en même temps que la confiance la capacité de coopérer à toute grande entreprise.

Il peut sans doute se présenter pour l'état telle situation où il lui deviendrait extraordinairement plus difficile ou même momentanément impossible de remplir ses engagements. Selon toutes les prévisions, ce cas ne se présentera toutefois que lorsqu'il s'agira de la défense du pays contre les attaques de l'ennemi, c'est-à-dire de l'existence même de l'état. Mais même dans ce cas, comme du reste dans tout autre, l'état sera toujours plus puissant que les com-

pagnies isolées. Si celles-ci s'effondraient et devenaient hors d'état de continuer l'exploitation, la Confédération ne pourrait pas se tranquilliser à l'idée qu'elle n'a pas de dettes de chemins de fer, mais elle se verrait forcée de se mettre sur la brèche, précisément dans les circonstances les plus défavorables, et de charger le fardeau sur ses propres épaules.

Abstraction faite de ces circonstances extraordinaires, il ne faut pas perdre de vue qu'actuellement déjà la Confédération est intéressée aux dettes des chemins de fer, sans être pour cela débitrice ou caution, car personne ne voudra contester que les pertes énormes, causées par la construction et l'exploitation privées, ne doivent plus se présenter, si l'on ne veut pas que le crédit du pays en soit très-gravement atteint. Les chemins de fer sont, avec leurs dettes, même dans la forme actuelle, des œuvres publiques de la Confédération, comme les routes le sont pour les cantons.

Le réseau des routes suisses comprenait, en 1878, 6548 km. de routes de première classe et 6805 km. de routes de deuxième classe, avec une dépense totale d'établissement de plus de 200 millions de francs*) et un entretien annuel de 3 1/2 millions de francs. Si, pour la construction et l'exploitation de ces routes, les cantons avaient suivi le système employé plus tard pour les chemins de fer, chaque kilogramme de chargement qui se ment sur les routes aurait eu non seulement à payer son tribut à une somme d'intérêts annuels de 8 millions de francs, mais aussi au profit que les entrepreneurs privés des routes auraient réalisé sur les droits de circulation que l'état les aurait autorisés à percevoir. La conviction générale de l'impossibilité d'une pareille situation fera bientôt reconnaître ce qui doit intervenir en matière de chemins de fer. Ce qu'on a fait jusqu'à présent pour la création des nouveaux moyens de communication n'est qu'un commencement. Par le fait d'avoir cédé la construction et l'exploitation des chemins de fer à des compagnies privées, l'état n'est pas déchargé de la tâche qui lui incombe d'après la nature même des choses et qu'il a accomplie pour la construction des routes. S'il veut maintenir la position qu'il a prise vis-à-vis de la circulation publique, il doit considérer les fonds dépensés utilement pour la construction des voies ferrées comme des avances des compagnies et comme ses propres dettes, et les rembourser avec le temps. C'est seulement alors que l'ancienne situation à l'égard des voies de communication sera rétablie et que la tâche de l'état vis-à-vis de la circulation elle-même se trouvera ainsi remplie.

*) Bavier, S., les routes de la Suisse. Zurich, 1878.

La conviction que nous puissions dans ces considérations que la Confédération n'a pas payé trop cher les actions du Central ne nous engagerait pas seule à vous soumettre les propositions qui forment la conclusion de notre message. Nous n'avons pas en vue une affaire financière; il nous suffit de ne courir à cet égard aucun danger, mais le but que nous poursuivons est plus élevé que celui du propriétaire d'actions qui spéculé. Ce dernier ne considère que la valeur vénale des titres qu'il possède; l'état acquiert avec les actions, en sus de ce prix, le moyen de réaliser une réforme sociale importante, destinée à mettre le grand instrument de transport des chemins de fer au service exclusif du trafic public et à le faire cesser d'être une entreprise privée basée sur l'intérêt privé. Nous avons fait le premier pas vers ce but en achetant les actions du Jura-Simplon; l'acquisition du Central est le second, bien plus important. Par cette acquisition, non seulement le Jura-Simplon deviendra un réseau de chemins de fer viable, suffisamment grand pour être susceptible d'améliorations importantes, mais la Confédération s'assurera aussi dans ce réseau une position en rapport avec la prépondérance actuelle des intérêts des chemins de fer de la Suisse occidentale.

La Confédération une fois en possession du Central et par là d'une influence prépondérante sur la totalité du réseau de la Suisse occidentale, la nationalisation de tous les chemins de fer est chose tranchée et son exécution ne reste plus qu'une question de temps. Le sort de nos propositions fera donc époque dans l'histoire des chemins de fer suisses et du développement économique du pays; ou bien nous atteindrons ce but, ou bien ce dernier se trouvera indéfiniment ajourné.

III.

L'article 640 du code fédéral des obligations stipule que les actionnaires exercent leur droit de vote dans l'assemblée générale proportionnellement au nombre d'actions qu'ils possèdent et que tout actionnaire, même lorsqu'il ne possède qu'une action, a droit à une voix. Ce principe n'est toutefois pas obligatoire; la société peut au contraire, par ses statuts, limiter le nombre de voix du porteur de plusieurs actions, et la loi défend en outre qu'un seul actionnaire réunisse entre ses mains plus du cinquième des droits de vote qui se trouvent représentés dans l'assemblée générale.

Quelques compagnies suisses ont fait usage de cette réserve. Le Central limite à trente le maximum des voix qui peuvent être réunies sur une seule personne (article 16 des statuts), l'Union

suisse à cent (article 26) et le chemin de fer du Gothard à deux cents (article 26).

Les statuts révisés du Nord-Est (article 14) accordent au contraire à tout porteur d'actions une voix pour chaque action de priorité ou ordinaire et la même disposition figure aussi à l'article 15 des statuts du Jura-Simplon. Il va de soi que la restriction légale du cinquième des droits de vote représentés est aussi valable pour ces deux compagnies.

A côté du code fédéral des obligations, il y a toutefois lieu de prendre encore en considération la loi du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des compagnies de chemin de fer. Cette loi a été décrétée lorsqu'il eut été constaté, par une enquête officielle, que ces cinq grandes compagnies de chemins de fer suisses se trouvaient en face d'une perte, en partie très-importante, sur leur capitalisations. Par les conventions passées dans le courant de l'année 1885 entre le conseil fédéral et les compagnies, ces pertes ont été individuellement fixées comme suit :

a. Central	fr.	20,491,006. 58
b. Gothard	»	6,160,188. 04
c. Jura-Berne-Lucerne	»	248,914. —
d. Suisse occidentale-Simplon	»	48,698,309. 49
e. Nord-Est	»	25,000,000. —
f. Union suisse	»	11,813,932. 60
	fr.	112,412,350. 71

Dans cette somme ne sont pas comprises les pertes suivantes sur émissions d'actions au-dessous du pair :

Central	fr.	1,534,511. —
Gothard	»	2,970,150. —
Jura-Berne-Lucerne	»	535,747. —
Suisse occidentale-Simplon	»	13,115,826. —
Nord-Est	»	696,467. 45
Union suisse	»	2,114,100. —

	fr.	20,966,801. 45
Avec la somme ci-dessus de	»	112,412,350. 71

cela fait une perte totale de fr. 133,379,152. 16

A teneur du code fédéral des obligations (article 656, 7) les compagnies étaient autorisées à amortir, jusqu'au jour de l'échéance de leur dette en obligations, la partie de cette somme provenant de pertes de cours sur obligations et à porter néanmoins cette dette au bilan pour sa valeur intégrale.

Cette disposition du code fédéral des obligations est une singularité qui, à notre connaissance, ne se trouve dans aucune autre loi et qui n'a été proposée ni par le conseil fédéral, ni par les commissions des chambres. Elle permet aux actionnaires de se partager des « profits », tandis qu'en réalité une partie du capital fondamental de la société est perdue. C'est ainsi qu'il est arrivé que, par exemple, le Central, avec une perte de 43 % du capital-actions, constatée en 1885, a même pu distribuer de plus forts dividendes que le Jura-Berne-Lucerne, dont les conditions de fortune étaient parfaitement régularisées.

Les sommes perdues (sur les obligations) des diverses compagnies sont :

Central	fr. 13,788,823. 19
Gothard	» 5,660,188. 04
Jura-Berne-Lucerne	» — —
Suisse occidentale-Simplon	» 41,490,447. 19
Nord-Est	» 14,470,332. 41
Union suisse	» 7,492,351. 10

Cette somme totale de fr. 82,902,142. 23

qui, d'après les principes arithmétiques de la comptabilité aurait dû être éliminée de l'actif des compagnies avant toute distribution de dividendes, a pu y rester suivant l'article du code précité et les actionnaires ont reçu ainsi la faveur d'employer en majeure partie à leur profit les rendements nets qui auraient dû servir à l'amortissement.

Mais même en déduisant ce poste (82,9 millions) de la perte totale (133,3 millions), il restait encore une somme perdue de fr. 50,477,009. 93, avant le remplacement de laquelle, d'après la nature des choses et la prescription précise du code des obligations, article 630, il ne pouvait être question d'un profit; auparavant les actionnaires devaient, conformément à cette disposition valable encore actuellement pour toutes les compagnies par actions, renoncer pendant une série d'années à toute jouissance de dividendes, afin de reconstituer, par les bénéfices annuels, le capital-actions perdu.

Les actionnaires ont été affranchis de cette conséquence par la loi sur la comptabilité qui, à l'article 4, permet que non seulement les pertes de cours sur obligations, mais aussi toutes les autres pertes en capital soient portées à l'actif du bilan, comme si elles constituaient réellement un élément de fortune. De cette manière les compagnies de chemins de fer ont obtenu un privilège dérogeant au droit commun des autres sociétés par actions et sans lequel (à l'exception de la compagnie du Jura-Berne-Lucerne qui n'existe

plus) aucune des grandes compagnies de chemins de fer n'aurait pu distribuer un dividende aussi longtemps que des pertes non amorties figuraient à son bilan. Ce privilège va si loin que les pertes provenant des émissions d'actions, et qui se chiffrent par 21 millions en somme ronde, n'ont pas même besoin d'être amorties.

