

Annexes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **42 (1971)**

Heft 1

PDF erstellt am: **18.09.2024**

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.

Bois mi-longs	255 % \pm 15 % des prix de base
Cl. I	de Fr. 120.— à Fr. 135.—/m ³
Cl. II	de Fr. 108.— à Fr. 121.50/m ³
Cl. III	de Fr. 96.— à Fr. 108.—/m ³
Cl. IV	de Fr. 84.— à Fr. 94.50/m ³

- a) Ces prix indicatifs sont valables pour des lots de qualité normale. Ils peuvent, selon la qualité du bois, être augmentés ou diminués dans le cadre des prix mentionnés.
- b) Les grumes, mesurées et classées selon les usages suisses du commerce de bois, seront mises correctement en chantier en bordure de routes carrossables. Les chantiers comporteront au moins une charge de camion.
- c) Si le bois est livré sur scierie par le vendeur, l'acheteur payera un supplément correspondant aux frais effectifs de transport.
- d) Le bois non vendu ou non transporté à la fin de l'hiver sera traité contre les insectes par son propriétaire, les frais en résultant feront l'objet d'arrangements particuliers lors des transactions. Ces frais ne sont pas compris dans les prix indicatifs ci-dessus.
- e) Les usages suisses du commerce déterminent les conditions de paiement. La facturation s'effectuera après la mise à port de camion du bois vendu.

Pour la Commission des forêts et du bois

Le président :	Le secrétaire :
A. SALOMONI	G. LETTE

Vu et approuvé pour les propriétaires de scieries fédérés :

A. RÖTHLISBERGER

ANNEXES

La surtaxe de tunnel entre Moutier et Granges-Nord

L'ADIJ était revenue à charge, le 17 février 1970, auprès de la Direction cantonale des transports, de l'énergie et de l'économie hydraulique, à propos de la surtaxe de tunnel entre Moutier et Granges-Nord. Notre association invitait le Conseil-exécutif à entreprendre de nouvelles démarches auprès de la Confédération pour obtenir la suppression de cette surtaxe. On lira dans les documents publiés ci-après que les autorités cantonales ne jugent pas indiqué, pour le moment, d'intervenir dans le sens souhaité.

ADIJ

Requête de l'ADIJ

Delémont et Reconvilier, le 17 février 1970.

A la Direction cantonale des transports,
de l'énergie et de l'économie hydraulique
Berne

Concerne la surtaxe de tunnel entre Moutier et Granges-Nord (BLS)

Monsieur le Conseiller d'Etat,

La surtaxe de 100 % prélevée par le BLS entre Moutier et Granges-Nord a déjà fait couler beaucoup d'encre. Elle a soulevé de nombreuses démarches et requêtes. Il y aura bientôt quarante ans que notre association se préoccupe de cette question.

L'arrêté fédéral du 5 juin 1959 sur le rapprochement tarifaire ne concernait malheureusement pas la ligne Moutier-Longeau. Dans l'appendice 2 de l'arrêté, le BLS est mentionné avec la parenthèse « sans Moutier-Longeau ». Il eût été pourtant équitable que cette dernière ligne, utilisée par des abonnés, écoliers, ouvriers, employés, voyageurs de commerce, bénéficiât également des avantages tarifaires accordés aux populations se trouvant dans une situation géographique défavorable. Le Moutier-Longeau a grandement contribué au développement industriel de Moutier et de Granges en rendant possibles des échanges quotidiens de main-d'œuvre. Le fait que la surtaxe de tunnel n'ait pas entravé ces échanges n'en justifie pas pour autant son prélèvement. Au contraire, depuis longtemps, dans l'intérêt de l'économie de la région, sa suppression eût été légitime. L'économie régionale supporte, sans aucun doute possible, le poids le plus lourd de la surtaxe ; d'une part à cause du nombre des voyageurs qu'elle fournit à la ligne, d'autre part à cause des tarifs dégressifs déminuant l'importance proportionnelle de la surtaxe pour les voyageurs faisant de longs trajets. A partir d'un trajet de 100 km., la surtaxe ne représente plus que 5 % environ du prix du billet.

