

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: 17 (1946)

Heft: 10

Rubrik: Annexes

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: 15.04.2026

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

ANNEXES

I. Trafic de transit des marchandises et des colis postaux par Delle

1. Moutier, le 25 mai 1946.

*L'Association pour la défense des intérêts du Jura
au Département fédéral des postes et chemins de fer*
Berne

Monsieur le conseiller fédéral,

Notre comité, dans sa séance du 14 mars 1946, a pris la décision de vous adresser la requête suivante.

Nous avons appris avec une certaine surprise :

- a) qu'il était question de supprimer en grande partie le transport des marchandises sur la ligne Belfort-Delle-Porrentruy, au profit de la ligne Belfort-Mulhouse-Bâle.

Nous nous permettons de vous rappeler, qu'avant la guerre :

la ligne de Porrentruy constituait une voie de grand transit, et qu'elle reliait, pour le service des marchandises, les régions de France situées à l'ouest des Vosges et à l'est de la ligne Belfort-Troyes-Le Havre, l'ouest de la Belgique et l'Angleterre d'une part, à l'Italie, ainsi qu'à une grande partie de la Suisse d'autre part.

Il s'agirait également :

- b) de diriger dorénavant presque entièrement sur Bâle le trafic des colis postaux acheminés avant la guerre par le bureau d'échange de Porrentruy-transit.

Nous nous permettons de vous rappeler, qu'avant la guerre :

— le bureau de Porrentruy-transit effectuait l'échange des colis postaux avec la France, l'Angleterre et les pays d'outre-mer, Amérique du sud et du centre, colonies anglaises, etc.
— des dépêches étaient formées à destination de Delle, Paris, Londres, Liverpool, Stafford, Belfast, Edimbourg, Buenos-Ayres, Rio de Janeiro, Sao Paulo. etc.

Nous n'ignorons pas que la présence de quelques agents de la S.N. C.F. à Bâle facilite le travail d'échange en ce qui concerne les colis acheminés isolément de France en Suisse, et vice-versa.

Mais nous croyons savoir en revanche :

— que le trafic pourrait se faire tout normalement entre Paris Pajol douane et Porrentruy-transit, pour les colis postaux arrivant dans des wagons fermés et plombés de Grande-Bretagne via Le Havre ou Dieppe.

Nous estimons en outre que :

— puisque l'on réclame en tout et partout une compression des dépenses, il nous semble paradoxal que l'on veuille agrandir et transformer les locaux de Bâle, tandis que des locaux plus que suffisants existant à Porrentruy demeurent inoccupés.
— que le personnel des douanes de Porrentruy, de même que

celui s'occupant du trafic des marchandises, actuellement peu occupé en raison de la carence du trafic, est très qualifié pour assurer un travail maximum.

Permettez-nous de vous faire encore la remarque suivante :

Il existait, avant la guerre, des trains de marchandises internationaux, qui de Buchs via Delle, se rendaient aux ports de la Manche.

Nous espérons qu'un jour, que nous souhaitons prochain, ce trafic pourra être rétabli.

Nous vous faisons cette requête, persuadés que vous l'examinerez ou que vous la ferez examiner par vos services avec bienveillance. Soucieux avant tout de maintenir à notre pays jurassien ses avantages ferroviaires et partant économiques, nous faisons notre possible pour défendre notre bon droit. Dans la lutte qui commence pour la reconquête des positions d'avant la guerre, il ne nous est pas permis de lâcher au gré des jours, un à un, les avantages et les privilèges que le peuple jurassien et bernois avait acquis par sa persévérance et son travail. C'est pourquoi nous vous serions reconnaissants de faire, sur le terrain international, tout ce qui est en votre pouvoir pour maintenir à la ligne de Delle son importance, comme voie d'accès à la Suisse.

Veillez agréer, Monsieur le conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

Pour le Comité de l'A.D.I.J.

Le président :
sig. F. REUSSER.

Le secrétaire a. i. :
sig. H. HUBER

2.

Berne, le 12 juillet 1946.

*Le Département fédéral des postes et des chemins de fer
à l'Association pour la défense des intérêts du Jura,*

Moutier

Trafic Belfort—Bâle.

Monsieur le Président et Messieurs,

En réponse à votre lettre du 25 mai 1946, nous portons à votre connaissance le résultat des études auxquelles les services compétents se sont livrés au sujet de l'acheminement du trafic des marchandises et des colis postaux entre Belfort et Bâle, via Mulhouse et via Delémont.

