

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 26 (1897)

Artikel: Au haut Conseil fédéral suisse

Autor: Stoffel, Sev.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-623000>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Lucerne, le 8 Mai 1897.

Au haut Conseil fédéral suisse

BERNE.

Monsieur le Président et Messieurs,

Obtempérant à l'invitation contenue dans votre arrêté du 2 février 1897, nous avons l'honneur de vous soumettre les justifications du produit net et des dépenses de premier établissement de l'entreprise du chemin de fer du Saint-Gothard pour les années 1894, 1895 et 1896. Comme base de ces justifications, nous ne pouvons, *quant au fond*, considérer uniquement que nos concessions et les arrêtés fédéraux de ratification, savoir

les cinq arrêtés fédéraux (de texte identique pour la question du rachat) du 22 octobre 1869, portant concession de la construction et de l'exploitation du chemin de fer du Saint-Gothard sur le territoire des cantons de Lucerne, Zoug, Schwyz, Uri et Tessin, et

la concession fédérale pour la ligne dite de Pino, arrêté fédéral du 16 septembre 1875, portant concession d'un chemin de fer de Cadenazzo à Pino.

Nous nous conformons ainsi aux dispositions du 2^e alinéa de l'art. 20 de la loi fédérale du 27 mars 1896 sur la comptabilité des chemins de fer, qui dit que le Conseil fédéral cherchera à s'entendre avec les entreprises de chemins de fer *sur les règles d'après lesquelles le produit net et le capital de premier établissement devront être déterminés en conformité des concessions*. A notre grand regret, nous voyons cependant que, sur certains points fort importants, notre opinion diffère de l'interprétation juridique du Conseil fédéral, telle qu'elle est énoncée dans le message du 25 mars ainsi que dans l'arrêté du 6 avril de cette année; nous réservant de motiver plus complètement, à une époque ultérieure, notre manière de voir sous le rapport du droit, nous nous bornerons ici à exposer nos idées à ce sujet. Nous devons toutefois déclarer de la façon la plus catégorique que, pour la défense de notre point de vue juridique, nous contestons l'exactitude des calculs contenus dans votre message du 25 mars.

En la forme, nous regardons comme base des justifications du produit net, les comptes de la Compagnie, tels que, selon les prescriptions, nous vous les transmettons chaque année.

Nous allons maintenant traiter certains points de la question.

A. Justifications du produit net.

I. Origine de la période décennale de calcul pour le produit net.

Pour la fixation de l'indemnité *fait règle* le produit net des dix années précédant *immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat*. Aux termes de cette disposition, il est hors de doute que la période de compte pour le premier rachat du Gothard commence le 1^{er} mai 1894 et se termine le 30 avril 1904. Le rachat et la déclaration s'y rattachant

doivent donc avoir lieu le 1^{er} mai, la période précédent *immédiatement* se termine ainsi le 30 avril et l'origine, le 1^{er} mai, en est naturellement toute donnée.

Conséquemment nous dresserons et présenterons les premières justifications pour la période du 1^{er} mai au 31 décembre 1894, ensuite neuf autres justifications pour les années civiles de 1895 à 1903 inclusivement et les dernières justifications pour l'intervalle du 1^{er} janvier au 30 avril 1904.

II. Recettes et dépenses découlant des baux

relatifs aux tronçons

*Lucerne-Rothkreuz et
Rothkreuz-Immensee.*

Comme on sait, notre Compagnie a pris à bail ces deux tronçons jusqu'au moment où les lignes d'accès du nord seront livrées à l'exploitation; donc le 1^{er} juin 1897 ces deux baux arriveront ipso jure à leur terme. En cas de rachat, ces deux tronçons seront cédés, non point par le Gothard, mais par le Nord-Est Suisse et le Sud de l'Argovie qui en comprendront sans aucun doute le produit net ou le capital de premier établissement dans leurs calculs de rachat; il s'ensuit forcément que les résultats de l'exploitation de ces deux sections ne peuvent figurer dans les calculs du produit net de notre Compagnie; l'état de choses créé par le bail n'était que temporaire.

