Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 37 (1966)

Heft: 9

Artikel: Comment les choses se sont passées

Autor: Bratschi, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825088

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 15.07.2025

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

Comment les choses se sont passées

par M. R. BRATSCHI, conseiller national

Deux rapports ont été déposés au siège de la société en vue de l'assemblée de ce jour.

Il s'agit, d'une part, du rapport du 1er mars 1962, que, par décision du 20 décembre 1961, le Conseil d'administration m'avait chargé d'établir alors que j'étais encore directeur. Ce rapport fut approuvé à l'unanimité par le Conseil d'administration le 12 avril 1962. Il s'agit, d'autre part, du rapport déposé le 1er avril 1965 par les groupes de travail de la Confédération et du BLS sur la question de la reprise du BLS par la Confédération.

Le rapport du 1er mars 1962 est un document interne qui avait pour but d'informer le Conseil d'administration avant que celui-ci prît la décision d'entamer les pourparlers de rachat avec la Confédération. Ce rapport fait état des dispositions de rachat prévues par la loi sur les chemins de fer et la concession. Il souligne également la nécessité d'aménager la ligne principale et les voies d'accès, afin de permettre à l'entreprise de faire face à l'accroissement du trafic. Il constate que la ligne actuelle est bien équipée, mais que, comme artère de transit international, elle devra, avec le temps, être doublée de bout en bout.

Le coût de cette opération dépasse toutefois nettement les possibilités de la société et du canton de Berne. Grâce aux résultats d'exploitation favorables de ces dernières années, la ligne a pu être sensiblement modernisée en tant que ligne à simple voie. La mise à double voie, qui permettrait avant tout de consolider la position de la Suisse comme pays transit, incombe à la Confédération. Les bons résultats d'exploitation sont dus, d'une part, à l'amélioration de la situation économique et aux mesures prises par l'entreprise elle-même, d'autre part, aux concessions faites par la Confédération et le canton de Berne qui, en 1954, renoncèrent à un montant de 1,8 million de francs provenant d'intérêts cumulatifs arriérés et, de plus, abaissèrent de 3,5 et de 4 % à 3 % les taux d'intérêt de leurs prêts, qui se montaient alors à environ 85 millions de francs. La réduction de l'intérêt permit à elle seule une économie annuelle de 620 000 francs. La réduction des redevances pour l'utilisation des gares communes, fruit de laborieux pourparlers, apporta également des allégements sensibles. Enfin, la nouvelle loi sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957, en supprimant certaines inégalités de traitement dont souffraient les chemins de fer privés, profita également dans une certaine mesure au BLS.

Quant au reste, le rapport renseigne sur l'évolution du trafic, les prestations d'exploitation et les résultats financiers jusqu'à fin 1961.

Jusqu'en 1953, les amortissements minimaux prescrits par l'autorité de surveillance n'ont pas dépassé 1,5 million de francs par année. Il va sans dire que ce montant ne permettrait même pas de réaliser les travaux d'aménagement les plus urgents. Nous demandâmes donc à l'autorité de surveillance de nous autoriser à adapter autant que possible le taux de nos amortissements à celui pratiqué par les CFF. Cette mesure ne fut prise que lorsque l'Office fédéral des transports eut

donné l'assurance écrite qu'il n'en résulterait aucun désavantage en cas de rachat par la Confédération. Ainsi pour le calcul du produit net — qui serait déterminant pour un rachat selon la concession — seuls les amortissements prescrits peuvent être pris en considération.

La nouvelle réglementation des amortissements a eu pour conséquences une augmentation de 3 millions de francs des produits annuels ainsi que l'apparition d'un arriéré d'amortissement de 62 millions de francs, qui doit être comblé petit à petit. C'est grâce à ces moyens financiers que l'entreprise a pu être amenée au niveau auquel elle se trouve aujourd'hui.

Dans cet ordre d'idées, il faut signaler que les Chemins de fer rhétiques prirent les mêmes mesures que le BLS et que les conséquences furent identiques. Dès le 1er juillet 1958, les amortissements décidés en 1954 par le BLS et les RhB furent décrétés obligatoires pour tous les chemins de fer privés du trafic général. Et comme pour le BLS, l'arriéré d'amortissement a été déterminé pour tous les chemins de fer, qui doivent amortir cet arriéré avec le temps. Le BLS et les RhB ont l'avantage d'avoir pu commencer à éteindre l'arriéré quatre ans avant les autres entreprises. Il n'est pas inutile d'ajouter que les Chemins de fer fédéraux considèrent les amortissements effectués actuellement par le BLS comme insuffisants et qu'ils se réservent, en cas de reprise, de demander une compensation correspondante.

