

FEUILLE FÉDÉRALE

73^e année. Berne, le 26 janvier 1921. Volume I.

Paraît une fois par semaine. Prix: 20 francs par an; 10 francs pour six mois plus la finance d'abonnement ou de remboursement par la poste.

Insertions: 50 centimes la ligne ou son espace: doivent être adressées franco à l'imprimerie K.-J. Wyss Erben, à Berne.

1364

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
concernant
le rachat du chemin de fer du Seethal.

(Du 21 janvier 1921.)

Monsieur le président et messieurs,

Aux termes de l'article 28 de la concession du chemin de fer du Seethal, accordée le 21 juin 1907 et modifiée le 12 juin 1908, le rachat de la ligne par la Confédération ou par les cantons de Lucerne et d'Argovie, si la Confédération y renonce, peut avoir lieu, au plus tôt, le 1^{er} janvier 1922 et, à partir de ce moment, le 1^{er} janvier de chaque année, moyennant un avis préalable de trois ans. Se référant à cette disposition concessionnelle, les gouvernements desdits cantons demandèrent au Conseil fédéral, en été 1918, si la Confédération pensait faire usage de son droit de rachat. Ils donnaient à entendre, en même temps, que dans le cas contraire, la question du rachat par les cantons d'Argovie et de Lucerne serait envisagée. Le Conseil d'Etat d'Argovie faisait encore particulièrement observer que les conditions de vente prévues par la concession étaient des plus favorables, que le chemin de fer du Seethal, comme ligne électrique, gagnait beaucoup en importance et qu'ainsi la nationalisation devait être sérieusement examinée par la Confédération.

Nous nous sommes tout d'abord demandé s'il n'était pas opportun que la Confédération renoncât à faire valoir son droit de rachat jusqu'au moment où les circonstances permettraient la nationalisation simultanée de la plupart des chemins de fer secondaires dont il pourrait être question. Ce moment se présentera dans dix ans environ lorsque la

plus grande partie de ces entreprises seront arrivées au premier terme d'achat prévu par les concessions. Notre département des chemins de fer et la direction générale des chemins de fer fédéraux ayant en commun examiné attentivement cette question, ont reconnu toutefois que la Confédération avait avantage à effectuer le rachat de la ligne du Seethal à l'échéance la plus rapprochée, car, en attendant plus longtemps, il est probable que le prix du rachat augmentera sensiblement. Dans ces conditions, nous avons estimé qu'il était indiqué de garantir en tout cas à la Confédération la possibilité d'acquérir la ligne pour le 1^{er} janvier 1922 et, par lettre du 9 décembre 1918, nous avons notifié à la compagnie le rachat pour cette date.

Historique du chemin de fer du Seethal.

Déjà en 1871, un comité du chemin de fer du Seethal, constitué en vue de créer une société par actions, obtint des cantons d'Argovie et de Lucerne une concession pour la construction et l'exploitation d'une ligne de Lenzbourg ou de Hunzenschwil à Emmenbrücke. La crise des chemins de fer, dont souffrit la Suisse, les années suivantes, ne permit toutefois pas de faire aboutir immédiatement ce projet. Ce ne fut que dans les années 1880 qu'on put le réaliser, lorsque le comité d'initiative eut réussi à y intéresser un groupe de financiers anglais. En 1882, la concession du chemin de fer du Seethal est transférée à une société anglaise et modifiée en ce sens qu'au lieu d'une ligne sur propre corps de voie, il est prévu un chemin de fer routier à écartement normal et à une seule voie. La ligne principale de Lenzbourg à Emmenbrücke put déjà être ouverte à l'exploitation en 1883 et, en 1887, suivit l'embranchement Beinwil-Reinach-Menziken, pour lequel la société avait obtenu une concession en 1886. En 1894, le chemin de fer du Seethal et la concession que la société possédait depuis 1890 pour la construction et l'exploitation d'une ligne Lenzbourg-Wildegg furent vendus par la firme anglaise « Lake Valley of Switzerland railway Company » à la compagnie suisse du chemin de fer du Seethal, avec siège à Hochdorf. Lors du transfert des concessions, celles des diverses lignes furent remplacées par une concession unique. La nouvelle compagnie entreprit sans tarder l'établissement de la ligne Lenzbourg-Wildegg qui put déjà être ouverte en 1895. En 1906 eut lieu une fusion de la compagnie du Seethal avec celle du chemin de fer

Reinach-Münster, ouvert à l'exploitation la même année. Pour tenir compte des nouvelles conditions ainsi créées, les concessions antérieures du Seethal et du Reinach-Münster furent remplacées, le 21 juin 1907, par une concession unifiée donnant à la compagnie du Seethal la faculté d'introduire la traction électrique conformément au désir qu'elle en avait exprimé.

