



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

3003 Décision

12. Aug. 1986

Decisione

1256

An den B u n d e s r a t

Schienengüterverkehr zwischen
 Frankreich und Italien

Aufgrund des Antrages des EVED vom 28. Juli 1986

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Die Schreiben der Députation jurassienne aux chambres fédérales, Bressaucourt, vom 11. Februar 1986 und der GROUPE DE CONCERTATION, Cantons frontaliers limitrophes de la France, Delémont, vom 26. März 1986 werden gemäss beigelegtem Entwurf beantwortet.
2. Mitteilung an die Députation jurassienne aux chambres fédérales, Bressaucourt, und GROUPE DE CONCERTATION, Cantons frontaliers limitrophes de la France, Delémont, durch die Bundeskanzlei.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Protokollauszug an:				
<input type="checkbox"/> ohne / <input checked="" type="checkbox"/> mit Beilage				
Nr.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
		EDA		
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
		EFD		
		EVD		
X		EVED	35	-
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		





3003 Bern, 28. Juli 1986

An den B u n d e s r a t

Schienengüterverkehr zwischen
Frankreich und Italien

1. Ausgangslage

Der Eisenbahngüterverkehr zwischen Frankreich und Italien und umgekehrt wickelt sich sowohl über die französisch-italienische Grenze ab, als auch im Transit durch die Schweiz über die französisch-schweizerische bzw. schweizerisch-italienische Grenze. Für einen Grossteil dieses Güterverkehrs bestehen direkte Gütertarife (Verbandstarife), die die Abfertigung und Frachtberechnung von der Versand- bis zur Bestimmungsstation erlauben.

Um den Schienengüterverkehr zu fördern und kundenbezogen zu gestalten, beabsichtigen die beteiligten Bahnen (CH: SBB + BLS; F: SNCF; I: FS), auch den restlichen Güterverkehr einem Verbandstarif zu unterstellen. Die SNCF und FS möchten den Verkehr auf einige wenige Grenzübergänge beschränken, d.h. auf Basel und Vallorbe bei den schweizerisch-französischen Uebergängen. Zielsetzung ist die Kanalisierung der Verkehrsströme mit einer rationel-

leren Betriebsabwicklung; daneben ist jedoch nicht auszuschliessen, dass der Uebergang bei Modane, mit Umfahrung der Schweiz, gestärkt werden soll. Die BLS ist dagegen an der Offenhaltung von Delle interessiert, da der Unternehmung für die Strecken Moutier - Lengnau und Thun - Brig Verkehrseinnahmen zugeschrieben werden. Den SBB verbleiben hingegen bei Leitung über Basel oder Val-lorbe eher grössere Verkehrseinnahmen; sie unterstützen die BLS aus Gründen der Solidarität.

2. Eingaben

Die Députation jurassienne aux Chambres fédérales, Bressaucourt, ersucht den Bundesrat mit Schreiben vom 11. Februar 1986, sich dafür einzusetzen, dass im neuen Verbandstarif alle Grenzübergänge CH-F geöffnet bleiben (Beilage). Es wird insbesondere die Offenhaltung von Delle verlangt.

Am 26. März 1986 gelangte die GROUPE DE CONCERTATION, Cantons frontaliers limitrophes de la France, Delémont, in gleicher Sache an den Bundesrat (Beilage). Die neun Kantone verlangen, dass der Bundesrat über die SBB und weitere ihm zweckdienlich scheinende Kanäle die Offenhaltung aller CH-F Grenzbahnhöfe durchsetzt.

Im gleichen Sinne hat der Kanton Jura ebenfalls am 26. März 1986 beim Präsidenten der SBB-Generaldirektion einen Vorstoss unternommen (Beilage).

3. Stand des Geschäftes

Nach der anfänglich strikten Ablehnung der SNCF, den Uebergang Delle in den Gütertarif aufzunehmen, konnte ein Aufweichen der starren Zielsetzung festgestellt werden. Weder SNCF noch SBB sind an politischen Auseinandersetzungen mit Randregionen interessiert. An der Sitzung vom 18. Juni 1986 zwischen den kommerziellen Direktoren der SBB und SNCF, unter Beizug von BLS und FS, wurde beschlossen, den Grenzübergang Delle nun doch in den Gütertarif Frankreich - Italien aufzunehmen. Die schriftliche Zustimmung ist aber erst kürzlich eingetroffen.

4. Antwort des Bundesrates

Der Antwortentwurf hat folgenden Inhalt:

Einerseits die Mitteilung, dass die Bahnen dem Anliegen der Gesuchsteller, Delle in den internationalen Gütertarif Frankreich - Italien aufzunehmen, entsprochen haben.

Andererseits einige grundsätzliche Ueberlegungen, wie

- die Notwendigkeit der Konzentration der Verkehrsströme im internationalen Schienenverkehr, um am Transportmarkt bestehen zu können;
- die Zurückhaltung des Bundesrates, in einen Bereich einzugreifen, der nach den Leistungsaufträgen 1982 und 1987 in die alleinige Kompetenz der Bahnen gehört;

- auf der einen Seite die Vorstösse zur Förderung des internationalen Schienenverkehrs, mit der Oeffnung möglichst aller Grenzübergänge und der Gewährung von konkurrenzfähigen Transitfrachten, und auf der andern Seite die gegenläufigen parlamentarischen Interventionen zum Schutze der schweizerischen Exportindustrie (Beispiel: Holzexporte aus dem Jura nach Italien, im Wettbewerb zu den französischen Holzausfuhren).