Si nous ne faisons erreur, la dernière intervention du gouvernement auprès du Conseil fédéral pour cette affaire date du 24 octobre 1962. Elle faisait suite à un postulat Gobat. Nous ne connaissons pas la réponse du Conseil fédéral d'alors, mais nous constatons que la surtaxe de 100 % est encore toujours appliquée entre Moutier et Granges-Nord (20 km. de tarif pour 10 km. effectifs).

Nous avons fondé de grands espoirs sur la reprise du BLS par la Confédération, car ce transfert aurait aligné automatiquement les tarifs du BLS sur ceux des CFF. Un procès regrettable a retardé la discussion du contrat par les Chambres fédérales. Aujourd'hui de nouveaux éléments d'appréciation entrent en considération, de sorte que nul ne sait quand viendra l'heure de la nationalisation du BLS. Il n'est même pas exclu que tout soit remis en question.

Dans ces conditions, nous prions le Conseil-exécutif de bien vouloir entreprendre une nouvelle démarche auprès du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie pour obtenir, dans l'intérêt

de l'économie de notre région, la suppression de la surtaxe de tunnel entre Moutier et Granges-Nord, en service voyageurs.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, à nos sentiments les plus distingués.

Pour l'ADIJ

Le président :
René STEINER

Le secrétaire :
Hubert BOILLAT

Réponse de la Direction des transports, de l'énergie et de l'économie hydraulique du canton de Berne

Association pour la défense
des intérêts du Jura (ADI)
Delémont

Berne, le 19 août 1970.

MLB : rapprochement tarifaire

Messieurs,

Différentes demandes et interventions ont été présentées au Grand Conseil priant le Conseil-exécutif d'intervenir en faveur d'un rapprochement tarifaire pour la population du Jura, c'est-à-dire d'adapter les tarifs des billets d'indigènes de la ligne de Moutier-Longeau (MLB, propriété des BLS) à ceux des billets des Chemins de fer fédéraux. Nous avons chargé notre office de rédiger un rapport y relatif.

Etant donné les raisons mentionnées dans notre rapport, le Conseil-exécutif arrive à la conclusion qu'il n'est pas indiqué, pour le moment, de présenter une demande aux autorités fédérales, en vue d'obtenir le rapprochement tarifaire et les billets pour indigènes sur la ligne Moutier-Longeau. En revanche, si les pourparlers des Chambres fédérales, relatifs à la reprise du groupe d'exploitation du BLS, devaient être retardés de plus de deux ans, ou si cette reprise venait à échouer par la volonté du peuple suisse, le Conseil-exécutif interviendrait à nouveau auprès des autorités fédérales en faveur du rapprochement tarifaire et de l'adaptation des taxes des billets pour indigènes aux billets des CFF.

En espérant que ces renseignements vous seront utiles, nous vous prions de croire, Messieurs, à notre considération la plus parfaite.

Direction des transports, de l'énergie
et de l'économie hydraulique
Le directeur : Henri HUBER

Rapport de l'Office des transports du canton de Berne

Par leurs requêtes du 17 février 1970 et du 3 juin 1970, l'Association pour la défense des intérêts du Jura et le Cartel syndical du Jura bernois ont demandé au Gouvernement bernois d'intervenir auprès des

autorités fédérales en vue d'obtenir pour le tronçon Moutier-Longeau (MLB, propriété du BLS) l'application intégrale de l'arrêté fédéral du 5 juin 1959 concernant le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des Chemins de fer fédéraux. Une intervention identique avait été faite en 1961 au Grand Conseil bernois par la Députation jurassienne. Vu les démarches entreprises alors par le Conseil-exécutif du canton de Berne en vue du rachat du groupe d'exploitation BLS (BLS, BN, GBS, SEZ) par la Confédération, il fut décidé de renoncer à une intervention auprès de la Confédération. Cette décision était d'autant plus indiquée que le Conseil-exécutif, dans sa requête adressée en avril 1962 au Conseil fédéral au sujet du rachat du BLS, demandait que les tarifs voyageurs et marchandises des lignes à racheter fussent adaptés à ceux des CFF.