Les lignes du chemin de fer du Seethal ont, ensemble, une longueur de 54,2 km dont 33,5 km sont établis sur route sans corps de voie indépendant.

En 1909 et 1910 eut lieu l'introduction de la traction électrique. L'énergie électrique est fournie par l'entreprise électrique du canton d'Argovie sous forme de courant alternatif triphasé et transformé par l'usine de Beinwil en un courant alternatif monophasé de 5500 volts de tension et 25 périodes.

Les frais d'établissement s'élevaient à fr. 3 788 921 au moment de la vente de la ligne par la « Lake Valley of Switzerland railway Company ». La somme de fr. 1 400 000, payée par la compagnie suisse du chemin de fer du Seethal, fut répartie sur les divers chapitres de son compte de construction, proportionnellement aux frais d'établissement de l'ancienne entreprise. L'extension du réseau qui eut lieu depuis, l'amélioration des installations et surtout l'introduction de la traction électrique entraînèrent d'autres dépenses considérables qui portèrent le compte de construction, à fin 1919, à fr. 7 285 195.

Le capital d'établissement du chemin de fer du Seethal s'élevait à fin 1919, à fr. 7 400 000, comprenant fr. 800 000 d'actions primitives, fr. 1 800 000 d'actions privilégiées, fr. 3 753 000 d'emprunts à obligations et de dettes hypothécaires et plus d'un million de dettes de banque.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu du développement du trafic.

Année	Voyageurs	Bagages, animaux, marchandises	Essieux	Tonnes brutes	Recettes d'ex- ploitation
	Nombre	par km de ligne exploitée	Nombre	Nombre	Fr.
1889	56 663	14 292	26 536	181 320	5 680
1894	68 611	18 752	39 886	261 081	6 813
1900	99 975	29 246	52 346	353 135	10 113
1906	135 415	43 476	71 942	517 469	13 963
1913	180 959	41 627	90 399	659 873	16 737
1919	216 241	56 731	84 157	620 175	27 110

Motifs en faveur du rachat.

Le chemin de fer du Seethal est une des lignes secondaires dont la nationalisation était déjà prévue lors de la discussion de la loi de rachat et préparée par les dispositions des articles 3 et 4 de cette loi (*Feuille féd.* 1897, IV¹, 182). Son acquisition par la Confédération se recommande d'autant plus en ce moment que la traction électrique, introduite entre temps, en augmente l'importance. La Confédération devenant propriétaire de la ligne du Seethal qui, à ces deux extrémités, aboutit à des lignes principales du réseau des C.F.F., ceux-ci auraient la possibilité d'y acheminer le trafic en tenant compte exclusivement de l'économie et de l'opportunité.

La reprise du chemin de fer du Seethal par la Confédération n'entraînerait pas de nouvelles dépenses pour l'administration générale des C.F.F., car ceux-ci pourront faire exécuter les travaux nécessaires par le personnel dont ils disposent sans devoir l'augmenter dans aucun des services. Un certain nombre d'employés des organes de l'administration centrale du chemin de fer du Seethal, devenus disponibles, pourraient cependant être appelés à combler les vides produits dans les C.F.F. par les vacances naturelles.

Le rachat à la première échéance prévue par la concession, soit au 1^{er} janvier 1922, se recommande d'autant plus qu'il offre à la Confédération des avantages financiers importants qui pourraient ne pas se retrouver plus tard. Aux termes des dispositions de la concession unifiée du chemin de fer du Seethal, du 21 juin 1907, si le rachat s'effectue avant le 1^{er} janvier 1925, l'indemnité sera égale à 25 fois la moyenne du produit net pendant les dix années civiles précédant immédiatement la date à laquelle le rachat aura été dénoncé. Les dix années faisant règle pour le rachat au 1^{er} janvier 1922 ont donné les résultats ci-après :

	Excédents d'exploitation	Produits nets
	Fr.	Fr.
1909	76 045	28 272
1910	151 819	97 876
1911	231 455	178 607
1912	253 325	168 177
1913	220 052	149 781
1914	178 986	105 318
1915	245 689	185 946
1916	319 794	278 997
1917	366 049	300 481
1918	496 739	422 892
en moyenne	253 995	191 634

Dans la période entrant en ligne de compte, l'excédent d'exploitation est donc devenu $6\frac{1}{2}$ fois plus considérable qu'en 1909 et le produit net représente presque 15 fois celui de la même année.