Afin d'éviter des malentendus, il y a lieu de faire remarquer qu'une pareille interdiction de distribution de dividendes n'aurait pas eu d'influence sur le produit net des chemins de fer, et par conséquent sur le rachat, et qu'elle aurait uniquement atteint les intérêts des actionnaires et cela d'une façon très-sensible.

Tandis que la loi sur la comptabilité protégeait ainsi dans la plus large mesure les intérêts des actionnaires et par là même la valeur totale des actions suisses, elle accordait en quelque sorte une compensation en créant pour l'état certaines compétences nouvelles ou en lui en confirmant d'anciennes, en ce sens que, par l'article 6 de la loi et en dérogation au code des obligations, les droits dont la Confédération et les cantons étaient investis vis-à-vis des compagnies de chemins de fer en matière de droit de vote ou d'administration ont été *garantis* et qu'il a été accordé aux autorités fédérales la compétence d'*instituer* ou de *sanctionner* également à l'avenir des relations de droit analogues, soit en les introduisant dans les concessions, soit lors de l'examen des statuts des compagnies ou de conventions spéciales. L'assemblée fédérale aussi bien que le conseil fédéral ont fait usage de ce droit, ce dernier même à plusieurs reprises. Nous en citerons deux exemples :

Les statuts de la compagnie du Jura-Berne-Lucerne contenaient à l'article 13 la prescription suivante :

« Chaque action donne droit à une voix. Nul ne peut en aucun cas réunir plus du cinquième des droits de vote, à l'exception du canton de Berne, auquel cette restriction n'est pas applicable. »

Ces statuts ont été approuvés le 5 avril 1889 par le conseil fédéral, avec cette prescription, en application de l'article 6 de la loi sur la comptabilité, et on a de cette façon *garanti* un droit que le canton possédait déjà avant que le code des obligations ait été édicté. Un autre cas, dans lequel l'assemblée fédérale a créé et *institué* une nouvelle relation de droit, s'est présenté lors de la ratification du transfert des concessions au Jura-Simplon. Les statuts de la nouvelle compagnie (article 15) contenaient la disposition que la restriction relative au cinquième des droits de vote à l'assemblée générale ne s'appliquait pas aux cantons. Dans son message du 9 décembre 1889, le conseil fédéral proposa à l'assemblée fédérale de refuser de ratifier cette décision et d'exiger que, en sus des cantons, la Confédération fût aussi mentionnée. Par l'arrêté fédéral

du 19 décembre 1889 (et nullement par voie de convention) il fut alors stipulé sous n° III :

La fin du second alinéa de l'article 15 des statuts est modifiée comme suit :

« Cette restriction n'est pas applicable aux actions que possèdent la *Confédération* ou les cantons. »

Nous ne tirons nullement de ce qui vient d'être dit la conclusion que la Confédération soit autorisée, sur la base de la loi sur la comptabilité, à procéder de la même manière pour les actions du Central à acquérir. La forme, dans laquelle l'article 6 s'exprime, exige que l'institution ou la sanction de relations de droit de ce genre par les autorités fédérales intervienne par les concessions, ou lors de l'examen de statuts ou de conventions spéciales. Pareille occasion n'existe pas actuellement et n'est pas non plus à prévoir.

D'un autre côté il ne saurait y avoir de doutes au sujet du droit de la Confédération de modifier en tout temps l'article 6 par voie législative; la Confédération reste en parfaite harmonie avec les principes de la loi sur la comptabilité en opérant cette modification de telle sorte qu'il soit reconnu à la Confédération, aussi bien qu'aux cantons, le droit général à autant de voix que d'actions dans l'assemblée générale. Tandis que la loi actuelle permet aux autorités fédérales d'appliquer ce principe dans certains cas déterminés, la modification proposée établirait par voie législative ce même principe pour tous les cas futurs. Une disposition générale de ce genre ne pourrait soulever d'objections que si l'on devait admettre que les autorités fédérales pourraient, cas échéant, en se basant sur la faculté que leur accorderait l'article 6, refuser à un canton ou à la Confédération elle-même l'extension de leurs droits de vote. Il va sans dire que personne ne songe sérieusement à pareille éventualité. De même qu'on a accordé au canton de Berne, sur la base de la loi actuelle, le droit de réunir 38,000 voix dans l'assemblée générale sur un chiffre total de 76,000 actions, et de même que la Confédération a pu prétendre au sein du Jura-Simplon à autant de voix qu'elle possède d'actions, de même aussi procéderait-on à l'avenir, pour d'autres cantons comme pour la Confédération.

Ce que le législateur a évidemment voulu, en disant, à l'article 6, que les questions de droit de vote devaient être réglées et tranchées par les concessions, ou lors de l'examen des statuts des compagnies ou de conventions spéciales, c'était énumérer les occasions d'ordre extérieur qui pouvaient s'offrir aux autorités fédérales pour régler ces questions, et nullement limiter la compétence fédérale aux cas indiqués. La modification de loi que nous proposons

mettra fin à l'existence d'une inégalité de droit criante entre les compagnies. Aussi longtemps qu'une compagnie ne se verrait pas dans le cas de soumettre à la Confédération des concessions, des statuts ou des contrats, l'influence que la Confédération ou les cantons ont légalement acquise dans les assemblées générales d'autres compagnies demeurerait vis-à-vis de cette compagnie réduite à zéro. Une situation semblable ne peut se prolonger. L'intention du législateur en élaborant la loi sur la comptabilité a été de favoriser l'état en qualité d'actionnaire.

« Le droit de vote sans restriction, qui, dans les mains d'un seul, conduit à une influence injuste et, dans sa dernière conséquence, à la dissolution de la compagnie, constitue pour l'état le moyen, non seulement de sauvegarder l'intérêt public vis-à-vis de celui des actionnaires privés et de modifier ainsi, jusqu'à un certain point, la contradiction qui git dans la compagnie de chemin de fer par actions, mais il lui assure aussi, à côté du droit de rachat, la possibilité, en acquérant la majorité des voix au moment propice, d'arriver à l'acquisition du chemin de fer pour son propre compte. » C'est dans ce sens que nous vous avons naguère présenté nos propositions relatives au droit de vote dans la compagnie du Jura-Simplon (voir notre message du 30 mai 1890) et c'est dans ce sens que vous les avez adoptées. Pour donner à ce droit une valeur générale et complète et rétablir ainsi l'égalité de droit entre toutes les compagnies, il suffit de débarrasser l'article 6 de restrictions qui, sans être de nature à empêcher l'application d'un principe de droit incontesté, l'entravent cependant d'une façon que le législateur n'a certainement pas voulue.

Ce droit qui existe déjà, mais n'a encore été appliqué qu'isolément et doit maintenant devenir général, est parfaitement motivé pour la situation de l'état, car c'est de lui qu'émanent les droits même des compagnies de chemins de fer par actions; il doit veiller à ce que ces droits soient employés dans l'intérêt public, et c'est à lui qu'ils retournent. Sa situation dans l'assemblée générale ne peut donc être appréciée au point de vue de droit privé du code fédéral des obligations. Si l'état, comme tel, a gagné par la loi sur la comptabilité, les actionnaires, de leur côté, n'en ont pas été moins protégés et favorisés dans leurs intérêts par la même loi et précédemment déjà, comme nous l'avons démontré par des chiffres, par le code fédéral des obligations. Sans ces faveurs, les actionnaires du Central auraient dû renoncer, pendant 20 ans au moins, à tout dividende, afin de couvrir leur perte en capital-actions conformément au code des obligations.

Nous ajoutons encore que les dispositions transitoires du code fédéral des obligations (article 898) ont déclaré hors vigueur toutes les prescriptions des statuts des sociétés par actions contraires aux stipulations de la loi nouvelle. C'est ainsi que les dispositions des statuts sur le droit de vote des actionnaires ont été supprimées et remplacées par l'article 640 du code des obligations. Il n'y a donc aujourd'hui non plus aucun obstacle à ce qu'on procède d'une manière analogue.

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

Berne, le 21 mars 1891.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération:

W E L T I.

Le chancelier de la Confédération:

R I N G I E R.

Projet.

Arrêté fédéral

concernant

l'achat d'actions du chemin de fer Central
suisse.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,après avoir pris connaissance d'un message du conseil
fédéral du 21 mars 1891,*arrête :*

Art. 1^{er}. Le contrat passé le 5 mars 1891 entre le conseil fédéral et un consortium d'instituts financiers suisses et allemands, relativement à l'achat de 50,000 actions du chemin de fer Central suisse, est ratifié, sous réserve d'acceptation de l'arrêté fédéral, présenté, en même temps, au sujet de la modification de la loi fédérale concernant la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

Art. 2. Le conseil fédéral est autorisé à acquérir le chemin de fer du Central, dans la totalité de sa fortune mobilière et immobilière, pour le prix équivalant à l'achat de l'ensemble des actions aux conditions du contrat du 5 mars 1891, mentionné à l'article 1^{er}.

Art. 3. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur.

Projet.

Arrêté fédéral

modifiant

la loi fédérale sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

après avoir pris connaissance d'un message du conseil fédéral du 21 mars 1891,

arrête :

Art. 1^{er}. L'article 6 de la loi fédérale du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer reçoit la rédaction suivante :

Les restrictions du droit de vote des actionnaires, stipulées à l'article 640, 2^{me} alinéa, du code fédéral des obligations, ne sont pas applicables aux actions de chemin de fer en la possession de la Confédération ou des cantons.

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

Art. 2. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur.

Contrat

entre

le **conseil fédéral suisse**, représenté par MM. les conseillers fédéraux *Wetti*, chef du département des postes et des chemins de fer, et *Hauser*, chef du département des finances et des douanes, d'une part,

et

la **Banque internationale à Berlin**, représentée par M. le conseiller de commerce *Goldberger*, la **Banque allemande à Berlin**, représentée par M. le directeur *Siemens*, le **Bankverein à Zurich**, représenté par M. *Brettaufer*, et la **Banque fédérale à Berne**, représentée par M. *de Graffenried*, directeur général, d'autre part.

