

# Annexes

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 7

PDF erstellt am: **27.06.2024**

## **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.

## Toujours la surtaxe de tunnel entre Moutier et Longeau

*Depuis une quarantaine d'années, l'ADIJ multiplie les démarches en vue d'obtenir la suppression de la surtaxe de tunnel entre Moutier et Longeau. Hélas, ces interventions sont restées jusqu'ici sans succès. Dans sa dernière séance, le comité central a pris connaissance avec déception d'une nouvelle réponse négative du BLS, datée du 8 juin 1972, à la requête de l'ADIJ du 2 avril 1971. Nous publions ces documents, à verser au dossier volumineux d'un problème qui n'a toujours pas trouvé sa solution.*

ADIJ

Le 2 avril 1971.

A la Direction du  
Chemin de fer des Alpes bernoises  
Berne-Lœtschberg-Simplon  
3000 B e r n e

Monsieur le Directeur,

Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire, à titre d'introduction, de refaire l'historique des démarches que notre association a entreprises depuis près de quarante ans dans le but d'obtenir la suppression de la surtaxe prélevée sur la ligne du ML. Notre dernière requête a été adressée le 17 février 1970 à la Direction cantonale des transports et la réponse de cette dernière nous est parvenue le 19 août. Les deux documents ont été reproduits dans notre bulletin mensuel du mois de janvier 1971.

Nous tenons cependant à préciser que le supplément ne se calcule pas en pour-cent des prix du tarif CFF, comme nous l'avons cru jusqu'à maintenant, mais en pour-cent de la distance sur la base du tarif CFF. Le supplément de distance ajouté à la distance effective est de 90 % pour le tunnel et de 30 % pour la voie ouverte. Il est appliqué uniformément aux services des voyageurs, des bagages et des marchandises. En vertu du contrat passé le 2 septembre 1966 avec la Confédération au sujet de la prise en charge du BLS par cette dernière, la surtaxe disparaîtra au moment du transfert et les tarifs CFF seront alors appliqués entre Moutier et Longeau sans supplément de distance.

Nul ne peut assurer aujourd'hui que la Confédération reprendra le BLS puisqu'un arrêté des Chambres fédérales y relatif sera soumis au référendum facultatif. Le fait que le Conseil fédéral ait décidé de lier la reprise du BLS à celle des Chemins de fer rhétiques a déjà provoqué un retard considérable et celui-ci peut se prolonger encore un certain temps.

Dans notre région les usagers du chemin de fer demandent de plus en plus fort la suppression de la surtaxe. Les conseils communaux de Moutier et de Granges nous ont écrit à ce sujet. Ils se sont faits les porte-parole de leurs administrés. A l'une des dernières séances du comité de l'ADIJ la réponse que la Direction cantonale des transports nous a fait parvenir le 19 août 1970 n'a pas apaisé les esprits et le comité a décidé de vous adresser une requête pour obtenir de votre part la suppression de la surtaxe dans les délais les plus brefs et sans attendre la reprise de la compagnie par la Confédération.

Les raisons principales d'une telle démarche sont faciles à comprendre.

1° Les usagers de la ligne entre Moutier et Granges sont nombreux. La plupart d'entre eux utilisent la ligne pour des raisons professionnelles. Ils n'ont pas d'autres possibilités de se rendre du Jura-Nord à Granges, ou de Granges dans le Jura-Nord. Ce sont eux qui ressentent de la façon la plus lourde la charge que représente la surtaxe. Celle-ci augmente la distance effective de 10 km. environ.

2° Sur soixante-trois entreprises suisses de transport exigeant un supplément de distance soit en service voyageurs, soit pour les bagages et les marchandises, ou pour les trois services ensemble, il n'y en a qu'une dizaine qui calculent un supplément de distance de plus de 90 % et il s'agit pour la plupart d'entre elles de lignes de montagne de caractère touristique. Or le ML n'a pas ce caractère.

Dans l'espoir que votre compagnie pourra examiner notre requête positivement nous vous demandons de supprimer la surtaxe kilométrique entre Moutier et Longeau à une date aussi rapprochée que possible.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Pour l'ADIJ :

le président :  
R. STEINER

le secrétaire :  
H. BOILLAT

Berne, le 8 juin 1972.