Cette modification frappante du rendement s'explique par le fait qu'au début de ladite période la région du Seethal, et surtout Hochdorf, avec sa riche industrie, souffraient d'une grave crise économique. Un certain nombre de fabriques, créées dans le but d'alimenter le trafic de la ligne, furent aux prises avec des difficultés financières, et la compagnie du chemin de fer qui était engagée dans ces entreprises, fit des pertes considérables, doublement sensibles pour elle par suite de la diminution du trafic résultant de cette crise. En outre, en 1909, commença l'électrification de la ligne, qui exigea des moyens financiers bien plus importants que ceux qui avaient été prévus. Enfin, l'exploitation électrique subit dans les premières années des perturbations qui rendirent nécessaire l'emploi ultérieur de locomotives à vapeur.

La situation ne commença à s'améliorer qu'en 1911 lorsque les difficultés inhérentes à l'exploitation électrique furent surmontées et qu'une grande entreprise industrielle (fabrique de chocolat Peter, Cailler, Kohler) eut établi une succursale à Hochdorf. Ce fut le début d'une ère de prospérité qui ne fut que momentanément interrompue en 1914 par les répercussions de la guerre.

Ces dernières années, la compagnie a retiré, en outre, des avantages particuliers de la traction électrique de ses lignes, car elle put appliquer les suppléments de taxes extraordinaires accordés par le Conseil fédéral, sans avoir à subir, comme les chemins de fer à vapeur, le même renchérissement de l'exploitation.

Comme on l'a vu ci-dessus, le produit net moyen des années 1909 à 1918 est de fr. 191 634. En capitalisant ce montant à 4 %, on obtient donc une valeur de rendement de fr. 4 790 850. A l'exemple de ce qui a été fait lors des précédents rachats de chemins de fer, il y aurait, en outre, à prévoir une indemnité pour les provisions de matériel et les pièces de rechange, en tant que ces objets dépassent les besoins de trois mois; par contre, il y aurait à déduire, le cas échéant, le déficit de la caisse de secours au moment du transfert et, en vertu des dispositions concessionnelles en vigueur, le montant du fonds de renouvellement, ainsi que les moins-values éventuelles des installations, non couvertes par le fonds de renouvellement.

En raison du développement régulier et important du trafic du chemin de fer du Seethal, il faudrait payer une indemnité sensiblement plus élevée si le rachat était effectué à une date plus éloignée. Ce serait encore le cas si, contre toute attente, le trafic ne se développait plus ces prochaines années, mais restait au niveau actuel. Pour 1919, l'entreprise enregistre un excédent d'exploitation de fr. 467 400 et un bénéfice net de fr. 450 000; pour 1920, le résultat sera à peu près le même. Dans le cas où ces deux années seraient comprises dans la période faisant règle pour le calcul du produit net moyen, la valeur de rendement dépasserait d'environ 2 millions les 4,79 millions susindiqués. Il ne faudrait pas s'attendre non plus à un changement en faveur de la Confédération dans le cas où le rachat serait reporté au 1^{er} janvier 1925 ou à une date ultérieure, bien qu'alors le prix d'achat n'atteindrait plus qu'une somme égale à 22½ fois le montant du produit net à porter en compte. L'avantage de l'application d'un taux plus élevé pour la capitalisation du produit net serait illusoire, car plus tard, au lieu de la décade avec rendements relativement faibles, il faudrait tenir compte d'une période ultérieure de dix ans à rendements plus élevés.

On peut se convaincre par ce qui précède de l'avantage qu'aurait la Confédération à faire usage de son droit de racheter le chemin de fer du Seethal le 1^{er} janvier 1922. Tout en admettant que les C. F. F. exploiteront de façon plus chère que la compagnie privée actuelle — d'abord à cause des traitements plus élevés — on peut toutefois calculer que, même si la marche ascendante des rendements s'arrêtait, l'excédent d'exploitation futur suffira à effectuer le service des intérêts du montant du rachat. Cette prévision doit aussi être admise pour le cas où le calcul du prix de rachat, établi par nos organes mais contesté sur divers points par la compagnie, subirait une certaine élévation au cours des négociations ou par suite d'une décision judiciaire.

Bases juridiques et procédure du rachat.

En vertu de l'article 3 de la loi sur le rachat, le Conseil fédéral est autorisé, avec le simple consentement de l'Assemblée fédérale, à acquérir d'autres chemins de fer que ceux désignés à l'article 2, au cas où leur importance économique ou stratégique intéresse la Suisse ou une partie considérable du pays, et où leur acquisition n'entraîne pas des dépenses

exagérées. Par contre, d'après l'article 4 de la loi, le rachat de lignes qui ne remplissent pas ces conditions doit faire chaque fois l'objet d'une loi fédérale spéciale. Bien que le chemin de fer du Seethal ait une très haute valeur pour la région qu'il dessert, en particulier pour les industries de cette contrée, il ne peut toutefois pas être compté parmi les lignes, qui en raison de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. Son rachat ne peut donc avoir lieu, aux termes de l'article 4 de la loi, qu'en vertu d'une loi fédérale spéciale.