(Du 5 mars 1891.)

Art. 1^{er}.

Les banques prénommées livrent au conseil fédéral cinquante mille actions du chemin de fer Central suisse et reçoivent comme contre-valeur des titres de rente fédérale 3 % au montant capital de cinquantes millions de francs. Quarante mille actions seront livrées lorsque le présent contrat entrera en vigueur (article 5); pour la livraison du solde de dix mille actions, il est accordé aux vendeurs un délai jusqu'au 31 décembre 1891; la remise des titres de rente aura lieu au fur et à mesure de la livraison des actions. Jusqu'à ce que les titres de rente soient confectionnés, ils seront remplacés par des récépissés provisoires.

Art. 2.

Les actions seront cédées par les banques avec le bulletin de dividende de l'année 1891; les titres de rente à remettre par la

Confédération porteront, par contre, intérêt à raison de 30 francs par an à partir du 1^{er} août 1891.

Ces titres de rente seront absolument conformes, aussi bien en ce qui concerne les droits et obligations créés par là que la forme des titres, aux titres de rente fédérale des chemins de fer émis en 1890.

Ils seront émis en coupures de 10,000 francs (rente 300 francs), de 5000 francs (rente 150 francs) et de 1000 francs (rente 30 francs).

Art. 3.

Les frais de confection des titres de rente sont à la charge de la Confédération ; tous les autres frais à la charge des banques.

Art. 4.

Le tribunal fédéral est compétent pour trancher les différends qui pourraient surgir de l'exécution du présent contrat.

Art. 5.

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

Berne, le 5 mars 1891.

(Signatures).

Chemin de fer du Central suisse.

Rectifications de rendement correspondant aux modifications dans l'état du réseau.

Pendant les 10 années 1880 à 1889, les modifications suivantes sont survenues dans l'état du réseau du Central :

- 1^{er} avril 1881. Acquisition des lignes Suhr-Zofingue et Suhr-Aarau (cette dernière pour moitié).
- 1^{er} déc. 1881. Ouverture de la ligne Muri-Rothkreuz.
- 1^{er} juin 1882. Ouverture de la ligne Rothkreuz-Immensee et affermage de cette ligne à la compagnie du Gothard.
- 1^{er} juin 1882. Ouverture de la ligne Brugg-Hendschikon.
- 1^{er} jan. 1884. Cession de la ligne Nouveau-Soleure frontière de la propriété du Central près Biberist à la compagnie de l'Emmenthal (jusqu'alors affermée à celle-ci).

Pour déterminer la moyenne du produit net, il convient d'avoir égard à ces modifications comme suit :

1. Pour la ligne Zofingue-Suhr-Aarau, le Central n'a pas dépensé de capital. Il doit par contre payer annuellement au Nord-Est une indemnité fixe de fr. 32,000. On peut admettre que cette ligne ne donne pas de bénéfice au Central et qu'en conséquence une rectification de rendement pour les années 1880 et 1881 n'a pas besoin d'avoir lieu.

2. Dans le compte d'exploitation du Central, le chemin de fer du Sud de l'Argovie figure avec les produits nets suivants :

pour 1880 par fr. —	9,771,
» 1881 » » —	618,
» 1882 » » —	67,517,

En 1883, c'est-à-dire dans la première année d'exploitation de la ligne entière, la moitié du produit net du chemin de fer du Sud de

l'Argovie a atteint la somme de fr. 178,270. On peut admettre que le produit net pour 1880 à 1882 aurait été approximativement le même que celui pour 1883, si la ligne entière avait déjà existé fin 1879. Le produit pour 1883 doit donc aussi être admis comme produit probable des années 1880 à 1882. Ces 3 années devraient donc recevoir les suppléments de rendement suivants :

pour 1880	=	178,270	—	(— 9771)	=	fr. 188,041,
» 1881	=	178,270	—	(— 618)	=	» 178,888,
» 1882	=	178,270	—	67,517	=	» 110,753,
adjonction moyenne par année . . .						» 47,768.

3. Par suite de la vente de la ligne Nouveau-Soleure-Biberist, le produit de l'intérêt du prix de vente a remplacé le prix de location perçu précédemment par le Central. Cette modification n'a donc exercé aucune influence sur le produit du Central.

Conformément à ce qui précède, une somme de fr. 47,768 doit être ajoutée au produit net résultant des comptes d'exploitation du Central pour 1880 à 1889, comme moyenne de toutes les années. Cette somme représente le produit supplémentaire probable du réseau du Central, s'il avait eu la même étendue pendant la totalité de ces 10 années.

Central suisse.**Compte de rendement pour la Confédération.***Observation préliminaire.*

Les recettes et les dépenses indiquées ci-après correspondent, sauf observation contraire, aux résultats moyens des années 1885 à 1889.

Recettes.

Produit des transports	fr. 13,606,846
Sommes à prélever sur les fonds spéciaux	» 1,226,196
Produits de capitaux et gains de cours	» 271,590
Recettes diverses	» 1,234,205
	<u>Recettes fr. 16,338,837</u>

Dépenses.

Frais d'exploitation proprement dits	fr. 6,995,066
Versements dans les fonds spéciaux	» 1,233,460
Intérêts des dettes courantes, frais de formation du capital, pertes de cours et provisions	» 61,806
Dépenses diverses	» 918,307
	<u>Dépenses fr. 9,208,639</u>
<i>Produit net</i>	» 7,130,198
Total comme ci-dessus	<u>fr. 16,338,837</u>

Application du produit net.

Intérêts des emprunts consolidés suivant leur montant à fin 1889:

4 % de fr. 99,342,500	fr. 3,973,700
3 1/4 % » » 500,000	» 16,250
	<u>fr. 3,989,950</u>
Disponible pour intérêts du capital-actions et pour buts divers	» 3,140,248
	<u>Produit net fr. 7,130,198</u>

En répartissant le produit net qui reste après le service des intérêts des emprunts (fr. 7,130,198—3,989,950 = fr. 3,140,248) entre les 100,000 actions, le **produit net par action est de fr. 31. 40.**

Central suisse.

Bilans au 31 décembre 1879 et 1889.

	1879.	1889.
Actif.	Fr.	Fr.
Compte de construction	125,510,166	133,255,764
Approvisionnements de matériaux	1,756,147	1,624,627
Bien-fonds disponibles	—	157,915
Encaisse, titres et créances actives	11,148,346	6,965,593
Pertes de cours sur les actions	1,534,511	1,534,511
Dépenses à amortir	15,179,882	18,804,983
Actif	155,129,052	162,343,393
Passif.		
Capital-actions	50,000,000	50,000,000
Emprunts consolidés	96,099,000	99,842,500
Dettes courantes	3,301,313	6,746,355
Fonds de réserve et de renouvellement	4,878,663	3,844,303
Fonds d'amortissement	366,576	1,439,929
Solde actif du compte de profits et pertes	483,500	470,306
Passif	155,129,052	162,343,393
Avoir des actionnaires.		
Capital-actions	50,000,000	50,000,000
Fonds d'amortissement	366,576	1,439,929
Solde actif du compte de profits et pertes	483,500	470,306
Fonds de réserve et de renouvellement	4,878,663	3,844,303
	55,728,739	55,754,538
A déduire les pertes non amorties	16,714,393	20,339,494
Avoir des actionnaires	39,014,346	35,415,044

Observations. Le fonds de réserve et de renouvellement ne constitue une partie de l'avoir des actionnaires que pour la somme dont il dépasse la moins-value matérielle des installations du chemin de fer et de son matériel d'exploitation.

Comparaison entre les recettes des péages de la Confédération et les recettes de transport des chemins de fer.

Il n'est pas possible de déterminer d'une manière exacte les recettes des péages et les produits du transport des marchandises importées en Suisse par chemin de fer, parce que les indications nécessaires ne sont notées séparément ni par l'administration des douanes, ni par les compagnies de chemins de fer.

Ces produits peuvent toutefois être estimés approximativement à l'aide de la statistique des péages et de celle des chemins de fer, ainsi que le démontre le tableau suivant :

Trafic des péages et des chemins de fer en 1886 et recettes y relatives.

<i>Désignations.</i>	Unité.	Importation par chemin de fer des stations frontières.	Transit.	Autre trafic.	Trafic total.
Recettes des péages	Fr.	18,730,000	—	3,665,000	22,395,000
Poids des marchandises transportées par che- min de fer	t.	1,772,000	401,000	2,895,000	5,068,000
Kilomètres d'essieux, en tout	n.	45,565,000	26,065,000	182,011,000	253,641,000
Tonnes-kilomètres, en tout	>	159,480,000	104,260,000	173,759,000	437,499,000
Tonnes-kilomètres par kilomètre d'essieux	>	3,5	4,0	1,0	1,7
Chaque tonne a parcouru Frais de transport, en tout	km.	90	260	66	86
Frais de transport, par tonne	>	7,20	13,0	8,20	8,28
Frais de transport, par kilomètre d'essieux	Cts.	28,0	20,0	13,0	16,4
Frais de transport, par tonne et kilomètre	>	8,0	5,0	13,7	9,5

Observations.

1. Du poids des marchandises indiqué dans la colonne « Autre trafic », 560,000 t. concernent l'importation, 495,000 t. l'exportation et 1,840,000 t. le trafic interne. La répartition du poids de la douane d'après les stations frontières et les stations de l'intérieur du pays repose sur la supposition que le poids est proportionnel au produit de la douane.
2. Les kilomètres d'essieux attribués à l'« autre trafic » comprennent aussi le parcours à vide des wagons.
3. Les chiffres concernant les kilomètres d'essieux, tonnes-kilomètres et les frais de transport sont, en somme ronde, conformes à la réalité; il en est de même du montant des recettes des péages.

Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant l'achat d'actions du chemin de fer Central suisse. (Du 21 mars 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1891
Date	
Data	
Seite	537-568
Page	
Pagina	
Ref. No	10 070 133

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.

Supplément au message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale

concernant

l'achat d'actions du chemin de fer Central suisse.

(Du 15 mai 1891.)

