

# Un aspect du financement des chemins de fer en Suisse par le capital étranger

Autor(en): **Benz, Gérard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **37 (1987)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80980>

## **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.

## MISZELLEN - MÉLANGES

### UN ASPECT DU FINANCEMENT DES CHEMINS DE FER EN SUISSE PAR LE CAPITAL ÉTRANGER

Par GÉRARD BENZ

Point n'est besoin de rappeler que l'apparition, le développement, la construction des chemins de fer soulevèrent un peu partout des craintes et des oppositions. Les Suisses, habitués aux lentes évolutions sans secousses, n'échappèrent pas à ces psychoses et ressentirent toutes sortes de craintes qui nous paraissent aujourd'hui bien puériles et font partie de l'imagerie liée à la naissance de ce mode de locomotion révolutionnaire. Mais au-delà de ces réactions viscérales, communes à tous les pays, nous découvrons incontestablement une Suisse qui, à l'égard du chemin de fer, eut certaines attitudes et certains comportements que nous pouvons qualifier de plus particulièrement helvétiques.

Il y eut bien sûr la crainte que le chemin de fer, de par sa puissance technique et économique, ne fût un instrument puissant de centralisation. Et ces craintes étaient loin d'être vaines! Qui pourrait nier le rôle important joué par le rail dans le processus d'unification allemande ou italienne? N'est-il pas évident que le parisiano-centrisme se trouva alimenté par ce réseau de voies rapides qui convergeaient vers la capitale, tendance que le TGV, tel qu'il est conçu, ne fera qu'accentuer d'ici la fin de ce siècle. Dans cette Helvétie qui s'efforçait d'oublier les méfaits de la centralisation que lui avait offerte l'occupant français, dans ce pays qui, à partir de 1848, tentait de trouver le juste équilibre entre les besoins d'une nation moderne et les forces centrifuges séculaires de cet assemblage d'Etats, le chemin de fer apparaissait à beaucoup comme un facteur possible de déstabilisation au profit de la jeune Confédération. A cet égard, la première loi sur les chemins de fer de 1852, qui laissait aux cantons le droit d'établir et d'exploiter les chemins de fer et qui, du même coup, renonçait au principe d'un chemin de fer d'Etat, était le reflet fidèle de ces réticences.

Les Suisses de cette époque comprirent toutefois, n'en doutons pas, que le chemin de fer les plaçait devant un gigantesque défi. Le choix était simple! Si la Suisse voulait conserver et même reconquérir<sup>1</sup> une position clef dans le transit européen et, au-delà, balkanique et proche-oriental, il lui fallait construire au plus vite un réseau cohérent et conforme aux grandes lignes internationales. Il lui fallait également résoudre le problème que posait l'obstacle alpin afin que ce relief difficile ne soit

#### *Abréviations*

ACFF: Archives des CFF, Lausanne et Lucerne

AF: Archives fédérales, Berne

BNP: Archives de la Banque Nationale de Paris, Paris.

1 J. F. BERGIER, *Histoire économique de la Suisse*, Lausanne, 1983, p. 286.

plus, comme par le passé, un obstacle quasi infranchissable plusieurs mois par année. Face à ces exigences, la Suisse était mal armée. La loi de 1852, en écartant une solution nationale et, au-delà internationale, ouvrit la voie à une multitude d'initiatives ferroviaires qui étaient le reflet de préoccupations régionales et d'intérêts particuliers et se souciaient fort peu de la mise en place d'un réseau qui eût pris en compte les besoins de transport nationaux et internationaux de ce pays. Les premières constructions se firent de façon souvent anarchique et peu réfléchie, les rivalités régionales, cantonales apparurent au grand jour, les compagnies ferroviaires acquirent de plus en plus de force et de pouvoir face aux gouvernements cantonaux et le financement s'avéra très aléatoire.

Si la plupart des différents aspects que nous venons d'évoquer brièvement ont été en partie étudiés, le problème du financement laisse encore dans l'ombre bon nombre de questions. Pour tenter de les mieux cerner, nous avons décidé de suivre les interventions d'un institut financier, le Comptoir d'Escompte de Paris, qui joua pendant une quinzaine d'années un rôle extrêmement important. Mais avant d'aller au-delà, jetons un regard sur les sources qui sont à la disposition de l'historien et disons un mot de celles que nous avons consultées.

### *Les sources*

Nous avons déjà relevé en son temps<sup>2</sup> combien la quête de sources sur le plan du financement des chemins de fer peut s'avérer décourageante. Pour ce qui est des deux banques suisses que nous avons consultées, le Crédit Suisse et la Banque Hentsch, cette constatation s'est malheureusement révélée exacte; il nous a été répondu qu'il n'y avait plus aucun document abordant ces questions. Nous avons eu plus de chance en France où il nous a été possible, au siège de la Banque Nationale de Paris, de consulter les archives du Comptoir d'Escompte concernant les chemins de fer suisses. Aux Archives fédérales, nous avons dépouillé une partie des fonds Nord-Est et Central, recherches complétées par celles que nous avons effectuées antérieurement pour le Simplon et la Suisse occidentale. A cela, il faut ajouter les archives CFF de Lausanne et de Lucerne qui comblent très souvent le vide laissé par les archives bancaires. Il nous a paru également intéressant de savoir comment l'opinion publique réagissait à ces interventions du capital étranger. Pour ce faire, nous nous sommes penchés sur la presse, en étudiant systématiquement le *Journal de Genève* dans les mois qui précédaient et suivaient une intervention importante. La lecture d'un seul journal peut paraître insuffisante, mais il ne faut pas oublier qu'à cette époque le *Journal de Genève* avait coutume de citer, dans une affaire, les divers quotidiens helvétiques quelle que soit leur tendance. Ainsi disposons-nous d'une «certaine revue de presse» qui nous donne une vision plus large des diverses réactions. Nous avons enfin utilisé les mémoires de William Speiser<sup>3</sup>, membre de la direction du Central, membre du conseil d'administration du Nord-Est, directeur de la Banque des chemins de fer suisses, qui participa à la plupart des négociations et nous laisse un témoignage précieux. En résumé, une histoire précise et circonstanciée du financement des chemins de fer est souvent très difficile à reconstituer vu le

2 G. BENZ, *Le percement du Simplon*, Genève, 1983, p. VIII.

3 W. SPEISER, *Von den Schweizer Bahnen und Banken in der kritischen Zeit der 1870er und 1880er Jahre*, Basel, 1923.

vide archivistique bancaire, mais cet obstacle ne doit pas arrêter l'historien qui, à l'aide d'autres documents, peut apporter quelque lumière dans ce qui fut un aspect très important de notre histoire économique et ferroviaire.

### *Le pourquoi du financement des chemins de fer par le capital étranger*

Les diverses études consacrées à la construction des chemins de fer en Suisse ont fait mention de l'intervention du capital étranger en fournissant divers renseignements plus ou moins précis sur les banques concernées et les sommes engagées. Il nous paraît toutefois que l'on ne s'est pas suffisamment penché sur le pourquoi de ces interventions en concluant, un peu rapidement peut-être, que, le crédit faisant défaut en Suisse même, il était naturel que les milieux ferroviaires se fussent adressés à l'extérieur. Toujours d'après ces études, il semble que ces interventions n'aient pas soulevé, à part quelques voix isolées, de véritables oppositions dans un pays qui, par ailleurs, était assez chatouilleux sur les questions touchant à son indépendance. Nous pouvons enfin nous demander si, dans l'intérêt du pays et pour éviter une ingérence fâcheuse de certains voisins dans les affaires intérieures, d'autres solutions n'étaient pas envisageables qui auraient permis sinon de réduire du moins de limiter cette pénétration du capital étranger.