Or, les pourparlers de rachat durèrent jusqu'en 1966. Ensuite, les actionnaires minoritaires du BLS ayant attaqué en justice la décision prise par l'assemblée générale extraordinaire du mois de septembre 1966 au sujet du contrat de reprise passé avec la Confédération, il fallut attendre d'abord le verdict de la Cour suprême du canton de Berne puis celui du Tribunal fédéral. La nouvelle démarche de l'ADIJ et du Cartel syndical du Jura bernois est donc compréhensible. Nous donnons ci-après quelques éclaircissements sur les billets d'indigènes et le rapprochement tarifaire selon l'arrêté fédéral du 5 juin 1959 et ses compléments.

I

Arrêté fédéral concernant le rapprochement tarifaire et ses compléments

Le message du Conseil fédéral du 20 janvier 1959 relatif à l'arrêté concernant le rapprochement tarifaire s'appuyait sur le principe régissant les tarifs des entreprises de transport concessionnaires. Par contre, l'arrêté lui-même est fondé sur les articles 26 et 36 de la Constitution fédérale. Le premier article cité concerne la législation ferroviaire, le second fait partie de la modification adoptée en juillet 1947 par le peuple suisse, des articles dits économiques.

L'arrêté fédéral du 5 juin 1959 prévoit le rapprochement tarifaire sur deux plans différents :

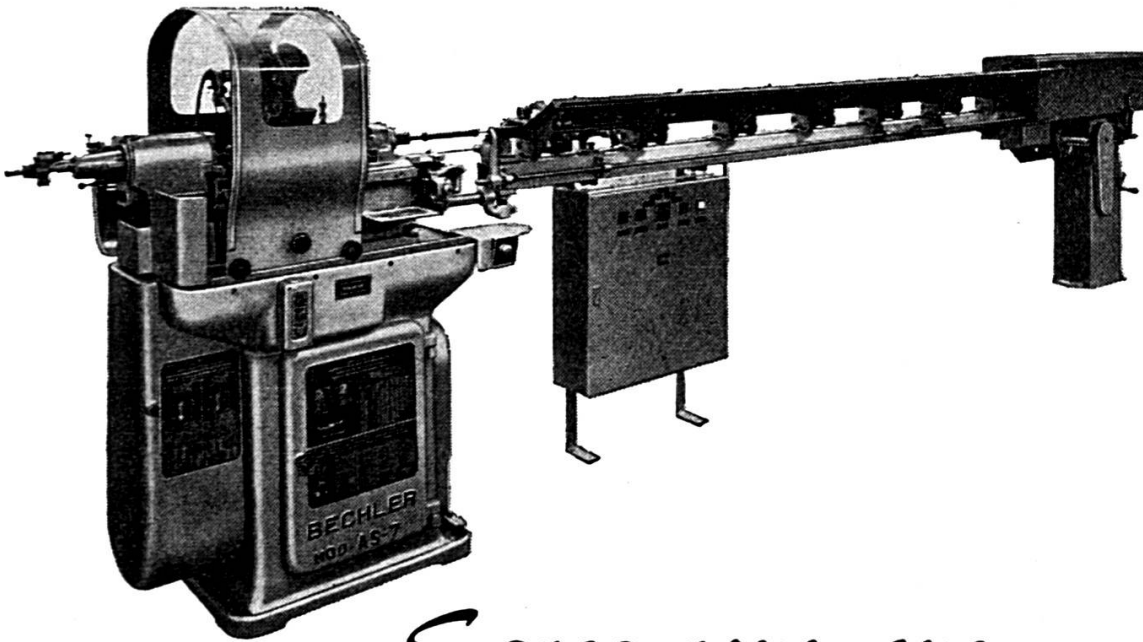
1. La population indigène est mise au bénéfice de tarifs calculés d'après les taxes en vigueur sur les lignes CFF. Cette facilité ne peut être revendiquée que par les personnes domiciliées dans une des régions visées par l'arrêté.
2. Les personnes domiciliées hors des régions visées par l'arrêté, mais qui voyagent sur des lignes auxquelles le rapprochement est applicable, bénéficient de tarifs majorés au maximum de 40 % par rapport aux tarifs CFF (tarifs CFF = 100, tarifs des entreprises privées = 140 %).