Monsieur le président et messieurs,

La commission du conseil national, à laquelle nos propositions concernant l'achat du chemin de fer Central suisse ont été renvoyées, a exprimé le désir que le conseil fédéral complétât son message et s'énonçât sur les principes qui doivent présider à l'administration et à l'exploitation des chemins de fer qui pourront passer dans le domaine fédéral.

Répondant à cette invitation, nous nous permettons de traiter, en même temps, quelques autres questions qui ont été soulevées à cette occasion.

I.

Non seulement dans la presse, mais aussi dans les milieux officiels, on a posé la question constitutionnelle de savoir si, d'une manière générale, la Confédération a le droit de posséder des chemins de fer et de les exploiter, ou si ce droit ne devrait pas lui être préalablement conféré par la voie constitutionnelle. Nous estimons, quant à nous, que cette question est résolue d'une manière absolument claire par l'article 23 de la constitution fédérale. Cet article, reproduction littérale de l'article (21) analogue de la constitution de 1848, est ainsi conçu :

« La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. Dans ce but, elle peut ordonner l'expropriation moyennant une juste indemnité. L'assemblée fédérale peut interdire les constructions publiques qui porteraient atteinte aux intérêts militaires de la Confédération. La législation fédérale statuera les dispositions ultérieures sur cette matière. »

En regard de cette disposition, le droit de la Confédération de posséder et d'exploiter des chemins de fer ne peut aucunement être mis en doute; à moins que l'on veuille soutenir que les chemins de fer ne peuvent pas être envisagés comme « travaux publics », ou qu'ils ne rentrent pas, pour des raisons particulières, sous le texte de la constitution fédérale.

Il n'existe évidemment aucun motif d'admettre la première alternative, car il serait vraiment difficile de trouver une œuvre quelconque qui ait plus qu'une entreprise de chemin de fer le caractère de l'intérêt général, alors surtout que la Confédération deviendrait propriétaire de toutes, ou au moins des principales voies ferrées de la Suisse. L'opinion contraire ne pourrait se soutenir que si l'on administrait la preuve que les autorités fédérales et les pouvoirs constituants de l'époque n'ont eu ni l'intention ni la volonté de comprendre les chemins de fer dans les « travaux publics » mentionnés à l'article 23 (21) de la constitution fédérale.

Nous estimons, quant à nous, que la preuve du contraire peut se faire de la façon la plus rigoureuse. L'article 23 de la constitution actuelle (21 de l'ancienne), que nous venons de reproduire, avait été proposé, dans les mêmes termes, par la commission de révision de la diète constituante de 1848; et dans son exposé de motifs du 26 avril 1848, qui accompagnait le projet de constitution, la commission dit expressément ce qui suit, à propos des travaux publics intéressant la Suisse ou une partie considérable du pays :

« La Confédération peut établir à ses frais des travaux publics, ou en encourager l'établissement et à cet effet accorder le droit d'expropriation moyennant indemnité. *On a eu particulièrement en vue, par cet article, l'établissement des chemins de fer.* »

Les délibérations de la diète sur le projet de la commission ont mis, de nouveau, le même point de vue en évidence (voir Recès de l'année 1847, IV^{me} partie, page 184) et l'acceptation de l'article a été appuyée d'une déclaration formulée en ces termes :

« Egalement, en matière de chemins de fer, la Suisse ne pourra plus, à l'avenir, se comporter d'une manière passive comme par le

passé ; elle devra marcher avec le temps et les événements et vouer à ce puissant moyen de communication une attention plus soutenue, si elle ne veut pas courir le danger de perdre son commerce de transit, et, en grande partie, l'écoulement des produits de son industrie, etc. »

Bien que les termes de cette déclaration, aussi bien que le texte lui-même de l'article, qui a été accepté sans aucune modification, en aient fourni des occasions bien opportunes, l'on ne trouve vestige d'aucune divergence de vues quelconque, qui aurait eu la signification d'excepter les chemins de fer de la disposition constitutionnelle et de leur contester le caractère de « travaux publics », visé par la constitution.

Mais ce qui est encore plus important que ce que nous venons de dire, c'est le fait que tous nos chemins de fer n'existent que de par l'article 23 de la constitution (21 de l'ancienne), c'est-à-dire qu'il n'ont pu être établis que parce qu'ils ont été considérés comme « travaux publics » et déclarés tels.

La loi du 28 décembre 1872 sur les chemins de fer contient à son article 12 (qui est identique avec l'article 6 de la loi précédente, du 28 juillet 1852) une disposition ainsi conçue :

« La législation fédérale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique s'applique à tous les chemins de fer concédés par la Confédération ». Et la loi d'expropriation (du 1^{er} mai 1850) a elle même été rendue « en exécution de l'article 21 de la constitution fédérale de 1848 ». D'après son article 1^{er} cette loi est, en effet, déclarée applicable : « Lorsqu'en vertu de l'article 21 de la constitution fédérale, la Confédération fait exécuter des travaux publics, ou que l'application de la présente loi d'expropriation à d'autres travaux de cette nature est décrétée par l'assemblée fédérale ».

Tous nos chemins de fer, établis par l'industrie privée, ont en conséquence été très-expressément déclarés par l'application de ces dispositions légales, « entreprises publiques » et ils n'ont été possibles que parce qu'ils ont bénéficié du droit d'expropriation qui leur a été concédé dans le sens de l'article 23 de la constitution fédérale.

Nous nous croyons, après ce qui précède, dispensés d'aller au-delà et de démontrer ultérieurement que les chemins de fer, même après avoir passé dans le domaine fédéral, continuent à être des œuvres publiques et, qu'en conséquence, la Confédération a non seulement le droit d'en établir, mais aussi d'en acquérir, de les posséder et de les exploiter. S'il en était autrement, la faculté du rachat, qui a été réservée à la Confédération dans toutes les concessions, serait un pur non sens.

Aussi, depuis la constitution fédérale de 1848, le droit de la Confédération n'a jamais été contesté. Et, dans les délibérations très-approfondies qui ont eu lieu en 1852, sur la question de construction par l'état, ou par l'industrie privée, les représentants de cette dernière opinion n'ont jamais soulevé, à cet égard, l'ombre d'un doute; ils ont, au contraire, expressément reconnu ce droit, ainsi que cela ressort du rapport de la commission du conseil national (voir feuille fédérale de l'année 1852, vol. II, p. 93). Il n'y a que l'*obligation* pour la Confédération de construire des chemins de fer, en vertu de l'article 21 de la constitution fédérale, qui ait été contestée, en même temps que l'on déclarait formellement qu'elle en avait pleinement le droit, mais qu'il était plus de ses intérêts, dans ce moment, de soutenir les cantons dans leurs entreprises de chemins de fer, médiatees ou immédiates et de seconder leurs efforts.

II.

En ce qui concerne l'administration des chemins de fer, une fois entrés dans le domaine fédéral, nous partons de l'idée que l'acquisition des lignes principales actuelles ne se fera pas en une seule opération, mais à des périodes diverses et dans un ordre que l'on ne peut encore préciser aujourd'hui. Une division territoriale, rationnelle et permanente ne sera possible, dans cette donnée, que lorsque tous les réseaux de voies ferrées seront centralisés; jusqu'à cette époque, les circonscriptions administratives ne sauraient être que temporaires, se baser sur l'état de fait, se modifier avec lui et dépendre, entre autres, aussi de la conformation des groupes successivement acquis et de la question de savoir s'ils sont contigus, ou séparés les uns des autres par des réseaux non encore nationalisés. L'organisation de l'administration doit suivre exactement les mutations de l'état de propriété et s'y adapter fidèlement; aussi, n'est-il pas possible de fixer, dès aujourd'hui, une forme organique définitive. En revanche, en basant les divisions territoriales sur la situation vraie des réseaux, et en établissant l'organisation administrative sur les mêmes données, on aura le grand avantage de pouvoir tirer un utile parti des expériences recueillies pendant la période de transition.

L'état présent des choses démontre de lui-même combien cette manière de voir est juste, car, sans aucun doute, personne ne voudrait prétendre que le chemin de fer Central, qu'il est question d'acquérir, doit être régi et administré suivant les règles d'une loi d'avenir, ayant pour objet la totalité des chemins de fer centralisés, et qu'en conséquence l'élaboration de cette loi doit précéder l'achat du Central.

Aussi longtemps que le chemin de fer Central sera seul en possession de la Confédération, son exploitation continuera à être faite comme auparavant, par une direction, seulement le Conseil d'administration et l'Assemblée générale des actionnaires seront remplacés par des organes fédéraux. Une conséquence avantageuse en résulte, c'est qu'il sera possible, par ce moyen, d'assurer immédiatement aux intérêts publics une large représentation et de transformer, en même temps, en une action sérieuse et efficace la situation faite jusqu'ici aux gouvernements cantonaux; nous comprenons aussi sous cette dénomination la représentation du commerce et de l'industrie. C'est pour tenir compte de ces deux considérations que, dans notre communication à la commission du conseil national, nous avons proposé que l'administration et l'exploitation du chemin de fer Central soient placées sous *la direction supérieure et la surveillance* du conseil fédéral et que nous avons prévu l'institution d'un conseil d'administration de 19 membres, dans lequel la Confédération serait représentée par 13 membres et les cantons du territoire du réseau par 6 membres. L'exploitation serait confiée à une direction, et, conformément à l'article 5 du traité conclu avec le Central, les membres actuels de la direction de cette compagnie seraient admis à faire partie de la nouvelle.

Nous concédons volontiers que ces propositions qui ont, en tout cas, le mérite de la simplicité, sont susceptibles de modifications diverses et qu'il n'y aurait, d'ailleurs, aucune difficulté à formuler une loi sur l'organisation et les attributions des autorités chargées d'administrer le Central; mais il ne faut pas perdre de vue qu'une loi pareille devrait être révisée sitôt après qu'il serait fait acquisition d'une nouvelle ligne, ou même déjà lors d'une opération de fusion d'exploitation.