Au vrai, il n'est pas aisé de faire le départ des recettes et des dépenses de ces lignes, la majeure partie de ces éléments étant compris dans d'autres rubriques de compte; certaines positions peuvent être qualifiées avec certitude de résultats de l'exploitation au sens actif ou passif; pour d'autres, qui forment même une fraction très notable du tout, le caractère ne peut en être défini que par voie d'estimation, de moyennes, etc. Un fait spécial à considérer encore, c'est que la gare de Lucerne était aussi pour nous, avant l'ouverture des nouveaux embranchements, la gare terminus qui nous eût été indispensable même en l'absence de tout contrat à bail. Pareillement, certaines prestations de la gare de Rothkreuz — citons le service de transmission et de triage — auraient dû de toute façon s'effectuer sur un point de notre réseau. On a tenu compte de ces circonstances diverses dans l'évaluation tant des recettes que des dépenses.

Or, nos calculs aboutissent à ce résultat que recettes et dépenses se compensent à peu de chose près; elles doivent être défalquées de part et d'autre.

III. Recettes et dépenses afférentes aux biens-fonds.

Les biens-fonds ne sont pas en connexion immédiate avec le chemin de fer; fréquemment ils constituent la propriété plutôt accidentelle de la Compagnie. L'Etat qui rachète n'a par conséquent ni le droit ni le devoir de reprendre ces objets. Il suit de là logiquement que les recettes et les dépenses dérivant de cette possession doivent être éliminées du calcul du produit net. Sous le rapport financier, ce point n'a qu'une faible importance pour le compte de notre Compagnie.

IV. Les gratifications des fonctionnaires et employés.

Depuis quelques années, nous distribuons, aux approches du Nouvel-an, des gratifications à nos fonctionnaires et employés. Depuis que nos comptes faisaient prévoir un résultat satisfaisant, nous avons procédé ainsi, mais absolument *librement et spontanément*. L'octroi de ces gratifications ne découle d'aucune obligation contractuelle ou concessionnelle, au contraire la Compagnie possède la plus entière liberté de les allouer ou non; elles ne sont non plus le fait d'un usage introduit par les autres entreprises de transport de notre pays; elles forment encore moins le complément indispen-

sable des traitements, nécessité par l'infériorité de ces derniers comparativement à ceux d'autres compagnies; en effet, il nous serait facile d'apporter la preuve qu'à cet égard nos prestations ordinaires ne le cèdent en rien à celles d'autres entreprises de transport suisses et étrangères.

En conséquence nous revendiquons le droit de retrancher cette somme des dépenses pour traitements et salaires.

V. Dépenses dérivant des conventions d'assurance.

Nous ne voulons pas examiner ici la question de savoir si ces dépenses doivent être supportées par les compagnies contribuables ou par les compagnies victimes de l'accident.

Ce point est sans grande portée pour notre Compagnie, parce que les accidents de Mœnchenstein et Zollikofen remontent à 1891, année qui n'est pas comprise dans notre période de calcul; c'est pourquoi nous défalquerons ces dépenses des frais d'exploitation.

VI. Dons volontaires et subsides.

Il s'agit ici des dons volontaires faits à certaines personnes et associations, des secours alloués à des employés ou aux familles d'agents décédés, etc., toutes prestations qui ne découlent d'aucune obligation légale. Ces dépenses ayant un caractère bien marqué de dons et de subsides volontaires, nous nous estimons exonérés du devoir de les porter en compte pour le rachat.

VII. Dépenses pour le dépôt de denrées alimentaires à Bellinzona et pour les écoles privées.

Nous nous croyons en droit de défalquer des frais d'exploitation les dépenses spéciales à ces institutions d'utilité publique, ces prestations également étant, par leur nature même, volontaires et n'étant stipulées ni par un texte de loi, ni par les concessions, ni par nos contrats d'engagement.