Un lecteur non averti pourrait penser que la Suisse n'avait qu'un appareil bancaire déficient lorsqu'il fallut trouver les capitaux nécessaires à la construction des chemins de fer. En fait, nous ne sommes pas sans ignorer que des villes comme Bâle, Genève, Zurich avaient une longue tradition bancaire et que le XIX<sup>e</sup> siècle avait vu la naissance d'instituts d'épargne et de crédit local et cantonal. Certes de réelles banques d'affaires faisaient encore défaut, mais de tels instituts commençaient seulement à se créer en France, en Angleterre et en Allemagne et la Suisse allait suivre, sans grand retard, ce mouvement<sup>4</sup>. Le problème était ailleurs. Les chemins de fer réclamaient une conceptualisation au niveau national ou, tout au moins, régional élargi, attitude nouvelle pour les Suisses. Face à l'éclatement issu de la loi de 1852, seul un regroupement au niveau des compagnies et du financement pouvait assurer un certain avenir et une solidité financière aux affaires ferroviaires. Nous savons que dès 1856-1857, sous la direction de la Banque Rothschild de Paris, un syndicat d'instituts français s'était efforcé de centraliser les diverses compagnies ferroviaires helvétiques afin de mettre sur pied un plan de construction et de financement cohérent. Le traité de fusion, signé le 21 mars 1857, fut ratifié par l'Ouest-Suisse, le Franco-Suisse, le Chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, mais le rejet par le Central fit capoter le projet<sup>5</sup>. L'idée d'une unification des chemins de fer était dans l'air comme le montre la lettre que J. Staempfli, au nom du Conseil fédéral, adressait à F. Bartholony: «Le projet dont vous vous occupez, Monsieur, la réunion des différentes sociétés en une seule et puissante compagnie qui, suivant vos propres expressions, serait essentiellement suisse et aurait son siège en Suisse, peut, d'après les conditions sous lesquelles une telle société serait constituée, être d'un grand avantage pour les intérêts nationaux de notre pays...»<sup>6</sup>. Et la Confédération n'ayant pas en main, vu la loi de 1852, le pouvoir de travailler à cette

4 J. F. BERGIER, *op. cit.*, p. 310-312.

5 AF, Central Bahn, VED 22/1, Band 5.

6 AF, Central Bahn, VED 22/1, Band 5, Staempfli à Bartholony, Berne, 3 septembre 1856.



unification, les banques suisses de l'époque auraient pu prendre le relais, mais elles laissèrent, à première vue, l'initiative à des instituts étrangers comme nous allons l'observer avec le Comptoir d'Escompte de Paris.

*Une banque: le Comptoir d'Escompte de Paris.  
Un homme: Edouard Hentsch*

Le Comptoir National d'Escompte de Paris<sup>7</sup> vit le jour au lendemain de la Révolution de 1848. Une situation économique difficile à laquelle vinrent s'ajouter les troubles politiques produisirent du jour au lendemain une suppression presque absolue de tout crédit, obligeant le gouvernement provisoire à mettre sur pied cet institut par les décrets des 7 et 8 mars 1848. Dans l'esprit des initiateurs, il s'agissait d'une banque nationale et temporaire destinée à remplacer pour l'escompte les banquiers auprès desquels le commerce, au milieu de la crise politique, ne trouvait plus le concours nécessaire. Toutefois, vu les services rendus dans les heures difficiles, le gouvernement français décida de prolonger l'existence de cet institut qui, en 1857, prit le nom de Comptoir d'Escompte de Paris<sup>8</sup>, se dégageant progressivement de la garantie que lui avait accordée l'Etat lors de sa création. Le Comptoir alla très rapidement étendre ses activités hors de France, favorisant l'expansion du commerce français, participant au financement des chemins de fer à l'étranger et de grands travaux tels que la construction des canaux de Corinthe et de Panama.

C'est en 1875 que le Comptoir d'Escompte intervient en force dans les chemins de fer suisses. Un peu plus d'une année auparavant, Edouard Hentsch en avait été élu président du conseil d'administration et le restera jusqu'en 1889. Force nous est de relever la coïncidence des deux événements.

Pendant près de 15 ans, Edouard Hentsch sera l'élément moteur et la clef de voûte des diverses interventions du Comptoir d'Escompte et de son groupe en Suisse. A la tête, depuis 1854, de la banque créée autrefois par son grand-père, laquelle deviendra, en 1857, Hentsch, Lütscher et Cie, Edouard Hentsch, à côté de ses fonctions au Comptoir d'Escompte, est également administrateur-fondateur de Paribas. Personnage décidé, entreprenant et, comme nous le décrit W. Speiser<sup>9</sup>, suivant son idée et n'écoutant personne, Hentsch va mettre à profit sa situation à Paris et ses attaches avec la finance genevoise pour intervenir dans un monde ferroviaire helvétique en pleine crise.

*La compagnie Suisse occidentale en crise*

Dans la seconde moitié de la décennie 70 presque toutes les compagnies de chemins de fer suisses connurent de graves problèmes financiers: cette situation de crise s'étendit sur plusieurs années. Nous ne pouvons analyser ici ce phénomène, mais

7 BNP, Note historique sur le Comptoir national d'Escompte de Paris.

8 En 1889, après le krach, il redevient le Comptoir national d'Escompte de Paris (CNEP) qui sera nationalisé au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le 2 décembre 1945. En 1965, il fusionne avec la Banque nationale pour le commerce et l'industrie (BNCI) et devient la Banque nationale de Paris (BNP).

9 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 22.

rappelons que les causes étaient multiples: manque de plan d'ensemble, concurrence de compagnies trop nombreuses, coût trop élevé des constructions, mauvaises gestions, spéculations, concessions accordées trop facilement par les cantons et, plus tard, par la Confédération, etc. A cela, il faut ajouter une situation économique générale nettement moins bonne que dans la période précédente<sup>10</sup>.

Au printemps 1875, la compagnie Suisse occidentale (SO) qui, comme son nom l'indique, réunissait la plupart des lignes de l'ouest du pays, se vit dans l'obligation de contracter au plus vite un prêt d'au moins 16 millions de francs. Les diverses démarches qu'elle entreprit et la solution qu'elle adopta finalement sont une première réponse aux questions que nous posons ci-dessus. Comme nous allons le constater, derrière la question financière se cachent des options politiques opposées: radicaux contre conservateurs, cantonalisme contre centralisme, Suisse romande contre Suisse allemande, souveraineté suisse en matière de chemins de fer contre influence étrangère, chemins de fer privés contre chemins de fer totalement ou partiellement étatisés. Au-delà d'un prêt d'importance somme toute limitée, c'est un choix politique très important qui émergera de la décision prise.

### *Les solutions en présence*

Quatre solutions, chacune avec ses avantages et ses inconvénients, se présentaient à la compagnie. Elles avaient toutes des conséquences importantes non seulement pour l'avenir de la SO, mais pour celui des chemins de fer en Suisse. Il convient d'en faire une brève analyse.