5. Antrag

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf
Schlumpf

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussdispositivs mit Antwortbrief des Bundesrates
- Schreiben der Regierung des Kantons Jura vom 26.3.86
- Schreiben der Députation jurassienne aux chambres fédérales vom 11.2.86
- Schreiben der Groupe de concertation vom 26.3.86

Zum Mitbericht an: --

Protokollauszug an:

- EVED 35 Ex.

LE CONSEIL FEDERAL SUISSE

Schienengüterverkehr zwischen
Frankreich und Italien

Aufgrund des Antrages des EVED vom 28. Juli 1986

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Die Schreiben der Députation jurassienne aux chambres fédérales, Bressaucourt, vom 11. Februar 1986 und der GROUPE DE CONCERTATION, Cantons frontaliers limitrophes de la France, Delémont, vom 26. März 1986 werden gemäss beiliegendem Entwurf beantwortet.
2. Mitteilung an die Députation jurassienne aux chambres fédérales, Bressaucourt, und GROUPE DE CONCERTATION, Cantons frontaliers limitrophes de la France, Delémont, durch die Bundeskanzlei.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

UND
ENT



LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

DEPUTATION JURASSIENNE
AUX CHAMBRES FÉDÉRALES
A l'attention de
M. Pierre Etique
Conseiller national

2904 Bressaucourt

GROUPE DE CONCERTATION
DES CANTONS FRONTALIERS
LIMITROPHES DE LA FRANCE
Secrétariat général
2, rue du 24-Septembre

2800 Delémont

Trafic ferroviaire marchandises
entre la France et l'Italie

Messieurs les Conseillers aux Etats,
Madame et Monsieur les Conseillers nationaux,
Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'avantage de vous informer que les entreprises de transport participant au nouveau tarif franco-italien pour le transport international des marchandises ont décidé de faire droit à votre requête tendant à inscrire, dans ce tarif, le point frontière de Delle. Le nouveau tarif entrera vraisemblablement en vigueur au cours des premiers mois de 1987.

Dans ce contexte, nous prenons la liberté de vous faire part de quelques considérations que suscite votre demande:

Au cours de ces dernières années, la part du rail dans les transports européens n'a cessé de reculer. C'est ainsi que la

part du chemin de fer dans les échanges de marchandises entre la France et l'Italie est actuellement inférieure à 50 pour cent.

Cette évolution a pour conséquence que la promotion des transports publics fait l'objet de grands efforts de la part des pouvoirs publics et des entreprises tant sur le plan national qu'international. Nous vous renvoyons notamment à l'ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER, établi le 31 mai 1985 par la Commission économique pour l'Europe et à la RESOLUTION D'ENSEMBLE DESTINEE A AMELIORER L'OFFRE DES CHEMINS DE FER EN TRAFIC INTERNATIONAL, adoptée le 30 mai 1985 par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). Ces documents disposent notamment que le trafic international doit en principe passer par les itinéraires et les points-frontière ferroviaires les plus efficaces, de manière que les marchandises soient acheminées aux moindres coûts entre les grands centres industriels et urbains. Ces transports doivent se faire par trains complets avec peu ou pas de triages. On attend des points-frontière qu'ils mettent à disposition un service de haute qualité en matière d'installations douanières, d'expédition et de transmission de données. Les chemins de fer européens ont repris ces objectifs. A l'avenir, ils ne pourront subsister sur le marché que s'ils offrent des prestations fiables, rapides et compétitives au niveau des prix.

Par ailleurs, nous constatons que le trafic marchandises, national et international, est de la compétence de l'entreprise en vertu des mandats de prestations CFF 1982 et 1987. Il appartient donc aux chemins de fer concernés, en l'occurrence les CFF et le BLS, de choisir les itinéraires les moins coûteux et les plus efficaces, d'une part, et de les faire adopter par les chemins de fer étrangers, d'autre part. En consé-

quence, nous sommes très réticents à donner des instructions aux entreprises suisses de transport lorsque celles-ci visent leur activité commerciale ou voire même leur position à l'égard de leurs partenaires internationaux. Une intervention parlementaire relative à la promotion de l'industrie forestière suisse, faite lors de la dernière session, a démontré le revers de la médaille d'une introduction de tarifs directs internationaux. Vous n'ignorez cependant pas que le maintien du point frontière de Delle dans un tarif ne peut avoir, à lui seul, que très peu d'effet sur le volume du trafic de la ligne Belfort - Delémont - Bienne. En sus, il faut offrir sur cet itinéraire des prix concurrentiels à la fois par rapport aux prix offerts par la route pour des envois de 40 tonnes et par rapport à ceux proposés par la voie ferroviaire concurrente de Modane.

