

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: 3 (1932)

Heft: 5

Rubrik: Communications officielles

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Les Intérêts Économiques du Jura

BULLETIN DE L' A. D. I. E. J.

PARAISANT TOUS LES DEUX MOIS

Présidence de l'A.D.I.E.J.: M. F. REUSSER Moutier — Tél. 7.	Secrétariat de l'A.D.I.E.J.: M. G. MÖCKLI Delémont - Tél. 2.11	Administration du Bulletin: Secrét. de l'A.D.I.E.J. Delémont.
--------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

Compte de chèques postaux : IVa 2086, Delémont. — **Abonnement annuel**: fr. 3.—; le numéro : fr. 0.50. — **Annonces** : S'adresser à l'Imprimerie du « Démocrate », Delémont.

SOMMAIRE :

Communications officielles. — Annexes.

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Activité des organes de l'Association

Séance du Comité du 13 mai 1932.

Il est pris connaissance d'une lettre du 22 avril 1932 de la Direction générale des Postes concernant le service-ambulant, spécialement dans les directs 135 et 148 ; il en résulte que le service-ambulant dans le train 135 ne sera plus assuré que jusqu'à Delémont au lieu de Delle.

Le Régional Saignelégier-la Chaux-de-Fonds se trouve dans une situation difficile exposée par requête au Conseil fédéral en date du 28 avril 1932 ; il est décidé d'intervenir par une démarche auprès du Département fédéral des Chemins de fer, conjointement avec la Société Jurassienne de Développement et les représentants de la population des Franches-Montagnes, afin d'obtenir l'aide nécessaire de la Confédération.

On demandera à nouveau l'équipement en double-voie du tronçon Moutier-Choindoz. De même les démarches seront faites pour obtenir la création de billets circulaires sur les lignes des chemins de fer et d'autobus des Franches-Montagnes, la prolongation des tarifs réduits sur les lignes du Gothard et du Simplon à l'intention des écoles.

Séance du Comité du 17 août 1932.

Le Comité prend connaissance des affaires suivantes :

Par suite de l'opposition des communes de Court, la construction du chemin Montagne de Granges-Harzer sur Court doit encore être

renvoyée ; de nouveaux pourparlers sont en cours pour aboutir à une solution satisfaisante. La Fédération des Sociétés du Pied du Jura a institué une commission préconsultative dans laquelle le Jura est représenté, commission chargée d'étudier préalablement à l'assemblée habituelle de la Fédération toutes les questions d'horaires. Une première requête pour les horaires de 1933/1934 a été adressée à la Direction du 1^{er} Arr. des C. F. F. La Direction cantonale des Chemins de fer communique la réponse négative du Conseil fédéral au gouvernement bernois relative à l'électrification accélérée du réseau jurassien. (Voir aux annexes.)

Les réductions de tarifs sur le Gothard et le Simplon sont refusées pour 1933. Le budget des constructions des C. F. F. ne prévoit pas de grands travaux dans le Jura, à part la mise en œuvre de l'électrification des lignes Delémont-Delle et Bienne-la Chaux-de-Fonds, et l'agrandissement de la station de Soyhières. Les administrations des lignes ferrées des Franches-Montagnes ont introduit des billets circulaires.

Le Bulletin de septembre sera d'ordre exclusivement administratif.

Le Département fédéral des Chemins de fer, par lettre du 26 juillet 1932, refuse de soutenir financièrement le Régional Saignelégier-la Chaux-de-Fonds. Il est décidé, en accord avec l'administration intéressée et les représentants des Franches-Montagnes, de convoquer pour le 6 septembre 1932, à Saignelégier, une assemblée de tous les intéressés au maintien de l'exploitation, d'intervenir auprès du Département fédéral de l'Economie publique, de prier le groupe parlementaire du Jura aux Chambres fédérales de faire de même. (Voir aux annexes.)

La municipalité de la Neuveville demande la mise à la charge de l'Etat des frais de signalisation routière ; sa proposition de faire intervenir l'A. D. I. E. J. à ce sujet auprès des instances compétentes est acceptée.