Il y avait tout d'abord le projet d'un traité d'exploitation entre le Jura-Berne et la SO, avec en contrepartie l'avance de fonds dont cette dernière compagnie avait besoin. C'était, comme le disait le *Tagespost* de Berne, un pas de géant vers l'unification des chemins de fer car, sous les auspices du Nord-Est, un rapprochement du même type se produirait en Suisse orientale, créant un dualisme avant le regroupement final<sup>11</sup>. Toutefois cette solution, préconisée par J. Staempfli, apparaissait à beaucoup comme une opération plus politique que financière<sup>12</sup>. Et le soutien que lui accordaient certains membres du gouvernement vaudois suscitait l'ironie du *Journal*

10 Le tableau suivant du rendement de 5 compagnies de chemin de fer illustre bien l'étendue de la crise. Un capital de 100 000 francs suisses, placé en janvier 1874 et au cours de cette époque, aurait suivi jusqu'à fin décembre 1877, dans l'espace de 4 ans, les fluctuations suivantes:

|              | <i>Maximum</i> | <i>Minimum</i> | <i>Décembre 1877</i> |
|--------------|----------------|----------------|----------------------|
| SO           | 101 021        | 65 408         | 81 328               |
| Union Suisse | 103 373        | 45 080         | 46 533               |
| Nord-Est     | 103 054        | 30 047         | 39 091               |
| Central      | 100 925        | 27 107         | 27 850               |
| St-Gothard   | 100 641        | 3 924          | 5 531                |

La SO enregistre donc la perte la moins élevée, 19%, alors que, pour le Gothard, elle s'élève à 94%. *Journal de Genève*, 12 mars 1878.

11 *Journal de Genève*, 31 juillet 1875.

12 Manœuvre des radicaux vaudois et neuchâtelois en accord avec Staempfli qui n'avait pour résultat que d'offrir 12 millions pour 18 mois à des conditions onéreuses, vu les taux usuraire de la Banque fédérale. *Journal de Genève*, 27 août 1875.

de Genève: «Après avoir regimbé, peut-être plus que de raison, contre une dose de centralisation politique imposée par les besoins de l'époque, les Vaudois laisseraient porter en terre les restes d'autonomie matérielle qu'ils possèdent encore, l'Etat cantonal entre tous tenant même un des coins du poêle»<sup>13</sup>. La solution Jura-Berne avait l'avantage de supprimer la concurrence entre les deux compagnies qui possédaient, à elles seules, toutes les entrées de France en Suisse, contrôlant ainsi le trafic international venant du sud par Genève, de l'ouest et même, en partie, du nord. Elle donnait une impulsion au projet d'ouverture du Simplon en liant les intérêts d'une grande partie de la Suisse, dont Berne, à cette nouvelle traversée alpine. Le réseau regroupé atteignait 998 km, permettant une exploitation plus rationnelle et plus rentable.

Le 24 juillet 1875, le projet de traité qui donnait naissance à l'Union des chemins de fer de la Suisse occidentale était signé par les représentants des deux compagnies qui s'engageaient à le soumettre à leurs actionnaires<sup>14</sup>; ce traité était le résultat d'une conférence, présidée par J. Staempfli, qui avait réuni les représentants de plusieurs banques suisses<sup>15</sup> et des deux compagnies. Cette solution avait l'avantage de ne pas être uniquement une opération financière, mais de prendre également en compte les intérêts des populations, des régions concernées en s'efforçant d'améliorer et de rationaliser l'appareil ferroviaire; de plus, le pouvoir de décision restait entre les mains d'un syndicat suisse, même si ce dernier se proposait de faire des appels de fonds à l'étranger et, plus particulièrement, à Paris. Staempfli et Cottier furent chargés de ces démarches dans la capitale française, mais ils se heurtèrent à des difficultés. En fait, les deux délégués constatèrent qu'ils avaient été précédés dans leurs démarches par le groupe genevois<sup>16</sup>.

Il s'agissait de démarches orchestrées par le Comptoir d'Escompte, présidé par Edouard Hentsch, avec le concours de banques genevoises et parisiennes. Hentsch était décidé à intervenir en force sur le marché ferroviaire suisse et la situation financière assez désastreuse de la SO lui en fournissait l'occasion. Habilement, la demande de prêt adressée au syndicat franco-genevois par la compagnie était refusée d'entrée de jeu, si la SO n'acceptait pas en contrepartie un traité d'affermage. Le 17 juillet 1875, le Comptoir d'Escompte de Paris, agissant pour un groupe d'amis, adressait à la compagnie un projet de convention. Le syndicat financier prêtait les 16 millions et la SO acceptait un traité d'exploitation passé avec une société formée spécialement pour cet objet et que le Comptoir d'Escompte s'engageait à constituer<sup>17</sup>. Comme le relevait le conseil d'administration de la SO dans son rapport, cette solution présentait plusieurs points négatifs. La remise de l'exploitation à des entrepreneurs qui avaient des intérêts divergents des propriétaires et qui ne son-

13 *Journal de Genève*, 4 août 1875. Le correspondant bernois de *La Gazette de Lausanne* fait remarquer que, dans la ville fédérale, «on trouve généralement piquant que la SO, à la tête de laquelle siègent des hommes qui, en matière politique, ont poussé des hauts cris contre la centralisation, contre l'ours de Berne etc. ... viennent s'unir à une compagnie qui a les rapports les plus intimes avec le gouvernement de Berne et que ces mêmes hommes désertent Lausanne avec armes et bagages pour venir se fixer à Berne. Amère dérision du sort.»

14 ACFF, Lausanne, SO 1874-1875, rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale du 28 août 1875.

15 Banque cantonale vaudoise, Union vaudoise de crédit, Banque fédérale, Banque cantonale de Berne, Banque commerciale de Bâle, Banque de Soleure, Banque de Zofingue.

16 *Journal de Genève*, 22 août 1875.

17 ACFF, Lausanne, SO 1874-1875, rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale du 28 août 1875.

geaient qu'au profit immédiat, pouvait avoir des conséquences catastrophiques pour un chemin de fer qui, par sa nature, est sujet à une prompte détérioration. Ce danger s'avérait encore plus aigu dans le cas présent puisque la compagnie allait traiter non avec des individualités mais avec une société anonyme représentant des titres, des capitaux: c'était donc à une réunion d'actionnaires inconnus, dont les titres passeraient, forcément de main en main, que le réseau allait être livré pendant 25 ans. Sur le plan financier, l'opération paraissait également désastreuse au conseil d'administration. En effet, la SO apportait des lignes représentant environ 175 millions de francs alors que la société d'exploitation ne fournissait qu'un capital de roulement de 4 millions, ce qui ne l'empêchait pas de recevoir la plus grosse part des bénéfices éventuels<sup>18</sup>. Ces craintes étaient fort bien résumées dans *Le Nouvelliste* par le conseiller national H. Reymond: «L'indépendance de la compagnie, celle des Etats intéressés surtout disparaissent devant les ordres de Paris»<sup>19</sup>. Par ces mots, il mettait le doigt sur le noeud du problème. Il s'agissait en fait de la mainmise du Comptoir d'Escompte très proche du gouvernement français sur les lignes de la Suisse occidentale et sur la future ligne du Simplon, si elle se réalisait. Il y avait une différence profonde avec la solution Jura-Berne qui laissait à la compagnie sa liberté de gestion et lui ouvrait des perspectives d'avenir par l'accroissement du réseau issu de l'association. Mais à ces deux premières propositions venaient s'ajouter encore deux autres solutions.

La première préfigurait quelque peu l'avenir en faisant intervenir les cantons. Fribourg qui était, parmi les cantons, le plus gros actionnaire, émit l'idée que les Etats garantissent l'emprunt de la SO. Le Conseil d'Etat vaudois adopta une attitude moins nette et, s'il rejetait les deux précédentes solutions, ne proposait rien de concret<sup>20</sup>. Cette absence de décision traduisait l'existence de courants contraires. Si l'on désirait conserver son caractère vaudois à la compagnie, on redoutait de susciter des réactions face à une intervention financière directe de l'Etat dans les questions ferroviaires<sup>21</sup>; si l'on craignait la mainmise de la finance franco-genevoise, on redoutait presque tout autant un rapprochement avec la compagnie bernoise qui aurait pu être interprétée comme l'abandon d'une certaine attitude d'indépendance face à la Confédération, attitude chère aux Vaudois. Après être demeuré dans l'expectative et le vague tout au long de l'été, le Conseil d'Etat, quelques jours avant l'assemblée de la SO du mois d'octobre, tenta une manoeuvre de dernière minute, pour barrer la route aux deux autres solutions, en proposant de soumettre au Grand Conseil un projet de loi accordant à l'emprunt une garantie d'intérêt<sup>22</sup>. Mais à cette heure-là, les jeux étaient faits et la proposition du gouvernement vaudois n'avait

18 ACFF, Lausanne, SO 1874-1875, rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale du 28 août 1875.

19 *Journal de Genève*, 22 août 1875.