L'intervention parlementaire précitée critique justement la politique tarifaire qu'instaure le nouveau tarif en offrant, en trafic international, des prix plus avantageux de bout en bout; son auteur y voit une discrimination des exportateurs de bois suisse. Cet aspect sera traité dans notre réponse à l'intervenant. Nous tenons cependant à préciser que les effets critiqués du nouveau tarif ne concernent que la région immédiatement limitrophe, car la comparaison des prix ne saurait se limiter au parcours suisse exclusivement.

Enfin, nous confirmons notre intérêt envers le transit ferroviaire des marchandises. Dans ce contexte, nous vous renvoyons à nos messages sur le doublement de la voie du BLS ou sur le co-financement du tunnel du Mont-Olimpino près Chiasso.

Veillez agréer, Messieurs les Conseillers aux Etats, Madame et Monsieur les Conseillers nationaux, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL FEDERAL SUISSE:

Le Président de la Confédération,

Le Chancelier de la Confédération,

Monsieur le Président,
Messieurs,

En date du 13 et 14 décembre 1965, à Bardighera, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) a proposé dans le cadre de la discussion d'une nouvelle tarification du trafic marchandises franco-italien devant entrer en vigueur au 1er janvier 1967 de ne rétrograder pour la Suisse que les points-frontière de Valerba et Bâle. Ainsi nous paraissent-nous de porter à votre connaissance les conséquences extrêmement préjudiciables qu'il pourrait en résulter par la réinscription du point-frontière de Delle: cela aux niveaux régional et national ainsi que pour les entreprises de transport interurbaines (CFR et SLS).

Parallèlement à une nouvelle tarification franco-italienne figure celui de favoriser l'itinéraire "interne" (au sens de la CEE) par Moyens. Or, pour les départements français (Aisne, Marne, Seine, Haute-Marne, Vosges, Haute-Saône, Belfort et le nord du Doubs (Montbéliard et Sochaux)), l'itinéraire suisse par Delle-Iselle est le plus court et le plus avantageux. Il n'est donc pas dans l'intérêt des chemins de fer suisses concernés (CFR et SLS) de laisser faire, ceci d'autant plus qu'il serait illusoire de penser que le trafic pourrait être récupéré, en tout ou partie, par Bâle et Valerba. C'est le raison pour laquelle le prix en compte de l'itinéraire "le plus court" Delle-Iselle pose un problème qui ne relève pas de la seule technique ou de la pure rationalité de l'entreprise, lequel entraînerait évidemment l'impopularité de la SNCF. Pour la Suisse, laisser supprimer l'itinéraire le plus direct Delle-Iselle, c'est accepter une contournement en matière de trafic alors qu'il serait mieux...

./.

au contraire, de montrer du côté suisse qu'il n'y a pas fatalité et irréversibilité en ce domaine. En d'autres termes, le maintien du point-frontière de Delle dans la tarification franco-italienne est d'abord une question de principe et un test pour la SNCF de la volonté et des intentions de la Suisse en matière de transit marchandises.

Sur le plan cantonal jurassien, c'est également une question de principe qui est posée. Promotion du transit international, qualité de la desserte voyageurs et renforcement de l'axe Delémont - Belfort sont bien liés par la nature des améliorations techniques que nous proposons - avec le Territoire de Belfort - d'apporter sur cette ligne. En effet, notre projet interrégional transfrontalier d'électrification Delle - Belfort entrera dans une phase décisionnelle étant donné que nous venons de recevoir de la SNCF un avant-projet chiffré. Les Chemins de fer fédéraux en seront prochainement saisis. L'électrification de l'antenne Delle-Belfort supplantant une rupture de traction à Belfort permettra une augmentation de capacité en trafic marchandises en direction de la Suisse tout en offrant une liaison voyageurs de qualité (cadencée) entre Delémont et Belfort, cette ville travaillant par ailleurs à la réalisation d'une liaison TGV (par Aisy-Vesoul).

En d'autres termes, on doit relever du côté des régions françaises et suisses concernées une volonté manifeste de faire aboutir ce projet concret. Il serait extrêmement regrettable que des mesures discriminatoires en matière tarifaire contrecarrent nos efforts, lesquels concourent aussi à éviter un contournement de la Suisse en matière de transit marchandises. Pour information, la Communauté de travail Jura, qui groupe les cantons suisses et les départements français de l'arc jurassien, sera saisie du problème. Il serait dès lors hautement souhaitable que nos régions et cantons puissent compter sur le ferme appui des Chemins de fer fédéraux suisses.

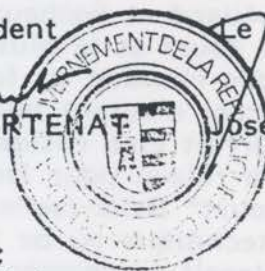
En vous remerciant par avance de votre collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Messieurs, nos salutations distinguées.

AU NOM DU GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Le Président  Le Chancelier 
François MERTENAT Joseph BOINAY

Copie pour information :

- au Conseil fédéral, Berne;
- à la Communauté de travail Jura;
- à la Députation jurassienne des Chambres fédérales.