La dépense pour le dépôt de denrées alimentaires (plus de fr. 15,000) ne comprend que les débours directs, mais non l'intérêt du fonds de roulement, le loyer des locaux, ni les déficits sur le transport des marchandises expédiées du dépôt au domicile des acheteurs; ces déficits seuls représentent une somme excédant fr. 25,000.

Les dépenses annuelles pour les écoles se chiffrent actuellement par fr. 18,000 en nombre rond, somme qui ne comprend pas l'intérêt des capitaux affectés aux bâtiments, au mobilier et matériel scolaires.

Nous terminons ici l'examen du compte d'exploitation et avons encore à exposer nos vues sur les rubriques du compte de profits et pertes qui sont en corrélation avec les justifications du produit net.

VIII. Produit de capitaux disponibles (exploitation).

Eu égard à la nécessité, pour une entreprise si considérable, d'avoir constamment en réserve un stock équivalent de capitaux disponibles, et vu qu'il est conforme aux principes d'une saine administration, de faire, dans l'entretemps, fructifier ces ressources⁷ pour autant que la chose est possible sans préjudice de leur destination, le produit des capitaux de ce genre doit être comptabilisé comme recette.

IX. Intérêts des emprunts.

Aux termes des dispositions des concessions pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Saint-Gothard, on paiera, dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^{me} année, 25 fois la valeur de la moyenne du produit net *perçu* par la Société pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat.

Pour déterminer le produit net sur la base des concessions ainsi que des statuts et du code fédéral des obligations, il faut retrancher les intérêts des emprunts (dettes) du produit du service des transports. Après paiement de l'indemnité fixée pour le prix de rachat, le chemin de fer passe avec toutes ses charges à la Confédération.

Des intérêts des emprunts il faut défalquer les recettes provenant des intérêts de construction.

X. Les amortissements.

A teneur des arrêtés fédéraux du 22 octobre 1869, on défalquera du produit net les sommes portées en diminution d'inventaire.

Nous retrancherons donc les montants figurant sous cette rubrique dans les comptes de profits et pertes des années comptables, pour autant qu'ils rentrent dans la période décennale de calcul. Par contre, nous ne tenons pas pour justifiée la demande de déduire également les sommes que nous avons portées au compte «dépenses à amortir». La différence entre ces deux catégories de montants ne réside pas uniquement dans la forme de l'inscription, en d'autres termes elle n'est pas seulement formelle, mais c'est, quant au fond, une différence essentielle.

Aux dépenses du compte de profits et pertes nous avons colloqué la valeur de constructions et installations (matériel et salaires) disparues et non remplacées et inscrit par contre au compte des «dépenses à amortir» la valeur de constructions et installations disparues, mais remplacées par *d'autres nouvelles ou complémentaires représentant une augmentation ou une amélioration essentielle des constructions et installations primitives* (compte de construction). Dans le premier cas, nous remplaçons la valeur des constructions et installations disparues, au moyen d'une prestation en espèces à la charge du compte d'exploitation (compte de profits et pertes); dans le second cas, les constructions et installations disparues sont remplacées au moyen d'une prestation en nature prélevée sur emprunts, et leur valeur est la plupart du temps supérieure à celle des constructions et installations primitives. Pour le calcul du produit net, ces amortissements ne doivent donc pas figurer au compte de profits et pertes, sinon il y aurait double emploi, mais il faut les défalquer du compte de construction, pour l'apurement des dépenses de construction, et les inscrire au compte des «dépenses à amortir».

Monsieur le Président et Messieurs,

Vous voyez par ce qui précède que sur plusieurs points nous ne pouvons partager votre manière de voir quant au calcul du produit net. Indépendamment de ces divergences, il y en a d'autres encore, mais nous nous bornerons ici — sous réserve de tous nos droits — à ne traiter brièvement que les plus importantes, savoir les questions se rattachant au fonds de renouvellement.