Comme on l'a déjà dit, les négociations écrites et orales avec la compagnie n'ont encore abouti à aucun accord sur le prix d'achat. Si une entente n'intervenait pas dans la suite, les points litigieux devraient être tranchés par le juge. Le fait que le rachat est dénoncé pour le 1^{er} janvier 1922 met le Conseil fédéral dans la nécessité de vous présenter, aujourd'hui déjà, un projet de loi de nationalisation, bien que dans les circonstances actuelles, il ne soit pas encore possible d'indiquer exactement le prix d'achat. L'approbation du projet de loi créerait les bases juridiques de l'opération du rachat et permettrait le transfert du chemin de fer du Seethal aux C.F.F. pour le 1^{er} janvier 1922, même dans le cas où le montant du prix d'achat ne serait pas encore fixé à cette époque.

Négociations concernant le rachat et conditions particulières.

La concession unifiée accordée au chemin de fer du Seethal le 21 juin 1907 contient les dispositions suivantes sur l'objet du rachat et la fixation du prix de vente :

« Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pension et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée en parfait état. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais de réfection, le prix de rachat subira une réduction proportionnelle.

Si le rachat s'effectue avant le 1^{er} janvier 1925, le prix de rachat sera égal à 25 fois la moyenne du produit net pendant les dix années civiles précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat aura été dénoncé à la compagnie; s'il s'effectue du 1^{er} janvier 1925 au 1^{er} janvier 1940,

le prix sera égal à 22½ fois et, s'il a lieu du 1^{er} janvier 1940 à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur de ce produit net; — sous déduction toutefois du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.»

Le calcul du prix de rachat, que nous avons établi sur la base de ces dispositions, n'est pas admis par la compagnie, comme on vient de le voir. Les objections de l'entreprise se rapportent essentiellement aux points ci-après.

1. Calcul du rendement en général. La concession indique comme période pour le calcul du produit net les dix années civiles précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération aura dénoncé le rachat. La concession fixe cette époque en stipulant que l'entreprise devra être informée de la décision de rachat trois ans avant le moment où il sera effectué. Conformément à cette prescription, le Conseil fédéral a notifié à la compagnie, le 9 décembre 1918, que le rachat s'effectuerait le 1^{er} janvier 1922; il s'ensuit que la période de calcul prévue par la concession comprend les années 1909 à 1918. L'entreprise demanda d'abord que l'on exclût du calcul de rendement les années 1909 et 1910, pendant lesquelles s'effectua le passage de l'exploitation à vapeur à la traction électrique et proposa de comprendre dans le calcul de rendement le produit net de 1913 en lieu et place de celui de 1914 dont le résultat eut à souffrir de la guerre. Au cours des pourparlers, la compagnie abandonna sa prétention, nos représentants n'étant pas entrés dans ses vues; elle demanda par contre que le calcul de rendement fût rectifié et établi comme il aurait dû l'être si le chemin de fer avait été exploité à l'électricité pendant toute la période en cause. Elle demanda, à cet effet, qu'on déduisît des dépenses d'exploitation de chacune des années 1909 et 1910 un montant de fr. 50 000, représentant, à son avis, l'augmentation des frais d'exploitation, pendant ces deux exercices, ensuite de l'emploi simultané de la vapeur et de l'électricité au lieu de l'électricité seulement. Ce serait faire preuve d'équité, dit la compagnie, que d'éliminer de cette façon du compte de rendement les facteurs défavorables provenant de l'exploitation double. A notre avis, la demande présentée sous cette forme doit aussi être considérée comme non fondée, vu les termes très clairs de la concession. Elle n'est même pas justifiée par des motifs d'équité, car l'influence dite défavorable de la double exploitation, en 1909 et 1910, fut largement compensée dans le calcul de rendement: en effet, de 1915 à 1918, années

comprises dans la période de calcul, l'entreprise eut la faculté d'appliquer les suppléments de taxes extraordinaires accordés par le Conseil fédéral et cela aux mêmes taux que les chemins de fer à vapeur, bien que ses résultats d'exploitation ne fussent pas influencés par la hausse des charbons.

2. *Fonds de renouvellement.* D'après les dispositions de la concession, il y aurait lieu, pour obtenir le prix de rachat, de déduire le fonds de renouvellement et le fonds de réserve du produit net moyen capitalisé des années 1909 à 1918. Mais on a déjà reconnu, lors des précédents rachats, que le fonds de réserve spécial devait être considéré comme propriété des actionnaires et qu'il n'était pas question de le céder à la Confédération. Les concessions accordées ces dernières années ne prévoient, dès lors, que la déduction du fonds de renouvellement. C'est pour ces raisons que, dès le début, il ne fut demandé au chemin de fer du Seethal que la cession du fonds de renouvellement.