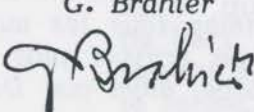

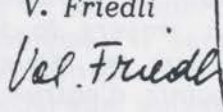
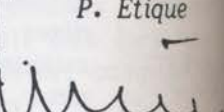
-) On sent bien que l'objectif de la SNCF est de contourner la Suisse par Modane. Un tarif à deux entrées sur la Suisse encouragera cette tendance ou contribuera à déplacer du trafic du rail vers la route. Ce ne sont donc pas seulement les intérêts du Jura qui sont en cause mais aussi ceux des CFF.
-) "Rail 2000" entend améliorer l'offre ferroviaire le plus largement possible. Les très bonnes intentions qu'on y découvre risquent fort d'être compromises dans leur réalisation par la politique tarifaire de nos grands voisins. Nous citons d'ailleurs le Message du Conseil fédéral à page 22 : "Cela étant, le succès de Rail 2000 dépend dans une très large mesure de la bonne intégration du trafic international dans l'offre nationale".

Pour ces raisons, la Députation jurassienne se permet de solliciter l'intervention du Conseil fédéral dans cette affaire pour que le trafic de transit entre la France et l'Italie continue à se faire par les points de passage actuels.

Pour votre information, nous joignons, avec son accord, la prise de position de la Compagnie du BLS qui apporte un certain nombre d'arguments de nature technique concernant le point frontière de Delle.

Nous vous remercions d'ores et déjà de votre aide et vous prions de croire, Monsieur le Président de la Confédération, Madame la Conseillère fédérale, Messieurs les Conseillers fédéraux, à l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

DEPUTATION JURASSIENNE AUX CHAMBRES FÉDÉRALES

G. Brahier	R. Schaffter	V. Friedli	P. Etique
			
Conseiller aux Etats	Conseiller aux Etats	Conseillère nationale	Conseiller national

Copie : au Gouvernement de la République et Canton du Jura.

Annexe : ment.

Bern: Alpenbahnen (Bern-Lötschberg-Simplon)
 Chemin de fer de l'Alpe - Simplon

BERN-LÖTSCHBERG-SIMPLON

Reçu le 10 FEV. 1986

mit Schiffstrecke:
 Thuner- und Brienzersee
 et navigation sur les lacs
 de Thun et de Brienz

Telephon Bern 031 22 11 82
 Telegramm: Feralp Bern
 Postcheck-Konto 30 642 7
 Postfach 3001 Bern

Ferrovie dello Stato
 Direzione Generale
 Servizio Commerciale
 e del Traffico

Société nationale des
 chemins de fer
 français SNCF
 Direction commerciale
 marchandises
 10, Place de Budapest
 75436 Paris

Kommerzieller Dienst

Service commercial

Roma
 Piazza Croce Rossa

Ihr Zeichen
 Votre référence

Ihre Nachricht vom
 Votre correspondance du

Unser Zeichen
 Notre référence

3001 Bern.

BLS: KD 580.3

4.2.1986

Nouveau tarif Franco - Italien, acheminements à reprendre

Messieurs,

Lors de la réunion de Bordighera des 17 et 18.12.1985, la SNCF a proposé de reprendre dans le nouveau tarif Franco - Italien les deux points frontière franco - suisses de Bâle et Vallorbe, les points frontière de Delle et Genève ne devant pas être retenus. Par contre, les représentants des chemins de fer suisses ont demandé la reprise de tous les points frontière utilisés actuellement pour le trafic marchandises entre la France et l'Italie. Le point frontière qui offrirait en transit par la Suisse l'itinéraire le plus court entre la gare centre de zone française et la gare centre de zone italienne, devrait être pris en considération. Cette règle est en général appliquée déjà dans les tarifs directs existants entre la France et l'Italie.

Point frontière de Delle

Le situation actuelle du point frontière se présente comme suit:

Le volume de trafic entre la France et l'Italie par l'itinéraire de Delle - Iselle représente pour les 5 dernières années un tonnage annuel se situant entre 177 000 et 318 000 tonnes, voir annexe 1. De plus, le trafic marchandises entre la France et la Suisse apporte annuellement environ 50 000 tonnes en wagons isolés. Le point frontière de Delle, dans l'échange des marchandises avec la France (total env. 230 - 370 000 t), est donc d'une importance non négligeable. De ce total, 40 000 t environ pour une année normale, passeraient sous le régime de ce nouveau tarif, mais seraient perdues pour ce point frontière si celui-ci n'était pas pris en considération. La plus grande partie du trafic, c'est-à-dire 180/320 000 t en trains complets (céréales) resp. marchandises CECA en wagons isolés doit être, comme aujourd'hui, acheminé de toute façon par la ligne Belfort - Delle. La perte, d'une certaine part du trafic actuel, aurait des répercussions négatives pour le point frontière de Delle et occasionnerait automatiquement une augmentation des coûts à l'unité pour le trafic restant.

