

COMPAGNIE DES DOMBES
et des Chemins de fer du Sud-Est

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 24 JUIN 1882

RAPPORT

DU

CONSEIL D'ADMINISTRATION

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

LYON

IMPRIMERIE SCHNEIDER FRÈRES
Quai de l'Hôpital, 12

1882

RAPPORT DES COMMISSAIRES

pour l'exercice 1882



MESSEURS,

Nous avons l'honneur de venir vous rendre compte du mandat que vous nous avez confié.

Après avoir vérifié les différentes branches de la Comptabilité de votre Compagnie, et constaté la parfaite exactitude des chiffres du Grand-Livre et la bonne tenue des écritures, nous venons vous proposer d'adopter les comptes de l'exercice 1881, tels qu'ils vous sont présentés par votre Conseil d'Administration.

J. LETOURNEUR,
JOSEPH GILLET,
LOUIS BALAY.

Lyon, le 30 mai 1882.

COMPAGNIE DES DOMBES
et des Chemins de fer du Sud-Est

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 24 JUN 1882

RAPPORT

DU

CONSEIL D'ADMINISTRATION

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

LYON
IMPRIMERIE SCHNEIDER FRÈRES
Quai de l'Hôpital, 12

—
1882

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 24 JUIN 1882

RAPPORT

DU

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MESSIEURS,

Vous êtes réunis en Assemblée générale ordinaire, conformément aux Statuts, pour entendre le compte rendu des opérations de la Compagnie pendant l'année 1881, approuver, s'il y a lieu, les comptes de cet exercice et fixer le chiffre du dividende.

Vous êtes également réunis en Assemblée générale extraordinaire pour examiner et approuver, s'il y a lieu, la convention en vertu de laquelle la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée prend à bail l'exploitation du réseau de notre Compagnie.

Nous vous présentons, dans l'ordre qui nous est habituel, le compte rendu de l'exercice.

Travaux et dépenses de l'année 1881.

Dans le cours de cette année, les dépenses de construction ont porté sur l'établissement d'un complément de la ligne de Chalon à

Lons-le-Saunier, entre Messia et cette ville, et sur le chemin de La Cluse à Bellegarde. Au 31 décembre 1881, il restait, sur cette dernière ligne, à compléter la pose des voies et appareils dans les gares, à terminer les travaux de ballastage, à mettre en place les parapets des ouvrages d'art et à parachever des travaux de consolidation de talus. Aussi avons-nous pu ouvrir ce chemin à l'exploitation le 1^{er} avril dernier. Notre réseau se trouve ainsi terminé, sauf le raccordement de Sathonay à St-Clair.

Nous vous avons fait connaître, l'année dernière, que pour cet embranchement le projet d'une ligne à deux voies, établie dans les conditions des chemins de fer stratégiques, et d'une deuxième voie à poser sur le chemin de Sathonay à Bourg, nous avait été demandé par M. le Ministre des Travaux publics, et qu'il était soumis aux conférences mixtes entre le Génie militaire et le service des Ponts et Chaussées chargé du Contrôle. Depuis lors, et sur l'avis des services intéressés, M. le Ministre nous a demandé une nouvelle étude ayant pour objectif un raccordement en pleine voie dans la direction de Bourg. Nous avons proposé de raccorder l'embranchement à la ligne de Bourg dans la gare même de Sathonay; l'étude qui nous a été demandée a pour but de permettre d'établir un choix entre ces deux modes de raccordement.

Nous vous avons également entretenus, il y a un an, de la nécessité où nous nous sommes trouvés de restituer à la Compagnie P.-L.-M. la portion de la seconde voie de sa ligne de Lyon à Vesoul, qu'occupait, entre le village de Messia et la gare de Lons-le-Saunier, notre ligne de Chalon à Lons-le-Saunier. Nous vous avons dit qu'après avoir rempli les formalités d'expropriation pour l'acquisition des terrains nécessaires à la création d'une voie spéciale à notre usage, nous venions d'en entreprendre les travaux. Ceux-ci ont pu être achevés pendant l'année 1881, comme nous le prévoyions; nos trains ont passé sur la nouvelle voie le 1^{er} novembre dernier.