La question de la halte de Frinvilier sera reprise, vu l'électrification prochaine de la ligne Bienne-la Chaux-de-Fonds.

Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois

**7^e assemblée annuelle, mardi, 26 juillet 1932, à 14 h. 30, à Bienne,
Chambre cantonale du Commerce et de l'Industrie.**

La séance a été convoquée selon décision du Comité de l'A. D. I. E. J., chargée de l'Action cantonale, par le Bureau directeur avec les tractanda suivants :

1. Ouverture de la séance et protocole.
2. Rapport d'activité.
3. Revendications pour les horaires internationaux 1933-1934.
4. **Die Lœtschbergbahn und die bernischen Dekretsbahnen in der Krisenzeit.** (La crise, le chemin de fer du Lœtschberg et les chemins de fer régionaux bernois.) Rapport présenté par M. Prof. Dr F. Volmar, directeur de la Compagnie du Lœtschberg.
5. Discussion.
6. Divers et imprévu.

Ont répondu à l'appel :

Direction cantonale des Chemins de fer : M. Dr Moser, chef de service ;

Conseil du 1^{er} Arr. des C. F. F. : M. Dr H. Mouttet, conseiller d'Etat ;

Municipalité de Interlaken : M. A. Mühlemann, conseiller ;

» Bienne : M. Ing. O. Türke ;

» Granges : MM. Ing. E. Meyer, cons., et F. Schilt, secrétaire ;

» Delémont : M. G. Mœckli, conseiller ;

» Porrentruy : M. Ing. O. Billieux, conseiller ;

» Neuveville : M. J. Grandjean, conseiller ;

Direction du B. L. S. : M. Dr F. Volmar, directeur ;

Chambre cantonale du Commerce et de l'Industrie : M. W. Iff, secrétaire ;

Verkehresverein Bern : M. E. Stäuble, directeur ;

» Biel : M. W. Jäger, secrétaire ;

Comité régional de la Vallée de Tavannes : M. W. Brand, président, Reconvilier ;

Régional Saignelégier-la Chaux-de-Fonds : M. E. Corbat, directeur ;

» Glovelier-Saignelégier : M. Hilfiker, directeur ;

» Tavannes-Tramelan-Noirmont : M. Mathey, directeur ;

Association pour la Défense des Intérêts Economiques du Jura : M. F. Reusser, président, Moutier, et G. Mœckli, secrétaire, Delémont ;

en outre 5 représentants de la presse de l'ancien canton et du Jura, soit au total 23 personnes.

Séance ouverte à 14 h. 30.

MM. les conseillers d'Etat Bösiger, Joss et Stauffer, chefs des Directions cantonales des chemins de fer, de l'intérieur et de la police, ainsi que M. A. Hof, vice-président de l'A. D. I. E. J., à Delémont, et M. Bourquin, conseiller municipal à Bienne, ont exprimé leurs regrets de ne pouvoir assister à la séance.

1. Ouverture de la séance et protocole. — En ouvrant la séance, M. F. Reusser (Moutier), président, justifie la convocation de l'assemblée, malgré la situation financière critique des Chemins de fer fédéraux et de la ligne du Lœtschberg. Il souhaite la bienvenue aux personnes présentes et remercie les autorités et la presse de leur action persévérante en faveur des lignes bernoises. — Le protocole de l'assemblée du 3 août 1931, à Bienne, a paru dans le n^o 5/1931 du Bulletin de l'A. D. I. E. J. et a été communiqué aux membres ; il est adopté tacitement.

2. Rapport d'activité. — M. le président rapporte sur l'activité du Bureau pendant l'exercice écoulé.

La requête habituelle pour les horaires internationaux a été adressée le 8 août 1931 à la Direction cantonale des Chemins de fer ; elle a paru en annexe dans le même n^o 5/1931. Aucune de ces revendications n'a été prise en considération. La seule amélioration à constater, c'est la création entre Belfort et l'Oberland via Delle, du direct

de saison 234 ; en outre, les trains 135 et 148 sont désormais accessibles aux voyageurs de 3^e classe entre Belfort et Paris.