Pour un acheminement via Delle, basé sur la distance totale la plus courte entre les gares centre des zones françaises et les gares centre des zones italiennes, seules les zones SNCF placées directement à l'arrière de Delle entrent en considération, voir la carte jointe, annexe 2 avec les zones marquées en rouge et jaune. A partir de ces zones françaises la distance totale la plus courte (parcours français = distances pondérées) s'établit pour le nombre de relations suivantes par les divers points frontière:

<u>Zones SNCF</u>	<u>Relations avec distance totale la plus courte pour/de les gares centre des zones françaises et gares centre des zones italiennes</u>		
	<u>Nombre zones FS via Delle</u>	<u>Nombre zones FS via Bâle</u>	<u>Nombre zones via Modane</u>
	(jusqu'à 37 km plus court *)		
<u>Zone rouge</u>			
02 Laon	17	5	2 } 1 } 2 } 2 } - } - } - }
10 Troyes	18	5	
51 Reims	17	5	
52 Saint-Dizier	17	5	
70 Vesoul	19	5	
88 Epinal	19	5	
90 Belfort	20	4	
			2 Torino 4 Cuneo
<u>Zone jaune</u>			
08 Charleville	6	18	-
54 Longwy	6	18	-
55 Verdun	4	18	2
59 Dunkerque	2	18	4
62 Calais	2	18	4

*) La différence des distances en faveur de Delle - Iselle devrait être avec les distances effectives encore plus grande.

Dans le nouveau tarif, pour des motifs de simplification, seul un point frontière franco-suisse pour la zone française entrant en considération, est prévu. Sur la base de la situation précitée, nous précisons notre proposition de Bordighera comme suit:

- De et pour toutes les gares situées dans les 7 zones françaises (zone rouge) de et pour toutes les gares italiennes, en transit par la Suisse, seul l'acheminement Delle - Iselle est à prévoir.
- De et pour toutes les gares situées dans les 5 zones françaises (zone jaune) de et pour toutes les gares italiennes, en transit par la Suisse, seul l'acheminement de Bâle est à prévoir.

Nous nous permettons encore, en relation avec notre proposition, les considérations suivantes:

- Le point frontière de Delle est aujourd'hui ouvert sans restriction aucune pour tous les transports entre la France et l'Italie,
- Un volume de transport non négligeable est acheminé par ce point frontière,
- Aucun réseau, de par les nouvelles dispositions de ce tarif, ne doit pas subir des pertes de trafic; la garantie du droit au trafic actuel doit être sauvegardée,
- Le nouveau tarif doit servir à acquérir des trafics de la route pour le chemin de fer plutôt qu'à détourner des trafics existants,
- A l'avenir comme par le passé, à part des trains complets, également des trains de marchandises avec wagons isolés seront acheminés par Delle (trafic CECA de et pour l'Italie, transports de et pour la Suisse) et que par conséquent le trafic d'appoint de et pour l'Italie pourra être transporté sur le parcours Belfort - Delle très probablement sans grands coûts supplémentaires.

- 4 -

La non-reprise de l'itinéraire Delle - Iselle dans le nouveau tarif Franco - Italien aurait les conséquences suivantes pour le trafic actuel via Delle qui serait expédié selon les dispositions d'acheminement proposées par la SNCF pour ce tarif:

- Dans la plupart des relations, les transports seraient acheminés sur un parcours total plus long et dans certains même sensiblement plus long et provoqueraient des répercussions différentes sur les recettes des pays concernés,
- Une partie du trafic actuel de Delle - Iselle serait perdue pour la voie du Loetschberg - Simplon, étant donné que ces transports entreraient alors à Bâle et de ce fait seraient acheminés par le Gothard pour les destinations des régions de Milan, de l'Est et du Sud de l'Italie. Les destinations et les provenances italiennes de ce trafic ne nous sont pas connues, on ne peut chiffrer ces quantités,
- Un détournement de trafic au détriment de l'itinéraire Loetschberg - Simplon n'est certainement pas le but à atteindre avec ce nouveau tarif,
- Le doublement de la ligne du Loetschberg est actuellement en cours; de plus les FS construisent à Domodossola une nouvelle gare de triage. Ces deux grandes constructions avec d'importants investissements sont réalisées dans le but d'augmenter la capacité ferroviaire entre le Nord de l'Europe et l'Italie. Ce but ne devrait pas être compromis par des mesures tarifaires provoquant des détournements de trafic actuels et futurs.

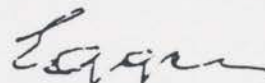
Le Gouvernement du Canton du Jura est, pour des motifs économiques, très fortement intéressé à une ouverture sans restriction du point frontière de Delle pour tous les trafics existants. Il faut s'attendre à une intervention politique certaine en cas de restrictions tarifaires ou autres.

Nous vous prions donc de bien vouloir donner suite à notre proposition pour une reprise de l'acheminement Delle - Iselle dans le nouveau tarif Franco - Italien, en tenant compte des considérations précitées.

Veillez agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

Copie à
Direction Marketing
Marchandises CFF

Le Chef du Service commercial



Traffic France - Italie et vice-versa via Delle - Iselle

Les provenances et destinations exactes en France et en Italie ne nous sont pas connues.