Les régions visées par l'arrêté de 1959 étaient initialement les régions de montagne dont l'économie avait un caractère avant tout agricole. Dans le canton de Berne, il s'agissait de l'Oberland et du district des

Augmentez la
production de
vos tours
automatiques

BECHLER

Chargeur automatique MULTIBAR



Savez-vous que...

le chargeur automatique « MULTIBAR », pour
tours automatiques BECHLER, offre de nom-
breux avantages, en particulier :

- **Fonctionnement silencieux.**
- **Aucune préparation préliminaire des barres !**
- **La première pièce est toujours bonne !**
- **L'extraction de la chute de barre et le ravitaillement par la nouvelle barre s'effectuent automatiquement en quelques secondes !**

ANDRÉ BECHLER S.A. 2740 MOUTIER

Fabrique de tours automatiques

1532

Loterie SEVA

1 x 120'000

1 x 20'000

1 x 10'000

1 x 5'000

Tirage 25 février

Franches-Montagnes. Tous les chemins de fer privés de l'Oberland accordaient la facilité. Dans le Jura, elle était accordée par les Chemins de fer du Jura (CJ).

Le rayon d'application du rapprochement tarifaire fut sensiblement élargi par l'arrêté fédéral du 27 septembre 1963. L'article 2 (champ d'application) reçut la nouvelle teneur suivante :

1. « Les dispositions du présent arrêté sont applicables aux tarifs des entreprises de chemins de fer et de trolleybus concessionnaires, ainsi qu'aux entreprises de téléphériques au bénéfice d'une concession fédérale, qui desservent des régions dont l'économie est peu ou unilatéralement développée, se trouvant en zone de montagne ou dans une situation géographique défavorable.
2. Le Conseil fédéral désigne les entreprises visées par le présent arrêté. »

En conséquence de cette nouvelle définition, d'autres régions du canton de Berne furent mises au bénéfice du rapprochement tarifaire, notamment toute l'Ajoie ainsi que des parties des districts de Trachselwald, Thoun, Interlaken et Moutier, le nouveau critère déterminant étant la « situation géographique défavorable ». A la même époque (1963), le rapprochement tarifaire fut étendu à certaines lignes d'automobiles concessionnaires, la base tarifaire étant donnée par les tarifs applicables sur les lignes d'automobiles postales. Le tronçon Moutier-Longeau, du BLS, ne fut pas pris en considération, car ni la notion de « région de montagne », ni celle de « situation géographique défavorable » ne pouvaient être invoquées. Les régions du Jura bernois mises au bénéfice de rapprochement tarifaire sont marquées sur la carte annexée au présent rapport.

II

Considérations sur une requête du Conseil-exécutif

Il sied de préciser d'emblée que les quatre contrats de reprise ratifiés par le Grand Conseil en 1966 garantissent l'application des tarifs CFF sur les lignes du groupe d'exploitation BLS à partir du jour où celui-ci passera à la Confédération. Lors des pourparlers des années 1965 et 1966, l'application des tarifs CFF fut tout d'abord refusée par la Confédération, puis finalement acceptée.