Cette question du fonds de renouvellement constitue, comme ce fut également le cas lors de certains rachats antérieurs, un des principaux points litigieux. Il existe, en effet, des divergences de vue tant en ce qui touche les versements annuels au fonds, à porter comme dépenses dans le calcul de rendement, qu'en ce qui regarde le montant du fonds à céder à la Confédération en vertu de la concession, c'est-à-dire à déduire de la valeur de rendement. D'après les exigences de la compagnie, la Confédération aurait eu le choix entre deux modes de calcul : ou bien les versements au fonds de renouvellement, effectués de 1909 à 1918, auraient figuré dans le compte de rendement comme dépenses, pour leur totalité, à la condition que la Confédération renoncât, en revanche, à exiger la cession du fonds; ou bien les versements au fonds, de même que le montant du fonds à céder à la Confédération, auraient été considérés comme des valeurs productives, dont la somme serait donc déterminée en tenant compte des intérêts et intérêts composés. D'après ce dernier mode de calcul, la compagnie aurait eu à céder à la Confédération un fonds qui, avec le montant des futurs versements annuels et des intérêts et intérêts composés, eût atteint, jusqu'à l'époque où la superstructure, les installations électriques, le matériel roulant et l'outillage eussent dû être renouvelés pour usure, l'équivalent intégral de leur moins-value. D'autre part, on n'aurait porté dans les dépenses du compte de rendement, comme versements au fonds,

que les sommes qui, avec les intérêts et intérêts composés, eussent été égales, au 1^{er} janvier 1922, au montant du fonds à céder à la Confédération, calculé de la manière indiquée.

Le premier mode de calcul dut être écarté vu l'article de la concession stipulant que le fonds de renouvellement est déduit de la valeur de rendement. Par contre, nous avons déclaré, dans les pourparlers qui suivirent, que nous étions disposé à faire une concession dans le sens de la seconde proposition, moyennant qu'une entente intervînt sur tous les autres points litigieux.

3. *Indemnité postale.* Dans les neuf années 1909 à 1917, qui accusèrent un produit net inférieur à 4 %, la caisse postale fédérale versa au chemin de fer du Seethal, au sens de l'article 4 de la loi sur les chemins de fer secondaires, pour le transport des colis postaux, des conducteurs et des fourgons postaux, des indemnités qui s'élevèrent en moyenne à fr. 16845 par an pour la période de dix ans. La compagnie prétend qu'il faut considérer ces indemnités comme une bonification pour les prestations qu'elle doit fournir à l'administration postale en vertu de la loi sur les chemins de fer, et elle estime, dès lors, que ces sommes doivent figurer dans le compte de rendement comme recettes. A notre avis, ces indemnités ne doivent pas être considérées comme des recettes de transport proprement dites, mais plutôt comme des subventions de la Confédération, versées aux chemins de fer secondaires par la caisse postale lorsque les conditions définies au préalable par la loi se trouvent être remplies. C'est pour ces raisons que nous avons écarté par principe cette demande qui tend à assurer aux actionnaires de l'entreprise la jouissance de la subvention postale, même après le rachat, sous forme d'intérêts d'une portion correspondante du prix de rachat. Toutefois, nous nous sommes déclaré disposé à faire des concessions sur ce point également, au cas où il y aurait accord sur les autres questions.

4. *Les autres points litigieux touchant le compte de rendement* n'ont pas une portée financière considérable. Si une entente intervient sur les questions principales, il y a lieu de s'attendre à ce qu'un accommodement soit trouvé aussi sans de trop grandes difficultés pour ces points secondaires.

Pour obtenir le prix de rachat, il faut, aux termes de la concession, déduire de la valeur de rendement, à part le fonds de renouvellement, la différence entre la valeur réelle et la valeur de parfait état des objets de rachat dont le

fonds de renouvellement ne tient pas compte. En ce qui touche l'état du chemin de fer, il convient de remarquer que certaines imperfections ont été constatées lors d'une reconnaissance faite par les organes de notre département des chemins de fer et des C. F. F., simultanément avec des représentants des gouvernements d'Argovie et de Lucerne, ainsi que de la compagnie. Si, au moment du transfert à la Confédération, les déféctuosités existent encore il y aura ainsi à déduire du prix de rachat un montant déterminé pour moins-values d'objets, non couvertes par le fonds de renouvellement.

Le personnel du chemin de fer du Seethal passera aux C. F. F., pour autant qu'il est encore absolument apte au service. La caisse de secours du personnel devrait donc aussi être remise à la Confédération avec tous ses actifs et passifs. Dans le cas où le bilan technique d'assurance, à établir pour le jour du transfert, indiquerait un déficit, celui-ci serait déduit du prix d'achat.