1 France - Italie		1981	1982	1983	1984	1985
		t	t	t	t	t
1.1	<u>Trains complets</u>					
	Céréales	61 128	17 999	5 100	178 591	24 553
1.2	<u>Wagons isolés</u>					
	a) <u>CECA</u>					
	Produits sid., ferrailles	190 734	155 651	141 120	119 751	111 548
	b) <u>Autres marchandises</u>					
	Aliments pour animaux	4 860	2 528	-	-	3 682
	Automobiles	19 138	19 443	15 914	8 347	10 002
	Bois	14 851	7 527	6 469	6 827	24 570
	Craie en poudre	-	69	2	27	-
	Machines	516	51	31	-	1 217
	Papier	50	6 959	1 006	-	309
	Pierres	-	-	185	-	-
	Prod. chimiques	137	67	96	18	9
	Textiles	132	-	-	-	-
	Verrerie	447	729	696	650	526
	Divers	492	198	-	20	46
	Total 1.2 b)	40 623	37 571	24 399	15 889	40 361
	Total France - Italie	292 485	211 221	170 619	314 231	176 462
2. <u>Italie - France</u>						
2.2	<u>Wagons isolés</u>					
	b) <u>Autres marchandises</u>					
	Acier, fer, fonte, tôles etc.	397	208	9 151	3 470	726
	Denrées coloniales	-	-	103	-	-
	Groupeage	-	-	6	-	-
	Machines	-	135	187	262	110
	Textiles	-	-	2	135	-
	Divers	178	91	81	58	18
	Total Italie - France	575	434	9 530	3 925	854
	Total 1.2 b) + 2.2 b)	41 198	38 005	33 929	19 814	41 215
		*****	*****	*****	*****	*****
	Total général via Delle-Iselle } 1+2	293 060	211 655	180 149	318 156	177 316
		*****	*****	*****	*****	*****

CARTE des DÉPARTEMENTS de la FRANCE NUMÉROTÉE.

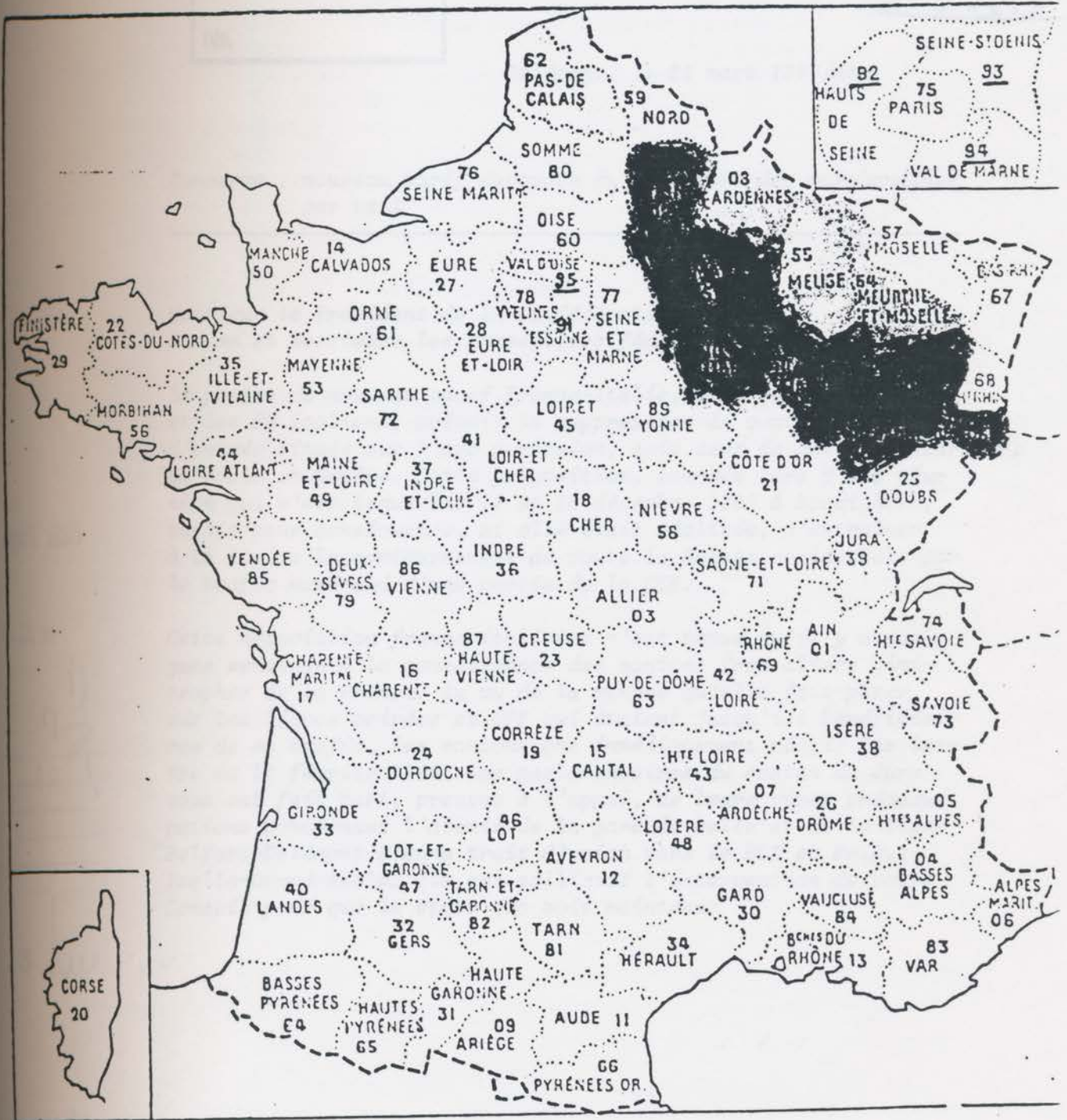
- 01 AIN
- 02 AISNE
- 03 ALLIER
- 04 ALPES (Basses)
- 05 ALPES (Hautes)
- 06 ALPES MARITIMES
- 07 ARDÈCHE
- 08 ARDENNES
- 09 ARIÈGE
- 10 AUDE
- 11 AUDE
- 12 AVÉRON
- 13 BOUCHES-DU-RHÔNE
- 14 CALVADOS
- 15 CANTAL
- 16 CHARENTE
- 17 CHARENTE-MARITIME
- 18 CHER
- 19 CORREZE