Les administrations de chemin de fer et de la poste sont seules compétentes pour fixer les voies d'acheminement en trafic ferroviaire et postal international. Les taxes de transport terrestre des *colis postaux* en trafic international ne sont pas fonction des kilomètres parcourus, mais du nombre des pays participant au transport, chacun d'eux recevant la même quote-part au produit de la taxe, que le trajet effectué sur son territoire soit de 100 ou de 1000 km. Tant que l'Alsace fut annexée à l'Allemagne, les colis postaux ne furent pas acheminés entre Belfort et Bâle via Mulhouse, c'est-à-dire par le trajet le plus court, mais via Porrentruy pour éviter le territoire allemand. Lorsque la raison d'ordre tarifaire de semblable détour eut été supprimée à la suite du traité

de Versailles, on maintint à Porrentruy l'échange de la poste des colis entre Bâle, d'une part, le nord de la France, la Grande-Bretagne et les pays d'outre-mer via les ports de la Manche, d'autre part. En Alsace et en Lorraine, en effet, indépendamment de quelques autres particularités remontant à l'époque où ces deux provinces étaient rattachées à l'Allemagne, c'étaient les *offices postaux* qui étaient chargés du service des colis postaux, alors que dans le reste de la France ce service a de tout temps été assumé par les *gares de chemin de fer*.

Or, après le récent retour à la France des départements rédimés, ledit service a été, là également, confié aux gares de chemin de fer et l'administration ferroviaire française achemine les paquets non plus par Porrentruy, mais par l'itinéraire le plus court, via Mulhouse, qui apparemment lui convient d'avantage pour d'autres motifs encore. C'est ainsi que depuis le 6 mai 1946, les wagons collecteurs réguliers circulent quotidiennement dans les trains directs de marchandises entre Bâle et les gares suivantes, via Mulhouse, et vice versa :

Paris-Pajol
Zoufftgen passage (frontière luxembourgeoise)
Calais via Thionville-Lille
Dieppe via Sarqueux
Le Havre via Longuyon-Rouen
Bordeaux-St-Jean

L'administration des postes suisses n'avait pas les moyens de s'opposer à cette nouvelle organisation ; elle n'avait pas non plus intérêt à le faire. L'échange à Bâle épargne au service suisse plusieurs transbordements pour la plus grande partie des colis l'acheminement par Porrentruy étant supprimé dans les deux sens. En outre, le transport de la plupart des envois est considérablement accéléré moins à cause de la réduction des distances que grâce à la suppression de l'entreposage et notamment au traitement des envois en commun à l'office d'échange des colis 17 à Bâle.

C'est que depuis le début de l'année, le service des colis postaux des chemins de fer français, outre les services des douanes françaises, s'est installé dans le bâtiment de cet office construit en vue de l'échange des paquets avec l'étranger et desservi par plusieurs voies de la poste et quais de chargement ; un loyer est versé de ce chef à l'administration des postes suisses. Le bureau de douane-poste suisse se trouvant bien entendu dans le même bâtiment, les opérations à l'importation et à l'exportation peuvent se faire, dans les deux sens, immédiatement à la suite les unes des autres, simplifiant et accélérant singulièrement l'échange qui s'effectue sans désemparer et de la main à la main.

Il a été d'emblée possible d'installer les services français dans le bâtiment de Bâle 17 transit, attendu qu'avant la guerre déjà, les bureaux y étaient insuffisamment occupés et que depuis il avait fallu en fermer plusieurs. Les locaux des paquets au rez-de-chaussée et les quais de chargement couverts qui y donnent accès sont loin d'être utilisés en plein, à la suite de la disparition du trafic qui était autrefois très intense en provenance des régions industrielles d'Allemagne et malgré l'aménagement du service d'échange des colis avec la France.

La direction générale des PTT a proposé à l'administration des postes françaises, de rétablir à Porrentruy, en vertu de la règle imposant le trajet le plus court, l'échange des colis postaux entre le nord-est de la

France et la région du Jura suisse. L'administration française ne s'est pas encore prononcée de façon définitive jusqu'à présent. Au besoin, la direction générale des PTT reviendra à la charge. Si cette proposition était acceptée, l'office de Porrentruy 2 transit pourrait reprendre, dans une mesure limitée, son activité d'autrefois comme bureau d'échange.