L'opinion suivant laquelle l'achat du Central ou celui des actions de cette Société devraient, en tout état de cause, être précédés d'une loi organique sur les chemins de fer n'a pas été énoncée dans la commission du conseil national; mais, par contre, il y a été fait une autre proposition qui n'est, d'ailleurs, aucunement en opposition avec les idées que nous venons d'émettre, c'est que le conseil fédéral présente à l'assemblée fédérale, au plus tard pour l'époque de l'acquisition d'un *nouveau* réseau de lignes, un projet de loi générale sur l'administration et l'exploitation des chemins de fer appartenant à la Confédération et qui aurait pour effet direct de rapporter les dispositions provisoires appliquées temporairement au Central.

La société des commerçants de Zurich (kaufmännische Gesellschaft) a fait à notre département des chemins de fer une commu-

nication portant que, dans une réunion générale de cette société, il s'est élevé une discussion libre sur la question à l'ordre du jour de *nationalisation des chemins de fer*, et qu'il a été exprimé le désir, dans cette discussion, qu'il soit élaboré un projet de loi sur l'organisation de l'exploitation par l'état, préalablement à l'achat du chemin de fer Central (annexe I). Ce vœu nous a été transmis, mais sans être autrement motivé; par contre, il nous a été donné connaissance d'une autre opinion énoncée dans cette même assemblée et qui montre toute la difficulté qu'il y aurait à édicter une loi avant que son application soit assurée, c'est-à-dire avant l'acquisition de l'objet pour lequel elle serait faite. Suivant cette opinion, il devrait être créé une huitième place de membre du conseil fédéral, spécialement pour le département fédéral des chemins de fer et la direction générale des chemins de fer d'état serait transférée à Zurich, comme le centre principal du commerce et de l'industrie en Suisse.

Si l'assemblée fédérale devait se ranger à cette opinion et si elle accueillait, en même temps, le vœu d'une loi sur les chemins de fer préalable à leur acquisition, il en résulterait que le siège de la *direction générale* du Central serait transporté de Bâle à Zurich, c'est-à-dire en dehors du territoire du réseau, attendu que le chemin de fer Central sera, pour un espace de temps qu'on ne saurait limiter, le seul chemin de fer possédé par la Confédération. C'est une mesure que le conseil fédéral, fût-il même renforcé d'un huitième membre, consentirait difficilement à vous proposer.

Toute législation s'exposerait à de pareilles méprises, alors qu'elle voudrait légiférer sur des situations qui ne sont pas nées, qui ne verront le jour qu'à la suite d'événements qui sont encore dans le domaine de l'avenir et qui ne peuvent se produire que successivement et dans un ordre impossible à prévoir. Cette manière de voir a aussi été partagée par tous les pays où des chemins de fer privés ont récemment passé aux mains de l'état et il n'y a pas non plus manqué de voix pour demander des lois organiques avant les faits accomplis, mais cela n'a pas eu lieu.

Ces considérations d'opportunité en matière législative n'empêchent nullement, d'ailleurs, d'examiner, dès aujourd'hui, les questions générales qui peuvent se présenter lors de l'élaboration des lois à venir sur les chemins de fer. Notre message du 21 mars dernier touche déjà, du reste, à quelques-uns des points les plus importants de cette matière et il nous reste, pour obtempérer au désir de la commission du conseil national, à développer et à compléter les considérations que nous avons alors énoncées. Et, d'abord, nous nous associons à l'observation de la société des commerçants

de Zurich qui ne peut se représenter « sous une forme centralisée » l'organisation de l'exploitation par l'état, mais « qui la veut décentralisée, en tant qu'il n'y a pas incompatibilité avec une exploitation unique ». Nous adhérons pleinement à ce principe et nous l'entendons dans ce sens que l'état, c'est-à-dire la Confédération comme les cantons, n'auront à intervenir dans l'exploitation des chemins de fer qu'autant que la surveillance de l'exécution des lois le rend nécessaire; d'où il suit que les organes chargés de la direction immédiate des chemins de fer doivent avoir, le plus possible, une position indépendante. Pour exprimer cette pensée d'une manière plus précise et plus claire, nous dirons :

L'exploitation des chemins de fer, dans les mains de l'état, comme dans celles des sociétés particulières, est une industrie; l'état en fixe par voie législative l'organisation et édicte les prescriptions générales qui lui sont applicables; mais l'exploitation de l'industrie est remise toute entière à des hommes experts et compétents, qui sont désignés à cet effet et chargés de la diriger pratiquement.

Il n'y a pas là de principe nouveau qu'il s'agisse de proclamer et de mettre en lumière; c'est, au contraire, un principe qui a été appliqué constamment, par la Confédération, dans l'administration des postes et dans celle des télégraphes, dès l'origine et avec un tel succès qu'il ne viendra, sans doute, jamais à l'esprit d'une autorité fédérale quelle qu'elle soit, la pensée de s'en départir.

A côté de ce principe général qui doit dominer dans l'exploitation des chemins de fer, il se présente une autre question essentielle, c'est celle de l'*organisation*. Si nous nous en occupons, ce n'est qu'en admettant comme point de départ la supposition que tous les chemins de fer à voie normale existant en Suisse appartiennent à la Confédération. Jusqu'à la réalisation de ce fait il peut, dans l'intervalle, se produire des situations très-diverses, mais nous estimons devoir en faire abstraction dans nos considérations théoriques.

1° *Division territoriale*. Il importe de bien établir avant toutes choses que, ni par voie officielle, ni à notre connaissance d'aucune autre manière, il n'a été exprimé l'idée qu'il fallait remettre à une autorité centrale, unique, l'exploitation de l'ensemble du réseau des chemins de fer suisses. Nos voisins des états du sud de l'Allemagne se sont, à la vérité, organisés de cette manière, et ils ont donné la preuve qu'il est assurément possible d'obtenir avec ce système une exploitation utile au pays. Nous n'estimons, néanmoins, pas ce système d'unification comme approprié à nos rapports et nous en avons exposé les motifs, déjà dans notre message du 21 mars. Nous estimons que le territoire de la Confédération doit être divisé en

arrondissements, dans chacun desquels l'exploitation des chemins de fer sera remise à des directions chargées de l'exécution des lois et soumises à l'autorité supérieure, tout en jouissant d'une certaine indépendance. Si la fixation du nombre et du siège de ces directions offre avec raison quelques difficultés, celles-ci n'ont, toutefois, pas un caractère législatif. Il se présente, en effet, pour les questions d'organisation une série de solutions qui donneraient toutes satisfaction aux besoins réels, et faciles à constater, du commerce. Les difficultés proviennent plutôt des exigences multiples de l'esprit de localité qui, ainsi que le montre l'expérience, sont souvent un obstacle et une entrave aux vrais intérêts du pays. Elles surgiront, sans aucun doute, et il faudra qu'on en donne la solution, aussitôt que la Confédération aura acquis un certain nombre de réseaux de voies ferrées; mais aujourd'hui, où il ne s'agit que de l'acquisition d'un seul groupe de lignes d'où ne peuvent surgir ni questions de sièges, ni questions de territoires, ces difficultés ne peuvent se produire; et ce serait les provoquer sans profit et sans nécessité aucune, au préjudice de la première opération d'achat qui s'accomplit, que de vouloir subordonner celle-ci à la décision de questions pareilles.

Nous estimons, en conséquence, que, dans l'état des choses tel qu'il se présente aujourd'hui, il ne faut aborder ni question territoriale, ni question de sièges. Aussi, nous passons à la suivante.

2° *Attributions et compétence des directions d'arrondissement.*

Comme donnée générale, nous dirons qu'il est dans la nature des choses d'assigner à ces autorités, dans ses éléments essentiels, une sphère d'action analogue à celle où se meuvent aujourd'hui les directions des chemins de fer privés, avec quelques-unes des attributions qui sont généralement dévolues aux conseils d'administration. Ainsi, sous la réserve des droits appartenant aux autorités de l'état et dont il sera question dans un instant, l'administration et l'exploitation des chemins de fer devront incomber à des directions d'arrondissement. — Leurs attributions peuvent se ranger sous les rubriques qui suivent :

A. *Administration générale.*

- a. Organisation de toutes les branches de service.
- b. Organisation du personnel.
- c. Service de la comptabilité et des caisses, comptes-rendus et rapports annuels.

- d. Relations avec les chemins de fer étrangers.
- e. Propositions et préavis aux autorités supérieures en matière de législation et d'administration.

B. *Services de l'exploitation.*

- a. Direction de l'exploitation en général.
- b. Règlement des horaires.
- c. Fixation des tarifs.
- d. Gestion et disposition du matériel d'exploitation, son acquisition; ateliers; dépôts d'approvisionnements.
- e. Etude et solution des questions juridiques engendrées par l'exploitation.

C. *Constructions.*

- a. Projets, évaluations et devis pour de nouvelles lignes ou des constructions en bâtiments.
- b. Surveillance des établissements et installations actuels.
- c. Exécution de constructions nouvelles, révision des comptes de construction.
- d. Contrats pour livraisons de toute nature.

3° L'*autorité centrale* est celle qui est toute indiquée par la loi organique du conseil fédéral, savoir le *département des chemins de fer*. Partant de l'énumération des attributions des directions d'arrondissements, comme nous les avons définies dans les lignes précédentes, le département assumerait sur l'administration et l'exploitation des chemins de fer la même compétence qu'il a sur l'administration des postes et des télégraphes. Son champ d'action embrasserait donc tous les travaux législatifs qui deviendraient nécessaires dans ce domaine, les projets et propositions de l'ordre administratif, au conseil fédéral et à l'assemblée fédérale, l'application des lois en vigueur, la surveillance de toutes les parties de l'administration et le règlement de tous différends qui pourraient se produire entre les autorités inférieures.

4° *Le conseil des chemins de fer*. Nous envisageons, enfin, comme absolument indispensable la création d'un nouvel organe à côté de ceux dont nous venons de parler. Il aurait principalement pour objet de former avec les chemins de fer une union du commerce et de l'industrie, devenue une nécessité.