20 ACFF, Lausanne, SO 1874-1875, rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale du 28 août 1875.

21 Le ton est donné par cet article de *La Gazette de Lausanne*: «... Les radicaux vaudois ont adopté, en matière de chemins de fer, les théories et les plans de M. Staempfli ... C'est aux libéraux vaudois de déclarer, par leur vote de dimanche prochain, s'ils entendent suivre MM Ruchonnet et Chausson dans cette voie qui nous mène tout droit à l'Eglise d'Etat, à l'Ecole d'Etat, à la Banque d'Etat, aux chemins de fer d'Etat et qui réduit chaque citoyen au rôle d'un diminutif de fonctionnaire, uniquement fait pour obéir et pour payer les impôts!» *Journal de Genève*, 30 octobre 1875.

22 ACFF, Lausanne, SO 1874-1875, le président du Conseil d'Etat à la commission financière de la SO, Lausanne, 8 octobre 1875.



aucune chance d'être retenue. La raison d'une démarche si tardive réside dans le fait que le Conseil d'Etat avait misé sur une quatrième solution, un emprunt garanti par le Central et le Nord-Est, solution à laquelle renoncèrent ces deux compagnies, le 6 octobre seulement.

Dans le courant du mois d'août déjà, les deux compagnies précitées offrirent de garantir l'emprunt de 16 millions. Une conférence eut lieu à Berne les 15 et 16 septembre 1875, et un projet de traité fut établi qui garantissait l'emprunt, prévoyait une harmonisation au niveau des exploitations et protégeait la SO d'une éventuelle absorption par les deux autres compagnies, ceci au profit du Gothard et contre le Simplon<sup>23</sup>. En réalité, cette proposition était mort-née. Le crédit des deux compagnies suisses-allemandes était par trop ébranlé pour que l'emprunt de la SO ait une chance de succès. De plus, la proposition du Central et du Nord-Est avait comme seul objectif d'empêcher le rapprochement avec le Jura-Berne<sup>24</sup>. Dès que les deux compagnies comprirent que cette solution était écartée, elles retirèrent leur offre.

### *Les assemblées de l'été et de l'automne 1875*

Le décor était planté et c'est dans ce contexte qu'allaient se dérouler trois assemblées des actionnaires de la SO. Elles furent pour le moins houleuses, parfois même assez violentes et se soldèrent par la victoire du groupe franco-genevois, c'est-à-dire Hentsch, le Comptoir d'Escompte et son groupe.

Lors de l'assemblée du 26 juin 1875, la situation financière très préoccupante de la compagnie avait été longuement évoquée. A cette époque, seule l'ébauche de la combinaison Hentsch se présentait comme solution. Le conseil d'administration fut chargé de poursuivre ses démarches pour la recherche de fonds et une commission d'enquête fut nommée pour contrôler les comptes et la gestion de la compagnie. Une nouvelle assemblée fut prévue pour la fin août. Pendant ce laps de temps, le conseil d'administration fut en présence des propositions que nous avons analysées et fixa son dévolu sur celle du Jura-Berne. Le 28 août, devant une assemblée surexcitée, il fit l'historique de ses démarches et indiqua les raisons de son ralliement à la solution bernoise. Lors du vote, sa gestion fut désavouée ce qui entraîna sa démission et la nomination d'une commission de 9 membres pour poursuivre les négociations<sup>25</sup>. Dans les faits, c'était bien moins la gestion du conseil d'administration qui était en cause que son adhésion à la solution Jura-Berne. Le groupe genevois, et le Comptoir d'Escompte dans les coulisses, étaient représentés à l'assemblée par 38 000 actions sur 77 169. A lui seul, le groupe détenait presque la majorité et voulait la chute du conseil d'administration pour ouvrir la porte à la solution qu'il préconisait. Comme l'écrivait la *Schweizerische Handels-Zeitung*, c'était «une campagne politico-financière entreprise contre les directeurs de la SO par les conservateurs boursicotiers du Journal de Genève et de la Gazette de Lausanne»<sup>26</sup>.

23 ACFF, Lausanne, SO 1874-1875, rapport de la commission spéciale nommée dans l'assemblée du 28 août 1875 sur un contrat d'emprunt et sur la révision des statuts. Etaient également présentes à cette conférence, la Banque cantonale et la Caisse d'amortissement de Fribourg, la Banque cantonale vaudoise.

24 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 9.

25 ACFF, Lausanne, SO 1874-1875, procès-verbal de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 28 août 1875.

26 *Journal de Genève*, 8 septembre 1875.

L'assemblée générale extraordinaire du 11 octobre 1875 ne fut qu'un épilogue sans histoire et sans surprise. La commission nommée en août s'était ralliée, dans sa majorité, à la proposition de la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer (solution Hentsch) et l'assemblée par 5561 voix contre 1111 fit de même. Certes, plusieurs actionnaires avaient mis en relief tous les aspects négatifs de cette convention: perte d'autonomie et contrôle de la SO par cette société, aspect onéreux de l'opération, direction confiée à un étranger. D'autres préconisaient une reprise des négociations avec le Jura-Berne, prélude à un rachat des chemins de fer par la Confédération, la seule solution à long terme. Certains, enfin, auraient préféré la garantie des Etats<sup>27</sup>. Mais le rapport des forces était tel que le groupe genevois devait l'emporter, d'autant plus que Fribourg, lassé par les tergiversations du château de Lausanne, s'était rallié avec une certaine affectation de reproche à la combinaison genevoise<sup>28</sup>.

Resté dans l'ombre, offrant son concours, Edouard Hentsch avait incontestablement remporté une grande victoire. Toute l'affaire avait été conduite avec habileté et, une fois le conseil d'administration mis en demeure de démissionner, le principal obstacle s'était trouvé aplani. Mais la décision de l'assemblée des actionnaires fut ressentie par beaucoup comme une défaite. «Avec ce vote», écrivait *La Revue*, «s'évanouit l'influence que le gouvernement vaudois avait acquise sur nos lignes»<sup>29</sup>. Au Grand Conseil de Fribourg, le député Gendre reprochait à l'Etat de Vaud sa non-intervention qu'il risquait de payer cher et s'insurgeait contre les délégués de Fribourg qui, à l'assemblée du 28 août, n'avaient pas soutenu la direction des chemins de fer de la SO contre la «conjuración provoquée par les hommes de paille de la société fermière genevoise»<sup>30</sup>. En résumé, nous pouvons dire que la combinaison du Comptoir d'Escompte évitait à la compagnie les risques d'une faillite à une heure où le crédit des compagnies ferroviaires en Suisse était fortement ébranlé et où certaines banques de ce pays n'étaient pas disposées à s'engager dans ces opérations qui comportaient incontestablement des risques. Mais cette combinaison se faisait au détriment d'un certain regroupement des lignes helvétiques, elle ôtait dans l'immédiat tout espoir d'une étatisation progressive du réseau, elle privait la compagnie d'une grande partie de son pouvoir de décision, elle introduisait une influence étrangère certaine vu les rapports extrêmement étroits qui existaient entre le Comptoir d'Escompte et le gouvernement français, enfin, sur le plan financier, elle grevait lourdement la compagnie comme le souligne Félix Bonjour: «Entre les mains de la finance genevoise, la SO devint une vache à lait remarquable»<sup>31</sup>.