Nous vous avons fait part des divers traités que nous avons élaborés pour la construction d'embranchements industriels mettant en

communication directe, avec notre réseau, les fours à chaux des Dombes, à Vendennes, à Bourg et à Ramasse; à Sain-Bel, le chemin de fer minier de la Compagnie de St-Gobain, Chauny et Cirey; les exploitations de la Société des Mines de Ste-Foy-l'Argentière avec la gare de cette localité; la fabrique de cornues en terre de MM. Bousquet, de Lachomette et Cie, à Lyon-Vaise, avec la ligne de Lyon à Montbrison; enfin, les glaciers établies, par M. Moinat, sur les bords du lac de Sylars, avec la nouvelle ligne de La Cluse à Bellegarde. Les travaux de tous ces embranchements sont aujourd'hui terminés.

Nous avons, de plus, conclu en 1881, un nouveau traité avec la Société des Salines de l'Est, pour l'établissement d'un embranchement reliant leur usine de Montmorot avec la gare de Lons-le-Saulnier. Les travaux ne sont pas encore entrepris, certaines formalités administratives n'étant point terminées.

Exploitation.

En 1881, la longueur du réseau exploité est la même qu'en 1880, soit 400 kilomètres. Ce n'est qu'au 1^{er} avril 1882, que, comme nous l'avons dit plus haut, ce réseau s'est accru des 28 kilomètres de la ligne de La Cluse à Bellegarde.

Les produits bruts de cet exercice ont été de. . . 5,150,132 fr. 45

Les produits qui forment cette somme sont les suivants :

Voyageurs.	2,541,843 fr. 68
Bagages et chiens.	86,548 55
Messagerie (transports en grande vitesse)	220,689 95
Marchandises en petite vitesse et divers	2,217,015 95
Domaine	84,034 32
Total égal.	<u>5,150,132 fr. 45</u>

Les dépenses de l'exploitation, qui se sont élevées à la somme totale de 3,267,029 fr. 97

Se décomposent ainsi :

Administration et frais généraux	389,804 fr. 66
Exploitation.	1,000,624 30
Matériel et traction.	715,012 02
Entretien et surveillance de la voie	547,919 92
Impôt sur les transports	476,730 57
Péage sur la ligne de Sathonay et redevance payée à la Compagnie P.-L.-M., entre Messia et Lons-le-Saulnier.	
	108,503 74
Dépenses d'ordre	28,434 76
	<u>3,267,029 fr. 97</u>

Du rapprochement de ces chiffres :

Le montant total des recettes, d'une part. 5,150,132 fr. 45
 et le montant total des dépenses, de l'autre. 3,267,029 97
 on déduit le produit net, qui est de. 1,883,102 fr. 48
 et représente 4,707 fr. 76 par kilomètre. En 1880, ce produit moyen était de 4,446 fr. 11 ; l'augmentation est donc de 5.88 %.

RECETTES.

Le chiffre donné ci-dessus pour les recettes, 5,150,132 fr. 45, comprend l'impôt sur les transports ; mais, déduction faite de cet impôt, ces recettes s'élèvent à 4,673,401 fr. 88
 En 1880, elles ont été de 4,562,251 91
 L'augmentation est donc, pour 1881, de 111,149 fr. 97

DÉPENSES.

Les dépenses de l'exercice s'élèvent, déduction faite de l'impôt sur les transports, à la somme de 2,790,299 fr. 40

Si, pour cette année, comme pour quelques-unes des précédentes, nous comparons ce chiffre à celui des recettes, nous trouvons le rapport suivant :

En 1878	65.77 %
En 1879	61.68 %
En 1880	61.02 %
En 1881	59.70 %

Liquidation de l'exercice 1881.

Il résulte des renseignements qui précèdent, que l'exploitation de nos chemins de fer a donné un produit net de . . . 1,883,102 fr. 48

A cette somme, il faut ajouter :

1 ^o Quelques bénéfices divers.	2,457	66
2 ^o L'annuité de l'Etat	550,022	66
3 ^o Le solde de l'exercice 1880, reporté à 1881	93,318	45
	<hr/>	<hr/>
Ce qui donne un total de	2,528,901	25

qui forme l'actif du compte « Profits et Pertes ».

Au passif de ce même compte, nous avons les sommes ci-après :

Obligations remboursées le 1 ^{er} octobre 1881.	58,700	fr. 40
Primes à ces obligations.	43,799	60
Coupons des obligations en circulation.	1,180,747	50
Allocation à la caisse des retraites et primes		
au personnel d'exploitation	91,766	76
Intérêts divers	28,844	80
	<hr/>	<hr/>
Total	1,403,859	fr. 06

D'où il suit que le bénéfice total de l'exercice 1881 est égal à 1,425,042 fr. 19.