En raison des procès cités ci-dessus, la question du rachat a subi un retard regrettable. Le Tribunal fédéral ayant, le 18 février 1969, rejeté la plainte des actionnaires minoritaires, qui furent condamnés aux frais, la voie était libre pour la suite des opérations de rachat.

Cependant, un nouveau retard s'est produit, dû au fait que d'autres demandes de rachat de chemins de fer privés ont été soumises à la Confédération, notamment celle des Chemins de fer rhétiques (RhB). Le Conseil fédéral envisage de faire suite à cette requête, avant tout pour des raisons de politique nationale. On sait maintenant que le Conseil fédéral prévoit de soumettre aux Chambres fédérales un message et un projet d'arrêté concernant tant le rachat des quatre entreprises du groupe d'exploitation BLS que celui des RhB. Il est douteux que ce

message puisse paraître cette année encore. La question sera ensuite débattue par les deux conseils, qui auront auparavant désigné des commissions chargées de préparer les délibérations. En admettant que le message paraisse à la fin de cette année ou en janvier 1971, les deux commissions seraient désignées au cours de la session de mars 1971. Si aucune complication ne se produit dans les débats de la commission et dans ceux du conseil prioritaire lui-même, ce dernier pourrait se prononcer au cours de la session de juin 1971. L'affaire passerait alors au second conseil, qui se prononcerait au cours de la session de septembre 1971, à condition, bien entendu, que sa commission ait approuvé le projet. Le vote final pourrait avoir lieu au cours de la même session.

Dans l'hypothèse la plus favorable, la publication pourrait avoir lieu dans la « Feuille fédérale » au début d'octobre 1971, avec un délai de référendum jusqu'à fin 1971. Si le référendum n'est pas demandé, la décision de l'Assemblée fédérale prendra force au début de 1972. Il appartiendra au Conseil fédéral de fixer la date d'entrée en vigueur de l'arrêté. Pour des raisons d'opportunité, l'entrée en vigueur pourrait être fixée au 1^{er} janvier.

Si le référendum est lancé, il a toutes les chances d'aboutir. La votation fédérale aurait lieu vraisemblablement durant le premier semestre de 1972. C'est la majorité des votants qui est décisive, celle des cantons n'étant pas requise. Aux termes de l'article 2 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, du 23 juin 1944, toute décision de l'Assemblée fédérale concernant la construction de nouvelles lignes ou la reprise de nouveaux chemins de fer doit faire l'objet d'un arrêté fédéral soumis au référendum.

Vu les considérations qui précèdent, nous pensons qu'en l'état actuel des choses, une requête du Conseil-exécutif aux autorités fédérales au sujet du rapprochement tarifaire serait inopportune, car elle risquerait de compliquer encore la suite des opérations de rachat.

III

Conclusions

Le parcours Moutier-Longeau constitue indéniablement un corps étranger quelque peu gênant dans l'ensemble des régions jurassiennes bénéficiant du rapprochement tarifaire. Il n'est pas douteux que depuis l'application du rapprochement tarifaire à un tronçon du chemin de fer Soleure-Moutier (SMB), ce fait apparaît encore plus flagrant aux habitants de la région située entre Moutier et le Jura-Nord. Toutefois, vu les motifs invoqués ci-devant, le Conseil-exécutif est d'avis que, pour l'instant, une intervention auprès des autorités fédérales en vue d'obtenir le rapprochement tarifaire sur la ligne Moutier-Longeau serait sans espoir.

Par contre, si la reprise du groupe d'exploitation BLS devait, par la volonté de la Confédération, subir un nouveau retard, ou si par la volonté du peuple suisse, elle venait à échouer, le Conseil-exécutif interviendrait alors sans retard, dans le sens proposé par les deux organisations.

Berne, le 19 août 1970.

Office des transports du canton de Berne

Requête concernant l'horaire des chemins de fer 1971-1973

Le 12 janvier 1971.

