

Le BLS à la veille de sa reprise par la Confédération

Autor(en): **Anliker, Fritz**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **43 (1972)**

Heft 9

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825020>

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.

4. Faire l'inventaire des arbres à protéger du Jura et déclencher rapidement le processus de mise sous protection.
5. Etude et mise en place des réserves communales à proximité ou dans les agglomérations.

Commission sociale

1. Entrée en fonctions du secrétariat général d'enquête.
2. Poursuite des travaux en cours dans les groupes : « pratiquement éducatibles », « formation des éducateurs », « Foyer Beau-Site ».
3. Création de nouveaux groupes de travail selon les besoins de la planification.
4. Organisation de l'information sociale dans le Jura.

Commission du trafic ferroviaire

1. Etude des moyens pour sauvegarder et améliorer le réseau ferroviaire jurassien.
2. Etude et adaptation des horaires au besoin du Jura ; examen des répercussions du nouvel horaire.
3. Défense du trafic franco-suisse par Delle.
4. Mise en chantier des revendications pour 1973-1975.

Commission pour l'aménagement du territoire

1. Continuer l'information « à la demande ».
2. Promouvoir une étude et une action tendant à limiter la désaffectation des domaines agricoles.
3. Participer activement à la conférence des Offices romands d'aménagement.
4. Continuer l'étude de la région du Doubs suivant les moyens mis à disposition.
5. Collaborer avec toutes les instances préoccupées ou engagées dans les problèmes d'aménagement.

D'une manière générale, il sera utile d'étudier les arrêtés d'urgence proposés par le Conseil fédéral et d'en mesurer les implications sur le plan jurassien ; cela en collaboration spéciale avec la Commission de protection de la nature et celle de la protection des sites de l'ADIJ.

Le BLS à la veille de sa reprise par la Confédération

par Fritz ANLIKER, Dr ès sciences économiques, directeur du BLS

Nous publions ci-dessous l'essentiel de l'excellent exposé sur la situation du BLS présenté par le directeur de la compagnie lors de la dernière assemblée générale des actionnaires, le 29 juin 1972, à Berne.

En parcourant les rubriques économiques et financières de votre journal, ou de la presse spécialisée, vous avez certainement eu l'occasion, au

cours des dernières semaines ou des derniers mois, de prendre connaissance des résultats du bouclage des comptes des principales entreprises de notre pays. Il ne vous a dès lors pas été très difficile de constater une certaine stagnation des affaires qui, bien souvent, alla jusqu'à l'effondrement proprement dit des bénéfices. Tout en tenant compte, à l'arrière-plan, de cette évolution de la situation et des difficultés qui ont dû être surmontées, nous avons tout lieu d'être satisfaits des résultats obtenus par le BLS, ce qui permet au Conseil d'administration de vous proposer à nouveau la distribution du même dividende que celui attribué à la fin de l'exercice précédent.

Plus de cent millions de produits

Pour la première fois depuis l'ouverture à l'exploitation, en 1913, le total des produits a dépassé la limite des 100 millions pour s'élever à 101,4 millions de francs. De ce fait, le BLS se range parmi les dix entreprises de transport et de fourniture de prestations de service les plus importantes du pays. De l'autre côté, nous enregistrons une forte augmentation des dépenses qui atteignent 91,2 millions de francs. Après déduction des amortissements ordinaires — supérieurs de 1,1 million par rapport à 1970 — l'exercice boucle avec un excédent des recettes d'exploitation de 10,186 millions de francs, soit environ 150 000 francs de moins que l'année précédente.

Aussi bien le nombre des voyageurs que la quantité totale des marchandises transportées durant l'exercice sont plus élevés qu'au cours de l'année dernière. De cette évolution réjouissante, il est résulté une augmentation des produits qui ont passé de 69,3 à 73,6 millions de francs, ce qui représente une amélioration d'environ 6 %. Quant aux recettes provenant du trafic voyageurs, elles ont passé de 25,7 à 26,8 millions de francs, soit une augmentation de 1,1 million ou d'un peu plus de 4 %.

