

A l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Saint-Gothard

Autor(en): **Schuster-Burckhardt, J. J. / Schweizer**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **22 (1893)**

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-623002>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Revision
des
statuts sociaux.

LUCERNE, le 16 Octobre 1893.

A l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Saint-Gothard.

Messieurs,

Nos statuts sociaux, arrêtés par l'Assemblée générale en date du 28 juin 1884 et mis en vigueur le 1^{er} janvier 1885, ont subi de notables modifications par suite des résolutions des deux Assemblées générales du 28 novembre 1887 et du 22 novembre 1890, résolutions qui comportaient l'augmentation du capital-actions de 34 à 40 et successivement de 40 à 50 millions de francs. Lors de ces revisions déjà, on s'était demandé s'il n'y avait pas lieu de remanier encore d'autres dispositions, mais on y avait renoncé en raison des difficultés assez considérables qu'il avait fallu vaincre pour réaliser les changements rappelés ci-dessus. Depuis quelques années cependant le besoin d'une transformation en partie très profonde se fait sentir toujours davantage et nous vous soumettons aujourd'hui dans un projet de nouveaux statuts le résultat de nos études et délibérations. Nous ajouterons que nous nous sommes bornés au strict nécessaire et que les modifications prévues portent uniquement sur les clauses et dispositions dont il est parlé dans le présent rapport.

1. Les *art. 4 et 5* doivent être mis en harmonie avec le II^e supplément du 22 novembre 1890; l'*art. 4* sera ainsi conçu :

„Le fonds social est de 50 millions de francs. Il est formé de 100,000 actions de 500 francs „chacune.“

A l'*art. 5* il faut remplacer les derniers mots: „de 34 millions de francs“ par: „de 50 millions de francs.“

2. Les modifications les plus importantes que nous avons à proposer concernent les *art. 17 et 18* qui traitent de la formation des fonds de renouvellement et de réserve, ainsi que de la gestion et du placement des capitaux composant ces fonds.

A. Fonds de renouvellement. L'alimentation et l'emploi de ce fonds se sont effectués sur la base du règlement du 9 novembre 1882 pour les exercices 1882 et 1883 et dès lors en conformité des *art. 17 et 18* des statuts.

Le tableau ci-après contient le relevé du mouvement financier de ce fonds.

Relevé des recettes et des dépenses du fonds de renouvellement.

Exercice.	Recettes.								Dépenses.						Excédent des recettes sur les dépenses.	
	A raison de 4 0/0 des recettes brutes Art. 17a.		A raison de la longueur kilométrique exploitée Art. 17a.		Intérêts du capital respectif au 31 décembre.		Total.		Pour le renouvellement de la superstructure Art. 18a.		Pour le renouvellement du matériel d'exploitation Art. 18b.		Total.		Fr	Cts.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
1882 2 ^d sem.	*368,457	80	—	—	—	—	368,457	80	—	—	—	—	—	—	368,457	80
1883	*764,233	30	—	—	14,738	32	778,971	62	74,237	25	4,426	80	78,664	05	700,307	57
1884	387,292	79	240,444	—	42,750	61	670,487	40	69,872	28	15,627	70	85,499	98	584,987	42
1885	406,976	20	240,444	—	66,076	80	713,497	—	90,872	59	15,860	09	106,732	68	606,764	32
1886	392,859	—	240,444	—	90,400	—	723,703	—	286,442	53	20,433	11	306,875	64	416,827	36
1887	458,129	61	240,444	—	104,830	—	803,403	61	204,310	17	34,083	03	238,393	20	565,010	41
1888	465,259	95	240,444	—	127,850	—	833,553	95	333,262	06	69,537	96	402,800	02	430,753	93
1889	508,934	85	240,444	—	145,459	35	894,838	20	274,240	67	55,348	96	329,589	63	565,248	57
1890	508,183	28	240,444	—	171,715	25	920,342	53	541,787	93	49,038	—	590,825	93	329,516	60
1891	519,696	09	240,444	—	191,294	07	951,434	16	430,316	32	89,967	05	520,283	37	431,150	79
1892	554,056	44	240,444	—	206,391	38	1,000,891	82	303,180	42	101,434	46	404,614	88	596,276	94
	5,334,079	31	2,163,996	—	1,161,505	78	8,659,581	09	2,608,522	22	455,757	16	3,064,279	38	5,595,301	71

* A teneur du règlement du 9 novembre 1882.

