

**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:** La prise en charge du BLS par la Confédération  
**Autor:** Martin, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-825089>

### **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:** 12.04.2026

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

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-

sera aux Chambres pour leur proposer de se rallier aux contrats relatifs à la prise en charge du groupe BLS par la Confédération. En revanche, il me paraît indiqué d'esquisser ici les considérations qui ont engagé le Conseil fédéral à adopter une attitude positive à l'égard de l'offre de remise du chemin de fer BLS, telle qu'elle a été formulée par l'entreprise et le canton de Berne.

## I

Sous l'angle de l'économie nationale et de la politique générale, il est certainement avantageux que la Confédération réunisse sous sa direction toutes les lignes de transit importantes pour les faire servir, comme instruments de sa politique nationale, à des fins d'économie générale. Or, jusqu'ici, il n'existait aucune garantie que les intérêts de la ligne de transit du BLS seraient conjugués à tous égards avec les intérêts généraux du pays ; il pouvait paraître anachronique que ces derniers ne fussent pas protégés de façon uniforme face aux lignes concurrentes étrangères. Par la prise en charge du BLS, la Confédération entrerait en possession d'un second passage à potentiel élevé à travers les Alpes, passage qui pourrait être aménagé pour des tâches de transit en fonction du développement des courants d'échanges entre le nord et le sud et vice versa.

Nombreux sont les avantages qui découleraient, pour la politique des transports et l'économie ferroviaire, d'une intégration du BLS dans le réseau des CFF. Une énumération détaillée de ces avantages solliciterait trop longtemps votre attention, de sorte que je me bornerai à citer, en style télégraphique, les principaux facteurs :

- Possibilités d'adopter des mesures de rationalisation dans le cadre de l'exploitation par les CFF, d'où économie de personnel administratif par la suppression de la direction BLS.
- Suppression de la concurrence actuelle entre CFF et BLS.
- Plus grande liberté dans l'acheminement des trains, notamment dans le trafic des marchandises.
- Plus grande facilité de détourner le trafic lors d'interruptions de celui-ci au Gothard ou dans le Valais.
- Améliorations dans l'exploitation, du fait que certains mouvements de manœuvre et changements de locomotives et de personnel ne seraient plus nécessaires.
- Plus grande facilité de régler le service dans les actuelles gares communes.
- Avantages pour l'acheminement du trafic et suppression de l'attribution d'une part de trafic au court tronçon BLS Moutier-Longeau qui a toujours entravé les transports entre Bâle et la Suisse occidentale.
- Simplification du système de décomptes de trafic et centralisation des commandes et de la fourniture de matériel.

Certes, en regard de ces nombreux avantages, il y a aussi quelques inconvénients ; en résumé, on peut affirmer que dans le cas d'une prise en charge du BLS par la Confédération, les avantages dépasseraient largement les inconvénients.

Pour pouvoir parler, du point de vue technique, d'une incorporation « non forcée » d'une ligne de chemin de fer privé dans le réseau des CFF, il faut, d'une façon générale, que certaines conditions techniques soient remplies. C'est ainsi que le réseau à prendre en charge doit être à voie normale et équipé du même système de courant électrique que celui des CFF ; il devrait, en outre, se raccorder au moins en deux endroits avec ce dernier et pouvoir être passé par les véhicules des CFF. Je constate qu'en ce qui concerne le BLS, toutes ces conditions sont remplies, en sorte que, du point de vue de l'exploitation non plus, aucune réserve ne peut être formulée contre la reprise envisagée.

## II

Pour ce qui est de l'établissement de l'état théorique ou légal des amortissements, la Confédération doit absolument, en sa qualité d'acheteur de gré à gré, s'en tenir au principe que la dépréciation technique des installations doit être intégralement retenue ; elle peut d'ailleurs l'exiger en vertu de l'article 66 de la loi sur les chemins de fer. Si l'insuffisance des amortissements n'était pas comblée, il en résulterait un vide dans l'évaluation objective des différents éléments d'immobilisations, du fait qu'il serait insuffisamment tenu compte de l'âge réel et, partant, de la valeur actuelle des installations. Quand on prétend que l'arriéré d'amortissements découle du fait qu'on s'est fondé sur les taux appliqués par les CFF, je dois répondre que cette affirmation ne correspond pas à la réalité. L'état légal a été déterminé sur la base des propres taux d'amortissement du BLS. Une mise en parallèle des taux du BLS avec ceux des CFF montre clairement que les derniers sont supérieurs en moyenne aux premiers.