ADIJ  
2800 D e l é m o n t

Monsieur le président, Messieurs,

Nous accusons réception de votre lettre du 2 avril 1971 dans laquelle vous présentez une nouvelle requête en vue d'obtenir la suppression du supplément de distance entre Moutier et Longeau de la ligne du MLB. Par lettre du 16 février 1972, vous renouvez votre démarche du 2 avril 1971, en y ajoutant une nouvelle question concernant la reprise du groupe d'exploitation BLS par la Confédération.

Votre demande au sujet de la suppression du supplément de distance entre Moutier et Longeau a exigé de longues recherches et de nombreux travaux administratifs. Ceux-ci ont pris plus de temps que

prévu initialement ; ils ont, d'autre part, été retardés par les innombrables préparatifs qu'ont nécessités la mise en vigueur et l'application des nouvelles mesures tarifaires prises dans le secteur des voyageurs à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1971 et dans celui des marchandises dès le 1<sup>er</sup> janvier 1972. A cela sont venus s'ajouter, ce printemps, outre diverses tâches urgentes et une surcharge de travail, les différents travaux en rapport avec le bouclage de l'exercice 1971 et la préparation des séances d'été des autorités administratives des chemins de fer de notre groupe d'exploitation. Ce sont là les raisons pour lesquelles il ne nous a malheureusement pas été possible de rédiger plus tôt notre rapport final, dont nous vous soumettons ci-dessous, en résumé, les conclusions. Nous vous saurions gré de bien vouloir accepter nos excuses pour ce retard.

Nous avons examiné ce dossier avec toute l'attention voulue. Après avoir éclairci différents points et effectué nos calculs, nous nous permettons de nous exprimer comme il suit au sujet des questions que vous nous avez soumises :

**1. Rapprochement tarifaire avec prise en charge du manque à gagner réel par la Confédération en vertu des dispositions de l'arrêté fédéral du 5 juin 1959**

En vertu de l'arrêté fédéral du 5 juin 1959, le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des Chemins de fer fédéraux — avec prise en charge du manque à gagner réel par la Confédération — n'est possible que si le tronçon Moutier-Longeau (MLB) remplit les conditions stipulées à l'article 2 dudit arrêté, ce qui n'est précisément pas le cas. Les dispositions de l'arrêté sur le rapprochement tarifaire ne sont en effet applicables qu'aux tarifs des entreprises de chemins de fer concessionnaires qui desservent des régions de montagne ou géographiquement défavorables dont l'économie n'est que peu développée ou ne l'est qu'unilatéralement. Comme les interventions des années passées l'ont clairement démontré, les autorités compétentes de la Confédération considèrent que le MLB ne remplit pas les conditions requises, ce qui a pour conséquences que, légalement, le rapprochement tarifaire n'entre pas en considération.

**2. Suppression du supplément de distance en dehors des dispositions de l'arrêté fédéral sur le rapprochement tarifaire et prise en charge des pertes de recettes par le MLB**

Eu égard au fait que l'abolition du supplément de distance et la prise en charge du manque à gagner réel par la Confédération sont légalement exclues, les pertes de recettes découlant de la suppression du supplément de distance devraient être supportées entièrement par le MLB. Nos calculs — qui représentent une énorme somme de travail — ont démontré que le MLB subirait une perte annuelle de 3 à 3,5 millions de francs, dont 1 million en trafic voyageurs et près de 2,5 millions en trafic marchandises. Toutefois, du fait de la structure actuelle des tarifs — basée sur un barème régressif assez prononcé — les sommes citées ci-devant ne reviendraient pas entièrement aux usagers du rail ou aux expéditeurs ; il en résulterait, comme indiqué, des pertes considérables pour le MLB, alors que les réductions accordées effectivement

sur les prix des billets ne seraient qu'insignifiantes. Ainsi, par exemple, un billet d'aller et retour Delémont-Berne coûte aujourd'hui, selon le tarif du 3 novembre 1971, 18 fr. 40 avec supplément de distance. Sans supplément, il coûterait 16 fr. 60, la réduction de prix ne se montant, en chiffre absolu, qu'à 1 fr. 80 ou 9,7 %. Par contre, la perte de recettes sur la part revenant au MLB se monterait, en chiffre absolu, à 2 fr. 23 ou 41,7 %. Pour des raisons de structure tarifaire et techniques de décompte, la différence serait attribuée aux CFF.