Quant aux mesures propres à stimuler le *trafic des marchandises* via Delle, il sied de faire observer que la direction générale des CFF accorde toute son attention à cette affaire et que, par conséquent, elle a soumis votre mémoire à un examen approfondi. Ainsi que cette administration vous l'a écrit le 3 juillet, elle recevra une délégation de votre Association pour discuter la chose. Les chemins de fer fédéraux ne manqueront pas d'assurer le plus de trafic possible à la ligne Delle-Bâle. A cet égard, leur intérêt coïncide entièrement avec les aspirations de votre Association ; c'est dire qu'ils soutiendront sans réserve vos efforts.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Département fédéral des postes et chemins de fer :

sig. CELIO

3. Entrevue avec la Direction générale des chemins de fer fédéraux

Le 8 août dernier, Monsieur Paschoud, Directeur général des chemins de fer fédéraux, assisté de quelques chefs de service, recevaient aux Grands Remparts à Berne, une délégation de notre association, accompagnée d'une délégation de la ville de Porrentruy. L'objet principal des délibérations était la reprise du trafic marchandises franco-suisse par Delle. D'autres questions ont été examinées au cours de l'entrevue. La discussion peut se résumer ainsi :

Trafic marchandises franco-suisse par Delle : Ce trafic reprend lentement : 2 wagons en janvier 1946, 100 en juillet dernier. Il n'est donc pas encore permis de parler d'un trafic proprement dit. Cependant, le retour de conditions normales dans l'exploitation des ports et des chemins de fer français, ramènera petit à petit du trafic sur cette ligne. Dans ce domaine d'ailleurs les intérêts des CFF et ceux du Jura sont en tout point concordants et la Direction générale des CFF veille à ses propres intérêts.

Troisième quai de la gare de Delémont : Le budget de construction des CFF a dû être sensiblement réduit, par suite de l'application des mesures d'assainissement. Seuls les objets dont la réalisation est d'une urgente nécessité, ont été maintenus au programme des travaux de 1947. Le 3e quai de la gare de Delémont n'entre pas encore dans cette catégorie et a été biffé du budget.

Agrandissement de la gare de Delémont : Les dépenses prévues pour l'agrandissement de la gare de Delémont, figuraient au budget de construction de 1946. Une entente avec les autorités municipales de Delémont, n'ayant pas été réalisée à temps, cet objet a dû être biffé du budget de construction pour les mêmes raisons que ci-dessus.

Doubles-voies : Pour l'écoulement d'un trafic rationnel, la construction des doubles-voies Choindez-Moutier et Aesch-Delémont serait nécessaire. Sur le tronçon Choindez-Moutier en particulier la densité du trafic atteint son plafond. Cependant, il ne peut être question aujourd'hui de mettre ces travaux en chantier, les possibilités du budget de

construction ne permettant de commencer que les travaux les plus urgents, et il y en a encore de plus urgents à effectuer que ces deux doubles-voies, qui sont réservées comme travaux de chômage.

Les explications de Monsieur le Directeur général Paschoud ne peuvent donner satisfaction aux vœux légitimes du Jura, du moins en ce qui concerne le programme des travaux de construction. En parcourant le réseau des CFF le voyageur n'a pas partout l'impression que le degré d'urgence des travaux en cours soit toujours jugé à la même aune. La prospérité d'une région dépend en bonne partie aussi de ses moyens de communication. De bonnes voies ferrées et de bonnes routes sont les artères qui distribuent le travail et ses produits.

II. Tronçon jurassien du B. L. S. Moutier-Longeau

1. Moutier et Delémont, le 1er juillet 1946.

*L'Association pour la défense des intérêts du Jura
à la Direction de la Compagnie de chemin de fer
des Alpes bernoises (B.L.S.), Berne*

Monsieur le Directeur.

Vous vous souvenez sans doute que depuis de nombreuses années, notre association s'est intéressée, non seulement à l'amélioration de l'horaire sur la ligne de Moutier à Longeau, mais aussi aux installations techniques et aux questions relatives aux tarifs dans le service des voyageurs. Lorsque le président du gouvernement bernois nous a priés en 1942 de lui soumettre les vœux du Jura dans les différents domaines dont nous nous occupons, nous n'avons pas manqué de rappeler les points sur lesquels nous avons précédemment déjà attiré votre attention.

La période de guerre étant passée, les conditions économiques, spécialement dans le secteur des transports, ayant une tendance marquée à redevenir normales, nous croyons que le moment venu de reprendre les questions principales qui nous préoccupent et qui touchent la voie d'accès à l'artère transalpine et internationale du Lötschberg que forme le tronçon Moutier-Longeau. C'est pourquoi nous prenons la liberté de vous présenter à nouveau et une fois de plus notre programme de revendications, dans l'espoir que vous pourrez réaliser quelques-uns des points soulevés dans un avenir prochain.

