

Le "Berne-Loetschberg-Simplon" aujourd'hui et demain

Autor(en): **J.P.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **40 (1969)**

Heft 9

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825143>

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.

au président. Ce dernier est donc assuré de la franche collaboration du groupe de travail de la Conservation. Son aide pratique sans réserve lui est acquise. Du reste, le président aura tout loisir de ne réunir que ce comité restreint pour passer au stade des réalisations. Une fois le programme défini, la doctrine mise sur pied, l'application pourra en être confiée au bureau. Il y parviendra plus sûrement que la commission in corpore.

Cela ne signifie nullement que les autres délégués ne recevront qu'un mandat restreint, que leur voix ne sera que consultative. Chacun aura sa part du travail collectif. Nous ne voulons pas d'une commission de folklore, mais d'un groupe efficace dont les réalisations ne déçoivent pas.

La commission vaudra ce que vaudront l'esprit de ses membres, le travail accompli par l'équipe de la Conservation et, bien sûr, la qualité et l'engagement de son président.

Du choix de ce dernier dépendront dans une large mesure les premiers pas de la commission, les réalisations des prochaines années, ainsi que l'assurance de délibérations harmonieuses. Il s'agissait de la phase la plus importante de sa constitution, la plus délicate aussi. C'est maintenant chose faite.

M. André Salomoni, inspecteur des forêts à Moutier, sera le président de la Commission des forêts et du bois. Il a répondu favorablement aux démarches entreprises à cet effet. Qu'il en soit ici vivement et sincèrement remercié.

Il était tout naturel que l'on fît appel à lui. Sa connaissance parfaite du métier, son expérience de l'ADIJ, l'audience qu'il y a acquise, et non seulement auprès des membres dirigeants, sa facilité à diriger les débats le désignaient pour cette fonction.

Nous nous réjouissons de collaborer, sous sa présidence, aux travaux de la commission.

C'est le 11 juin dernier que le Comité directeur de l'ADIJ recevait M. André Salomoni et le soussigné pour jeter les bases de la nouvelle commission.

Nous nous tromperions fort si cette date restait sans répercussion sur l'économie forestière jurassienne.

Le « Berne - Loetschberg - Simplon », aujourd'hui et demain

Le directeur du BLS, M. Anliker, a fait un intéressant exposé sur la situation de cette compagnie lors de la dernière assemblée des actionnaires. Nous en donnons ici quelques extraits.

On a toujours témoigné, dans le Jura, d'un vif intérêt à l'égard des problèmes du BLS en général et particulièrement du tronçon Moutier-Longeau qui, comme on sait, est frappé d'une surtaxe de 100 % dans le tunnel Moutier-Granges. L'ADIJ est intervenue à plusieurs reprises déjà pour réclamer la suppression de cette surtaxe, hélas sans succès. Le pos-

tulat Gobat adopté en 1962 par le Grand Conseil et la demande du Conseil-exécutif au Conseil fédéral de la même année n'ont pas non plus abouti. Il s'avère que la suppression de cette surtaxe est liée à la reprise du BLS par la Confédération. C'est la raison pour laquelle, tout en approuvant pleinement la manière de voir du directeur Anliker, l'ADIJ attend impatiemment le transfert du BLS à la Confédération et aux CFF, transfert qui entraînera immédiatement la suppression de la surtaxe de tunnel, ce qui en fait réduira la distance tarifaire entre Moutier et Granges de 20 à 10 km.

ADIJ

Commentant le rapport de gestion et les comptes, M. Anliker, directeur du BLS, a qualifié de satisfaisant l'exercice 1968. Le résultat est même réjouissant si l'on tient compte de l'accroissement sensible de certaines charges et des difficultés diverses qui ont freiné l'expansion du trafic.

On ignore généralement les répercussions que peuvent avoir sur l'exploitation de notre entreprise les troubles sociaux — notamment les grèves — qui affectent les pays voisins. Les quelques chiffres suivants sont éloquentes à ce sujet. En 1967, il a fallu retenir dans les gares du BLS 107 trains, soit au total 4200 wagons ou 109 200 tonnes de marchandises. En 1968, c'était 388 trains ou 15 520 wagons représentant 403 520 tonnes de marchandises. Il est inutile d'ajouter que ces encombrements n'ont pu être résorbés que moyennant un surcroît de travail important et des frais d'exploitation supplémentaires notables. Aussi le BLS salue-t-il particulièrement les pourparlers entrepris dernièrement en vue de l'extension des gares de Brigue et de Domodossola. Il est vivement souhaitable que des résultats tangibles soient obtenus à brève échéance.