### *L'intervention du Comptoir d'Escompte dans le Central et dans le Nord-Est*

Le Comptoir d'Escompte allait pouvoir poursuivre sa pénétration dans le monde ferroviaire helvétique, vu la situation de plus en plus difficile du Nord-Est et du Central. Nous nous efforcerons toutefois de déceler quelle fut l'exacte portée de ces interventions et si elles furent de nature identique à celle que nous venons d'étudier.

27 ACFF, Lausanne, SO 1874-1875, procès-verbal de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 28 août 1875.

28 *Journal de Genève*, 17 octobre 1875.

29 *Journal de Genève*, 14 octobre 1875.

30 *Journal de Genève*, 27 novembre 1875.

31 F. BONJOUR, *Les souvenirs d'un journaliste 1886-1893*, Lausanne, 1931, p. 66.



Dès le début de la construction des chemins de fer, les cantons, comme plus tard la Confédération, avaient distribué les concessions beaucoup trop généreusement, sans examiner dans chaque cas les intérêts de l'économie nationale et des transports en général. Toutefois, dans une première phase, le réseau ferré avait répondu en gros aux besoins économiques et aux courants de trafic. C'est dans le courant des années 1870 que des fautes graves furent commises, parmi lesquelles la création du National, en 1875, qui ébranla tout l'édifice ferroviaire. L'idée était de mettre sur pied un chemin de fer populaire et social, qui reliait Genève à Constance, qui s'opposerait aux barons des chemins de fer et à la toute-puissance du grand capital, le financement étant effectué pour l'essentiel par les collectivités. Ce chemin de fer était donc une opération politique contre la logique des axes de communication. Ce fut un fiasco et, en 1878, le Tribunal fédéral prononça sa liquidation. Mais, entre-temps, les compagnies, dans une situation déjà difficile, en période de récession, s'étaient vues obligées de faire des promesses et de prendre des engagements qu'elles étaient incapables de tenir. Ce fut le cas du Central et du Nord-Est qui, de ce fait, au milieu de la décennie 1870, se trouvèrent en pleine crise et se virent contraintes de rechercher de nouveaux capitaux. Vu le peu de crédit dont jouissaient les compagnies ferroviaires sur le marché suisse, elles se tournèrent l'une et l'autre vers Paris en prenant l'initiative des démarches; elles ouvraient ainsi au Comptoir d'Escompte une nouvelle zone d'intervention.

Des deux compagnies, celle du Nord-Est était la plus ébranlée et fut la première à entrer en contact avec Paris. Elle aurait pu s'adresser à la finance allemande qui s'était largement intéressée aux titres de chemins de fer suisses dès la création du réseau, mais, là aussi, la confiance s'était effritée et le marché allemand avait plutôt comme souci de se débarrasser au plus vite de ces papiers<sup>32</sup>. Dans le courant de l'automne 1875, le Nord-Est prenait donc le chemin de la capitale française et, par l'entremise de la maison Vernes et Cie., allait frapper à la porte du Comptoir d'Escompte. L'intérêt que Hentsch avait montré à l'égard de la SO pouvait laisser supposer qu'il ferait bon accueil aux démarches des dirigeants du Nord-Est. Apprenant par le journal de la bourse genevoise que le Nord-Est était en tractation avec le Comptoir d'Escompte, le Central y dépêcha William Speiser qui, par le canal d'anciens amis du Central, la maison Marcuard, André et Cie, fut également dirigé vers Hentsch. En effet, des nuages assez sombres plânaient sur cette compagnie. Au printemps, des bruits de guerre venant de Berlin avaient fait baisser le cours des actions. A cela vinrent s'ajouter les mauvais résultats de l'exercice 1874, qui amenèrent plusieurs actionnaires et même des membres du conseil d'administration à jeter sur le marché leurs actions, accentuant ainsi le mouvement à la baisse<sup>33</sup>. Dans ces conditions, le Central n'avait voulu se laisser supplanter par le Nord-Est, ce qui expliquait en partie la précipitation de sa démarche.

Edouard Hentsch posa de suite deux conditions. Il désirait que les négociations avec les deux compagnies se fassent de concert afin d'éviter toute concurrence et proposait, avant toute chose, de procéder à une analyse détaillée des deux réseaux. Pour ce faire, Jules Coutin, ingénieur français, employé des Chemins de fer français de l'Ouest, se rendit en Suisse au début 1876 et fit une étude en profondeur des deux compagnies. Dans la brochure qu'il publia sur le Nord-Est<sup>34</sup>, il montrait que «dans

32 W. SPEISER, *op. cit.*, 12.

33 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 9 et 10.

34 Nous n'avons rien trouvé sur le Central.

un pays d'organisation démocratique comme la Suisse, la pression du public pour obtenir, non seulement le nécessaire, mais même le superflu de compagnies qui servent un dividende rémunérateur à leurs actionnaires, est un danger réel si les conseils d'administration se laissent entraîner par ce courant jamais satisfait et qui a pour objet de toujours réclamer de ces compagnies des mesures qui se traduisent par des augmentations de dépenses, de capital et d'exploitation<sup>35</sup>». A côté de ces dépenses de constructions luxueuses et souvent d'une utilité discutable, il relevait également le coût trop élevé des dépenses d'exploitation.

C'est en mars 1876 que les négociations entre les deux compagnies et le Comptoir d'Escompte entrèrent dans leur phase active. L'idée première était de réaliser une émission commune de 44 millions de francs pour le Nord-Est et de 22 millions pour le Central. Toutefois, Hentsch chercha à convaincre les délégués du Central dont les besoins étaient moins pressants de procéder en deux étapes et d'attendre que l'émission du Nord-Est soit un succès avant d'entreprendre celle du Central. Si la solution présentait des avantages pour le Nord-Est et limitait les risques du Comptoir d'Escompte, elle pouvait en revanche être fatale pour le Central en cas d'échec ou de semi-échec. Aussi les délégués de cette compagnie s'opposèrent-ils à cette solution et finirent par avoir gain de cause: au début avril le traité était signé<sup>36</sup>. Il prévoyait l'inscription des obligations des deux compagnies à la cote officielle de la bourse de Paris, ce qui fut refusé pour le Nord-Est<sup>37</sup>. A nouveau, Hentsch proposa aux délégués du Central de patienter, ce qu'ils refusèrent. L'émission pour le Central eut donc lieu et rencontra «un petit succès»<sup>38</sup>.

### *Le Central*

Jetons un regard sur la convention signée le 15 avril 1876 par P.-F.-G. Girod, directeur du Comptoir d'Escompte, et W. Speiser, membre du comité de direction du Central<sup>39</sup>.

Ce document rappelle que jusque-là les emprunts publics du Central avaient tous été réalisés en Suisse à l'exception de l'emprunt commun avec le Nord-Est, en date du 1<sup>er</sup> avril 1874, qui avait dû être placé en partie à l'étranger. Comme l'indiquait l'exposé des motifs, la compagnie, vu les travaux qui lui restaient à accomplir, devait disposer de «capitaux importants que la Suisse ne se trouverait guère en mesure de fournir avant quelques années». Dans ces circonstances, le Central avait sollicité le concours financier du Comptoir d'Escompte de Paris pour faciliter les négociations des capitaux nouveaux qui lui étaient nécessaires. La compagnie concédait à cet institut le droit d'émettre un emprunt public devant produire la somme de 21 000 042 fr. 50.