Voici ce programme :

1. Améliorations techniques.

a) *Etablissement d'une station de bloc* dans le tunnel de Moutier à Granges pour permettre un écoulement plus facile et plus rapide du trafic à certains moments de la journée, en cas de retards des trains et aussi quand des manifestations importantes occasionnent un grand déplacement de voyageurs (Foire de Bâle, fêtes de Pâques et de Pentecôte, etc.). Des organes compétents des CFF nous ont dit lors des conférences pour l'examen des horaires combien il leur est parfois difficile de fixer la marche des trains en raison de la grande distance qui sépare les gares de Moutier et de Granges. Nous ne voudrions pas qu'un jour une partie du trafic soit détournée par d'autres voies pour des « raisons techniques ».

b) *Construction d'un passage sous-voie et d'une marquise* sur le quai 2, à la station de Granges ; ces deux ouvrages sont réellement récla-

més depuis longtemps par la population du grand village industriel qui reçoit chaque jour des centaines d'ouvriers du dehors, surtout du Jura.

2. Horaire.

Nous émettons le vœu que les trains de touristes venant d'Angleterre via Calais et à destination de l'Oberland bernois, soient de nouveau acheminés aussitôt que possible par la voie de Delle. D'autre part, il serait aussi désirable que, par la même voie, des relations directes soient rétablies entre Paris et Milan et au-delà. Nous croyons savoir que vous travaillez à atteindre ce but et nous saisissons l'occasion pour vous remercier de veiller à ce que la grande transversale bernoise conserve son importance sur le plan international.

3. Tarifs.

La demande a été faite que, dans le service des voyageurs, la possibilité d'abaisser ou de supprimer la surtaxe de tunnel (surtaxe de montagne) soit examinée, non pas dans l'idée que cette réforme serait faite au détriment des finances de la compagnie, mais avec l'aide de la Confédération comme cela a été le cas pour les CFF et comme cela le sera peut-être pour les Chemins de fer rhétiques. Le canton de Berne, qui a consenti des sacrifices considérables pour son réseau de voies ferrées, a droit comme d'autres régions de la Suisse à la sollicitude de la Confédération. L'aide aux chemins de fer privés constitue bien une intervention efficace du pouvoir central, mais tout ce qui a été fait en matière financière pour le réseau fédéral, nous autorise à demander encore que la population de notre canton soit mise, en ce qui concerne le prix des billets, sur le même pied que celle des cantons, qui ont vu leurs lignes nationalisées.

Nous croyons bon de rappeler aussi que le chemin de fer du Lötschberg ne connaît pas la surtaxe de trains directs, sauf sur le tronçon de Moutier à Longeau, ce qui ne nous paraît pas équitable. D'autre part, les billets du dimanche, qu'émet votre compagnie, ne peuvent être obtenus que dans un nombre restreint de gares jurassiennes, tout particulièrement quand il s'agit de voyages de transit, ce qui est de nouveau en défaveur de notre région. Le Moutier-Longeau étant la section de votre réseau, qui accuse le plus grand rapport dans les années normales, nous estimons que cette question des surtaxes et de billets du dimanche pourrait être réglée sans grand préjudice pour vos finances.

Permettez-nous de vous soumettre encore une dernière suggestion. Il serait intéressant de savoir quelle serait la différence de recettes de votre compagnie dans le trafic de voyageurs avec l'introduction générale des surtaxes de train direct et la suppression complète des surtaxes de montagne. Cette différence ne serait peut-être pas telle qu'elle affecterait de manière insupportable les finances de votre entreprise ou que la Confédération devrait (par raison d'équité, ainsi que nous l'avons dit plus haut), consentir un sacrifice trop considérable pour compenser la perte subie. Nous n'ignorons certes pas qu'au B.L.S. les problèmes financiers sont loin d'être résolus et qu'ils ne peuvent être abordés qu'avec prudence et sagesse. Malgré cela, nous nous permettons de soulever de nouveau la question délicate et complexe des tarifs-voyageurs, le Jura y étant intéressé au premier chef.

Dans l'espoir que vous accueillerez notre requête avec bienveillance et sympathie pour le coin de terre que nous défendons, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Pour l'A. D. I. J. :

Le président :
sig. F. REUSSER

Le secrétaire :
sig. R. STEINER

2.