Qu'il me soit permis de dire quelques mots sur le second rapport, celui des groupes de travail. Ce document a également été commenté par la presse. Il en est résulté une certaine confusion, au demeurant bien compréhensible, mais qui ne saurait toutefois être attribuée aux auteurs du rapport, qui avaient la difficile tâche d'étudier l'application pratique des dispositions de la nouvelle loi sur les chemins de fer.

Qu'il soit dit d'abord que les groupes de travail n'ont pas tenu compte des calculs effectués en 1952 et en 1956 par les commissions fédérales Amstalden et Schaller. Les groupes de travail ont cherché, de façon absolument indépendante, à déterminer les valeurs découlant de l'application des dispositions de la concession et de l'article 75 ss de la loi sur les chemins de fer. A ce propos, il ne faut pas oublier que les dispositions de la LCF ne seront applicables qu'à l'expiration de la concession, soit à fin 1971.

Les calculs basés sur les dispositions de la concession furent relativement simples et ne donnèrent pas lieu à des divergences entre les deux délégations. Il s'agissait de déterminer le produit net moyen des dix dernières années.

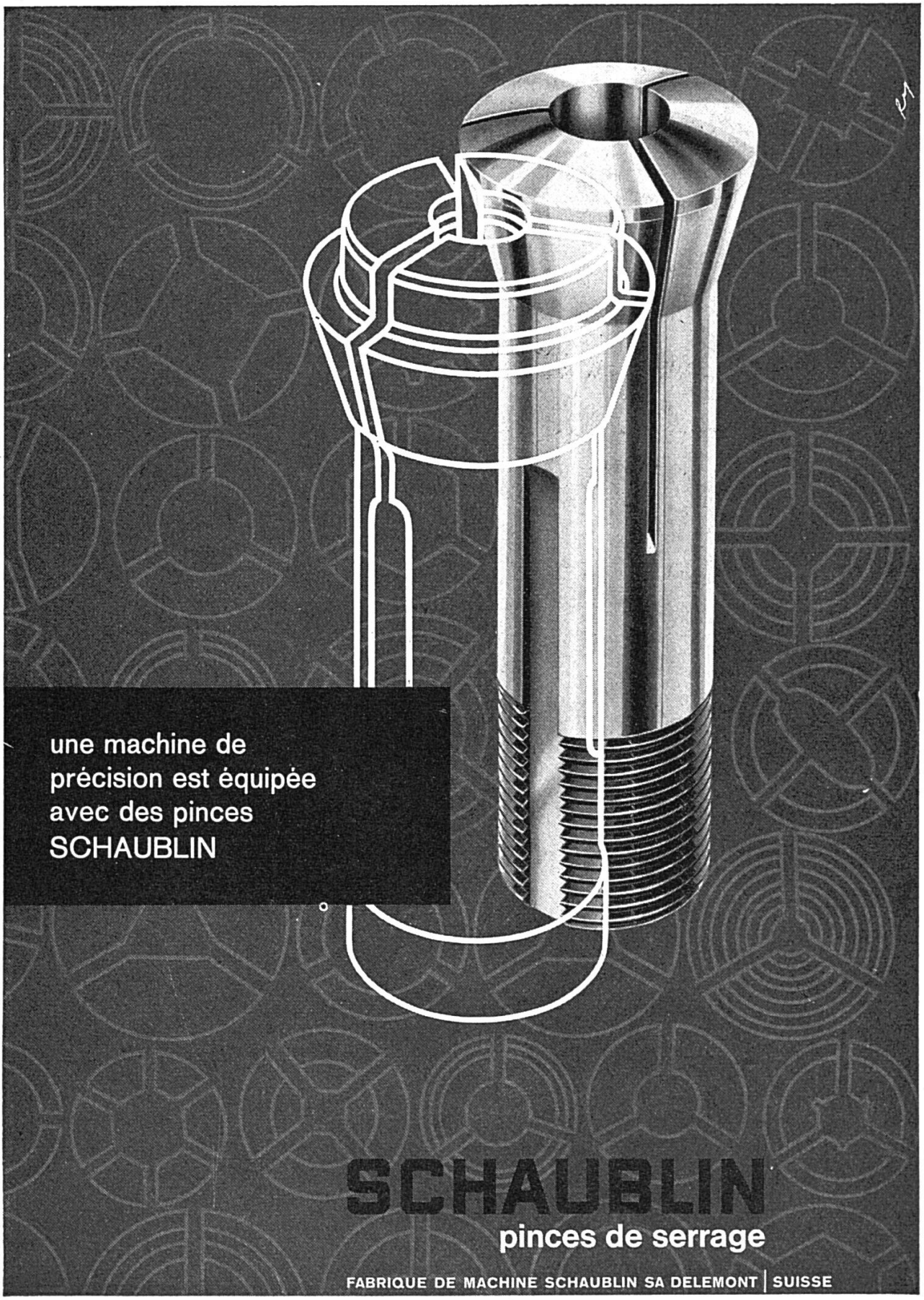
Conformément à l'assurance donnée en 1955 par l'autorité de surveillance, seuls les amortissements prescrits furent pris en considération pour la détermination du produit net. Par contre, dès le 1er juillet 1958, date d'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer, les amortissements plus élevés furent pris en considération, puisqu'ils avaient été déclarés obligatoires pour tous les chemins de fer. Calculée sur cette base, la valeur de rendement brute est de 154,3 millions de francs. Après déduction de l'état des amortissements statutaires, soit 58,4 millions de francs, il reste un montant de 95,9 millions de francs. Il faut y ajouter 22 millions de francs (1,1 million de francs en moyenne durant les exercices entrant en considération) pour les