35 J. COUTIN, *Etude sur le chemin de fer du Nord-Est Suisse*, Zurich, 1877, p. 15.

36 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 15 et 16.

37 «Unter den zahlreichen Bedingungen, welche für die Zulassung zur Cotierung erfüllt sein müssen, ist eine, welche verlangt, dass das Aktienkapital der schuldnerischen Gesellschaft mit mindestens 25% <intégralement> einbezahlt sein müsse...» W. SPEISER, *op. cit.*, p. 16.

38 «Dem Comptoir d'Escompte blieben ca. 8000 Obligationen am Hals». W. SPEISER, *op. cit.*, p. 17.

39 ACFE, Lucerne, Central Bahn, convention du 15 avril 1876.

Pour réaliser cet emprunt, le Central créait 57 330 obligations au porteur, remboursables à 500 francs en soixante années. Le Comptoir d'Escompte souscrivait ferme la totalité des obligations au prix de 366 fr. 25. Mais ce ne sont pas tant les conditions financières qui nous intéressent ici que l'article 9 de la convention qui mettait sur pied un comité dont les membres étaient nommés moitié par le Central, moitié par le Comptoir et dont la présidence revenait à cet institut avec voix prépondérante. Il avait pour tâche de suivre et d'assurer l'exécution de la convention, notamment en ce qui concerne l'emploi des fonds de construction et la révision des dépenses d'exploitation; il devait cesser ses activités au plus tard le 31 décembre 1881.

La mise sur pied de ce comité équivalait-elle à une prise de contrôle par le Comptoir de la compagnie? A nos yeux, la réponse est négative. Il convient tout d'abord de relever le climat de confiance qui régnait entre les membres du comité qui ne se sentaient pas régentés par Paris, mais voyaient plutôt en Hentsch ou Coutin des soutiens précieux<sup>40</sup>. De plus, aucun des documents consultés ne fait état de directives ou d'entraves venant de Paris. Lorsque, par exemple, le Central vota une subvention complémentaire au chemin de fer du Gothard, considéré dans les milieux français comme une réalisation allemande, le Comptoir ne fit aucune objection bien que cette décision fut en contradiction avec la convention de 1876<sup>41</sup>. En automne 1880, le Central, dont la situation financière s'était redressée, émettait un nouvel emprunt de 18 millions de francs. Dans les sphères dirigeantes de la Banque des chemins de fer suisses, organisme qui, nous le verrons, avait été mis sur pied par Hentsch, il était généralement admis que, pour ses besoins financiers, la compagnie ferait appel en priorité à cet institut. En fait, le conseil d'administration du Central s'adressa à toutes les banques de Bâle, à l'exception de la Banque des chemins de fer suisses. C'était, comme l'écrit W. Speiser, la réponse de la Direction et les remerciements pour l'aide apportée par la Comptoir d'Escompte en 1876<sup>42</sup>. C'est, pour nous, la preuve que le Central s'était totalement libéré de ce qui aurait pu être une tutelle du Comptoir d'Escompte.

### *Le Nord-Est et le Comptoir d'Escompte*

Le refus de la cotation à la bourse de Paris<sup>43</sup> fut ressenti par la compagnie du Nord-Est comme une véritable catastrophe. Pour éviter la faillite, elle dut accepter, à des conditions onéreuses, les avances du Comptoir d'Escompte<sup>44</sup> qui la placèrent progressivement dans un état de dépendance à l'égard du groupe financier parisien. C'est dans le courant du mois de décembre 1876 que la crise éclata au grand jour lorsque le Nord-Est annonça un dividende de 2% seulement. Le cours des actions s'effondra, obligeant le conseil d'administration à prendre les affaires en main. Il mit sur pied une commission qui fut chargée d'analyser la situation. Sur demande de Hentsch, Coutin fut dépêché auprès de la direction en tant que délégué spécial du conseil d'administration. Mais aucune solution durable ne fut trouvée. Au prin-

40 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 22 à 24.

41 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 25 et 26.

42 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 38.

43 Voir p. 9.

44 AF, NOB, VED 22/2, Band 647/4.

temps 1877, le Nord-Est avait à nouveau besoin de 15 à 20 millions de francs; un consortium, issu de deux conventions signées les 8 et 10 septembre 1877, fournit les 13 millions à la compagnie contre dépôt d'obligations. Rien ne fut résolu pour autant et, au printemps 1878, c'est de 38 millions que la compagnie avait besoin<sup>45</sup>. A ce stade, seule une solution nouvelle pouvait sauver la compagnie d'une faillite qui apparaissait à plusieurs comme inévitable. Cette solution proposée par le Comptoir d'Escompte s'appellera «la Banque des chemins de fer suisses».

Edouard Hentsch avait un jour expliqué à William Speiser comment l'idée de cette banque lui était venue. «J'ai des obligations Nord-Est à émettre, avait-il dit à son ami le baron Soubeyran, mais je ne sais comment, personne ne veut les prendre en ce moment.» Soubeyran lui avait alors répliqué: «Fondez une banque qui prendra ces obligations et émettez alors les obligations de la banque»<sup>46</sup>. C'est, en résumé, ce qui va se produire.

Les négociations engagées à la fin de l'hiver 1878 aboutirent à la convention du 11 mars 1878, modifiée le 10 décembre de la même année, entre la compagnie du Nord-Est et un syndicat de banquiers et d'établissements de crédit suisses et français en vue de la constitution d'une banque dite des chemins de fer suisses<sup>47</sup>. Cet institut, avec un capital minimum de 20 millions, avait pour objectif de créer les ressources et les moyens de crédit nécessaires à la reconstitution financière du Nord-Est; il s'agissait d'emprunts créés ou à créer pour lesquels une hypothèque en premier rang serait obtenue et dont le montant s'élevait à 180 000 000 de francs. Pour couvrir la banque contre les chances aléatoires que lui imposait, dans les circonstances d'alors, la prise ferme de charges aussi lourdes, le Nord-Est paierait, chaque année, jusqu'en 1885, à la banque, au même titre que ses charges d'emprunts, une somme fixe de 250 000 francs et, au moment de la constitution de la banque, une commission spéciale calculée suivant la situation générale des marchés financiers. Jusqu'au 31 décembre 1885 et, dans le cas où la banque serait créancière du Nord-Est, jusqu'à complet remboursement, la compagnie ne pouvait, sans accord préalable avec la banque, accepter des charges nouvelles de capital et faire aucun traité d'exploitation ou fusion avec d'autres compagnies. Les statuts fixaient le siège social en Suisse et, au sein du conseil d'administration, les Suisses devaient être majoritaires. Hentsch avait songé un instant à faire entrer dans ce conseil les cinq présidents des grandes compagnies de chemin de fer suisses, ce que l'avocat Rambert lui avait vivement déconseillé car «cette idée aurait pour résultat d'introduire dans votre affaire des hommes remuants, autoritaires et qui sont tellement discrédités en Suisse, à tort ou à raison, que la confiance publique dont la banque suisse a besoin serait diminuée par la seule publication de leur nom»<sup>48</sup>. Pour assurer l'exécution de cette convention, il était créé, comme pour le Central, un comité dont les membres étaient nommés moitié par le Nord-Est, moitié par le Comptoir à qui revenait la présidence avec voix prépondérante.

Avant l'assemblée générale des actionnaires du Nord-Est, Hentsch était informé, par le canal du Crédit suisse, que l'accueil était généralement favorable, mais qu'il y aurait des oppositions dont un projet de Winterthour qui proposait aux gouverne-

45 Voir J. BOUVIER, «La grande crise des compagnies ferroviaires suisses. Les groupes bancaires et la lutte pour le trafic transalpin (1875-1882)», *Annales Economies, Sociétés, Civilisations*, N° 4, Paris, 1956, p. 469 et 470.