Berne, le 6 août 1946.

*Le chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon
à l'Association pour la défense des intérêts du Jura,*

Moutier

Monsieur le président et Messieurs,

Par lettre du 1er juillet 1946, dont nous vous avons accusé la réception le 4 juillet, vous nous avez exposé vos désirs concernant les diverses améliorations à apporter à la voie d'accès que forme pour la ligne du Lœtschberg le tronçon Moutier-Longeau. Le soussigné a étudié attentivement votre programme de revendications et, le 5 août, il a soumis à la Direction de notre entreprise ses propositions, pour la réponse à vous donner. Ces propositions ayant été agréées par la Direction dans sa séance du même jour, nous nous exprimons ci-après sur les différents points de votre programme.

1. Améliorations techniques.

a) Etablissement d'une station de bloc dans le tunnel de Moutier à Granges.

Nous partageons votre opinion sur la nécessité d'établir au plus tôt une station de bloc dans le tunnel Moutier-Granges. La Direction s'est déclarée d'accord et elle accordera le crédit dès que les conditions de forme seront remplies (préparatifs techniques, élaboration du devis). Les travaux seront accélérés autant que possible, bien que les fournisseurs entrant en considération soient surchargés de commandes, afin que déjà dans l'établissement de l'horaire de mai 1947 il puisse être tenu compte de la nouvelle station de bloc.

Nous pouvons donc vous donner l'assurance qu'à cet égard, vos désirs seront bientôt exaucés.

b) Construction d'un passage sous-voie et d'une marquise sur le quai II. à la station de Granges.

Pour ce qui est tout d'abord du premier de ces deux points, nous sommes d'avis qu'il faudrait envisager la construction d'un passage public sous l'ensemble des installations de voies. Entre les quartiers qui sont à gauche et à droite de la station, la seule communication est actuellement celle du passage surélevé de la Schützengasse, que l'inclinaison de la route rend très malcommode pour les piétons. Etablir un passage public serait d'autant plus utile qu'on pourrait alors empêcher les habitants du voisinage de traverser les voies. Mais un passage public, qui conduirait au delà de la halle aux marchandises serait extrêmement coûteux ; il entraînerait une dépense de quelque 360.000 francs. Vous comprendrez que nous ne puissions entreprendre ces travaux sans une forte subvention de la commune de Granges. Nous nous mettrons donc

d'abord en rapport avec elle, pour connaître son attitude en cette affaire et savoir quels frais elle entend assumer.

Quant à la construction d'une marquise sur le quai 2, elle est en relation avec l'établissement du passage sous-voie, car les voyageurs stationneront alors plus longtemps sur le quai II. Nous prévoyons donc d'englober la construction de la marquise dans le projet de passage sous-voie, et ici aussi un appui financier de la commune de Granges se justifierait.

Nous vous communiquerons le résultat de nos pourparlers avec la commune.

2. Horaire.

Vous émettez le vœu que les trains de touristes venant de l'Angleterre via Calais et à destination de l'Oberland bernois, soient de nouveau acheminés aussi tôt que possible par la voie de Delle. Vous désirez aussi que, par la même voie, des relations directes soient rétablies entre Paris et Milan.

Nous répondons donc sur ces deux points :

- a) Pendant la saison actuelle (juillet et août), les trains saisonniers Calais-Oberland ne circulent que le samedi. Pour la simplification du service et parce qu'ils ont été introduits après coup dans l'horaire, ils sont dirigés via Bâle. Ajoutons que ce sont non pas des trains officiels, mais des trains commandés par des agences de voyage.

Pour la prochaine saison de sports d'hiver (1946-47), il est prévu que des trains Calais-Oberland circuleront quotidiennement via Laon-Belfort-Delle-Bienne. Les travaux préparatoires sont en cours.

- b) En raison des constantes modifications de l'horaire dans les pays voisins, il n'a pas été possible jusqu'ici de prévoir des communications directes de transit France-Italie, ni par la voie du Gothard ni par celle du Loetschberg-Simplon. Mais la remise en état des installations détruites fait de rapides progrès et les lignes principales pourront bientôt être exploitées normalement. On aura alors, en France et en Italie, des horaires stables.

Dans le trafic avec l'Italie, l'exploitation à la vapeur du tronçon Domodossola-Milan est toujours un gros obstacle. Selon les renseignements des Chemins de fer italiens de l'Etat, l'électrification de ce tronçon, qui est commencée, serait menée à fin pour le changement d'horaire de mai 1947. Il est à prévoir que la conférence européenne pour les horaires qui se tiendra en octobre 1946 basera ses travaux sur une ligne Domodossola-Milan électrifiée. Nous annoncerons pour l'ordre du jour de cette conférence une proposition de rétablir les communications de transit.