En trafic interne suisse, le nombre des voyageurs transportés a progressé de 3,5 % et les recettes ont atteint 17,1 millions de francs, soit environ 3 % de plus qu'en 1970. En trafic international, le nombre des voyageurs transportés s'est accru de 5 % et les recettes provenant de la vente des billets, en augmentation de 7 %, ont passé à 9,7 millions de francs. La vente des abonnements généraux européens « Eurailpass » s'est poursuivie avec un succès croissant. Alors que les recettes provenant du trafic Suisse - Italie ne sont que légèrement supérieures à celles de l'année passée, le trafic en transit par la ligne du Loetschberg s'est développé d'une façon remarquable puisque l'on constate une augmentation de près de 10 %. Outre les trains de transit figurant à l'horaire, ce sont 359 trains spéciaux qui ont été acheminés par notre ligne, soit 105 de plus qu'en 1970. Comparé à celui de 1969, ce trafic a ainsi plus que doublé.

Les recettes provenant du trafic des bagages et du transport des automobiles accompagnées ont augmenté de 22 pour atteindre 8,4 millions de francs. Ce trafic s'est développé d'une manière distincte dans les différents secteurs. Alors que la tendance régressive constatée généralement dans les transports de bagages s'est également manifestée au BLS, où l'on note une diminution de 6 %, le nombre d'autos et de voyageurs transportés par les trains d'autos accompagnées en trafic international

(anciennement dénommés trains « auto-couchettes ») a, lui aussi, légèrement diminué de 1,7, respectivement 3 % par rapport à l'exercice précédent. Par contre, la forte augmentation des transports locaux d'automobiles Kandersteg-Goppenstein/Brigue/Iselle, constatée depuis quelques années, s'est maintenue en 1971, puisque le nombre de véhicules à moteur transportés s'est accru de 22 % au cours de l'exercice, pour passer de 227 070 à 276 994, ce qui représente un nouveau record absolu.

Trafic marchandises

On constate également une tendance régressive assez nette dans l'évolution du trafic des marchandises. Les produits ont toutefois atteint 36,6 millions de francs, soit une augmentation de 1,46 million ou 4,1 % par rapport à l'année précédente.

Le trafic des stations du BLS a évolué de manière satisfaisante. On constate en effet un accroissement d'environ 41 000 tonnes, soit 9 %. A ce bon résultat ont contribué le plus grand nombre de transports de ciment au départ de Därligen, les plus fortes quantités de clinker de ciment au départ de Siggenthal-Würenlingen pour Därligen ainsi que les nombreux envois de gypse au départ de Leissigen. Nous avons également enregistré plus d'expéditions et d'arrivages aux entrepôts de Frutigen, augmentation qui se chiffre à 5000 tonnes ou 11 % ; ce trafic, resté stationnaire pendant un certain temps et auquel nous avons voué une attention toute particulière, a repris de manière satisfaisante. Le trafic en transit de et pour le Valais s'est également développé favorablement, puisque l'on constate une hausse du tonnage transporté se chiffrant à 35 000 tonnes ou 10 %.

Quant à l'ensemble du trafic des marchandises entre la Suisse et l'Italie, il a été sensiblement le même qu'au cours de l'exercice précédent. En trafic international de transit par la ligne du Loetschberg, les taux d'accroissement de 5 %, respectivement de 7,7 % enregistrés au cours des deux dernières années, n'ont plus été atteints. Les nombreuses grèves qui ont été déclenchées au nord et au sud de notre pays, l'insuffisance de la capacité de réception des installations ferroviaires de Domodossola et de Novare, ainsi que les nombreuses mesures spéciales prises par les Chemins de fer italiens de l'Etat (FS) — restrictions temporaires concernant l'acceptation des wagons complets en provenance de France et des pays du Benelux — nous ont touchés d'une manière plus sensible que les gares frontière de Chiasso, Pino et Modane, portant ainsi préjudice au fort trafic de transit nord-sud par la ligne du Loetschberg et défavorisant la prise en charge des trains de marchandises à la frontière italo-suisse. En dépit de ces difficultés, le trafic international par notre ligne est malgré tout supérieur de 38 000 tonnes ou 2 % à celui de l'exercice précédent, tandis que le trafic entre le nord-ouest de l'Europe et l'Italie par Delle-Moutier-Longeau (MLB)-Iselle est stationnaire.