46 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 31.

47 BNP, Banque des chemins de fer suisses, convention du 11 mars 1878.

48 BNP, Banque des chemins de fer suisses, Rambert à Hentsch, Lausanne, 24 décembre 1878.



ments cantonaux d'être les prêteurs. On trouvait, d'autre part, les conditions très dures. Stohl ajoutait dans la lettre que la Suisse orientale semblait disposée à s'intéresser à la nouvelle banque pour des sommes importantes, mais à condition que le Comptoir se chargeât de la moitié au moins du capital minimum prévu. «On désire chez nous, écrivait-il, que Paris prouve un intérêt notable dans la banque pour le motif surtout que l'on y verrait une nouvelle garantie que le puissant appui et les précieux conseils de vous-même, Monsieur, et de vos amis ne lui feront défaut en aucune circonstance»<sup>49</sup>. A Bâle, en revanche, les banquiers semblaient médiocrement disposés à participer<sup>50</sup>. Une grande partie de la presse, quant à elle, considérait les conditions par trop onéreuses mais ne voyait guère d'autres solutions. Les journaux soulignaient que les principaux intéressés, par crainte de la faillite, étaient disposés à ratifier la convention. Lors de l'assemblée générale du 4 avril 1878, les actionnaires du Nord-Est ratifièrent la convention par 1654 voix contre 99 et la convention annexe du 10 décembre 1878, qui apportait certaines modifications, par 1732 voix contre 12, donc à la quasi-unanimité<sup>51</sup>.

Certains milieux s'étonnèrent du peu d'opposition rencontrée à l'assemblée du 4 avril. C'était oublier que les actionnaires n'avaient pas le choix ou plutôt que le seul choix dans l'immédiat était l'acceptation ou la liquidation. De plus, personne n'avait véritablement cru à un emprunt d'environ 45 millions de francs, garanti par Zurich, l'Argovie, la Thurgovie et Schaffhouse, emprunt qui n'aurait tiré qu'à moitié d'embarras la compagnie<sup>52</sup>. Dans les sphères financières, on considérait la reconstitution du Nord-Est comme un fait accompli vu les garanties que présentaient les établissements de crédit qui s'étaient engagés à fonder la Banque des chemins de fer suisses<sup>53</sup>. Des réunions eurent lieu à Paris, en janvier 1879, pour mettre au point les statuts qui reprenaient les grandes lignes des conventions que nous avons analysées. Il était créé une société anonyme dont l'objectif était de faire pour elle-même ou pour le compte de tiers toutes les opérations financières qui se rattachaient à la constitution des chemins de fer, ainsi qu'à leur construction et à leur exploitation. Ces premières opérations consisteraient à la mise à exécution du traité passé entre le Nord-Est et le syndicat financier. Le siège social de la banque se trouvait à Bâle et la durée de la société était fixée à 75 ans, avec possibilité de liquidation anticipée<sup>54</sup>.

La première réunion du conseil d'administration de la banque eut lieu le 11 janvier 1879 à Bâle<sup>55</sup>. Hentsch constata que la souscription des 4000 actions à 5000 francs était complète et qu'il en était de même pour les 60 000 obligations au capital

49 BNP, Banque des Chemins de fer suisses, Stohl (Crédit Suisse) à Hentsch, Zurich, 26 mars, 1<sup>er</sup> et 13 avril 1878.

50 BNP, Banque des chemins de fer suisses, Feer-Herzog à Stohl, Zurich, 10 avril 1878.

51 *Journal de Genève*, 5 avril 1878.

52 *Journal de Genève*, 16 avril 1878.

53 Comptoir d'Escompte de Paris, Banque de Paris et des Pays-Bas, Crédit Suisse, Association financière de Genève, Association des Banques de Bâle et ses groupes, Banque de Winterthour, Banque d'Argovie, banquiers Hentsch, Lüscher et Cie, Fol et Thomas ainsi que quelques autres maisons.

54 AF, Central Bahn, VED 22/1, Band 12, statuts de la Banque des chemins de fer suisses, Paris, 1879.

55 BNP, Banque des chemins de fer suisses, procès-verbaux du conseil d'administration, Bâle, 11 janvier, 14 et 22 février 1879. Le conseil d'administration était formé de 18 membres: A. Chenevière, J. Coutin, P. Girod, C. Gysin, Ch. Hentsch, Ed. Hentsch, L. Iselin, C. Keller, L. Lullin, J. Odier, C. Paccard, A. Rübel, J. J. Schuster-Burckhardt, J. Stapfer, Ch. Stehlin, G. Stohl, J. Syz-Landis, Ed. Zahn-Rognon.

nominal de 30 millions de francs<sup>56</sup>. Hentsch accepta le poste de président du conseil d'administration en ayant toutefois posé certaines conditions. Il ne voulait pas, par exemple, que la banque engage une affaire nouvelle ou fasse une transaction importante sans qu'elles lui aient été préalablement soumises et sans qu'il ait pu à leur égard exprimer lui-même ou faire exprimer par un mandataire, devant le conseil, son opinion. Il se réservait aussi un contrôle sur l'ensemble du déroulement des opérations. A l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 28 février 1879, Hentsch remercia tous ceux qui avaient apporté leur concours à la constitution de la banque. Il ajouta: «Vous avez voulu démontrer aussi qu'avec de la patience et de l'étude, il était possible de relever des entreprises de chemins de fer très compromises et même voisines de la ruine, sans y perdre soi-même son temps et son argent, oeuvre difficile, nous le savons, vérité encore à démontrer, mais qui, nous l'espérons, deviendra bientôt une réalité pour tous. Vous avez enfin adopté cette idée de la banque dans la pensée de prouver qu'on pouvait se tirer d'une situation difficile sans faire appel au concours du gouvernement. Vous aurez démontré ainsi d'une manière frappante ce que peut faire l'union des forces financières de la Suisse quand elles se réunissent dans un but commun»<sup>57</sup>.

Ces derniers mots résument bien l'entreprise que Hentsch venait de mener à bon port. Ce Suisse de Paris, au-dessus des querelles d'amour propre local, des divisions politiques, avait suscité un regroupement des principales forces financières de la Suisse qui se trouvaient majoritaires, comme la liste des souscriptions l'indique<sup>58</sup>, dans ce nouvel institut. Aussi nous paraît-il difficile d'affirmer, comme l'ont fait certains historiens<sup>59</sup>, que le Nord-Est tombait sous la domination du capital étranger. Nous devrions plutôt dire qu'avec l'aide d'un groupe de banques françaises, Hentsch, ayant réussi à catalyser les énergies, prenait en main, pour un temps, la redressement financier de cette compagnie, comme l'avenir allait nous en donner la preuve.

Dès le début, l'affaire parut solide et en janvier 1879 déjà L. Lullin écrivait: «L'enfant se porte bien et la bourse d'ici l'a accueilli avec une fusée de hausse»<sup>60</sup>. En 1880, la tâche de la banque, fixée dans les conventions des 11 mars et 10 décembre 1878, était presque accomplie, résultat obtenu dans le court espace d'une quinzaine de mois. A partir de 1881, comme le soulignent les différents rapports aux assemblées générales des actionnaires, l'activité de la banque devint de plus en plus restreinte<sup>61</sup>. En fait, deux courants se faisaient sentir à l'intérieur du conseil d'administration. L'un, représenté par Hentsch, aurait voulu que la banque entreprenne d'autres affaires et se développe; l'autre préférait que l'on s'en tienne aux conventions conclues avec le Nord-Est et que l'on procède à la liquidation en 1885 ou 1886<sup>62</sup>. Cette seconde tendance qui l'emporta et qui était soutenue par les milieux

56 L'Association Financière (Genève), le Crédit Suisse, le Basler Bankverein souscrivaient 2509 actions et 37 635 obligations. Le groupe de Paris, quant à lui, souscrivait 1491 actions et 22 365 obligations. BNP, Banque des chemins de fer suisses, liste des souscriptions.