Le mauvais temps de l'été 1968 et les restrictions de devises décrétées par la France et la Grande-Bretagne n'ont pas été favorables au trafic touristique. Dans l'Oberland bernois et le Valais, les nuitées ont diminué respectivement de 1,9 et 2,1 %. Néanmoins, les recettes du trafic-voyageurs ont augmenté de près de 900 000 fr., pour passer à 22,7 millions de francs. Un léger accroissement du trafic total et le relèvement des tarifs au 1^{er} novembre 1968 sont à l'origine de cette amélioration.

Le trafic des ports du Rhin, à Bâle, a poursuivi son recul, passant de 8,4 millions de tonnes en 1966 à 7,9 millions en 1967 et à 7,8 millions en 1968.

Le fait que les recettes du trafic international des marchandises aient augmenté de 1,9 million de francs est d'autant plus réjouissant. Ces recettes forment les 72,2 % du trafic-marchandises total, qui a produit 31,9 millions de francs. On voit que dans ce secteur la position du BLS n'est pas mauvaise ; il conviendra de la maintenir.

Le total des recettes s'établit à 70,7 millions de francs (+ 3,6 millions) alors que les dépenses atteignent 62,3 millions de francs (+ 4,5 millions). Il en résulte un excédent d'exploitation de 8,4 millions de francs, soit 840 000 francs de moins qu'en 1967. L'accroissement de 4,5 millions de francs des charges d'exploitation est dû principalement à

l'augmentation des amortissements ordinaires (3,6 millions). En effet, les taux d'amortissement, qui ne correspondaient plus aux conditions actuelles, ont été relevés et adaptés à ceux en vigueur aux CFF. A la suite de l'amélioration du salaire réel, de l'augmentation de l'allocation de renchérissement ainsi que de la réduction de la durée du travail à 44 heures hebdomadaires, les frais de personnel se sont accrus de 1,2 million de francs pour atteindre 30,2 millions de francs. En dépit du renchérissement, les frais de choses ont baissé de plus de 300 000 francs et s'inscrivent à 23,2 millions de francs. Il convient de relever que l'effectif du personnel de l'ensemble du groupe d'exploitation, dont la moyenne annuelle a été de 2053 personnes, a pu être réduit de 26 unités au cours de l'exercice. La part du personnel à la charge du BLS proprement dit est de 1487 agents, dont 1388 sont occupés au chemin de fer et 99 au service de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz.