L'électrification de la ligne Bâle-Delémont est un fait accompli depuis l'automne 1931 ; elle se poursuit entre Delémont et Delle.

La double-voie sera installée jusqu'à Choindez depuis Delémont en automne 1932 et, en 1933, le tronçon Zollikofen-Münchenbuchsee sera également équipé en double-voie.

Le rapport est accepté sans discussion.

3. Revendications pour les horaires internationaux 1933-1934. —

La crise économique générale fait sentir ses effets ; les recettes de toutes les administrations ferroviaires baissent d'une manière inquiétante. Il sera donc très difficile d'obtenir de nouvelles prestations, néanmoins, il est décidé de maintenir le programme déjà arrêté lors des précédentes réunions, soit :

1. Conduite annuelle comme direct du train 131-431-1759-1668 et ajustement au train français Est 30 à Belfort, du moins en hiver ;
2. Assainissement de la marche du train 143 ; suppression de l'arrêt de Belfort et arrivée plus matinale à Paris, ce qui est possible maintenant que la Gare de l'Est a été reconstruite ;
3. Etablissement à Belfort de communications directes sur Nancy ;
4. Introduction de la 3^e paire de directs entre Bâle-Bienne par le Jura.

Au cours de la discussion, M. Dr Moser, chef de service (Berne), explique l'attitude de la Direction cantonale et du gouvernement bernois dans les questions d'horaires et d'électrification. D'autres orateurs annoncent des restrictions probables ; il faut surtout chercher des aménagements et réajustements d'horaires ; la ligne du Lötschberg est toujours handicapée par les doubles compositions de Milan-Brigue ou Paris-Belfort.

Les revendications adoptées seront transmises à la Direction cantonale des Chemins de fer.

4. Die Lötschbergbahn und die bernischen Dekretsbahnen in der Krisenzeit. — M. Prof. Dr F. Volmar, directeur de la Compagnie du B. L. S. avait de nouveau assumé la tâche d'entretenir l'assemblée d'un sujet de brûlante actualité ; il le fit avec sa clarté et sa précision habituelles. Voici l'essentiel de son exposé :

Par une coïncidence curieuse, l'assemblée de ce jour discute du problème à l'ordre du jour au moment où le Grand Conseil bernois est appelé à statuer sur les mesures de nature financière qui lui sont proposées afin de permettre à la ligne du B. L. S. de surmonter les difficultés du temps présent.

Le B. L. S. joue décidément de malheur. Ouverte à l'exploitation le 13 juin 1913, la ligne accusait des résultats satisfaisants et les quantités prévues en marchandises étaient atteintes momentanément, lorsque survint la guerre avec sa conséquence inévitable : la suspension du trafic international, qui l'atteignit durement.

Le trafic du B. L. S. est sujet à des variations provenant des fluctuations de la politique européenne, du tourisme et du temps ; ces deux facteurs jouent du reste un rôle déterminant pour toutes les entreprises de transport de l'Oberland. Une seule de ces trois causes peut provoquer un recul sensible du trafic ; lorsqu'elles se conjuguent, comme ce fut le cas en 1931 et 1932, le malheur s'avère inévitable : depuis janvier 1932, l'année s'annonçait mauvaise, et l'administration du B. L. S. se voyait dans l'impossibilité de faire face à ses obligations et de payer les coupons des premières hypothèques ; une demande de concordat fut présentée au Tribunal fédéral et accordée.