D'après la concession, l'objet du rachat est constitué par le chemin de fer avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires, en y comprenant aussi les provisions de matériaux. On avait admis comme principe, pour les rachats antérieurs, qu'au moment du transfert du chemin de fer à la Confédération, les matériaux et les pièces de réserve devaient se trouver en quantité suffisante pour une exploitation régulière; lors des achats des chemins de fer principaux au prix de leur rendement, la quantité fixée fut celle nécessaire aux besoins de trois mois au moins. Les approvisionnements dépassant ces besoins firent l'objet d'accords spéciaux avec la Confédération. Nous basant sur cette procédure, nous avons convenu avec la compagnie du Seethal, lors des négociations de rachat, que la Confédération reprendrait les matériaux et pièces de réserve, existant au moment du transfert, contre une indemnité dont serait déduit un montant de fr. 40 000, représentant les besoins de trois mois.

Envisageant les conditions actuelles du marché de l'argent, on a examiné aussi, lors des pourparlers avec la compagnie, si le paiement d'une partie du prix de rachat ne pourrait pas s'effectuer par la reprise des emprunts consolidés du chemin de fer du Seethal. Ces dettes consistent en deux emprunts hypothécaires, l'un de 1^{er} rang, de 1,7 million, à 4 %, contracté le 1^{er} juillet 1904, remboursable le 30 juin 1930, l'autre de 2^e rang, de 2 millions, à 4½ %, contracté le

16 mars 1908, remboursable le 31 décembre 1927. Nous avons proposé à la compagnie de lui bonifier un agio pour les avantages que retirerait l'acheteur de la reprise des emprunts; cette bonification serait égale à la somme résultant de la différence entre un taux de 6 % et des intérêts de 4 % et 4½ % à payer pour les emprunts. L'entreprise a estimé que cette offre était insuffisante. Si, dans la suite des pourparlers, elle maintenait sa manière de voir à ce sujet, il serait préférable de renoncer à reprendre les emprunts. Il est vrai que la situation actuelle interdit d'avoir recours, sans motifs impérieux, au marché de l'argent; mais les difficultés de se procurer les fonds nécessaires au paiement comptant du prix de rachat ne seraient toutefois pas si considérables qu'elles puissent justifier un agio plus élevé que celui offert pour la reprise des emprunts.

Il reste à mentionner, en particulier, qu'en 1904, le chemin de fer du Seethal a garanti par contrat à la commune de Münster et à d'autres intéressés, qui avaient accordé une subvention de fr. 180 000 pour la construction de la ligne Reinach-Münster, une participation aux bénéfices éventuels de cette ligne, ainsi que d'autres avantages, surtout en matière de tarifs. Ces bailleurs de fonds nous ont demandé de leur donner l'assurance qu'en cas de rachat du chemin de fer du Seethal, les C.F.F. reprendront totalement à leur compte les engagements que la compagnie a contractés envers eux. Nous n'avons pu faire droit à cette requête, car, en vertu des dispositions légales en vigueur, la Confédération n'est pas tenue, en cas de rachat, d'intervenir dans les engagements pris par une compagnie, en faveur de tiers, en dehors de la concession. Nous avons donc avisé les intéressés qu'ils aient à s'entendre directement avec l'administration du chemin de fer du Seethal pour le rachat de leurs droits. La compagnie a d'ailleurs reconnu, pendant les négociations, qu'il lui incombait de s'entendre à ce sujet avec la commune de Münster et les coïntéressés.

Il convient enfin de faire mention de la situation spéciale dans laquelle se trouve l'entreprise par suite de la construction du chemin de fer comme ligne sur route. Les conditions auxquelles l'usage des voies publiques fut consentie pour l'établissement et l'exploitation de ce réseau sont mentionnées :

- a. dans le décret du Grand-Conseil d'Argovie du 21 mai 1907, pour le territoire du canton d'Argovie;

b. dans le cahier des charges du 25 février 1882, approuvé par le Grand-Conseil du canton de Lucerne le 9 mars 1882 et par le Conseil fédéral le 27 mai 1882, pour le territoire du canton de Lucerne.

La concession unifiée du chemin de fer du Seethal, du 21 juin 1907, confirme expressément, à son article 6, la validité ultérieure de ces dispositions en tant qu'elles ne sont pas contraires à l'acte de concession et à la législation fédérale. D'après un rapport de notre département de justice et police, les conditions pour l'usage des routes doivent être considérées, dans cette mesure, comme si elles faisaient partie intégrante de la concession même. Elles ne deviendraient donc pas caduques par la nationalisation du chemin de fer, mais, en vertu de l'article 9 de la loi de rachat, elles resteraient en vigueur pour autant qu'elles sont en relation directe avec l'état et l'exploitation de la ligne.