Vous pouvez être certains que nous ne négligerons rien qui puisse accélérer *la reprise des relations internationales par le Loetschberg*, et que nous avons tout intérêt à développer ces communications, pour améliorer nos recettes. Encore l'année dernière on a pu voir que les transports internationaux ont une influence déterminante sur le rendement de notre entreprise et que, sans trafic international des voyageurs et des marchandises, nous ne pouvons payer intégralement les intérêts de nos dettes, bien que le dernier assainissement les ait sensiblement réduits.

3. Tarifs.

La première demande énoncée, concernant les tarifs, est qu'on examine si la *distance additionnelle* (surtaxe de tunnel) du Moutier-Longeau ne pourrait pas être supprimée, totalement ou partiellement, dans le service des voyageurs. Vous ajoutez d'emblée qu'on ne saurait prétendre de notre Compagnie qu'elle supporte la perte de recettes. Et vous faites valoir — que notamment en raison des sacrifices considérables que le canton de Berne a consentis pour son réseau de voies ferrées — la Confédération est tenue de faire le nécessaire pour que sous le rapport du prix des billets, la population du canton de Berne soit mise sur le même pied que celle d'autres cantons, qui ont vu leurs lignes nationalisées.

A l'appui de votre manière de voir, vous invoquez la revendication du canton des Grisons, qui a demandé que les tarifs des Chemins de fer rhétiques soient abaissés, aux frais de la Confédération.

Notons tout d'abord qu'en 1945 les distances additionnelles ont produit

dans le service des voyageurs environ	Fr. 520.000.—
et dans le service des bagages environ	» 25.000.—
	Fr. 545.000.—

Il est évident qu'on ne peut exiger du B.L.S. qu'il renonce à cette recette annuelle de 545.000 francs environ. Ce d'autant moins qu'en y renonçant, il créerait un précédent qu'invoquerait immédiatement la population de l'Oberland bernois.

Or, la ligne du bord du lac (Thoune-Interlaken-Bönigen) est grevée des distances additionnelles suivantes :

Service des voyageurs :

Thoune (limite de taxe) — Därligen	50 ‰
Därligen — Bönigen	50 ‰

Service des bagages :

Thoune (limite de taxe) — Därligen	50 ‰
Därligen — Bönigen	100 ‰

Et il s'agit là d'une ligne en terrain plat, sans constructions dispendieuses. Tandis que sur le Moutier-Longeau, le tunnel de Granges a coûté à lui seul Fr. 17,846,904.69 ; pour toute la ligne sans les deux stations terminus (longueur effective 13 km), la dépense s'est élevée à Fr. 25,627,185.12, ce qui fait en chiffre rond 2 millions de francs par km.

La mise sur pied d'égalité avec le Moutier-Longeau serait naturellement demandée aussi pour la ligne du B.L.S. (Spiez-Brigue), où les distances additionnelles sont les suivantes :

Spiez-Frutigen	20 %
tunnel du Löetschberg	100 %
rampe nord et rampe sud	50 %

Mentionnons qu'au Moutier-Longeau la distance additionnelle est :

pour le parcours en tunnel, de	90 %
pour les autres parcours, de	50 %

Si l'on prend les 13 km. de longueur effective de la ligne, la majoration de distance est au total de 10 km., ce qui fait en moyenne 77 %.

Si donc on obtenait de la Confédération une subvention pour supprimer partiellement ou complètement les distances additionnelles sur

nos lignes, il faudrait inévitablement que dans l'application de cette mesure toutes ces lignes soient traitées sur le même pied.

Nous ne saurions omettre de vous signaler, à cette occasion, que le développement de la situation financière du chemin de fer du Lötschberg et des lignes qu'il co-exploite nous cause les plus grands soucis. D'une part, les recettes du service des voyageurs diminuent très sensiblement, cette année, comparées aux recettes de 1945 et d'autre part nous devons compter de nouveau avec de forts surcroîts de dépenses pour le personnel. Si notre groupe d'exploitation doit fixer les allocations d'automne 1946 et les allocations de renchérissement pour 1947 conformément aux propositions que le Conseil fédéral a faites au Chambres pour le personnel fédéral, et en conséquence pour le personnel des C.F.F., la charge qui en résultera fera immédiatement penser à un *nouveau relèvement des tarifs*. Vous voyez par là que, ne serait-ce que pour ces motifs, il est tout à fait impossible d'abaisser des taxes et par le fait de diminuer les recettes, sans que la différence soit compensée par la Confédération.