Nos comptes d'exploitation renferment toutes les dépenses des réfections nécessaires et nous pouvons affirmer que sous ce rapport nous n'avons jamais rien négligé. Dans notre mémoire du 1^{er} février sur la formation du fonds de renouvellement, nous avons fourni la preuve qu'actuellement notre réseau se trouve dans un état plus satisfaisant qu'en 1882, époque de l'ouverture à l'exploitation, et nous veillerons à ce qu'il soit tout au moins maintenu dans ces bonnes conditions; d'ailleurs, s'il en était autrement en 1909, la Confédération aurait le droit de déduire du prix de rachat une somme équivalant aux défectuosités de la ligne.

C'est le droit du rachat sur la base des concessions et c'est sur ce droit, garanti à nouveau par l'art. 20 de la récente loi de comptabilité, que nous nous appuyons fermement. Le fonds dit de renouvellement n'a rien à faire avec le rachat, car lorsqu'on établit, dans la période de 1850 à 1860, les dispositions relatives au rachat, on ne connaissait pas encore un fonds de ce genre, ni ses fonctions compensatrices. Selon nous il n'est pas admissible que les principes régissant le fonds de renouvellement soient appliqués ou, à proprement parler, substitués au rachat. Le Conseil fédéral n'a pu non plus y songer, lorsque, dans le projet de loi sur la comptabilité, il voulait revendiquer le droit d'arrêter *définitivement* le montant des versements au fonds de renouvellement; aussi bien aurait-il ainsi, quant aux conditions du rachat, rendu en sa propre cause un jugement sans appel. Nous attirons encore votre attention sur le fait que lors de l'approbation de nos premiers statuts du 3 novembre 1871, le Conseil fédéral a reconnu notre droit de propriété sur ce fonds, et nous ajoutons que nous devons maintenir cette revendication.

De même, il n'est absolument pas juste de rapprocher les fonctions du fonds de renouvellement des usages commerciaux pour les amortissements dans les affaires industrielles, comme il serait tout aussi faux de comparer à une fabrique l'entreprise de chemin de fer et son importance pour l'économie nationale. Cette importance ne permet pas de laisser le chemin de fer dans un état de moins-value croissante et en échange d'en théauriser la contrevaleur. Bien plutôt faut-il faire constamment les sacrifices nécessaires en vue de la conservation et même de l'amélioration d'un chemin de fer, afin que cet instrument éminent de la circulation publique se trouve en tout temps dans un état absolument satisfaisant. On ne saurait songer à laisser péricliter la puissance de cet instrument et encore moins à le laisser disparaître. Le sacrifice effectivement nécessaire au maintien de cet état satisfaisant se retrouve lors du calcul de la valeur, en ce sens que défalqué des recettes lors de la détermination du produit net, il réduit ce dernier conformément à la nature des choses. L'amortir encore une fois équivaudrait à une double inscription au débit qui ne serait pas justifiée en soi et n'est pas prévue dans les concessions.

Mais, abstraction faite même de ce qui précède, le fonds de renouvellement n'est point un critère sûr pour le calcul du produit net, car rien peut-être n'est plus difficile en matière de comptabilité de chemins de fer que de déterminer *exactement* le but de ce fonds et les moyens propres à atteindre ce but, fait démontré du reste par tout le développement de cette institution et certes il serait intéressant de refaire l'histoire de ces fonds. Il est vrai que, ce faisant, il ne faudrait pas s'inspirer de l'idée que les tendances de tous les hommes compétents en matière de chemins de fer n'ont jamais reposé que sur des illusions de leur part et n'ont abouti qu'à induire les autres en erreur.

Nous ne pouvons nous défendre du sentiment que tout récemment, lors de la coordination du nouvel état des choses, des tendances étrangères à cette institution ont altéré la clarté des appréciations, autrement nous ne pourrions nous expliquer pourquoi les principes qu'en 1893 nous avons établi *dans des négociations avec votre Département des chemins de fer et que vous avez approuvés*, ne seraient plus justes aujourd'hui.