Votre Conseil d'administration vous propose de fixer à 35 francs

le dividende de l'exercice 1881. Le bénéfice recevrait alors la destination suivante :

1 ^o A la réserve statutaire, 5 % des bénéfices propres à l'exercice 1881, soit.	54,586 fr. 49
2 ^o Aux Actionnaires, 35 fr. par action.	875,000 »
3 ^o Au Conseil d'administration	83,333 33
4 ^o Il resterait	115,122 67
pour atteindre le bénéfice disponible.	<u>1,425,042 fr. 49</u>

Cette somme de 115,122 fr. 67 serait portée à l'exercice prochain.

Si vous adoptez cette proposition, il resterait à donner une somme de 22 fr. 50 par action, puisqu'une première distribution de 12 fr. 50 a été faite le 1^{er} janvier dernier. Ce paiement de 22 fr. 50 s'effectuerait à partir du 1^{er} juillet prochain.

Nous avons maintenant à vous entretenir, Messieurs, du traité passé avec la Compagnie de la Méditerranée, par lequel cette dernière se charge de l'exploitation de notre réseau. C'est pour l'examen de cette convention que vous êtes réunis en Assemblée générale extraordinaire, ainsi que nous l'annonçons au début de ce rapport.

Vous savez que les grandes voies ferrées qui desservent la région où se trouve placé notre réseau appartiennent toutes à la Compagnie P.-L.-M. Nos lignes, qui sont généralement des raccourcis entre des localités placées sur le réseau de cette importante Compagnie, ayant les gares de ces localités pour origine, se trouvent donc ainsi liées d'une façon très intime à ce réseau. Les points où ce contact a lieu sont au nombre de douze. C'est par eux que se sont successivement établies, à mesure que nos lignes se construisaient, les relations si actives qui existent entre les deux Compagnies et qu'alimente le passage continuuel, d'un réseau à l'autre, des marchandises et des voyageurs.

Ce mouvement d'échange a naturellement créé, entre nos Compagnies, des rapports très nombreux. Dès le début de notre exploita-

tion, ils se sont traduits par des conventions pour l'usage commun de certaines gares P.-L.-M. servant de tête de ligne à nos chemins; plus tard, par des traités pour l'échange du matériel, permettant aux wagons des deux Compagnies de passer d'un réseau sur l'autre, et évitant ainsi, au grand avantage du commerce, les transbordements aux gares de transit.

Avec le développement constant de notre trafic, l'importance de ces relations s'est accrue. A un moment donné, la nécessité d'avoir des tarifs communs s'est imposée. Nos ouvertures à ce sujet ayant été bien accueillies, un rapprochement s'est opéré pour arriver à une entente désirable. L'échange et la discussion des projets élaborés; la recherche en commun d'une solution également favorable au commerce et aux deux Compagnies ont, peu à peu, modifié les idées premières et fait naître la pensée d'une exploitation unique qui ferait disparaître toutes les inégalités de tarifs, tous les inconvénients des changements de ligne dont le public se plaint.

Le principe accepté, un accord n'a pas tardé à s'établir sur son application. Et après des négociations conduites avec prudence et sincérité, le traité que nous vous présentons aujourd'hui a été rédigé et signé.

Il n'est pas nécessaire, croyons-nous, d'insister sur les avantages que le commerce, l'industrie et l'agriculture doivent retirer de l'exploitation unique que consacre le traité. Tout a été dit à ce sujet dans les discussions auxquelles son examen a donné lieu dans le sein des conseils généraux des départements de l'Ain, de Saône-et-Loire, de l'Isère et du Jura, de qui nous tenions la concession de nos lignes d'intérêt local; et l'approbation unanime qui lui a été donnée par ces Assemblées, démontre qu'il réalise un progrès.

Mais c'est surtout au point de vue de vos intérêts que vous avez le droit de vous placer pour examiner les stipulations de ce traité. La redevance annuelle, fixée au minimum à 2,000,000 fr., correspond au produit que l'exploitation de notre réseau complet donnera très probablement en 1882; les plus-values dont ce produit aurait été

majoré, sont représentées en partie par l'augmentation de 40,000 fr. par an, appliquée pendant la période des dix premières années d'exploitation par le P.-L.-M.