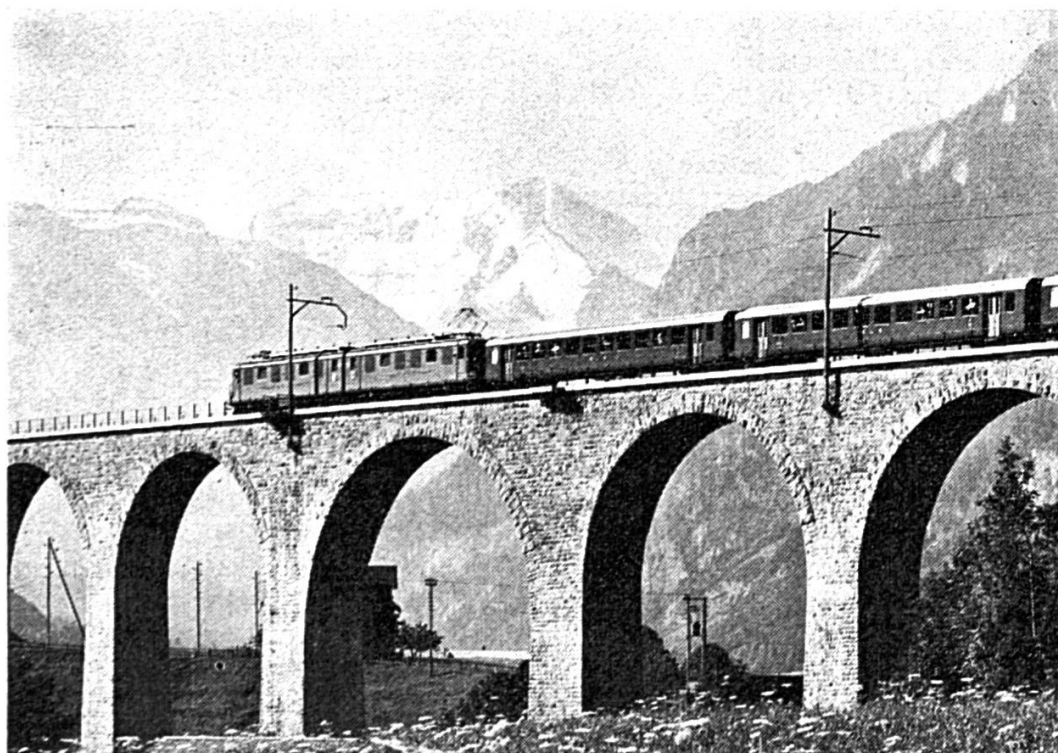
Au compte de construction, qui atteint 123 millions de francs après déduction du compte d'amortissement, la liste des travaux exécutés et des travaux inachevés reflète la volonté de l'entreprise d'adapter sans cesse ses installations et son matériel roulant aux exigences du trafic.

En raison des mauvaises conditions météorologiques de l'été 1968, le compte de rendement du service de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz accuse une perte nette de 66 400 francs.

Quant au compte de profits et pertes de l'ensemble de l'entreprise (chemin de fer et navigation), il boucle, une fois toutes les obligations financières remplies, par un solde actif de 169 000 francs.

Le directeur Anliker a évoqué ensuite quelques problèmes relatifs à l'avenir du BLS en particulier et des chemins de fer en général.

Cliché BLS



C'est d'abord, en permanence à l'ordre du jour, la question du rachat. On sait qu'un groupe d'actionnaires privés avait attaqué en justice la décision prise par l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 12 septembre 1966 au sujet du contrat de reprise par la Confédération. Ce procès a trouvé son épilogue le 18 février 1969 devant le Tribunal fédéral, lequel a confirmé le jugement de la Cour suprême bernoise.

Quel est l'état actuel de cette affaire ?

Répondant à une petite question du conseiller national Rohner, le Conseil fédéral a fait savoir récemment que les travaux préparatoires au rachat du BLS avaient nécessairement dû être suspendus jusqu'à l'issue du procès engagé par la « Communauté de défense des actionnaires privés du BLS ». Nous avons vu que ce procès s'est terminé le 18 février de cette année. Les Chemins de fer fédéraux sont en train de calculer la valeur commerciale que représente pour eux le groupe d'exploitation du BLS, ensuite de quoi les modalités de reprise pourront être définitivement mises au point. Il semble toutefois peu probable qu'un message puisse être soumis aux Chambres encore cette année par le Conseil fédéral. Celui-ci a également fait savoir qu'il avait engagé en 1965 des pourparlers en vue d'un rachat éventuel du Chemin de fer rhétique (RhB). Un rapport a d'ailleurs été déposé au milieu de 1968 déjà, rapport sur lequel la Confédération basera son offre. Le Conseil fédéral espère pouvoir se prononcer à ce sujet avant la fin de l'année. L'offre sera alors soumise au Gouvernement grison et au Conseil d'administration du RhB. Lors des premiers pourparlers avec cette entreprise, le Département fédéral des transports et communications a expressément réservé la possibilité de soumettre simultanément aux Chambres le rachat du groupe BLS et celui du RhB. La façon de procéder définitive dépendra bien entendu du résultat des pourparlers avec le RhB.

On voit que le rachat du BLS exigera du temps. Enfin, force est d'admettre l'éventualité d'un référendum, qui constituerait un ultime obstacle, mais un obstacle de taille. En tout état de cause, il serait hasardeux de faire des pronostics sur l'issue d'une votation populaire.