Pour ce qui est des perspectives d'obtenir une telle subvention de la Confédération, il faut considérer ceci :

Le canton des Grisons demande à la Confédération de prendre à sa charge les pertes de recettes que subiraient les Chemins de fer rhétiques si leurs tarifs étaient abaissés au niveau de ceux des Chemins de fer fédéraux. Mais comme solution intermédiaire, on envisagerait de ne les abaisser pour le moment qu'au niveau des taxes du Lötschberg. Ce pour éviter que le B.L.S. et d'autres chemins de fer privés puissent invoquer en leur faveur le précédent créé. L'idée serait que grâce à cette restriction on pourrait justifier un traitement spécial accordé aux Chemins de fer rhétiques, et il semble bien que cette idée ait trouvé des partisans au Département fédéral des chemins de fer. Mais notre administration et le Gouvernement bernois ne peuvent admettre cette opinion ; ils soutiennent au contraire que si la Confédération assume — dans quelque proportion que ce soit — les conséquences financières d'une réduction des tarifs des Chemins de fer rhétiques, elle ne saurait se dispenser d'en faire autant pour les autres chemins de fer privés qui ont une notable importance économique et militaire. En d'autres termes, ces chemins de fer devront avoir la possibilité de réduire leurs taxes, aux frais de la Confédération, *dans une proportion équivalente*. Des mémoires ont été présentés dans ce sens au Département fédéral des chemins de fer, pour le Conseil fédéral (mémoires du B.L.S., du 24 mai 1945 et du Conseil-exécutif du canton de Berne, du 25 mai 1945). Du reste, il y a eu des interventions en dehors du canton de Berne. Ainsi, les Gouvernements vaudois et fribourgeois ont soutenu avec celui de Berne, le 18 avril 1945, une requête par laquelle le Chemin de fer Montreux-Oberland bernois réservait ses droits, en l'occurrence.

Le deuxième point de votre lettre du 1er juillet 1946, touchant les tarifs, a trait aux surtaxes de trains directs. Vous estimez inéquitable que ces surtaxes soient perçues sur le Moutier-Longeau, alors que nos lignes de l'Oberland en sont exonérées.

Nous constatons que si nous renoncions à ces surtaxes, nos recettes diminueraient d'environ 110.000 francs par an, et que ce n'est pas le public voyageur qui en bénéficierait ; plus exactement, il ne bénéficierait que de beaucoup moins de la moitié de cette somme. L'avantage serait principalement pour les C.F.F. et cela parce que les surtaxes de

trains directs sont calculées d'après le *tarif par zones*. La distance de tarif Delémont-Bienne est de 47 km ; la surtaxe est donc celle de la première zone (jusqu'à 50 km). Dans cette relation, elle reste ainsi *exactement la même*, que l'on compte ou non les 25 km. de tarif du Moutier-Longeau. Pour les billets Bâle-Bienne et au delà qui sont valables facultativement par Delémont ou Olten, la distance de tarif se calcule d'après la route la plus longue, celle d'Olten ; que l'on compte ou non la ligne Moutier-Longeau, le montant de la surtaxe de train direct reste donc aussi le même. Pour les distances de 151 km. et plus, la surtaxe ne varie pas (2 fr. en 3^e classe). Il s'ensuit que même pour les billets de Bâle à Lausanne et au delà (ou vice versa) qui sont valables seulement via Granges Nord (et ce trafic n'est pas minime), la surtaxe ne serait pas modifiée si le Moutier-Longeau renonçait à la percevoir. Il en va de même quant aux surtaxes de trains directs qui sont comptées dans les prix des abonnements généraux.

Vous mentionnez aussi que les *billets du dimanche*, sur lesquels le Moutier-Longeau accorde un rabais, ne peuvent être obtenus que dans un nombre restreint de gares jurassiennes.