Si cette plus-value est inférieure à celle qu'il vous a été donné de constater jusqu'à présent, et que tout nous fait attendre, il ne faut pas perdre de vue la complète sécurité que nous donne la garantie de la puissante Compagnie de la Méditerranée. C'est cette considération surtout qui a engagé votre Conseil d'administration à accepter ces chiffres et à conclure un traité qui vous garantit toutes les sûretés que vous êtes en droit d'exiger.

Ce traité, comme nous l'avons dit tout à l'heure, a reçu l'approbation des Conseils généraux auxquels il a dû être présenté. L'Assemblée générale des Actionnaires de la Compagnie P.-L.-M. lui a également donné son adhésion. Il est actuellement soumis à l'Administration supérieure, qui n'a pas encore pu se prononcer. Comme le travail d'étude auquel elle est obligée de se livrer avant cette approbation peut durer encore au delà du terme fixé par l'article 14, les deux parties contractantes ont, d'un commun accord, arrêté, par un acte additionnel, que le délai d'application serait prorogé de six mois.



RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE

La feuille de présence, arrêtée par les Membres du Bureau, a constaté la présence de quarante-cinq actionnaires, propriétaires de 16,492 actions.

L'Assemblée générale ordinaire a voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1^{re} Résolution.

L'Assemblée générale, sur le rapport de la Commission de vérification et la proposition du Conseil d'administration, approuve définitivement les comptes et le bilan arrêtés, au 31 décembre 1881, présentant un bénéfice de 1,125,042 fr. 19 c.

Cette somme recevra l'emploi suivant :

1 ^o A la réserve statutaire, 5 % des bénéfices propres à l'exercice 1881	51,586 fr. 19
2 ^o Aux Actionnaires, 35 fr. par action	875,000 »
3 ^o Au Conseil d'administration	83,333 33
4 ^o A reporter à l'exercice 1882	115,122 67
Total égal	<u>1,125,042 fr. 19</u>

2^{me} Résolution.

L'Assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, réélit commissaires, pour l'exercice 1882 : MM. Louis BALAY, Joseph GILLET et Jacques LETOURNEUR.

L'Assemblée générale extraordinaire a voté à l'unanimité la résolution suivante :

L'Assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Approuve la convention passée, le 28 juillet 1881, avec la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'affermage et l'exploitation des lignes de la Compagnie des Dombes;

Ainsi que le traité additionnel du 12 juin 1882, qui proroge de six mois le délai d'exécution de ladite convention.

Décembre 1881

PASSIF

Fonds social et Subventions.	Fonds social : 25,000 Actions..... 42,500,000 f. » Subventions : Partie payée en capital.... 26,331,546 »	38,831,546	»
Emprunts	40,000 Obligations 1869 { 38,678 en circulation. 14,410,010 f. » 1,322 amorties. 389,990 »	41,800,000	»
	40,000 Obligations 1876 { 39,640 en circulation. 10,788,437 22 360 amorties. 77,794 »	40,866,231 22	22,666,231
Compte de réserve	Réserve statutaire.....	688,421	14
	Réserve facultative.....	479,268	39
	Caisse des retraites.....	287,880	70
	Amortissement spécial au matériel et à l'outillage..	101,037	22
Comptes divers	4,576,210	03
Profits et Pertes.	1,425,042	19
		68,755,636	89

ACTIF

Compte d'établissement	Ligne de <i>Lyon à Chalon-sur-Saône</i> et embranchements <i>de Bourg à Bellegarde</i> et de <i>St-Germain du-Plain à Lons-le-Saunier.</i>	28,273,781 f. 95	63,694,357	80
	Ligne de <i>Lyon à Montbrison</i> et embranchement de <i>Lyon-Gorge-de-Loup à Lyon-Vaise</i> P.-L.-M.	19,787,478 06		
	Ligne de <i>Mâcon à Paray-le-Monial</i>	7,925,713 96		
	Ligne d' <i>Ambérieu à Montalieu</i>	2,148,716 75		
	Ligne de <i>Sathonay à St-Clair</i>	249,877 02		
	Matériel et outillage.....	686,230 82		
	Matériel roulant.....	4,622,559 24		
	Approvisionnement.....	653,445 71		
	Matériel de construction.....	247,166 18		
	Domaine privé. { Terrains et immeubles à vendre..... 4,325,309 f. 25 Immeubles à conserver..... 722,200 »	2,047,509 25		
Subventions..... Restant à recouvrer en capital.....	1,754,852 95			
Comptes divers.....	358,305 »			
	68,755,636	89		