Plutôt que de former des conjectures, le Conseil d'administration du BLS s'est résolument prononcé pour une politique réaliste, qui consiste à continuer l'exploitation de l'entreprise comme si le rachat ne devait pas avoir lieu. En d'autres termes, tout sera mis en œuvre non seulement pour maintenir, mais encore pour accroître la capacité du chemin de fer du Lötschberg. La modernisation et la rationalisation seront poursuivies. Il s'agira notamment de continuer la pose de la double voie. L'augmentation de la longueur des voies de croisement et de dépassement des stations des tronçons à voie unique tend à ce but. Le remplacement des vieilles locomotives par des machines Re 4/4 et l'augmentation du parc de matériel à voyageurs seront traités comme tâches prioritaires. Il va sans dire qu'un tel programme exigera des moyens financiers considérables.

Un autre problème qui mérite de retenir l'attention est le rôle que doivent jouer les chemins de fer au service de la collectivité. Certains milieux demandent une économie des transports conforme aux principes du marché libre ainsi que l'autonomie économique des chemins de fer. En langage clair, on voudrait que les entreprises de transport, qu'elles

EXPOSITION

des plus beaux meubles actuels, que vous pouvez
visiter chaque jour de 8 h. à 12 h. et de 13 h. 30 à 18 h. 30
Mercredi de 8 h. à 12 h.
Samedi de 8 h. à 12 h. et de 13 h. 30 à 16 h.
ou quand il vous convient sur rendez-vous.

HADORN
INTERIEUR

Meubles, tapis, lampes, rideaux et bibelots pour
appartements, bureaux, hôtels, restaurants, magasins, etc.