Lors de la reconnaissance de l'état du chemin de fer, dont il a été question plus haut, les représentants des cantons d'Argovie et de Lucerne ont relevé que l'état et l'entretien des routes ne répondaient pas, sous bien des rapports, aux conditions auxquelles l'usage des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer avait été consenti. Ils déclarèrent que les deux cantons se réservaient de sauvegarder tous les droits leur appartenant. La Confédération, en acquérant le chemin de fer, serait ainsi obligée de demander une réduction du prix de rachat égale aux frais que pourrait nécessiter la mise en état des routes, dans le cas où la compagnie, au moment du transfert de l'entreprise à la Confédération, n'aurait pas remédié elle-même aux déficiences constatées par les délégués cantonaux.

Nous résumons dans le tableau ci-dessous les résultats actuels des négociations de rachat :

	Offre de la Confédération Fr.	Demande de la compagnie Fr.
Prix de rachat d'après les premiers calculs, en chiffre rond	4 440 000	6 960 000
Prix de rachat en tenant compte des concessions faites pendant les négociations	5 124 750	5 450 530
Il faut y ajouter :		
Indemnité pour la cession des provisions de matériaux dépassant les besoins de 3 mois, valeur approximative	360 927	360 927
Agio en cas de reprise des emprunts .	369 000	464 000
Total	5 854 677	6 275 457

Dont à déduire :

- a. le montant des moins-values éventuelles au moment du transfert du chemin de fer à la Confédération, en tant qu'elles ne seront pas couvertes par le fonds de renouvellement;
- b. un déficit éventuel de la caisse de secours du personnel, à constater au même moment par un bilan technique d'assurance.

Ajoutons que toutes les concessions faites des deux côtés ne l'ont été qu'en vue d'une entente sur le rachat total et qu'elles seront retirées s'il est fait appel au juge.

* * *

Pendant les pourparlers, la compagnie du chemin de fer du Seethal a émis le vœu que le transfert de son entreprise à la Confédération fût renvoyé de deux ou trois ans. Cette prorogation n'aurait pas d'inconvénients pour la Confédération à la condition que le produit net moyen des années 1909 à 1918 continue à faire règle pour la fixation du prix de rachat et que le calcul des diverses déductions à prévoir et de l'indemnité pour les provisions de matériaux ainsi que des pièces de réserve soit effectué au moment de la remise du chemin de fer. Rien ne s'opposerait ainsi à un accord dans ce sens au cas où cette concession permettrait de s'entendre sur les divers points litigieux.

Projet de loi de rachat.

L'article premier constate que le chemin de fer du Seethal doit être nationalisé par la voie du rachat concessionnel.

L'article 2 charge le Conseil fédéral d'effectuer le rachat pour le 1^{er} janvier 1922, tout en lui laissant la faculté d'ajourner la reprise du chemin de fer par la Confédération au cas où ce renvoi permettrait de s'entendre avec la compagnie sur les divers points litigieux.

L'article 3 autorise le Conseil fédéral à fixer des suppléments de distance pour le calcul des tarifs. Les taxes concessionnelles maxima du chemin de fer du Seethal furent toujours plus élevées que les bases de taxes prévues par la loi sur les tarifs des C. F. F. En 1916, le chemin de fer du Seethal fut autorisé, par voie de modification de sa concession, à appliquer sur ses lignes les tarifs des C. F. F. moyennant une majoration des distances effectives servant à calculer les

taxes de 45 % pour le transport des voyageurs et bagages et de 90 % pour les marchandises et animaux vivants. Le tarif en vigueur actuellement sur le chemin de fer du Seethal est établi sur les bases de taxes des C.F.F., les distances effectives étant augmentées de 35 % pour les voyageurs et les bagages, et de 82 % pour les marchandises et animaux. En examinant si le rachat était opportun au point de vue financier, on admit que les C.F.F. seraient autorisés à maintenir les majorations de distances leur permettant de s'assurer aussi à l'avenir le produit net ayant servi de base à la fixation du prix de rachat. L'article 2 a pour but de créer la base légale nécessaire au maintien des suppléments de distance.

En recommandant à votre approbation le projet ci-après de loi fédérale concernant le rachat concessionnel du chemin de fer du Seethal par la Confédération, nous saisissons cette occasion, monsieur le président et messieurs, pour vous renouveler les assurances de notre haute considération.

Berne, le 21 janvier 1921.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, SCHULTHESS.

Le chancelier de la Confédération, STEIGER.

Projet.