- 20 CORSE
- 21 COTE D'OR
- 22 COTES-DU-NORD
- 23 CREUSE
- 24 DORDOGNE
- 25 DOUBS
- 26 DRÔME
- 27 EURE
- 28 EURE-ET-LOIR
- 29 FINISTÈRE
- 30 GARD
- 31 GARONNE (Haute)
- 32 GERS
- 33 GIRONDE
- 34 HÉRAULT
- 35 ILLE-ET-VILAINE
- 36 INDRE
- 37 INDRE-ET-LOIRE
- 38 ISÈRE

- 39 JURA
- 40 LANDES
- 41 LOIR-ET-CHER
- 42 LOIRE
- 43 LOIRE (Haute)
- 44 LOIRE-ATLANTIQUE
- 45 LOIRET
- 46 LOT
- 47 LOT-ET-GARONNE
- 48 LOZÈRE
- 49 MAINE-ET-LOIRE
- 50 MANCHE
- 51 MARNE
- 52 MARNE (Haute)
- 53 MAYENNE
- 54 MEURTHE-ET-MOSELLE
- 55 MEUSE
- 56 MORBIHAN
- 57 MOSELLE

- 58 NIÈVRE
- 59 NORD
- 60 OISE
- 61 ORNE
- 62 PAS-DE-CALAIS
- 63 PUY-DE-DÔME
- 64 PYRÉNÉES (Basses)
- 65 PYRÉNÉES (Hautes)
- 66 PYRÉNÉES-ORIENT
- 67 RHIN (Bas)
- 68 RHIN (Haut)
- 69 RHÔNE
- 70 SAÔNE (Haute)
- 71 SAÔNE-ET-LOIRE
- 72 SARTHE
- 73 SAVOIE
- 74 SAVOIE (Haute)
- 75 PARIS
- 76 SEINE-MARITIME

- 77 SEINE-ET-MARNE
- 78 YVELINES
- 79 SEVRES (Deux)
- 80 SOMME
- 81 TARN
- 82 TARN-ET-GARONNE
- 83 VAR
- 84 VAUCLUSE
- 85 VENDÉE
- 86 VIENNE
- 87 VIENNE (Haute)
- 88 VOSGES
- 89 YONNE
- 90 TERR. DE BELFORT
- 91 ESSONNE
- 92 HAUTS-DE-SEINE
- 93 SEINE-SAINT-DENIS
- 94 VAL-DE-MARNE
- 95 VAL-D'OISE



Entretiens, les cantons directement touchés par l'éventuelle mesure discriminatoire ont saisi notre Groupe de concertation pour le charger d'une démarche commune des neuf cantons auprès de votre Conseil. Les représentants des cantons les plus menacés, soit Berne (BLS, Moutier-Soleure, EBT), Jura (Belfort-Delle-Delémont-Bienne), Neuchâtel (BN), Valais (Simplon), Soleure et Genève, ont obtenu, lors de notre séance plénière du 13 mars 1986 à Berne, l'appui total des autres cantons, soit les deux Bâles et Vaud, dans un élan d'esprit confédéral et dans la perspective de Rail 2000.


C'est pourquoi, vu l'urgence qu'il y a de tenter d'obtenir de la SNCF et des FS un meilleur respect des intérêts de nos cantons, devant aussi la volonté sous-jacente de nos voisins d'anémier les voies secondaires pour finalement les étouffer, condamnant du même coup les nôtres, les neuf cantons du Groupe de concertation des cantons limitrophes de la France se permettent, à l'unanimité, de vous demander instamment :

1. de considérer que la solution de ce problème ressortit aux domaines de la politique internationale et de la politique confédérale
2. de mettre en oeuvre, par le truchement des CFF et par toute autre voie, tous les moyens qui permettront de maintenir le statu quo et de garantir, à l'avenir, les intérêts de toutes les lignes qui traversent l'axe jurassien de Bâle à Genève.

Tout en vous remerciant, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la Confédération, Madame et Messieurs les Conseillers fédéraux, l'expression de notre haute considération.