Meubles Hadorn 2740 Moutier Tél. 032 93 11 69



FIDUCIAIRE P. GOBAT

Membre de l'Association suisse des experts-comptables

Comptabilité

Fiscalité

Expertises

Téléphone (032) 93 15 61

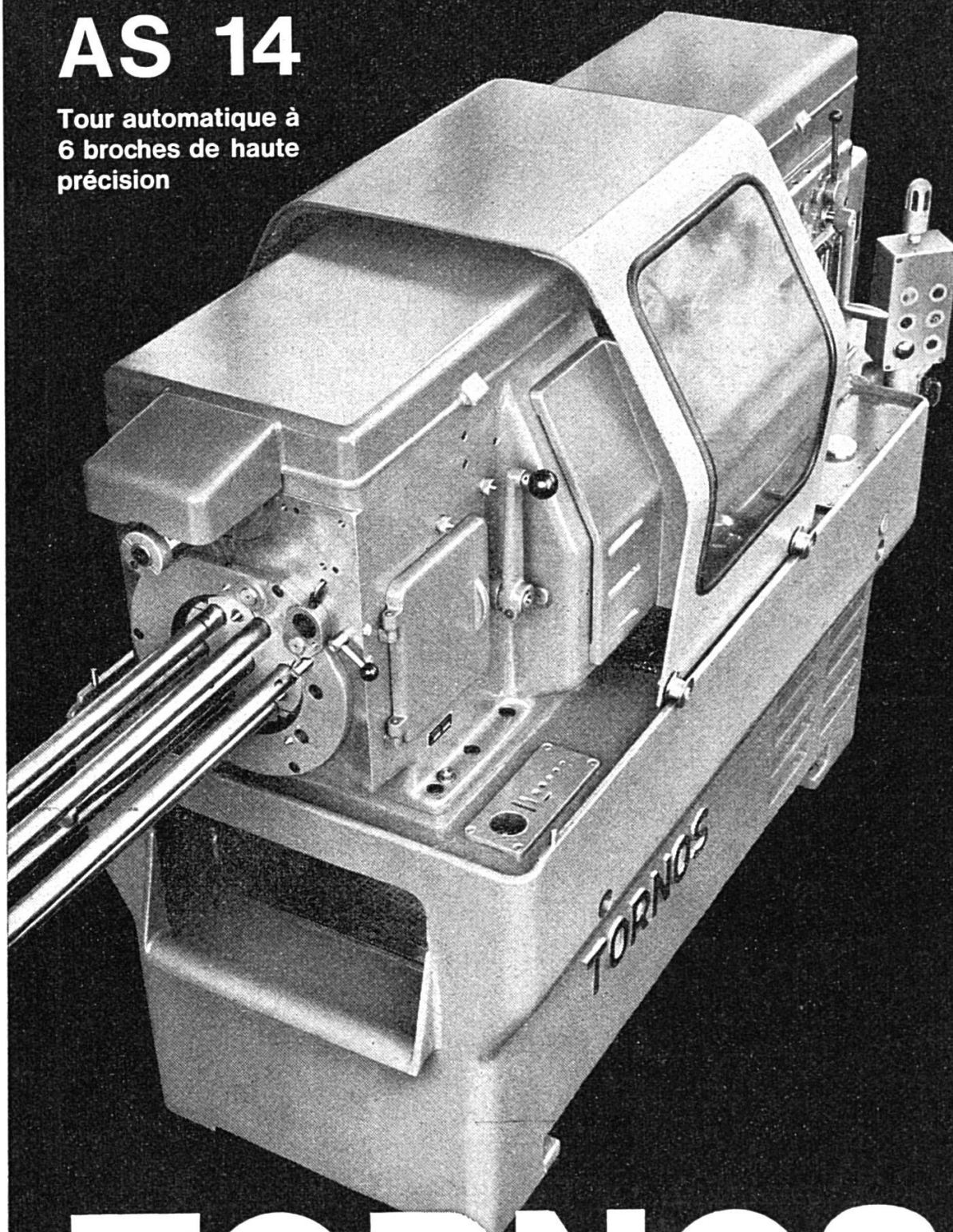
MOUTIER

Rue Centrale 47

1468

AS 14

Tour automatique à
6 broches de haute
précision



TORNOS

TOURS AUTOMATIQUES MOUTIER (SUISSE) 903

soient ferroviaires ou routières, se suffisent à elles-mêmes, sans l'aide des pouvoirs publics. Il ne resterait alors plus qu'à supprimer les chemins de fer privés déficitaires, c'est-à-dire presque tous. Au même titre, il faudrait supprimer la plupart des lignes d'automobiles postales. La suppression de ces entreprises, qui alimentent en trafic le réseau des CFF, aurait des répercussions catastrophiques sur la situation financière de notre entreprises nationale, laquelle est, ne l'oublions pas, déficitaire elle aussi.

Le danger d'une telle conception saute aux yeux des moins avertis et ceux qui la professent font montre d'une étonnante ignorance envers la notion même de transport public.

Qu'advierait-il, pour ne prendre qu'un exemple, des transports urbains et suburbains ? Sait-on que dans chacune des principales villes suisses, plusieurs dizaines de milliers de personnes empruntent chaque jour un moyen de transport public pour se rendre à leur travail ?

On ne répétera jamais assez que la tâche première des chemins de fer et des entreprises d'automobiles est de servir l'économie générale, que ce soit dans le cadre de l'agglomération, de la région ou du pays tout entier.

Malheureusement, certains ont tendance à tenir la rentabilité comme le seul critère valable pour l'existence d'un chemin de fer. Il convient de s'opposer avec vigueur à ce raisonnement par trop simpliste.

J. P.

La formation professionnelle horlogère

par Roger SCHINDELHOLZ

La qualification professionnelle des ouvriers de l'horlogerie a toujours été l'un des soucis majeurs des organisations horlogères suisses. Au printemps dernier, la Chambre suisse de l'horlogerie a évoqué ces différents problèmes lors d'une journée nationale de presse. Les comptes rendus parus dans la presse suisse des différents thèmes étudiés lors de cette journée n'ont permis l'examen que de l'un ou de l'autre des thèmes du jour ; nous avons d'autre part obtenu de la Chambre suisse de l'horlogerie le texte d'une intéressante enquête sur les métiers de l'horlogerie, enquête ayant servi de base à l'un des thèmes étudiés à la journée nationale de presse.

C'est l'ensemble de ces textes que nous allons examiner ici ; ils portent sur trois thèmes principaux :

- I. L'évolution technique de l'industrie horlogère et ses incidences sur la formation professionnelle.
- II. Les nouvelles professions horlogères.
- III. Les professions horlogères et le public.

Enfin, nous donnerons les résultats de l'enquête sur les métiers de l'horlogerie, enquête réalisée en août 1968, dont une partie intéresse plus particulièrement le canton de Berne.