Nous touchons ici à l'une des faces les plus fâcheuses du système des chemins de fer laissés à l'industrie privée. Dans toutes

les questions d'un caractère général, le public peut, chez nous, intervenir, soit directement, soit par ses représentants; mais en matière de chemins de fer et pour tout ce qui concerne le mouvement des personnes et le trafic des marchandises, c'est-à-dire un des facteurs aujourd'hui les plus puissants de la prospérité publique, les représentants du commerce et de l'industrie sont, comme tels, exclus de toute action sur l'administration et l'exploitation des chemins de fer. Depuis longtemps déjà, nous sommes, à cet égard, dépassés par les états étrangers, et il est, dès lors, bien indiqué que nous cherchions à utiliser à notre profit les expériences qu'ils ont faites.

En Prusse, où les conseils de chemins de fer existent depuis le plus de temps, voici comment ils sont organisés :

Il y a d'abord un conseil général des chemins de fer (Landeseisenbahnrat), puis pour chaque direction (avec des circonscriptions dont la plupart sont plus étendues que la Suisse) il y a un conseil de district. Les membres de ce conseil sont nommés par les sociétés d'agriculture, de commerce et d'industrie, désignées par le gouvernement. Les membres du conseil général sont nommés, en partie, par le gouvernement et en partie choisis par les conseils de district, parmi les représentants des districts principalement intéressés aux chemins de fer. Le conseil général nomme ensuite un comité permanent.

Les conseils de chemins de fer n'ont en Prusse que voix consultative; les objets soumis à leurs délibérations sont :

- 1° Toutes les prescriptions relatives aux tarifs et à la classification des marchandises.
- 2° Les tarifs différentiels et d'exception.
- 3° Les règlements d'exploitation et ceux relatifs à la police des chemins de fer.
- 4° Les horaires.

Ils ont, de plus, le droit de présenter des propositions indépendantes et de se faire donner par les directions, sur des questions déterminées, des relevés et des préavis.

Cette institution a eu, comme on pouvait s'y attendre, de très-bons résultats et il est évident qu'appliquée, en Suisse, à nos chemins de fer, elle pourrait contribuer à écarter bien des abus et à faciliter beaucoup de progrès et d'améliorations. Mais il est clair qu'elle devrait être adaptée à nos besoins et qu'il faudrait, peut-être, lui apporter plusieurs modifications. En ce qui concerne son organisation, il nous paraîtrait convenable d'adjoindre un conseil

des chemins de fer à chaque direction d'arrondissement; il n'exercerait ses attributions que dans les limites de sa circonscription. Puis, les conseils d'arrondissements réunis formeraient un grand conseil des chemins de fer suisses, pour l'examen et le règlement des questions d'un caractère commun ou général, sans qu'il soit besoin de créer un organe nouveau et particulier pour cette destination.

Quant au choix des membres de ces conseils, la société des commerçants de Zurich se prononce pour qu'en première ligne l'on prenne en considération une représentation de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, et qu'on n'accorde, en aucun cas, une prépondérance aux cantons comme tels. Nous ne saurions pas admettre, pour notre part, qu'il y ait, entre ces éléments, aucun antagonisme de vues. Les cantons sont appelés, en première ligne, à représenter l'industrie et le commerce et ils ont, par conséquent, les meilleures raisons pour demander que ces grands intérêts aient leurs organes dans le conseil des chemins de fer et que l'on apporte, en ce qui les touche, toute la sollicitude possible, aussi bien en ce qui concerne la composition du conseil, qu'en ce qui est relatif au mode de nomination de ses membres.

La société des commerçants de Zurich a exprimé, en outre, le vœu que le conseil d'administration qui sera proposé par le conseil fédéral pour l'organisation provisoire du chemin de fer Central soit formé pour être conseil suisse de chemins de fer et ne soit, dès lors, pas composé uniquement de ressortissants des cantons compris dans le réseau du Central. Nous n'avons, quant à nous, rien à objecter à ce desideratum.

Il y a encore une autre question qu'il faudra examiner lors de l'introduction de la nouvelle institution, c'est de savoir si le conseil des chemins de fer doit être réduit chez nous à une position purement consultative, comme celle qu'on lui a faite en Allemagne, ou s'il n'y a pas intérêt à élargir ses compétences. Cette extension peut se faire de diverses manières. Ainsi, l'on pourrait, sans le moindre inconvénient, charger le conseil ou un comité pris dans son sein de l'examen et de la surveillance de la comptabilité, ou d'un contrôle dans les livraisons, etc. On pourrait, peut être, aussi lui conférer une partie des nominations d'employés de chemins de fer. Si l'intérêt de l'entreprise exige impérieusement que le choix des fonctionnaires supérieurs appartienne au conseil fédéral, il n'en est pas de même de la plupart des subalternes. En suivant cette voie, l'on aurait l'avantage de dissiper d'emblée une crainte qui a été, quelquefois, exprimée, comme suite de la nationalisation des chemins de fer, c'est qu'en donnant aux autorités fédé-

rale la nomination d'un si grand nombre d'employés l'on pourrait ouvrir la porte à des abus d'influence en matière politique.

Nous pensons pouvoir clore ici nos observations et aussi cette partie de notre rapport. Elle ne contient pas de propositions, mais elle fournit de nouveau la preuve qu'il n'existe pour la Confédération, une fois devenue propriétaire des chemins de fer suisses, aucun empêchement de droit ou de fait à ce qu'elle se charge de les administrer et de les exploiter, et que les chemins de fer de l'état peuvent assurer au pays des avantages que l'exploitation privée n'aurait jamais le pouvoir de lui donner. L'organisation des chemins de fer de l'état ne sera pas seulement plus simple que celle d'aujourd'hui, elle ne réalisera pas seulement, comparée à celle d'aujourd'hui, d'importantes économies; mais, et ce n'est pas son moindre avantage, elle créera et entretiendra avec les classes sociales, qui ont surtout besoin du concours de ce puissant instrument, des rapports et une union qui auront d'heureuses conséquences pour le pays.

III.

Nous avons démontré, dans notre message du 21 mars, que le rendement net moyen du chemin de fer Central, dans les années 1885—1889, s'éleva par action à un montant de fr. 31. 40. Les résultats financiers de l'exercice de 1890 ont été, dès lors, fixés; et calculés avec ceux des 4 années antérieures 1886—1889 (annexe n^o II et III) ils donnent pour chaque action un rendement plus élevé. Sur cette dernière base, le revenu moyen ascende, en effet, de fr. 31. 40 à 33 francs. Mais comme, dans le compte de profits et pertes de l'année 1890, il y a à l'actif un poste de 400,000 francs, qui ne figurera plus dans les exercices futurs, attendu qu'il procède d'une plus-value d'estimation de titres, du reste absolument justifiée, nous le portons en déduction; d'où il résulte que le précédent revenu de 33 francs par action se réduit de 80 centimes et doit être ramené au chiffre de fr. 32. 20 par action. Il reste, néanmoins, encore à la Confédération, sur l'intérêt de fr. 29. 27 qu'elle doit payer, un excédant de fr. 2. 73.

Nous ne voulons pas tirer de cet accroissement de revenus des conclusions prématurées. Toutefois, il confirme ce que nous avons avancé dans notre premier message, savoir qu'il n'y a, en supposant la continuation d'un trafic normal, aucun motif qui puisse autoriser à admettre que les recettes des exercices futurs tomberont au-dessous de celles des 5 dernières années, sans tenir, d'ailleurs, aucun compte, dans cette supputation, des économies qui seront la suite de la nationalisation. Nous répétons, d'ailleurs, ici que notre estima-

tion repose sur des bases certaines, c'est-à-dire sur des chiffres et qu'elle est tout à fait indépendante des cours cotés en bourse; celle-ci évalue les titres d'actions d'après leurs dividendes présumés, nous, d'après leur valeur intrinsèque. Nous nous permettons de citer ici, à l'appui de notre thèse, un exemple qui montre combien les deux modes d'évaluation diffèrent l'un de l'autre, et quelles conséquences il peut en résulter, lorsqu'on le perd de vue. Quand, en 1886, le conseil fédéral conclut l'opération d'achat du Nord-Est, au prix de 500 francs par action, à l'intérêt de 3 $\frac{1}{2}$ %, la majorité des opinions qui se firent jour sur cette affaire trouvèrent le prix beaucoup trop élevé, en regard du fait incontestable que depuis longtemps les actions du Nord-Est s'étaient vendues la moitié moins, à la bourse. On ne tenait, alors, aucun compte de la circonstance que la compagnie du Nord-Est avait employé, pendant tout ce temps, la plus grande partie de ses revenus à des amortissements qui constituaient une augmentation de fortune et c'est ainsi que la valeur véritable des titres échappa à une juste appréciation. L'annexe n° IV de notre message donne sur ce sujet tous les éclaircissements désirables. On y voit clairement que le dividende qui avait servi de base aux cotes de la bourse ne s'élevait en réalité qu'à 1, 5 %, tandis que le revenu net était déjà alors de 4 % ou de 20 francs par action. Il en serait donc résulté pour la Confédération qui aurait payé fr. 17. 50, soit 3 $\frac{1}{2}$ % de 500 francs, un bénéfice de fr. 2. 50 par action. Ce bénéfice se serait encore notablement accru depuis l'année 1886.

Il ne saurait y avoir aucun doute à ce sujet; le rendement d'un chemin de fer est le point de repère qui permet d'en apprécier exactement la valeur et d'en fixer justement le prix. Viennent ensuite, mais seulement en seconde ligne, l'état et la valeur de son effectif en matériel. A cet égard, le rapport de la division technique du département fédéral des chemins de fer, que nous reproduisons textuellement, donne tous les éclaircissements nécessaires.