Dans l'espace de 10 ans et demi les excédents successifs des recettes sur les dépenses ont donc atteint le total de 5 1/2 millions et l'on peut bien supposer qu'à l'avenir également cette somme continuerait à s'accroître si l'on conservait les bases admises jusqu'ici.

Si cette hypothèse est juste, il serait ainsi démontré que les éléments formant la base du fonds ne répondent pas aux circonstances, puisque le but de celui-ci consiste uniquement à répartir aussi uniformément que possible sur les divers exercices les dépenses de renouvellement de la superstructure et du matériel roulant.

Considérant la haute importance de cette question, nous avons comparé les dites bases avec nos observations de dix années et ce travail nous a permis de nous convaincre qu'en 1882/83 les dépenses avaient été surfaites et conséquemment, qu'en conservant les normes actuelles, le fonds ne serait plus un fonds de compensation de dépenses courantes, mais une accumulation toujours croissante de sommes distraites du produit de l'entreprise.

Nous appuyant sur notre expérience, nous avons fait rechercher par le calcul les sommes nécessaires pour ce fonds; afin d'obtenir des résultats présentant toute garantie, on a dressé le projet schématique des *réfections de la superstructure* de 1893 à 1930; à la base de ce projet se trouvent certaines suppositions sur lesquelles on a déterminé les quotités annuelles nécessaires.

Le renouvellement du *matériel roulant* a été lui aussi soumis à des calculs non moins exacts. Après une étude très attentive de tous les éléments de la question, nous arrivons en définitive aux résultats ci-après :

Les principes appliqués par les différentes Administrations pour la formation du fonds de renouvellement, concordent à peu près sur ce point qu'une fraction du versement doit être proportionnelle à la longueur du réseau.

Nous trouvons ensuite quelques Compagnies qui, de même que celle du Gothard dans son premier règlement, fixent la seconde partie de l'allocation à raison du nombre des kilomètres de locomotives sur leur réseau, ainsi que des parcours de leur matériel roulant sur leur réseau et sur les réseaux étrangers.

Si l'on admet comme exact que tous ces facteurs concourent à l'usure des parties de la voie, dans ce cas alors ce mode de procéder doit être qualifié de rationnel. Mais ces éléments de calcul perdent beaucoup de leur importance quand on considère que l'usure dépend non de la longueur du réseau, mais de la longueur des voies, non point du nombre des trains, mais du nombre et de la vitesse des charges roulant sur les voies et que, selon les circonstances, d'autres facteurs encore exercent une influence prépondérante, pour ne citer ici que les déclivités de la ligne, l'emploi de sable pour le freinage, les différences des conditions atmosphériques dans les tunnels. Il ne faut pas oublier non plus que le calcul des dépenses se rapporte à un avenir plus ou moins éloigné et qu'on ne peut aujourd'hui déterminer avec certitude les prix futurs des matériaux.

Nous nous trouvons donc sur un terrain sur lequel on ne peut procéder *que par voie d'estimation* et par conséquent il faut toujours s'attendre à ce que les résultats obtenus par le calcul soient rectifiés par l'expérience.

Aussi croyons-nous qu'un système simple mérite toujours la préférence sur les méthodes compliquées, parce que ces dernières n'offrent précisément pas de garantie suffisante quant à l'exactitude du calcul. Le mieux sera donc de conserver en principe un fort versement et de chercher un correctif des erreurs inévitables dans la fixation d'un maximum.