Le détail de la situation au point de vue du trafic résulte des observations journalières qui sont faites. Elles révélèrent que, dès 1931, le trafic-voyageurs fléchit ; si le trafic-voyageurs en transit augmente, le trafic local baisse et, pour le Moutier-Longeau, c'est une moins-value de recettes de fr. 60.000.— par an, due uniquement à la crise économique. Si le tonnage des marchandises transportées ne diminue pas dans les mêmes proportions, par contre les recettes baissent aussi par suite des tarifs spéciaux accordés à certaines catégories de marchandises ; en outre, le trafic des réparations a cessé entre l'Allemagne et l'Italie par suite du moratoire Hoover ; le trafic franco-italien a diminué de plus en plus ; par contre le trafic Sud-Nord a augmenté, ce qui fait que le tonnage n'a pas fléchi dans de trop fortes proportions ; néanmoins 1931 bouclait par une perte de 730.000 tonnes, ou de fr. 213.000.— soit le 3.6 % pour les marchandises. La perte était de 10 % sur le service-voyageurs, de 19 % sur les bagages et de 7 % sur le bétail transporté.

Dès fin 1931, les effets de la chute de la livre sterling se firent sentir ; les trains Calais-Oberland furent supprimés, la fréquentation des autres trains internationaux devint mauvaise ; de l'Allemagne, personne ne put plus sortir. Sur les marchandises transportées, on nota un recul considérable. A fin janvier 1932, la situation était devenue intenable, ce qui conduisit à la demande de concordat déjà citée. Actuellement, les dépenses d'exploitation sont couvertes par les recettes, mais le rendement du premier semestre de 1932 est de fr. 789.000.— inférieur à celui du semestre correspondant de 1931.

Et rien ne permet de conclure à une amélioration prochaine de la situation.

Quelles sont les mesures d'assainissement prises à aujourd'hui ? Il faut dire que l'impossible a été tenté : on a réduit le personnel, et pourtant le coefficient d'exploitation est très favorable ; malgré qu'un horaire établi et publié doive être observé, on a réussi à économiser 30.000 kilomètres-trains ; les stations de la rampe sud ne sont plus desservies pendant la nuit ; le train 131 est conduit avec un train de marchandises ; le gardiennage des passages à niveau a été supprimé, la durée de service des uniformes allongée, ce qui a valu une économie de fr. 40.000.— ; les machines, grâce à leur nouvelle construction, n'ont plus besoin de revisions aussi fréquentes ; enfin, on songe, s'il le faut absolument, à une réduction des salaires. Ces mesures ont permis de réaliser une économie de fr. 280.000.— pour le premier semestre de 1932.

Il ne faut du reste pas oublier que tous les chemins de fer du monde sont atteints par la crise, aussi bien en Europe qu'en Amérique et que la cause de leur débâcle doit être recherchée dans des circonstances d'ordre extérieur et non intérieur.

Et les chemins de fer régionaux ?

En 1931, alors que la crise n'était pas encore aussi générale, seules furent atteintes les lignes pour lesquelles le tourisme joue un rôle prépondérant : Spiez-Erlenbach (13 % de recettes en moins), Erlenbach-Zweisimmen (fr. 100.000.— en moins).

Les autres lignes ne travaillèrent pas mal :

Le Berne-Neuchâtel n'accuse que fr. 38.000.— en moins, et le service-voyageurs a même augmenté ses recettes de fr. 4000.—. Sur le Soleure-Moutier, léger recul. Sur le Gürbetalbahn, l'Emmentalbah, le Berthoud-Thoune, la ligne Berne-Schwarzenbourg, la crise ne se fait pas sentir encore ; les recettes sont supérieures à celles de 1930. Quant aux régionaux du Jura, ils sont déjà dans une situation particulière due à la crise horlogère.

Mais, en 1932, le tableau change : toutes les lignes perdent du trafic, et le recul des recettes pour le premier semestre : fr. 36.000.— sur le Gürbetalbahn ; fr. 36.000.— sur le Spiez-Erlenbach ; fr. 44.000.— sur l'Erlenbach-Zweisimmen, se répartit assez généralement pour les $\frac{2}{3}$ sur le service-voyageurs, et pour $\frac{1}{3}$ sur le service-marchandises. Si la crise s'étend encore, les rendements déficitaires s'amplifieront inévitablement.