Le chemin de fer *Central suisse* comprend les lignes suivantes :

	Longueur de voie.
	Kil.
S ^t Louis-Bâle-Olten-Berne-Thörishaus	121,300
Wylersfeld-Scherzligen	29,287
Olten-Aarau	12,740
Olten-Soleure-Bienne	59,375
Arbourg-Lucerne	51,161
Herzogenbuchsee-Soleure-Busswyl	33,250
Zofingue-Suhr	16,185
Suhr-Aarau (pour la moitié)	1,752
Voie de raccordement de la gare centrale à la gare ba- doise, à Bâle	3,754
Pratteln-Schweizerhalle	1,538
Total du propre réseau de la compagnie	330,848

Le chemin de fer *Central* possède, en outre, en commun avec la compagnie du *Nord-Est* les lignes suivantes :

Pratteln-Brugg (chemin de fer du Bötzbberg)	} pour la $\frac{1}{2}$	48,086
Rupperswyl-Rothkreuz-Immensee		47,320
Brugg-Hendschikon	} pour les $\frac{2}{5}$	9,042
Wohlen-Bremgarten		6,620
Total des lignes en commun		112,177

Sur les lignes qui précèdent, les suivantes sont à *double voie*, savoir celles de

S ^t Louis-Bâle-Olten-Herzogenbuchsee	71,264
Zollikofen-Berne	7,666
Olten-Aarau	12,740
	91,670

Sur les tronçons ci-après, les terrassements ont été faits pour 2 voies (les ponts métalliques ne sont par contre que pour une voie) :

Herzogenbuchsee-Zollikofen	31,375
Berne-Thörishaus	10,995

Puis

Pratteln-Brugg (en commun pour la $\frac{1}{2}$)	48,086
	90,456

Sur les lignes *Olten-Nouveau-Soleure* et *Nouveau-Soleure-Busswyl*, les *terrains ont été acquis* pour 2 voies, et dans l'établissement des chemins parallèles et des corrections d'eaux, sur tout le parcours de ces lignes, on a eu égard à un rélargissement futur de la voie. Les ouvrages plus considérables, tels que les ponts sur l'Aar et le pont sur l'Emme, sont établis en maçonnerie et fondés pour deux voies.

Voici maintenant quel est l'état actuel des lignes du Central, que nous venons d'énumérer :

Infrastructure.

Les lignes du Central *traversent un terrain en général favorable*; elles se développent principalement dans des thalwegs ou sur des surfaces suffisamment planes, aussi leur établissement a-t-il été relativement facile. Quelques tronçons, comme celui du Hauenstein (Sissach-Olten), de même que les tronçons de Stein à Brugg, du chemin de fer du Bötzbberg, et de Muri-Rothkreuz-Immensee, du chemin de fer Sud-argovien, sont principalement à flanc de côteau. Mais le terrain n'en est pas moins, également ici, favorable pour la bonne conservation de la ligne et — comme en général sur tout le réseau — des perturbations importantes à la suite de phénomènes naturels y sont peu à redouter.

L'entretien du corps de la voie peut être déclaré très-satisfaisant.

Quelques défauts plus essentiels, qui se sont manifestés avec le temps, ont été corrigés en grande partie dans les dernières années. C'est ainsi que des retrécissements de profils, qui se sont produits dans le *tunnel du Hauenstein* (2495 mètres de longueur) à la suite de pressions extraordinaires, ont été redressés, pour la plus grande partie, par la reconstruction des ouvrages de maçonnerie qui avaient été atteints. Quant à l'exploitation de la ligne à travers le tunnel, elle n'a pu se faire, pendant un temps passablement long, à la suite de ces travaux, que par une seule voie; elle est maintenant rétablie complètement comme précédemment.

Sur plusieurs grandes parties de la voie, *la maçonnerie* a partiellement souffert à la suite des délitements; à d'autres endroits la dilatation des ouvrages métalliques a eu pour conséquence quelques dislocations, particulièrement aux sommiers de plusieurs ponts. Ces dégâts ont été réparés en grande partie; il ne reste plus à compléter que la reconstruction d'ouvrages de maçonnerie endommagés au viaduc de Rümelingen (tronçon Sissach-Olten), de même qu'un certain nombre d'autres plus petits objets.

Sur plusieurs ponts les poutres en bois ont été remplacées par des poutres en fer, de même que les longrines de bois, sur les grands ponts, ont cédé la place à celles de fer.

Dans les dernières années il a été dépensé de grandes sommes pour l'amélioration du *ballastage*, un facteur important pour la conservation des rails.

On peut aussi mentionner ici l'enlèvement des banquettes de terre qui bordent le ballast.

Superstructure (voie).

En ce qui concerne *l'état de la voie* sur les lignes exploitées par le Central, il faut faire ressortir que 54 % de la longueur totale des lignes principales continues sont munies de *traverses en fer* (moyenne des principaux chemins de fer suisses 28,7 %). Sur les lignes principales Bâle-Olten-Berne, Olten-Aarau et Arbourg-Lucerne la partie munie de traverses en fer s'élève de 71 jusqu'à 100 %. Pour le surplus des lignes les traverses en fer et celles en bois tendre sont assez mêlées et munies, en grande partie, de selles.

Environ 50 % des principales voies du réseau sont pourvues de *rails en acier* du profil normal de 130 mm. de hauteur et du poids de 37 kil. par mètre (moyenne des principaux chemins de fer suisses 63,3 %). Pour les lignes Bâle-Olten, Olten-Aarau et Arbourg-Lucerne ce montant s'élève de 60 à 88 %.

Les *rails en fer* sont aussi en grande partie du même profil (130 mm. et 37 kil.). *L'état des rails* peut être déclaré bon.

Il y a encore à ajouter que sur le chemin de fer du Bötztberg (Pratteln-Brugg) les rails en acier sont placés sur une longueur de 86 % de la voie principale et les traverses en fer sur 50 % de cette longueur.

Les changements et les croisements des voies principales sont, en général, formés de nouveaux et forts types. Dans les voies d'évitement et de garage, environ 75 % des changements et des croisements appartiennent également au nouveau type. Une petite partie seulement est encore d'un ancien et faible profil.

Stations et bâtiments.

Les *stations* du chemin de fer Central sont toutes munies du *voies d'évitement* et tous les autres appareils s'y trouvent d'une manière assez complète.

L'entretien des bâtiments ne fournit pas matière à des observations particulières.

Il importe, toutefois, de mentionner le nombre relativement grand des spacieuses *maisons de garde* que l'on rencontre le long des lignes du Central. Sur le réseau propre de la compagnie, y compris le Sud argovien, il n'y a pas moins d'une maison par 2,4 kil. de longueur.

Signaux, etc.

Il y a à remarquer ce qui suit relativement aux *signaux* de chemin de fer.

Les *signaux de protection* existent, à peu d'exception près, à toutes les stations.

Les *signaux à cloches* sont établis sur les lignes principales Bâle-Olten, Berne-Thörishaus, Olten-Aarau et Arbourg-Lucerne. Il y en a, de plus, sur les tronçons Wylerfeld-Gümligen, Uttigen-Scherzligen, Rothkreuz-Immensee, de même que sur la voie de raccordement des deux gares de Bâle.

Quant aux *enclanchements des aiguilles avec les signaux*, mode qui a été introduit depuis 10 ans sur les chemins de fer suisses, le Central n'a pas moins que les 57 % de ses stations qui en soient pourvues. Après le chemin de fer du Gothard c'est le Central qui est en tête pour cet objet.

Quant aux *clôtures* du chemin de fer, il faut remarquer qu'environ 76 % de la double longueur des lignes sont entièrement clos. La construction *des barrières* a reçu aussi une amélioration essentielle sur une grande partie des routes et des passages à niveau.

Matériel roulant.

Les chiffres suivants basés sur les états de situation de l'année 1889 renseignent exactement sur le matériel roulant du Central.

Locomotives.

Nombre des locomotives	. . .	101,
dont il y a, en service (1889/1890)	70 ou 69, ₃	%
» » » » disponibles	. . . 13 »	12, ₉ %
» » » » en réparation	. . . 18 »	17, ₈ %

Sur la totalité des principaux chemins de fer, il existe 576 locomotives,

dont il y a, en service	. . .	416 ou 72,2	0/0
» » » disponibles	. . .	69 » 11,9	0/0
» » » en réparation	. . .	91 » 15,0	0/0

L'état des locomotives du Central par kilomètre de voie = 0,264
celui des principales lignes » » » » = 0,219

Le service moyen des locomotives du Central = 37,084 km.
» » » » » des chemins de fer
principaux = 35,664 km.

Wagons de voyageurs.

Le nombre de ces voitures est, au chemin de fer Central, de 225, donnant 12,483 places. Il en ressort, pour chaque kilomètre de voie, 32,59 places. La moyenne des principales lignes suisses est de 27,56.

Le service moyen du parc des voitures de voyageurs du Central s'élève à 25,166 km. d'essieux; cette moyenne pour toutes les principales lignes s'élève à 26,466 km.

Wagons de bagages et de marchandises.

Il en existe sur le chemin de fer Central 1676.

Ce qui fait par kilomètre de voie 8,75 essieux.

La moyenne des principaux chemins de fer donne 6,87.

Le service moyen au Central s'est élevé à 13,006 km. d'essieux.

Celui des chemins de fer principaux a été de 13,004 » »

Il résulte de ces chiffres qu'en ce qui concerne *l'état du matériel roulant*, le parc de la compagnie du Central répond à la moyenne de l'ensemble des principaux chemins de fer suisses, et même qu'en général il est plus élevé que la moyenne de ceux-ci.

Comme il l'a déjà été exposé dans le rapport de gestion du conseil fédéral, il importe que les principaux chemins de fer se préoccupent, en général, d'une augmentation de leur matériel roulant, et le chemin de fer Central devra faire de même en ce qui le concerne.

L'entretien du matériel roulant ne donne pas lieu, pour la compagnie du Central, à des observations particulières.

En ce qui concerne les *freins continus*, le matériel roulant du chemin de fer Central en était muni, à la fin de 1890, dans la proportion suivante:

			Moyenne des principaux chemins de fer
Locomotives	85,7 %	Locomotives	85,1 %
Wagons de voyageurs	47,7 %	Wagons de voyageurs	32,7 %
Wagons de marchandises	79,2 %	Wagons de marchandises	43,9 %

Le chauffage à la vapeur est introduit dans la proportion de 32,3 % des wagons de voyageurs; la moyenne des principaux chemins de fer est de 26,2 %.

En résumé, on peut dire que le chemin de fer Central, tant en ce qui concerne l'établissement des voies que le matériel, de même que par l'entretien, peut être compté au nombre des premiers chemins de fer principaux de la Suisse.