En conséquence, nous vous proposons: en première ligne de conserver pour les versements au fonds les quotités stipulées par les statuts actuels, mais par contre de ne plus allouer à celui-ci les intérêts de son capital et de fixer son chiffre maximum à cinq millions de francs.

Relativement à la détermination du chiffre maximum, nous trouvons dans les statuts du Nord-Est Suisse les dispositions suivantes :

„Le versement ordinaire au fonds de renouvellement est au minimum de fr. 1,000,000 par an“

„Le versement minimum pourra être suspendu ou diminué par une résolution de l'Assemblée générale, lorsque le fonds de renouvellement aura atteint le chiffre de 8 millions de francs.“

En comparant les conditions du Nord-Est Suisse avec celles du Gothard, on obtient le résultat ci-dessous :

		Gothard	Nord-Est Suisse	Rapport
Longueur du réseau	exercice 1891 km	240	609	1 : 2,5
Kilomètres de locomotives	„ 1891	3,079,241	5,881,916	1 : 1,9
Kilomètres de voitures et wagons	„ 1891	47,220,296	96,819,505	1 : 2
Versement annuel	„ 1891	951,434	1,000,000	1 : 1,05
Situation du fonds	„ 1891	4,999,025	8,000,000	1 : 1,6

Il ressort de ce tableau que le développement des voies et les parcours du matériel roulant du Nord-Est accusent des chiffres doubles et au delà de ceux correspondants du Gothard en 1891, mais les versements annuels de cet exercice sont sensiblement les mêmes. Si l'on ramène le maximum du fonds du Nord-Est à la proportion de la longueur du réseau Nord-Est au réseau Gothard, on obtient une somme de fr. 3,200,000 qui s'élève à fr. 4,000,000, si l'on fait la même opération sous le rapport des parcours effectués respectivement par le matériel des deux Administrations. Or, le fonds du Gothard atteint fin 1892 la somme de 5,6 millions en nombre rond c'est-à-dire que proportionnellement à celui du Nord-Est, il dépasse déjà de beaucoup le chiffre du maximum.

La fixation d'une limite maxima se justifie donc à tous égards.

Quant à la détermination du maximum, l'avis a été émis d'autre part qu'un montant de fr. 10,000 par kilomètre serait suffisant.

Nous avons dressé le tableau ci-dessous en nous servant de la statistique officielle des chemins de fer pour 1891.

Réseaux.	Longueur		Fonds de renouvellement.	Capital représentant la valeur du matériel à renouveler.			Fonds de renouvellement en % de la valeur du matériel à renouveler.	Fonds de renouvellement par kilomètre.
	du réseau	des voies.		Superstructure †	Matériel roulant	Total.		
	1 Kilom.	2 Kilom.	3 Fr.	4 1000 Fr.	5 1000 Fr.	6 1000 Fr.	7 %	8 Fr.
Gothard	240,4	363,8	4,999,025	10,887	12,394	23,281	21,472	20,795
Central Suisse (y compris les lignes du Sud de l'Argovie et de Wohlen-Bremgarten)	393,9	667,7	2,545,906	19,982	17,092	37,074	6,861	6,463
Nord-Est Suisse (y compris la ligne du Retzberg)	657,2	989,4	8,331,391	29,609	23,675	53,284	15,636	12,677
Jura-Simplon et les autres lignes exploitées par cette Compagnie	1008,5	1302,2	*5,134,155	38,969	28,490	67,459	7,611	5,091
Union Suisse (y compris les lignes du Toggenburg et de Wald-Ruti)	300,0	407,0	3,910,126	12,179	10,707	22,886	17,085	13,033
Total . . .	2600,0	3730,1	24,920,603	111,626	92,358	203,984	12,215	9,585

† La valeur du matériel de superstructure est calculée à raison de fr. 29,926 par mètre de voie.

* Fonds de renouvellement et fonds de réserve réunis.