LOI FÉDÉRALE

concernant

le rachat du chemin de fer du Seethal.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le message du Conseil fédéral du 21 janvier 1921;

En application des articles 23 et 26 de la constitution fédérale et en exécution de l'article 4 de la loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de

chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux,

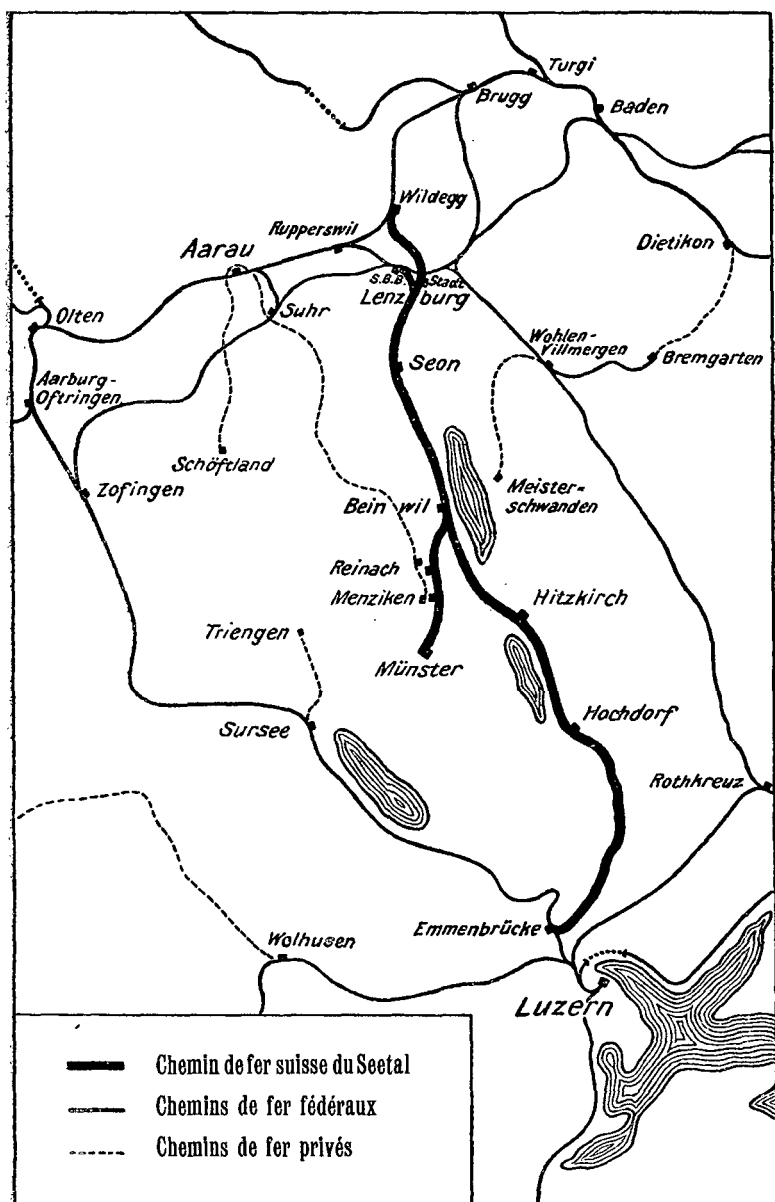
arrête :

Article premier. La Confédération acquiert par voie d'achat, conformément aux dispositions de la législation fédérale et de la concession de la compagnie du chemin de fer du Seethal, les lignes de chemins de fer Wildegg-Lenzburg-Emmenbrücke et Beinwil-Münster lesquelles feront partie intégrante du réseau des chemins de fer fédéraux après leur transfert à l'acquéreuse.

Art. 2. Le Conseil fédéral est chargé d'effectuer l'achat pour le 1^{er} janvier 1922. Il est toutefois autorisé à convenir avec la compagnie du chemin de fer du Seethal, en cas d'entente sur le rachat, d'une date ultérieure pour le transfert de l'entreprise à la Confédération.

Art. 3. Le Conseil fédéral est autorisé, conformément aux articles 8 et 13 de la loi fédérale concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux, du 27 juin 1901, à accorder pour les deux lignes des majorations des distances effectives. Ces majorations devront être fixées de manière que l'exploitation des lignes par les chemins de fer fédéraux produise, pour les mêmes quantités transportées, approximativement les mêmes recettes qu'auparavant. Les modifications générales des bases de tarif valables pour les chemins de fer fédéraux, qui se produiraient après le rachat seront également applicables à ces deux lignes.

Art. 4. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de la présente loi.



Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le rachat du chemin de fer du Seethal. (Du 21 janvier 1921.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1364
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.01.1921
Date	
Data	
Seite	59-75
Page	
Pagina	
Ref. No	10 082 741

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.