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

Berne, le 15 mai 1891.

Au nom du conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :

W E L T I.

Le chancelier de la Confédération :

R I N G I E R.

Zurich, le 2 mai 1891.

Au département fédéral de postes et des chemins de fer à Berne.

Très-honoré monsieur le conseiller fédéral, *

La Société des Commerçants de Zurich a soumis, dans sa réunion générale du 30 avril dernier, à une discussion libre la question de la *nationalisation des chemins de fer, en prenant particulièrement en considération les intérêts commerciaux du canton de Zurich*. Et, comme nous savons, monsieur le conseiller fédéral, que vous êtes actuellement occupé à un examen sérieux de la question de l'organisation future des chemins de fer de l'état, afin d'élaborer un message supplémentaire aux Chambres fédérales, nous avons l'honneur, en exécution d'un mandat de notre assemblée, de vous communiquer brièvement le résultat de nos délibérations, pour que vous en fassiez l'usage que vous jugerez convenable.

Les opinions ont été partagées sur le principe de la nationalisation. Toutefois, on a fait ressortir que la situation actuelle en matière de chemins de fer, en regard de nos relations commerciales, rendait un changement absolument nécessaire dans le sens de l'unification. L'on a fait aussi remarquer, de quelques côtés, que ce n'était que par le moyen de la nationalisation que nous pourrions arriver, à peu près dans le même temps que les états qui nous entourent, à amortir la dette des chemins de fer, de même qu'à rendre, dès l'origine, possible au commerce et à l'industrie, par les facilités dans le trafic, de soutenir la concurrence avec l'étranger.

Pour le cas de la réalisation de la nationalisation, on a envisagé comme désirable qu'il soit élaboré un projet de loi sur l'organisation de l'exploitation par l'état, avant de procéder à l'achat du chemin de fer Central. Quant à la forme de cette organisation, on ne se la représente pas comme centralisée, mais plutôt comme décentralisée, en tant que cela est compatible avec l'unification de l'exploitation.

On a aussi exprimé l'idée qu'il faudrait créer une huitième place de conseiller fédéral, spécialement pour le département des chemins de fer et que la direction générale devrait être transférée à Zurich, comme le centre principal du commerce et de l'industrie.

On a attaché une importance particulière à ce que le conseil des chemins de fer soit formé de la manière que le message du conseil fédéral du 21 mars le met en perspective; qu'en conséquence, les représentants de l'industrie, du commerce et de l'agriculture soient, en première ligne, pris en considération et qu'il ne soit, en aucun cas, concédé une prépondérance aux cantons.

Enfin, on a énoncé très positivement le vœu que ce principe trouve déjà son application dans la formation du conseil d'administration qui sera éventuellement prévu pour le chemin de fer Central et qu'il ne soit pas, comme le conseil fédéral semblait avoir l'intention de le faire, simplement local, mais revête un caractère général suisse, de telle sorte que Zurich et respectivement la Suisse orientale y aient une représentation qui réponde à l'importance de leurs relations commerciales.

Agréé, à cette occasion, très-honoré monsieur le conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération et de notre dévouement.

La Société des Commerçants de Zurich,

Le président:

C. Cramer-Frey.

Le secrétaire:

Richard.

Chemin de fer Central suisse.

Annexe II.

1188

Compte d'exploitation pour les années 1886 à 1890.

(Les lignes exploitées en commun ne figurent ici qu'avec leur produit net annuel.)

Rubriques des comptes.	Produits de chacune des années.					Produit moyen par année.
	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	
Recettes.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Solde de l'année précédente	351,149	299,562	299,167	344,687	470,306	352,974
Produit des transports (à l'exception des lignes communes)	11,203,803	11,652,475	12,107,304	12,841,604	13,143,579	12,189,753
Part au produit des lignes communes	642,044	659,445	698,896	873,002	854,551	745,587
Sommes prélevées sur les fonds spéciaux	1,291,862	1,072,742	972,030	978,569	1,060,513	1,075,143
Produits de capitaux disponibles, etc.	254,530	249,611	296,941	297,437	631,035	345,911
Sommes prélevées sur le fonds d'amortissement	—	7,206	7,545	7,587	7,841	6,036
Recettes diverses	1,208,178	1,148,294	1,142,124	1,171,220	1,241,168	1,182,197
	14,951,566	15,089,335	15,524,007	16,514,106	17,408,993	15,897,601
Dépenses.						
Frais d'exploitation proprement dits (à l'exception des lignes communes)	5,854,401	5,880,824	5,875,434	6,065,543	6,821,757	6,099,602
Versements dans les fonds spéciaux	1,080,568	1,119,922	1,126,445	1,245,750	1,280,413	1,170,620
Intérêts des dettes courantes, etc.	52,640	43,905	79,234	76,237	25,042	55,421
Amortissement d'anciennes non-valeurs	256,042	460,000	478,400	497,536	517,437	441,883
Dépenses diverses	831,299	749,460	823,946	892,805	1,029,624	865,427
Versements au fonds d'amortissement	180,353	—	—	—	—	36,071
Service des intérêts des emprunts consolidés	4,146,701	4,036,057	3,995,761	3,965,929	4,022,445	4,033,378
Dividendes pour les actions	2,250,000	2,500,000	2,800,000	3,300,000	3,300,000	2,830,000
Solde à compte nouveau	299,562	299,167	344,637	470,306	412,275	365,199
	14,951,566	15,089,335	15,524,007	16,514,106	17,408,993	15,897,601
Montant moyen des emprunts	101,401,520	100,632,148	99,773,424	99,191,976	100,654,885	100,331,791
» » du capital-actions	50,000,000	50,000,000	50,000,000	50,000,000	50,000,000	50,000,000
Taux d'intérêt moyen des emprunts	4,09 %	4,011 %	4,005 %	3,998 %	3,996 %	4,02 %
Dividendes en % du capital-actions	4,50 %	5,00 %	5,60 %	6,60 %	6,60 %	5,66 %

Annexe III.**Chemin de fer Central suisse.****Compte de rendement pour la Confédération.***Observation préliminaire.*

Les recettes et dépenses qui suivent répondent, s'il n'est pas fait de remarque particulière à propos des rubriques spéciales, aux rendements moyens des années 1886 à 1890.

Recettes.

Produit des transports	fr. 12,189,753
Part au produit des lignes communes	» 745,587
Prélèvements sur les fonds spéciaux	» 1,075,148
Produit de capitaux et bénéfice sur les cours	» 345,911
Recettes diverses	» 1,182,197
	<hr/>
Recettes	fr. 15,538,591

Dépenses.

Frais d'exploitation proprement dits	fr. 6,099,602
Versements aux fonds spéciaux	» 1,170,620
Intérêts des dettes courantes, etc.	» 55,421
Dépenses diverses	» 865,427
	<hr/>
Dépenses	fr. 8,191,070
<i>Produit net</i>	» 7,347,521
	<hr/>
Total comme ci-dessus	fr. 15,538,591

Emploi du produit net.

Intérêt des emprunts consolidés d'après leur montant à fin 1890 :	
4 % de fr. 100,981,500	fr. 4,039,260
Solde disponible pour l'intérêt des actions et pour d'autres destinations	» 3,308,261
	<hr/>
Produit net	fr. 7,347,521

Si toute la somme qui reste, après avoir servi l'intérêt des emprunts (fr. 3,308,261), était répartie en dividende aux 100,000 actions, cela ferait fr. 33 par action.

Chemin de fer Nord-Est suisse.

Annexe IV.

Compte de rendement pour les années 1882 à 1886.

1190

Rubriques des comptes.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	Moyenne par année.
Recettes.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes sur les transports	16,843,552	18,069,323	16,546,229	16,691,345	17,467,102	17,123,510
Sommes prélevées sur les fonds spéciaux	540,298	509,703	1,404,447	1,714,937	1,370,007	1,107,879
Produit de capitaux, etc.	408,568	438,746	516,315	341,708	277,048	396,477
Produit de services auxiliaires	293,349	301,005	157,102	— 58,222	235,953	185,837
Recettes diverses	1,195,598	1,185,164	1,203,092	2,246,842	1,603,154	1,486,770
Recettes	19,281,365	20,503,941	19,827,185	20,936,610	20,953,264	20,300,473
Dépenses.						
Frais d'exploitation proprement dits	7,638,755	8,012,385	7,888,375	8,243,717	8,514,129	8,059,472
Versements aux fonds spéciaux	1,379,621	1,623,724	1,642,550	2,147,051	1,716,948	1,701,979
Intérêts des dettes courantes, etc.	172,986	248,335	179,619	264,918	374,026	247,977
Dépenses diverses	1,433,123	1,679,377	1,557,494	1,741,254	2,081,065	1,698,463
Intérêts des obligations	6,512,092	6,601,248	6,418,851	6,325,397	6,209,310	6,413,379
Dépenses	17,136,577	18,165,069	17,686,889	18,722,337	18,895,478	18,121,270
Produit net	2,144,788	2,338,872	2,140,296	2,214,273	2,057,786	2,179,203
Total comme ci-dessus	19,281,365	20,503,941	19,827,185	20,936,610	20,953,264	20,300,473
Emploi du produit net.						
Amortissement	1,214,148	1,750,494	1,290,000	1,290,000	1,040,000	1,316,928
Dividendes pour les actions	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000
Solde à compte nouveau	270,640	— 71,622	190,296	264,273	357,786	202,275
Produit net	2,144,788	2,338,872	2,140,296	2,214,273	2,057,786	2,179,203
Capital-actions	56,634,750	56,634,750	56,634,750	53,000,000	53,000,000	55,180,850
Produit net en % du capital-actions	3,79 %	4,13 %	3,78 %	4,13 %	3,88 %	3,95 %
» » sans amortissement	1,64 %	1,04 %	1,50 %	1,74 %	1,92 %	1,56 %

Supplément au message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant l'achat d'actions du chemin de fer Central suisse. (Du 15 mai 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.06.1891
Date	
Data	
Seite	1167-1190
Page	
Pagina	
Ref. No	10 070 226

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.