57 BNP, Banque des chemins de fer suisses, procès-verbal de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires, Bâle, 28 février 1879.

58 Voir note 56.

59 Voir J. BOUVIER, *op. cit.*, p. 468 à 470.

60 BNP, Banque des chemins de fer suisses, L. Lullin à Denfert-Rochereau (secrétaire général du Comptoir d'Escompte), Genève, 14 janvier 1879.

61 BNP, Banque des chemins de fer suisses, rapports aux assemblées générales ordinaires, Bâle, 14 mai 1881, 29 avril 1882, 2 avril 1883, 19 avril 1884.

62 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 39.



proches du Nord-Est désirait en réalité mettre un terme à l'action de Hentsch et de son groupe dans le Nord-Est, et, au-delà, dans les affaires ferroviaires de la Suisse allemande. En cela, la mort de J. Coutin en 1879 et le refus des dirigeants du Nord-Est de le voir remplacé par l'ingénieur Amilhau, homme de confiance de Hentsch, était tout à fait symbolique de cet état d'esprit<sup>63</sup>.

Le 7 mars 1885, à l'assemblée générale des actionnaires de la Banque des chemins de fer suisses, Hentsch constata que les engagements vis-à-vis du Nord-Est étaient intégralement remplis et qu'ils avaient procuré une large rémunération aux capitaux engagés dans l'affaire. Il releva également que la banque n'avait aucune autre opération en cours, bien que ses statuts l'autorisassent à le faire dans le secteur ferroviaire, et que le temps était venu de songer à la liquidation<sup>64</sup>. Hentsch, en réalité, sentant que la porte de la Suisse allemande se fermait, s'était tourné résolument vers la Suisse romande où il détenait une solide position, comme nous l'avons vu, dans la SO et vers le grand projet d'alors, le percement du Simplon.

A ce stade, notre histoire se confond avec la négociation sur le Simplon<sup>65</sup>. Hentsch proposa de poursuivre l'activité de la banque en la fusionnant avec la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer et en créant la Banque nouvelle des chemins de fer suisses dont le siège serait Genève et le but premier le percement du Simplon. L'affaire était faite à fin 1885. Hentsch et son groupe élaborèrent un vaste plan financier destiné à fournir les moyens nécessaires au percement du Simplon, combinaison qui s'écroula avec la chute du Comptoir d'Escompte en 1889<sup>66</sup>.

\*\*\*

Cette étude, nous l'espérons, montre qu'il est quelque peu sommaire de vouloir expliquer l'intervention de la finance étrangère dans les chemins de fer suisses par la seule pénurie de capitaux à l'intérieur du pays. Pour mieux en saisir les raisons, il ne faut pas se limiter à une simple analyse financière et économique, mais la compléter en abordant la question des mentalités.

Dès le début, une vision d'ensemble des problèmes qu'allaient poser les chemins de fer ne fut le fait que de quelques hommes, très souvent fort peu écoutés. Rejetant un concept ferroviaire national et étatisé, les Suisses se lancèrent dans l'aventure de manière désordonnée, souvent antagoniste ce qui épuisa très rapidement les ressources financières à disposition. Mais, plutôt que d'épuisement des ressources, il faudrait parler des craintes et des réticences des capitalistes, peu enclins à engager des fonds dans des opérations souvent peu rentables et dépourvues de garantie. Nous touchons ici la sphère des mentalités collectives profondes! Un besoin de sécurité viscéral, une crainte face à l'inconnu, une mentalité d'«horlogers» habitués à des réalisations précises et de dimensions réduites sont-ils compatibles avec cet élan formidable qui a promu dans toute l'Europe les constructions ferroviaires et que les compagnons du XIX<sup>e</sup> siècle ont comparé à la construction des grandes cathédrales gothiques? Le Suisse, si habile dans bien des domaines, est-il, en fin de compte, un

63 W. SPEISER, *op. cit.*, p. 36.

64 BNP, Banque des chemins de fer suisses, rapport à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires, Bâle, 7 mars 1885.

65 Voir G. BENZ, *op. cit.*, p. 96 à 98, 181 et sq.

66 BNP, rapport à l'assemblée générale des actionnaires du Comptoir d'Escompte, Paris, 29 avril 1889. Ce document explique dans le détail les causes de ce désastre financier, qui aurait entraîné la faillite du Comptoir d'Escompte sans l'initiative énergique et hardie du ministre des finances.

entrepreneur de grands travaux? La construction saccadée de notre réseau autoroutier et les tergiversations face à une modernisation de nos chemins de fer nous pousseraient plutôt à soutenir le contraire. C'est dans cette direction, nous semble-t-il, qu'il convient de rechercher les raisons de cet appel à la finance étrangère.

A cet état d'esprit initial, il faut toutefois ajouter le vécu historique qui ne fit qu'accentuer les tendances.

Le morcellement ferroviaire fit naître des compagnies peu sérieuses, soumises à la spéculation, dont la gestion était souvent catastrophique, ce qui entraîna la chute de réseaux qui auraient pu être rentables. Les banques suisses, déjà peu enclines à se lancer dans ces opérations et, comme nous l'avons déjà relevé, plus portées à travailler sur un plan local ou international que national se montrèrent de plus en plus réticentes à investir dans les chemins de fer alors que, dans le même temps, elles intervenaient assez activement à l'étranger dans des affaires jugées plus sûres.

Dans ce contexte, l'intervention du Compoir d'Escompte est très révélatrice. N'oublions pas, tout d'abord, que cette banque ne fait une apparition marquée sur le marché suisse qu'avec l'accession de Hentsch à la présidence du conseil d'administration et qu'après le krach et l'éviction de Hentsch, l'institut remis sur pied n'interviendra plus dans les chemins de fer suisses. C'est donc par l'intermédiaire de cet homme, proche de la Suisse par ses origines et ses relations d'affaires, que le groupe français se manifeste. Et, là encore, relevons que l'intervention se fait toujours de concert avec un groupe suisse, genevois dans le cas de la SO, plus largement suisse dans l'affaire du Nord-Est. Intéressant également de noter que là où l'on parle d'intervention étrangère, le capital suisse est parfois majoritaire. Il apparaît donc que les Suisses ont eu besoin d'un catalyseur extérieur qui fut en dehors des luttes régionales d'une part et qui permit, comme Hentsch le soulignait lui-même, d'éviter les interventions de l'Etat. Car c'est finalement la division des forces financières et le refus d'une intervention des cantons et de la Confédération qui obligea les Suisses à se tourner vers l'extérieur.

Nous sommes, en effet, persuadés qu'un regroupement des compagnies ferroviaires, qui interviendra ultérieurement, qu'une meilleure coordination des forces financières du pays, qui se produira à la fin du siècle pour le Simplon, qu'une intervention de l'Etat, qui se fera progressivement par la prise d'actions par les cantons avant le rachat final par la Confédération, auraient permis aux Suisses de conserver leur pouvoir de décision en matière ferroviaire et de garder la haute main dans le secteur du financement, quitte à faire appel au capital étranger comme complément dans des cas ponctuels. Mais à l'époque, les antagonismes régionaux, la crainte de l'Etat et de la centralisation ainsi qu'un manque d'esprit d'entreprise l'emportèrent sur les craintes que pouvait légitimement soulever l'intervention du capital étranger.