Renseignements et prospectus par

Condor S. A., Courfaivre

Tél. (066) 3 71 71

1301


une machine de
précision est équipée
avec des pinces
SCHAUBLIN
SCHAUBLIN
pinces de serrage
FABRIQUE DE MACHINE SCHAUBLIN SA DELEMONT | SUISSE

1291

imputations faites sur le compte d'exploitation, mais qui auraient pu être faites sur le compte de construction. La valeur de rendement se trouve ainsi portée à environ 118 millions de francs, somme de laquelle doivent être déduites les avances faites par la Confédération pour les travaux de construction et ses prestations lors du troisième assainissement, celui de 1942, soit au total 28,6 millions de francs. Ainsi, toutes les dispositions de la concession et des lois et contrats en vigueur ayant été observées, la valeur de rendement s'établit finalement à 89,5 millions de francs. Ce dont on n'a pas tenu compte, c'est de l'énorme contribution apportée par le canton de Berne, qui s'est montée à 41 millions de francs rien que pour le troisième assainissement !

L'application des dispositions de rachat de la loi sur les chemins de fer (art. 75 ss) s'est révélée plus difficile. Comme on l'a déjà vu, le chapitre en question n'entrera en vigueur qu'à l'expiration de la concession.

Il s'agit ici de déterminer le prix d'achat en se basant sur la valeur commerciale, qui se calcule sur la valeur de rendement de l'entreprise, compte tenu des avantages et désavantages qui résulteront pour l'acquéreur. On ne table plus sur le passé, mais sur l'avenir, en l'occurrence sur la valeur de rendement probable. Dans leur rapport, les groupes de travail relèvent que, si le texte de la loi paraît simple, son application devient singulièrement compliquée lorsqu'il s'agit de poser des chiffres, les calculs comportant de multiples inconnues et estimations.

La valeur au bilan peut, selon la loi, exercer ses effets dans deux directions. Elle peut jouer en faveur des entreprises n'ayant aucune valeur commerciale, en ce sens que l'on doit également « tenir compte » de la valeur au bilan (art. 77, alinéa 1).

Par contre, elle sera défavorable aux entreprises ayant une forte valeur commerciale, car le prix d'achat ne doit pas dépasser la valeur figurant au bilan (art. 77, alinéa 4). Par valeur au bilan, on entend toujours les chiffres du bilan approuvé par l'autorité de surveillance.