Cette récapitulation montre que le fonds de renouvellement du Gothard (présentement 5,6 millions en nombre rond) non seulement accuse, par rapport à la valeur du matériel à renouveler, une situation supérieure à celles de toutes les autres Administrations, bien que pour le Jura-Simplon le fonds de réserve ne soit pas distinct, mais encore et surtout qu'il excède de beaucoup aussi le fonds de renouvellement du Nord-Est qui a atteint son maximum statutaire. Ramené à la longueur kilométrique des réseaux, il dépasse de plus du double la moyenne de toutes les Compagnies suisses et de plus de 50 % les chiffres des Administrations dont le fonds de renouvellement a atteint le maximum.

Suivant le rapport existant au Nord-Est entre le maximum du fonds de renouvellement et la valeur du matériel à renouveler, rapport qui est de 15,6 %, la valeur du matériel à renouveler

devrait au Gothard, en admettant le maximum du fonds de renouvellement à 5 millions, s'élever de 23,2 à 32 millions. Les lignes d'accès au nord une fois achevées, la valeur de la superstructure placée sur voie s'accroîtra d'environ deux millions; ainsi sans dépasser la limite indiquée ci-dessus, on peut encore augmenter de 7 millions le matériel roulant.

Il est donc prouvé de la manière la plus concluante que pour le chemin de fer du Gothard, la fixation à 5 millions de francs du maximum du fonds de renouvellement se justifie sous tous les rapports.

Or le fonds peut être ramené à son maximum en réduisant à la moitié de leur montant normal les allocations au fonds de renouvellement, aussi longtemps que celui-ci dépassera le chiffre maximum; c'est ce que nous proposons à l'art. 17, lettre a 2. Il résulte des développements ci-dessus que cette dernière disposition aurait un caractère purement transitoire.

Quant aux prélèvements sur le fonds de renouvellement, certaines Compagnies vont aussi plus loin que le Gothard.

En ce qui concerne la *gestion et le placement* des capitaux composant le fonds de renouvellement, les statuts en vigueur stipulent que ce fonds doit être administré séparément de la fortune sociale. Au début, cette prescription fut interprétée en ce sens que non seulement il y avait lieu d'établir pour le fonds une comptabilité spéciale, ce qui allait de soi, mais que les capitaux du fonds devaient être placés à part, mais non point consister uniquement en une préention à la fortune sociale. A ce moment-là, où personne ne pouvait prédire quelle marche l'entreprise suivrait au point de vue financier, cette manière de voir était pleinement justifiée. Nous croyons cependant qu'aujourd'hui elle n'a plus de raison d'être.

Pour autant qu'il ne s'agit pas de sûretés en faveur de tiers, la création de fonds spéciaux a pour but la compensation de fortes dépenses. Dans les années favorables on met de côté certaines quotités du produit annuel, auxquelles on ne touche plus, afin de pouvoir puiser à cette réserve dans les exercices grevés de lourdes charges. A teneur du code fédéral des obligations, les fonds de ce genre doivent tout comme le capital social, être inscrits au passif du bilan, bien qu'ils ne constituent nullement une rubrique de dette réelle de la Compagnie; celle-ci ne doit ces sommes à personne, au contraire ces fonds, réunis au capital-actions, représentent précisément les „capitaux appartenant en propre“ à la Compagnie.

Ces capitaux propres sont portés à l'actif figurant sur l'autre partie du bilan, sans qu'il soit besoin de dire à l'acquisition ou à la création de quelles positions de l'actif ils ont été affectés.

Pour les Compagnies se trouvant dans des conditions normales, dont les lignes sont exploitées depuis longtemps et dont par conséquent les frais de réfections n'ont subi que de faibles oscillations, le placement *bien distinctement* séparé de ces fonds ne répond à aucun besoin sérieux. Il n'existe pas de prescription légale imposant le placement de ces fonds en titres spéciaux; une disposition de ce genre nous obligerait d'une part à émettre pour quelques millions de plus de nos obligations et d'un autre côté à acheter et à gérer des titres étrangers pour une somme égale.