Alors que le total des produits augmentait de 8,7 millions pour passer à 101,4 millions de francs (+ 4,3 millions pour les produits de transport et + 4,4 millions pour les produits accessoires), le total des charges subissait également une forte augmentation s'élevant à 8,9 millions de francs. De cette somme, 6,8 millions sont dus aux charges de personnel et 1,1 million aux amortissements ordinaires selon le règlement, ces der-

Loterie SEVA

1 x 50'000

1 x 20'000

**ET DE NOMBREUX
LOTS DE
MOYENNE ET PETITE
VALEUR**

Tirage 28 septembre

1616

Nos bons hôtels du Jura

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

BONCOURT	HOTEL-RESTAURANT LA LOCOMOTIVE Salles pour sociétés - Confort	(L. Gatherat) (066) 75 56 63
MOUTIER	HOTEL SUISSE Rénové, grandes salles	(Famille M. Brioschi-Bassi) (032) 93 10 37
MOUTIER	HOTEL OASIS Chambres et restauration de 1 ^{re} classe Salles pour banquets de 30 à 120 pers.	(Famille Tony Lœtscher) (032) 93 41 61
LA NEUVEVILLE	HOTEL J.-J. ROUSSEAU Relais gastronomique au bord du lac Mariage, salles pour banquets	(Jean Marty) (038) 51 36 51
PORRENTRUUY	HOTEL DU CHEVAL-BLANC 50 lits - baignoires - douches - ascenseurs - téléphones. Salles pour banquets - conférences - 220 - 60 - 40 places	(C. Sigrist) (066) 66 11 41
PORRENTRUUY	HOTEL TERMINUS Hôtel de 80 lits, avec douches - baignoires - lift Rest. français - Bar - Salle de conférence	(R. Rey) (066) 66 33 71
SAIGNELÉGIER	HOTEL BELLEVUE 3 salles pour noces et sociétés 80 lits - douche - baignoires - radio et télévision - tennis Membre de la Chaîne des rôtisseurs	(Hugo Marini) (039) 51 16 20
SAIGNELÉGIER	HOTEL DE LA GARE ET DU PARC Salles pour banquets et mariages Chambres tout confort, très tranquilles	(M. Jolidon-Geering) (039) 51 11 21
SAINT-IMIER	HOTEL DES XIII CANTONS Relais gastronomique du Jura	(C. M. Zandonella) (039) 41 25 46

niers atteignant ainsi 10,4 millions de francs. Quant aux frais de construction et de renouvellement ne pouvant être portés à l'actif, ils sont, en revanche, en légère diminution (— 0,4 million).

Personnel

Des charges pour le personnel, charges qui atteignent au total 54 millions de francs pour l'ensemble du groupe d'exploitation et qui sont comptabilisées dans les comptes du BLS, 15,6 millions concernent les lignes coexploitées. Ce montant est bonifié dans le compte des produits accessoires du BLS. L'effectif moyen du personnel de notre groupe d'exploitation est de 2036 personnes et a diminué de 10 unités au cours de l'exercice. Les difficultés de recrutement, qui varient selon les catégories, ont subsisté et la pénurie de personnel s'est encore aggravée. La nouvelle loi sur la durée du travail ne manquera pas d'avoir des répercussions sur nos besoins en personnel et nous contraindra à prendre des nouvelles mesures en matière d'organisation.