A l'Office des transports du canton de Berne
Rathausplatz 1
3011 BERNE

Concerne : horaire des chemins de fer 1971-1973

Monsieur le Directeur,

Répondant à votre communication du 15 décembre 1970, nous avons l'honneur de vous soumettre nos demandes d'amélioration du premier projet d'horaire en ce qui concerne les lignes du Jura bernois.

Nos revendications se réduisent forcément à peu de choses, puisque les postulats que nous avons formulés dans notre requête du 2 décembre 1969 ont été examinés sérieusement par les CFF et qu'ils ont fait l'objet de la conférence des horaires du 23 novembre 1970 au siège de la Direction générale des chemins de fer fédéraux à Berne. Nous nous efforçons d'ajouter que les études faites par les bureaux des horaires des CFF et les résultats obtenus nous donnent satisfaction. Nous nous rendons compte qu'entre les désirs de la clientèle des chemins de fer et les possibilités de ces derniers, il y a des marges que l'on ne peut dépasser sans porter préjudice à la bonne marche de notre entreprise ferroviaire fédérale.

Vous constaterez que nos revendications ne concernent que le cadre 35 ; il ne s'agit pas d'un oubli, mais les autres cadres nous satisfont.

Avec l'espoir que l'autorité cantonale soutiendra ces quelques modifications souhaitées, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre parfaite considération.

Pour l'ADIJ

Le président : Le secrétaire :
R. STEINER H. BOILLAT

Le 12 janvier 1971.

Requête concernant l'horaire des chemins de fer 1971-1973

CADRE 35

3317 Delémont - Bâle : ce train devrait être avancé pour arriver à Bâle au plus tard à 10.11.

Motif : cela permet d'assurer la correspondance sur Zurich pour les voyageurs du Jura.

Nous demandons l'avancement du 3317.

377 Hispania : ce direct amène de Bâle de nombreux abonnés dont beaucoup poursuivent leur voyage de retour vers Porrentruy ou la banlieue de Delémont. Si ce train a plus de 10' de retard à l'arrivée à Delémont, toutes les correspondances sont rompues au grand mécontentement des abonnés.

Nous demandons la mise en marche d'une doublure du 377 entre Bâle et Delémont lorsque l'Hispania a plus de 10' de retard au départ de Bâle.

579 Bienne - Delémont : ce train à caractère international assure un trafic interne supérieur au trafic international. Un arrêt à Moutier rendrait service aux personnes de cette région et permettrait de reprendre la correspondance du 3065 arrivant à 17 h. 54 de la Vallée de Tavannes, ce qui rendrait également service aux usagers de cette région-là.

Nous demandons l'arrêt du 579 à Moutier.

336 Bâle - Bienne : ce direct rend de grands services à tous ceux qui rentrent chez eux en fin de semaine.

Nous demandons que ce train circule le vendredi.

Commission du trafic ferroviaire de
l'Association pour la défense des intérêts du Jura

ORGANES DE L'ADIJ

Président : René Steiner, 2800 Delémont, tél. (066) 2 25 81 ou 2 15 83
1^{er} vice-président : Willy Sunier, 2608 Courtelary, tél. (039) 4 92 06 ou 4 91 04
2^e vice-président : Henri-Louis Favre, 2732 Reconvillier, tél. (032) 91 24 73
Secrétaire : H. Boillat, 2732 Reconvillier/Loveresse, tél. (032) 91 23 20 ou 91 29 79
Caissier : René Domont, 2905 Courtedoux, tél. (066) 6 23 72 ou 6 17 62
Rédaction du bulletin : Jean Schnetz, 2800 Delémont, tél. (066) 2 17 51
Administration du bulletin : place de la Gare 25, 2800 Delémont, tél. (066) 2 25 81
Comptes de chèques postaux : Caisse générale : 25 - 20 86
Bulletin : 25 - 102 13
Abonnement annuel : Fr. 15.— ; le numéro : Fr. 1.50