En ce qui concerne le groupe d'exploitation BLS, la disposition de l'alinéa 1 peut trouver une application favorable aux lignes coexploitées, tandis que l'alinéa 4 sera défavorable au BLS lui-même. La disposition de l'alinéa 4 a été introduite dans la loi à la demande du Conseil des Etats. Le Conseil national a donné son accord.

Les groupes de travail n'ont pas pu se mettre entièrement d'accord quant au rôle que doit jouer la valeur au bilan dans le cadre de l'article 77.

Des divergences subsistent sur la question de savoir dans quelle mesure les amortissements peuvent être déduits des frais de construction et d'acquisition. La délégation de la Confédération est d'avis que, aussi bien les amortissements ordinaires que les amortissements extraordinaires, et même l'arriéré d'amortissement, peuvent être déduits des frais en question. La déduction atteindrait ainsi 125,4 millions de francs. Par contre, les deux délégations sont d'accord que les 11 millions de francs comptabilisés au compte d'exploitation au lieu du compte de construction soient ajoutés. Calculée de cette façon, la valeur au bilan atteint 152,5 millions de francs. La délégation du BLS, se fondant sur la promesse faite par la Confédération en 1955 au sujet des amortissements extraordinaires, a contesté

la façon de prendre en compte lesdits amortissements ainsi que l'arriéré d'amortissement. Tenant compte de nos arguments, et sous réserve d'examen ultérieur, la délégation de la Confédération a reconnu que la valeur au bilan à fin 1962 pouvait se situer entre 180 et 219 millions de francs.

La détermination du rendement probable s'est avérée particulièrement ardue. Pas plus les recettes que les dépenses futures ne sont connues. Les premières dépendent essentiellement du volume du trafic et du niveau des tarifs. Or les chemins de fer n'ont qu'une faible influence sur l'évolution du trafic ; ils n'en ont aucune sur les tarifs. Les dépenses sont fortement conditionnées par les frais de choses et les charges pour le personnel, deux facteurs qui échappent pratiquement à l'influence des entreprises. Il est regrettable que les chemins de fer ne puissent ajuster à temps leurs recettes par des mesures tarifaires appropriées. Le renchérissement se fait sentir aux dépenses, sans compensation suffisante aux recettes. C'est la raison pour laquelle le rapport parle d'une compensation boiteuse du renchérissement.

Dans ces conditions, une amélioration des recettes ne peut être attendue que de l'accroissement du trafic.

Les deux délégations ont essayé de déterminer le trafic en partant de considérations totalement différentes. Le groupe de travail de la Confédération s'est fondé sur des estimations de détail et, en s'appuyant également sur une étude des prévisions en matière de trafic, à laquelle la Direction générale des CFF a procédé en 1962, a admis un taux de croissance annuel de 3 % jusqu'en 1970. Le groupe de travail de la Confédération a fait deux calculs, l'accroissement des charges pour le personnel étant plus fort dans le premier que dans le second. Selon le premier calcul, la valeur commerciale atteint 171 millions de francs, selon le second 220 millions de francs. Il n'a pas été tenu compte des avantages et désavantages pour l'acquéreur et, dans les deux cas, il faudrait encore déduire l'aide apportée par la Confédération et le canton de Berne, soit 40 millions de francs au total. Aucune mention n'est faite du montant de 31 millions de francs représentant la perte d'intérêt du canton de Berne. Néanmoins, la déduction de l'aide apportée lors des assainissements ramène les montants cités plus haut respectivement à 130 et à 180 millions de francs.

Le groupe de travail du BLS a cherché à déterminer le trafic futur en s'inspirant d'un autre principe. Il a pris comme base les chiffres des exercices 1951 et 1952 et, à l'appui de données connues, a calculé l'accroissement du trafic pour les années 1953 à 1960. L'hypothèse étant admise que la tendance générale des années 1950 à 1960 se maintiendrait durant la période 1960-1970, il fut possible à partir des années 1961 et 1962, de déterminer le trafic probable jusqu'en 1970.