Après avoir supprimé les difficultés existant encore entre le statut de notre personnel et celui du personnel de la Confédération, nous croyons cependant nous rendre maître de la situation, ceci d'autant plus que notre personnel a su conserver cet honneur de la profession et dont la devise — hier comme aujourd'hui — « fierté et fidélité à remplir les devoirs de sa tâche » n'est pas un vain mot. Je ne voudrais donc pas manquer de remercier très sincèrement tous mes collaborateurs et collaboratrices, de quelles catégories et de quels rangs qu'ils soient, de l'excellent travail qui a été accompli durant l'exercice écoulé. Notre personnel a souvent travaillé dans des conditions difficiles, ceci aussi bien au profit de notre pays que de son économie et de sa population. Quelques familles pleurent la mort d'un être cher. A ceux qui sont dans l'affliction et dans la peine va toute notre sympathie. Dans l'ensemble, nous pouvons heureusement constater que nous n'avons pas eu à déplorer d'accidents graves ni de catastrophes et que nous avons été épargnés par les épidémies.

Trafic sur les lacs de Thoune et de Brienz

La longue période de beau temps qui s'est installée dès le début de l'été jusqu'en automne a provoqué un intense trafic sur les lacs de Thoune et de Brienz. Le total des produits du service de navigation atteint 4,3 millions de francs, ce qui, après déduction des amortissements s'élevant à 623 000 francs, a permis de payer l'intérêt de 3 % sur l'emprunt en première hypothèque de 1928 sur le port de Thoune. Comparé à 1970, le nombre des passagers transportés sur le lac de Thoune a augmenté de 9,47 % et de 6,89 % sur le lac de Brienz. Alors que la navigation sur le lac de Thoune enregistrait sa plus haute fréquentation depuis l'ouverture à l'exploitation (1971 : 1,4 million de passagers), celle du lac de Brienz, avec 458 000 personnes, est la plus forte depuis la fin de la première guerre mondiale. Si une fréquentation encore plus forte a été enregistrée à l'époque, force nous est de constater que l'ouverture au trafic, en 1916, de la ligne du Brünig, nous a « enlevé » une partie de nos passagers. Nous ne voulons nullement nous plaindre, mais au contraire relever l'excellente collaboration avec les organes dirigeants des CFF et nous réjouir de nos excellents rapports. Le nouveau bateau

à moteur « Blümlisalp » complète fort avantageusement la flottille du lac de Thoune. Avec ses consœurs, la nouvelle unité — la carte de visite du BLS qui est présentée avec une certaine fierté par son équipage — effectue régulièrement les courses entre Thoune et Interlaken à la joie et à la satisfaction de tous.

Bénéfice total : 2,6 millions

Avec 16,169 millions de francs aux recettes, le compte de profits et pertes boucle avec un solde actif de 2 millions 513 343 fr. 96. En y ajoutant le solde actif de l'année dernière, soit 130 921 fr. 58, le bénéfice total se monte à 2 millions 644 265 fr. 54, somme qui est à disposition de l'assemblée générale des actionnaires.

C'est du côté des produits que l'on trouve l'excédent des recettes d'exploitation de 10,186 millions de francs qui, comme déjà indiqué, est légèrement inférieur de 150 000 francs par rapport à celui de 1970. Du fait de la tendance rétrograde des taux d'intérêts et particulièrement de l'effondrement du marché de l'argent (placement de capitaux à court et moyen terme), le produit du fonds de roulement a diminué de 0,57 million de francs. En contrepartie, nous avons pu réaliser 0,6 million aux produits divers. 3,1 millions de francs, au total, ont été prélevés sur les réserves. Ce montant est en rapport avec les amortissements extraordinaires qui ont été comptabilisés.