Nous devons donc refuser de rattacher le calcul du produit net au fonds de renouvellement et à des opinions toutes nouvelles sur la „moins-value“ des chemins de fer et terminons cet exposé sommaire par un passage du rapport de la commission des chemins de fer du Conseil des Etats sur la loi des chemins de fer actuellement en vigueur. Après avoir défendu le droit le plus étendu de l'Etat de légiférer en matière de concessions, le rapporteur Kappeler ajoutait dans ce rapport des 27/28 septembre 1871, page 6:

„Certaines dispositions des concessions ont, il est vrai, pour les compagnies la portée de „droits privés garantis, que l'Etat ne peut arbitrairement supprimer ou modifier sans indemnité. Ce

„sont en particulier les articles tout à fait économiques des concessions, par exemple la question du „rachat, la durée des concessions, les maxima assurés des taxes, etc.“

„Naturellement l'Etat ne peut d'un jour à l'autre, par une simple modification de la loi, „revendiquer en sa faveur, pour 50 ans, ces concessions ou des conditions de rachat plus favorables“

En terminant nos déclarations sur les justifications du produit net, nous avons enfin à traiter encore la question de *nos deux lignes d'accès du nord*; il va de soi que nos justifications pour 1894, 1895 et 1896 ne peuvent comprendre ces lignes si coûteuses.

Dans notre période décennale de calcul entre l'exécution de travaux neufs d'une grande importance, savoir :

- a) la seconde voie des tronçons Biasca—Bellinzona et Fluelen—Erstfeld (inaugurée en 1896);
- b) la construction des embranchements Lucerne—Immensee et Zoug—Goldau (inauguration en juin 1897), avec les gares de Lucerne et de Goldau;
- c) l'acquisition de matériel d'exploitation, locomotives, voitures et wagons.

Pour le travail du capital engagé dans ces travaux neufs, il ne reste jusqu'à l'expiration de la période de calcul, qu'un intervalle fort court, 6 à 7 ans, c'est-à-dire seulement les premières années d'exploitation, années défavorables, de sorte que le produit net n'en est pas augmenté d'une manière équivalente.

En ce qui concerne spécialement les lignes d'accès du nord, les Etats subventionnans ont décidé en 1877 que la construction en serait ajournée et que le Conseil fédéral fixerait l'époque de leur exécution.

L'Assemblée fédérale voulait jadis accorder à l'entreprise du Gothard un terme de rachat plus long et dans les arrêtés fédéraux du 22 octobre 1869 on a, en parfaite connaissance de la portée financière du fait, prolongé encore de six ans le délai proposé par le Conseil fédéral, ce qui tout naturellement n'avait d'importance que pour le rachat sur la base du produit net.

Or le rachat du Gothard est indivisible et ne peut être scindé par concession. Mais la détermination du rendement de dix années à partir du 1^{er} mai 1894 n'est pas possible pour les parties du réseau qui n'ont été livrées à l'exploitation que postérieurement à cette date; malgré cela, le rachat ne peut comprendre que le réseau considéré comme un tout indivisible.

Pour ces parties, le prix de rachat doit au moins égaler le montant du capital de premier établissement.

Il importe sous tous les rapports qu'une juste compensation de ces différents faits et conditions intervienne et d'ores et déjà nous réservons à tous égards nos droits.

B. Justifications sur la base du capital de premier établissement.

Nous n'avons rien à ajouter aux justifications des dépenses de premier établissement, qui d'ailleurs concordent avec les calculs établis jusqu'à ce jour; ici également nous devons réserver tous nos droits vis-à-vis de vos récentes demandes en général et en particulier contester la justesse de la conception juridique, d'après laquelle le fonds de renouvellement, d'autres moins-values et certaines dépenses de construction devraient être défafqués.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre plus haute considération.

Pour la Direction du chemin de fer du Saint-Gothard:
Sev. Stoffel.