L'établissement de l'état légal des amortissements revêt par conséquent le caractère d'une charge au sens propre du terme. Les bénéfices qui pourraient être réalisés en renonçant aux amortissements extraordinaires destinés à combler l'insuffisance seraient incontestablement des bénéfices fictifs. Si, par surcroît, de tels bénéfices fictifs devaient être distribués, les ressources nécessaires à l'entreprise pour le renouvellement de ses installations lui seraient retirées. Dans plusieurs de ses arrêts, le Tribunal fédéral a expressément approuvé que les amortissements nécessaires soient opérés et que des quotes-parts annuelles soient portées en compte pour rattraper l'arriéré. L'article 9 du 1<sup>er</sup> supplément 1955 à la convention de septembre 1943, qui a été invoqué lors de l'assemblée générale du 25 juin 1966, ne joue manifestement aucun rôle dans le cas d'une reprise de gré à gré telle que celle dont sont convenus les organes de la société et de la Confédération. Il n'entrerait en ligne de compte que dans le cas d'un rachat en vertu de la concession ou conformément à la loi sur les chemins de fer. Point n'est besoin de nous appesantir sur cette question.

## III

Comment le Conseil fédéral en est-il venu à son offre de 100 % du capital social ? Les considérations suivantes ont été déterminantes :

Une entreprise de chemin de fer au bénéfice d'une concession ne saurait être liquidée comme n'importe quelle autre société anonyme.

Le BLS est soumis à l'« obligation d'exploiter » ses lignes jusqu'à l'expiration de la concession, c'est-à-dire jusqu'en 1971. La demande de renouvellement de la concession exige une majorité simple à l'assemblée générale, alors que pour la liquidation de la société il faut une majorité des deux tiers. Si la prise en charge par la Confédération ne s'accomplissait pas, la décision qui serait alors prise par l'assemblée générale ne ferait pas l'ombre d'un doute.

Au reste, on oublie trop souvent que, dans le passé, le BLS a dû, à plusieurs reprises, recourir à l'aide de la collectivité. C'est ainsi qu'il jouit encore actuellement des avantages de deux prêts hypothécaires de la Confédération et du canton de Berne, au montant global de 82,19 millions de francs, moyennant un intérêt de 3 % et un amortissement annuel de 1 %. Ces prêts sont remboursables à fin 1971 au plus tard.

En ce qui concerne les cours de bourse, je me bornerai à quelques indications pour les actions privilégiées en II<sup>e</sup> rang. La valeur nominale de 500 francs a dû être réduite à 400 francs en 1923 déjà. Un dividende n'a jamais pu être distribué. Jusqu'en 1949, le titre n'a jamais atteint un cours de bourse, même de 50 francs. La publication du rapport Amstalden, en 1952, a provoqué une première pointe à 130 francs. Puis le cours est retombé jusqu'en 1955, pour remonter ensuite à 250 francs, après l'adoption de la nouvelle loi sur les chemins de fer. En 1960, le papier-valeur n'était plus coté qu'à 150 francs au maximum. Ce fut ensuite l'évolution précipitée, déclenchée par les nouveaux pourparlers de reprise. Vous connaissez d'ailleurs les phases de cette évolution.

Le Conseil fédéral a estimé que le paiement d'un prix excessif, comme ce fut le cas, lors de la création des CFF, pour les actions des compagnies rachetées, ne pouvait entrer en ligne de compte (voir message du 24 novembre 1936 à l'appui d'une loi sur les CFF et rapport Amstalden du 10 mai 1952). Le Conseil fédéral estime dès lors, pour le cas de la prise en charge par la Confédération de la compagnie avec son actif et son passif, qu'un montant forfaitaire correspondant à la valeur nominale actuelle du capital social représente une solution équitable et opportune.

A. M.

#### **ORGANES DE L'ADIJ**

Président : R. Steiner, Delémont ; vice-président : W. Sunier, Courtelary ;  
secrétaire : H.-L. Favre, Reconvilier ; caissier : H. Farron, Delémont.  
Bulletin : rédaction : J.-Cl. Duvanel, Delémont, bureau de l'ADIJ ;  
administration et publicité : Delémont.

Téléphones : président : (066) 2 15 83 ou 2 13 84 ou 2 25 81 ; vice-président : (039) 4 92 06  
ou 4 91 04 ; secrétaire : (032) 91 24 73 ou 91 29 79 ; caissier : (066) 2 14 37 ou (038) 8 15 63.  
Comptes de chèques postaux : caisse générale : 25-2086 ; abonnements du bulletin :  
25-10213. Abonnement annuel : Fr. 10.—. Le numéro : Fr. 1.20.

Les reproductions de textes ne sont autorisées qu'avec indication de la source.