Le seul élément incertain de ce système est l'hypothèse selon laquelle la tendance des années 1960 à 1970 est la même que celle de la décennie précédente. De solides motifs nous ont toutefois incités à choisir cette méthode, qui repose sur l'expérience ainsi que sur les résultats d'enquêtes sur l'évolution de l'économie et du trafic, effectuées par divers organismes suisses et internationaux. La valeur de rendement calculée par la délégation du BLS est de 262,3 millions de francs, montant qui est ramené à 223,7 millions de francs lorsqu'on a

Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements ci-dessous et les recommander à vos amis

Bévilard	Hôtel du Cheval-Blanc Moderne et confortable	(R. Ludi) **(032) 92 15 51**
Bienne	Hôtel Seeland Entièrement rénové - Confort	(A. Flückiger) **(032) 2 27 11**
Boncourt	Hôtel à la Locomotive Salles pour sociétés - Confort	(L. Gatherat) **(066) 7 56 63**
Courgenay	Restaurant La Diligence Sa cuisine française	(Jean Cœudevez) **(066) 7 11 65**
Delémont	Hôtel du Midi Rénové - Confort	(Oscar Broggi) **(066) 2 17 77**
Delémont	Hôtel Terminus Tout confort	(Robert Obrist) **(066) 2 29 78**
Moutier	Hôtel Suisse Rénové, grandes salles	(Famille Brioschi-Bassi) **(032) 93 10 37**
La Neuveville	Hôtel J.-J. Rousseau Neuf - Confort, salles	(Jean Marty) **(038) 7 94 55**
Porrentruy	Hôtel du Cheval-Blanc Rénové, confort, salles	(C. Sigrist) **(066) 6 11 41**
Saint-Imier	Hôtel des XIII Cantons Relais gastronomique du Jura	(M. Zibung) **(039) 4 15 46**

1305

167/B

Loterie SEVA

1 x 100'000

10 autos Volvo

2 x 5'000

5 x 2'000

10 x 1'000

etc., etc., etc.

Tirage 27 oct.

1319

retranché les montants que la Confédération tient à déduire au titre de l'aide des pouvoirs publics.

De leur côté, les Chemins de fer fédéraux ont établi des calculs, à titre informatif seulement, et ont obtenu une valeur de rendement négative de respectivement 40, 70 et 52 millions de francs pour les années 1961, 1962 et 1963. Ces calculs ne reposent pas sur les dispositions de la concession ou de la loi sur les chemins de fer, mais sur celles de la loi sur les Chemins de fer fédéraux de 1944. De plus, ils sont basés sur les tarifs des CFF, tandis que ceux des groupes de travail reposent sur les tarifs du BLS. Les résultats obtenus par la Direction générale des CFF ne peuvent donc en aucun cas être confrontés avec ceux des groupes de travail.

Les groupes de travail ne se sont pas occupés des trois lignes coexploitées. Ces entreprises n'ayant manifestement aucune valeur de rendement, il appartenait au Conseil fédéral de décider dans quelle mesure il pouvait appliquer l'alinéa 1 de l'article 77 LCF concernant la prise en considération de la valeur au bilan.

Pour prendre une décision, le Conseil fédéral avait toute latitude de tenir compte des résultats des travaux des groupes de travail ou de les ignorer. Je ne sais pas dans quelle mesure il en a tenu compte pour fixer son offre. Quoi qu'il en soit, le Conseil fédéral a approuvé le contrat définitif à l'intention des Chambres fédérales. Le Conseil d'administration du BLS a également approuvé ce contrat et vous propose de le ratifier.

On comprendra peut-être mieux, après ce qui précède, pourquoi il n'a pas été possible de faire connaître plus tôt les résultats des pourparlers. Notre Conseil d'administration a été informé dans les détails. Tant que le Conseil fédéral ne s'était pas prononcé, nous étions forcés de nous en tenir là.

J'ai essayé de vous exposer brièvement comment les choses se sont passées. Vous pourrez constater que tout s'est déroulé normalement. La longue durée des pourparlers est due aux nombreuses et indispensables enquêtes. C'était aussi le premier essai d'application pratique de la nouvelle loi sur les chemins de fer. Autre source de retard : le rapport établi par la Direction générale des CFF à la demande du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie n'a été remis à notre délégation que vers la fin de l'année 1964.

R. B.

La prise en charge du BLS par la Confédération

par M. A. MARTIN, directeur de l'Office fédéral des transports

Personne n'attend de moi que je me prononce d'une façon générale au nom de la Confédération sur la question de savoir si des nationalisations de chemins de fer privés sont opportunes et souhaitables. Ce sera bien plutôt l'affaire du Conseil fédéral dans le message qu'il adres-