Du côté des charges, 5 millions de francs d'amortissements supplémentaires ont été portés en compte. La dernière quote-part de 2,4 millions nous a permis de solder l'arriéré d'amortissement selon la récapitulation de l'état légal du compte de renouvellement au 31 décembre 1953. Ainsi, à part les amortissements ordinaires, ce sont 105,5 millions de francs, dont 67 millions pour compenser les arriérés d'amortissements, qui ont été gagnés entre les années 1950 et 1971. Ceci n'est pas en dernier lieu le résultat de la politique suivie par M. Robert Bratschi, ancien conseiller national et ancien directeur du BLS, qui a ainsi permis à l'entreprise d'être ce qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire techniquement à la hauteur des exigences actuelles.

Le fait essentiel à retenir au compte de profits et pertes est constitué, pour la première fois, par les amortissements extraordinaires pour les années 1969-1971 sur une partie des installations du chemin de fer, soit 4,5 millions de francs, et sur une partie de celles de la navigation, soit 0,6 million. Cela nous a ainsi permis de porter entièrement au débit du compte d'exploitation — en plus des amortissements prescrits par la loi sur les chemins de fer (LCF) — les amortissements autorisés par la loi fiscale, ce qui a pour conséquence que les réserves faites jusqu'ici, mais qui étaient soumises à l'imposition, sont supprimées. Afin de réaliser cette opération avec effet rétroactif pour les années 1969, 1970 et 1971 — innovation qui a pour résultat un allègement souhaité des charges fiscales de notre entreprise — il a été nécessaire de dissoudre les réserves de construction, d'un montant de 3,1 millions de francs, et de bonifier cette somme aux recettes.

Les frais de capitaux n'appellent pas de remarques particulières. Toutefois, et pour autant que le résultat de l'exercice 1972 autorise à nouveau la distribution d'un dividende, les taux d'intérêts des emprunts

hypothécaires en premier et deuxième rangs seront rehaussés et portés à la hauteur du dividende le plus élevé, ceci en vertu des accords qui ont été conclus.

Un montant de près de 1,3 million de francs a été porté au compte sous « Autres charges » pour les allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes et pour un versement complémentaire aux CFF concernant la location de wagons à marchandises.

Au bilan, les immobilisations du compte de construction du chemin de fer — primitivement d'une valeur de 304,5 millions de francs — sont portées pour 122,9 millions, celles du compte de construction de l'entreprise de navigation — primitivement d'une valeur de 19 millions — pour 10,2 millions. Le montant total des travaux inachevés a passé de 3,9 à 14,2 millions de francs ; c'est sous cette rubrique, en effet, que nous trouvons les « retombées comptables » des nombreux et importants chantiers qui attirent l'attention des voyageurs entre Thoune et Brigue.

Quant au fonds de roulement, ils sont en décroissance d'environ 6 millions de francs par rapport à l'année dernière, les avoirs en banque ayant diminué de 14,4 millions de francs. Cette modification est due au financement des travaux déjà décidés pour le chemin de fer et le service de navigation. Par contre, les avoirs en compte auprès des entreprises de transport (+ 4,3 millions) et d'autres débiteurs (+ 3,5 millions) ont fortement augmenté.

Au passif, le capital propre de l'entreprise atteint, à fin 1971, 90,8 millions de francs, soit 2,1 millions de moins qu'à l'exercice précédent. Cette réduction est la conséquence de la dissolution déjà mentionnée des réserves, d'un montant de 3,1 millions, d'un versement de 0,5 million à la réserve générale et du remboursement de 0,4 million sur les emprunts hypothécaires en deuxième rang.

Le décroissement du capital étranger (— 3,4 millions de francs) est dû en grande partie, à la part de la quote-part pour le remboursement de la deuxième hypothèque (engagements fixes), à la diminution des dettes du BLS envers les autres entreprises de transport et les créanciers (engagements courants).