Il ne s'agit pas ici des billets du dimanche (simple course pour aller et retour), que tous les chemins de fer importants de la Suisse délivrent durant les 3 ou 4 mois de la saison des sports d'hiver. Vous avez en vue les billets du dimanche qu'on peut se procurer toute l'année, au même prix. En les instituant, nous avons fait de plein gré un geste exceptionnel pour offrir quelque compensation à la population de Moutier et de Granges, qui doit payer la surtaxe de tunnel. Dans un très petit nombre de relations, sur notre réseau de l'Oberland, des billets du dimanche délivrés aussi, pendant toute l'année, mais la réduction de taxe est sensiblement inférieure. Et même dans la relation Kandersteg-Goppenstein — où le tunnel est beaucoup plus long et où la distance additionnelle est non pas de 90 % mais de 100 % — nous n'accordons pas de réduction de ce genre. Il y a donc là une faveur toute spéciale, faite à la population de Moutier, Granges et Longeau. Plus tard, il fut convenu avec les C.F.F. que la réduction spéciale de Moutier-Longeau serait accordée aussi en trafic *direct* et de *transit*, dans les relations où l'on pouvait s'attendre à ce que la vente des billets ait une certaine ampleur. Ainsi par exemple, la station de Granges Nord délivre des billets du dimanche pour les stations CFF de Tavannes, Reconvilier, Malleray-Bévilard, Court, Roches (Jura), Choindez, Courrendlin, Delémont, Porrentruy, Soyhières-Bellerive, Laufon, Dornach, Arlesheim et Bâle CFF. A Moutier on peut obtenir des billets du dimanche pour Perles, Mâche-Boujean et Bienne. Dans le trafic de transit, il existe des billets du dimanche de Delémont à Bienne, à Mâche-Boujean et Perles. Tous ces billets, comptés à la taxe normale d'aller et retour pour les parcours sur les C.F.F., sont naturellement délivrés aussi pour le parcours en sens inverse. Mais le *rabais* accordé sur le billet du dimanche, comparativement au prix du billet ordinaire d'aller et retour, diminue en proportion de la longueur du trajet sur les CFF et de ce fait l'intérêt diminue que le public peut avoir de préférer ce billet du dimanche, dont la durée de validité est réduite, à un billet valable dix jours. Pour ce motif, nous doutons que les C.F.F. consentent à doter de billets du dimanche à destination du Moutier-Longeau ou en transit par cette ligne, un plus grand nombre de leurs stations. Néanmoins, nous sommes prêts à étudier encore votre suggestion, si vous nous citez des relations dans lesquelles ces billets répondraient à un besoin.

Vous demandez enfin si *l'introduction des surtaxes de trains directs sur nos lignes de l'Oberland* ne compenserait pas en bonne partie la perte de recettes qu'entraînerait la *suppression des distances additionnelles dans le service des voyageurs* sur tout le réseau du B.L.S.

Actuellement, le trafic-voyageurs international sur notre ligne principale (Thoune-Brigue) et sur la ligne Spiez-Interlaken n'est qu'une minime fraction de ce qu'il était avant la guerre; en revanche, le trafic-voyageurs suisse a très fortement augmenté. Pour 1945, nous évaluons le produit des distances additionnelles sur tout le réseau (Moutier-Longeau compris) :

dans le service des voyageurs,	à Fr. 2.064.000.—
dans le service des bagages,	à Fr. 105.000.—
	soit au total Fr. 2.169.000.—

En 1945, c'est-à-dire en comptant avec les taxes actuelles, l'introduction des surtaxes de trains directs sur nos lignes de l'Oberland nous aurait valu une recette d'environ

Fr. 395.000.—

Mais ce chiffre doit être rectifié, car si l'on supprime les distances additionnelles, le produit des surtaxes de trains directs diminue en proportion, et cela sur tout le réseau.

La plus-value de recettes de se réduit donc,	Fr. 395.000.—
pour les lignes de l'Oberland, de	Fr. 119.000.—
et pour le Moutier-Longeau, de	Fr. 47.000.—
	Fr. 166.000.—

Il ne reste donc que Fr. 229.000.—

On voit par là que les mesures tarifaires que vous envisagez éventuellement auraient pour conséquences, avec le trafic que nous avons eu en 1945,

une perte de recettes de	Fr. 2.169.000.—
une augmentation de recettes de	Fr. 229.000.—
soit une perte nette de	Fr. 1.940.000.—

Il s'en faut donc de beaucoup pour que les deux mesures se compensent.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.

Chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon
Le Directeur: (sign.) Dr GUGGISBERG

Erratum

Par une omission regrettable l'article sur « La villa romaine de Granges », paru dans le bulletin No 9/1946 ne porte pas la signature de son auteur. Il a été rédigé par M. le Dr André Rais, archiviste à Delémont, auprès duquel nous nous excusons de l'omission.