En raison des charges énormes causées par le parcours en tunnel, du fait de l'augmentation constante des charges d'exploitation en général et en vue du projet de mise à double voie du parcours Moutier-Longeau, il serait inopportun de supprimer les suppléments de distance, les pertes qui en résulteraient seraient telles que le MLB ne pourrait les supporter, à moins que cette somme — atteignant plusieurs millions — puisse être mise à la charge de la Confédération. Bien que nous comprenions fort bien les motifs qui vous ont incités à renouveler votre requête, qui, nous en sommes certains, est conforme aux vœux exprimés par une forte couche de la population jurassienne, il ne nous est pas possible, au vu des indications fournies ci-devant, d'acquiescer à votre demande et de supprimer le supplément de distance.

### **3. Reprise du groupe d'exploitation BLS par la Confédération**

D'après les renseignements en notre possession, l'Office fédéral des transports, à Berne, aurait été chargé de rédiger le message du Conseil fédéral à l'intention des Chambres au sujet de la reprise du groupe d'exploitation BLS par la Confédération. Il est possible que ce message paraisse d'ici à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine.

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

Chemin de fer des Alpes bernoises  
Berne-Lœtschberg-Simplon

Le directeur :  
ANLIKER

Delémont, le 12 juillet 1972.

A la Direction du BLS  
3001 B e r n e

Monsieur le Directeur,

Nous accusons réception de votre lettre du 8 juin par laquelle vous nous informez de l'impossibilité dans laquelle vous vous trouvez de supprimer le supplément de distance entre Moutier et Longeau. Nous vous remercions de votre information et vous remercions aussi des études approfondies que vous avez faites pour pouvoir répondre à notre requête.

Certes, nous reconnaissons que le ML ne tombe pas sous les dispositions de l'arrêté fédéral du 5 juin 1959. Toutefois les auteurs de l'arrêté ont sciemment voulu éliminer le ML des bénéficiaires de l'arrêté et la rédaction de l'arrêté a été faite en conséquence. La situation du BLS d'alors pouvait à peine justifier une pareille mesure puisque la Confédération couvrait le manque à gagner de la compagnie par des subventions.

D'autre part les entreprises de transport appliquant le barème des CFF en service interne en ajoutant un supplément aux distances effectives ne calculent pas toutes uniformément le même supplément pour les billets ordinaires, les bagages et le trafic marchandises. Nous avons pensé que vous auriez pu réduire ou supprimer le supplément de distance pour les billets ordinaires, ou pour le moins, pour les billets achetés dans les gares entre Delémont et Bienne pour les trajets n'allant pas au-delà de ces mêmes gares.

Nous pensons que seule l'échéance prochaine du transfert du BLS à la Confédération vous aura retenu de procéder actuellement à une refonte du régime des suppléments de distance en vigueur.

Nous nous réservons de revenir à charge si le transfert du BLS à la Confédération se faisait attendre au-delà de 1973.

Nous nous réjouissons avec vous de l'augmentation de l'indemnité pour les prestations en faveur de l'économie générale que l'Assemblée fédérale vous accordera dès le 1<sup>er</sup> janvier 1972 et qui en porte le montant de 3 172 000 fr. à 4 587 000 fr. dont 466 784 fr. pour le transport des travailleurs et des écoliers.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Pour l'ADIJ

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

Copie à la Direction des transports du canton de Berne.

## COMMUNICATIONS OFFICIELLES

### Abonnements 1972

Les abonnements impayés seront pris en remboursement le 15 août 1972. Le prix de l'abonnement (15 fr.) sera majoré des frais. Nous prions nos abonnés de réserver bon accueil à notre remboursement.

### Cotisations 1972

Nous prions nos membres qui ne se sont pas encore acquittés du paiement de leur cotisation, de faire le nécessaire jusqu'à fin août. Les cotisations impayées à cette date seront prélevées en remboursement, frais en plus.