Comme les comptes le démontrent, le BLS, avec un cash-flow de 31 % du capital social, possède un état de productivité fort remarquable qui nous a permis de financer par nos propres moyens, en effectuant les amortissements correspondants, l'augmentation de près de 18 millions de francs des valeurs brutes investies. Ce faisant, nous avons pu maintenir la valeur comptable des immobilisations pratiquement à la même hauteur que lors de l'exercice précédent. Nos autorités administratives sont fermement décidées de poursuivre conséquemment la politique qui avait déjà été suivie à l'époque par mon prédécesseur. C'est pour cette raison que nous multiplions nos efforts afin d'activer l'aménagement intégral de la double voie sur la ligne du Loetschberg, de façon à toujours être « à jour » en ce qui concerne l'état technique de notre entreprise, voire même une idée plus en avant.

Doublement de la voie

Du moment qu'aussi bien le rapport de la Commission d'experts des tunnels ferroviaires à travers les Alpes que l'auteur de l'étude du projet

Transas ont placé le doublement de la voie sur toute la longueur du chemin de fer du Lötschberg dans la première étape à réaliser, par ordre d'urgence, nous nous attendons à ce que le message du Conseil fédéral à l'intention des Chambres fédérales soit publié dans un proche avenir. Afin toutefois de ne pas perdre de temps le moment venu, nous avons préparé les documents concernant la mise en soumission. De cette façon, il sera ainsi possible de poursuivre sans délai les travaux d'aménagement de cette seconde voie, dès que le parlement aura pris sa décision. Nous sommes également en contact avec les autorités italiennes au sujet de l'aménagement sur une échelle assez élargie de la gare de Domodossola et des installations ferroviaires situées plus au sud. Il y a de bonnes raisons de croire que Domodossola sera prêt au moment où cette gare devra absorber tout le trafic en provenance du Loetschberg et du Simplon, trafic qui aura encore fortement augmenté d'ici là.

Prise en charge du groupe d'exploitation BLS par la Confédération

C'est le silence presque complet en ce qui concerne la prise en charge du groupe d'exploitation BLS par la Confédération. D'après les renseignements en notre possession, le message du Conseil fédéral aux Chambres fédérales serait actuellement en préparation. Nous ne savons toutefois pas quand il sera publié. Ce qui est essentiel pour nous, c'est d'avoir la certitude que le Conseil fédéral a l'intention, hier comme aujourd'hui, de soumettre au parlement — pour approbation — le contrat de reprise signé en septembre 1966.

Cela me permet, en récapitulant, de constater que le BLS peut envisager l'avenir avec confiance et sérénité, malgré les nombreuses difficultés qu'il faudra surmonter.

Il ne me reste plus qu'à remercier les autorités fédérales et cantonales, les autorités administratives et les organes dirigeants des CFF pour l'appui constant qu'ils m'ont accordé au cours de l'année écoulée. C'est à eux que revient le mérite d'avoir contribué, grâce à leurs conseils avisés et à leurs décisions, au bouclement favorable de l'exercice. Je remercie également la presse de l'intérêt qu'elle témoigne toujours à notre entreprise. Une fois de plus, elle a compris et a su apprécier à sa juste valeur les difficultés qui apparaissaient à l'horizon, tout en les plaçant dans un cadre général plus grand. Grâce à sa critique constructive, elle a su nous donner des idées précieuses que nous ne manquerons pas de mettre à profit.

ORGANES DE L'ADIJ

Président : René Steiner, 2800 Delémont, tél. (066) 22 25 81 ou 22 15 83

Vice-président : Henri-Louis Favre, 2732 Reconvilier, tél. (032) 91 24 73

Secrétaire : H. Boillat, 2732 Reconvilier/Loveresse, tél. (032) 91 23 20 ou 91 29 79

Administration du bulletin : place de la Gare 25, 2800 Delémont, tél. (066) 22 25 81

Rédaction du bulletin : Jean Schnetz, 2800 Delémont, tél. (066) 22 17 51

Comptes de chèques postaux : Caisse générale : 25 - 20 86

Bulletin : 25 - 102 13

Abonnement annuel : Fr. 15.— ; le numéro : Fr. 1.50