GROUPE DE CONCERTATION DES CANTONS
FRONTALIERS LIMITROPHES DE LA FRANCE

Le Président :


François Lachat

Le Secrétaire :


Roger Schaffter



LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

DEPUTATION JURASSIENNE
AUX CHAMBRES FÉDÉRALES
A l'attention de
M. Pierre Etique
Conseiller national

2904 Bressaucourt

GROUPE DE CONCERTATION
DES CANTONS FRONTALIERS
LIMITROPHES DE LA FRANCE
Secrétariat général
2, rue du 24-Septembre

2800 Delémont

Trafic ferroviaire marchandises
entre la France et l'Italie

Messieurs les Conseillers aux Etats,
Madame et Monsieur les Conseillers nationaux,
Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'avantage de vous informer que les entreprises de transport participant au nouveau tarif franco-italien pour le transport international des marchandises ont décidé de faire droit à votre requête tendant à inscrire, dans ce tarif, le point frontière de Delle. Le nouveau tarif entrera vraisemblablement en vigueur au cours des premiers mois de 1987.

Dans ce contexte, nous prenons la liberté de vous faire part de quelques considérations que suscite votre demande:

Au cours de ces dernières années, la part du rail dans les transports européens n'a cessé de reculer. C'est ainsi que la

- 2 -

part du chemin de fer dans les échanges de marchandises entre la France et l'Italie est actuellement inférieure à 50 pour cent.

Cette évolution a pour conséquence que la promotion des transports publics fait l'objet de grands efforts de la part des pouvoirs publics et des entreprises tant sur le plan national qu'international. Nous vous renvoyons notamment à l'ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER, établi le 31 mai 1985 par la Commission économique pour l'Europe et à la RESOLUTION D'ENSEMBLE DESTINEE A AMELIORER L'OFFRE DES CHEMINS DE FER EN TRAFIC INTERNATIONAL, adoptée le 30 mai 1985 par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). Ces documents disposent notamment que le trafic international doit en principe passer par les itinéraires et les points-frontière ferroviaires les plus efficaces, de manière que les marchandises soient acheminées aux moindres coûts entre les grands centres industriels et urbains. Ces transports doivent se faire par trains complets avec peu ou pas de triages. On attend des points-frontière qu'ils mettent à disposition un service de haute qualité en matière d'installations douanières, d'expédition et de transmission de données. Les chemins de fer européens ont repris ces objectifs. A l'avenir, ils ne pourront subsister sur le marché que s'ils offrent des prestations fiables, rapides et compétitives au niveau des prix.

Par ailleurs, nous constatons que le trafic marchandises, national et international, est de la compétence de l'entreprise en vertu des mandats de prestations CFF 1982 et 1987. Il appartient donc aux chemins de fer concernés, en l'occurrence les CFF et le BLS, de choisir les itinéraires les moins coûteux et les plus efficaces, d'une part, et de les faire adopter par les chemins de fer étrangers, d'autre part. En consé-

- 3 -

quence, nous sommes très réticents à donner des instructions aux entreprises suisses de transport lorsque celles-ci visent leur activité commerciale ou voire même leur position à l'égard de leurs partenaires internationaux. Une intervention parlementaire relative à la promotion de l'industrie forestière suisse, faite lors de la dernière session, a démontré le revers de la médaille d'une introduction de tarifs directs internationaux. Vous n'ignorez cependant pas que le maintien du point frontière de Delle dans un tarif ne peut avoir, à lui seul, que très peu d'effet sur le volume du trafic de la ligne Belfort - Delémont - Bienne. En sus, il faut offrir sur cet itinéraire des prix concurrentiels à la fois par rapport aux prix offerts par la route pour des envois de 40 tonnes et par rapport à ceux proposés par la voie ferroviaire concurrente de Modane.

L'intervention parlementaire précitée critique justement la politique tarifaire qu'instaure le nouveau tarif en offrant, en trafic international, des prix plus avantageux de bout en bout; son auteur y voit une discrimination des exportateurs de bois suisse. Cet aspect sera traité dans notre réponse à l'intervenant. Nous tenons cependant à préciser que les effets critiqués du nouveau tarif ne concernent que la région immédiatement limitrophe, car la comparaison des prix ne saurait se limiter au parcours suisse exclusivement.

Enfin, nous confirmons notre intérêt envers le transit ferroviaire des marchandises. Dans ce contexte, nous vous renvoyons à nos messages sur le doublement de la voie du BLS ou sur le co-financement du tunnel du Mont-Olimpino près Chiasso.

Le 12 août 1984

Objekt: Änderung der Rohrleitungsverordnung

Veillez agréer, Messieurs les Conseillers aux Etats, Madame et Monsieur les Conseillers nationaux, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

beschlossen AU NOM DU CONSEIL FEDERAL SUISSE:

Le Président de la Confédération,

ALB

Die Verordnung über die Änderung der Rohrleitungsverordnung wird beschlossen und tritt am 1. September 1986 in Kraft.

Le Chancelier de la Confédération,

Mur

Der BGR wird beauftragt, bei der künftigen Bewusstseinsbildung die "technische Tragfähigkeitsprüfung" zu beachten.

Im getreuen Auszug,
der Protokollführer:

[Signature]

Berne, le 12 août 1986

Table with 2 columns and 10 rows, mostly blank.