Il est vrai que nos statuts prescrivent le placement à part des fonds en question, mais l'expérience nous a appris qu'il importe d'abandonner ce système; grâce à ce dernier, nous avons subi des pertes de cours et d'intérêts, nous possédons une gestion vaste et compliquée de capitaux, pour remplir nos engagements en matière de travaux neufs, nous devons augmenter à grands frais notre capital-obligations et, si nous voulons nous conformer à la prescription, nous ne pouvons nous procurer de bonnes valeurs, qui d'ailleurs ne sont nullement préférables à nos obligations, qu'en payant primes et commissions.

Nous ajouterons pour terminer que ni le Nord-Est Suisse, ni le Central Suisse, ni l'Union Suisse ne possèdent le système du placement à part.

B. Fonds de réserve. Nos propositions relatives à la formation, à l'emploi et à la gestion du fonds de réserve comportent simplement une rédaction plus correcte; aucune modification au fond n'y a été introduite. Nous avons même conservé le système du placement à part, afin de disposer dans tous les cas d'une réserve sûre et suffisante, comme aussi pour tenir compte de tous les avis et vœux énoncés.

3. L'*art. 23* stipule entre autres que les avis de convocation de l'Assemblée générale doivent être publiés „4 semaines au moins“ avant le jour fixé pour la réunion. L'expérience a prouvé qu'il est parfois difficile d'observer ce long délai et nous proposons par conséquent de remplacer les mots ci-dessus par „deux semaines au moins“.

4. L'*art. 24* exige pour la constitution régulière de l'Assemblée générale la présence d'au moins 50 membres ayant voix. Ici également l'expérience a montré que ce chiffre est trop élevé; nous estimons qu'il devrait être réduit à 30.

5. *Art. 25.* Lorsqu'une Assemblée générale ne remplit pas les conditions requises pour pouvoir délibérer valablement, on doit procéder à une seconde convocation „dont le terme sera de 30 jours au moins“. Nous proposons de dire également „deux semaines“, sous réserve bien entendu de la disposition du 1^{er} alinéa de l'*art. 23*.

6. Dans son arrêté des $\frac{12 \text{ août}}{28 \text{ octobre}}$ 1884 par lequel il approuvait les statuts, le haut Conseil fédéral suisse a formulé cette réserve: „le Conseil fédéral réclame le droit d'approuver le choix „des remplaçants qu'aux termes de l'*art. 39*, 2^e alinéa, les membres du Conseil d'administration „nommés par le Conseil fédéral peuvent désigner.“

Nous estimons qu'à teneur de l'*art. 34*, 3^e alinéa, cette demande est bien-fondée; en conséquence, il est nécessaire de donner à la dernière phrase de l'*art. 39* la rédaction suivante: „Ce „dernier doit toutefois, pour pouvoir siéger dans le Conseil d'administration, avoir été agréé par „l'Autorité (Assemblée générale ou Conseil fédéral) qui a élu l'administrateur qu'il est appelé à „remplacer.“

7. Nous proposons enfin d'ajouter aux statuts un chapitre *IX. Disposition finale* comportant un *article 60* destiné uniquement à fixer l'époque à laquelle les statuts révisés doivent entrer en vigueur; nous proposons que ceux-ci soient applicables dès le 1^{er} janvier 1894, à l'exception toutefois de l'*art. 17* lettre *a* dont les effets seraient rétroactifs pour l'exercice 1893.

Nous vous prions de bien vouloir accorder votre approbation à nos propositions.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

*Au nom du Conseil d'administration
du chemin de fer du Saint-Gothard,*

Le Président:

J. J. Schuster-Burckhardt.

Le Secrétaire:

Schweizer.

Annexe:

1 épreuve de nouveaux statuts.