Toutes les administrations, on le sait, suivent attentivement le développement des événements. Elles se refuseront à accorder de nouvelles prestations, mais les horaires internationaux subsisteront, car ce trafic rapporte encore ; au contraire, le trafic local coûte de l'argent, et on envisagera plutôt la suppression des trains locaux mal fréquentés ; peut-être l'adoption de la Micheline remédiera-t-elle partiellement à cet état de choses. Dans tous les cas, le rail supporte de lourdes charges dont son concurrent, l'auto, se moque, et les entreprises ferroviaires s'imposent des sacrifices pour maintenir et faciliter la vie économique du pays, par exemple en ce qui concerne l'industrie hôtelière, le transport des ouvriers et des écoliers.

Chacun doit être persuadé que les deniers remis aux chemins de fer ne sont pas dépensés mal à propos et que la tâche devant laquelle se trouvent les hommes responsables est hérissée de difficultés.

— Au cours de la discussion qui suivit, M. Prof. Dr Volmar donna encore quelques renseignements au sujet du rachat et de l'affermage de lignes privées par les Chemins de fer fédéraux.

M. le président remercia chaleureusement le conférencier de son intéressant exposé et, après les souhaits d'usage aux assistants, leva la séance en formulant l'espoir que l'année prochaine retrouvera les membres de l'Action cantonale au seuil d'une nouvelle ère de prospérité.

Action en faveur du Régional Saignelégier-La Chaux-de-Fonds.

L'assemblée convoquée par le bureau directeur de l'Association a eu lieu le mardi, 6 septembre 1932, à Saignelégier. Toutes les instances et autorités invitées y assistaient, soit

La Direction cantonale des Chemins de fer ;
 MM. les préfets des districts de Courtelary et des Franches-Montagnes ;
 les communes municipales et bourgeoises du district des Franches-Montagnes et de La Ferrière ;
 MM. les députés du district des Franches-Montagnes ;
 M. H. Sandoz, conseiller national, président du groupe parlementaire du Jura aux Chambres fédérales ;
 le Département des travaux publics du canton de Neuchâtel ;
 M. le préfet du district de La Chaux-de-Fonds ;
 la commune municipale de La Chaux-de-Fonds ;
 la Société Jurassienne de Développement ;
 les Directions du R. S. C., du C. T. N., du R. S. G. ;
 le Conseil d'administration du Régional Saignelégier-La Chaux-de-Fonds ;
 la Fédération suisse des cheminots, Berne ;
 le Bureau directeur de l'A. D. I. E. J. ;
 la presse jurassienne et de La Chaux-de-Fonds,

60 personnes environ, ce qui démontre l'intérêt soulevé par la situation critique de la ligne.

La presse ayant rendu compte d'une manière détaillée des débats, nous nous bornerons à dire ici que l'avis unanimement partagé était :

1. Un service automobile ne peut être envisagé, vu les conditions spéciales des Franches-Montagnes et l'ignorance où l'on se trouve encore des projets nourris par la Direction générale des postes ;
2. Toutes les communes représentées feront, de l'avis des délégués, les sacrifices financiers nécessaires pour le maintien de l'exploitation par voie ferrée, malgré les lourdes charges imposées présentement par le chômage, la mévente des bois et la situation précaire en général ;
3. On espère que lorsque cette volonté de voir l'exploitation du régional continuée aura été clairement manifestée par les décisions des communes et même des particuliers, le canton et la Confédération n'hésiteront plus à supporter également une part des frais de l'action de secours.

Les résolutions votées sont les suivantes :

1. L'assemblée de ce jour est unanimement d'accord avec la conservation du Régional S. C., du moins durant quelques années ;
2. Jusqu'à plus ample informé, l'autobus ne peut pas remplacer aux Franches-Montagnes le chemin de fer ;
3. Il est vivement recommandé aux communes des Franches-Montagnes, de La Ferrière et de La Chaux-de-Fonds de s'intéresser à l'action de secours en faveur du S. C. ;
4. L'assemblée émet le vœu que les cantons de Berne et de Neuchâtel s'intéressent aussi financièrement à l'avenir du Saignelégier-Chaux-de-Fonds ;
5. L'assemblée prie la députation jurassienne bernoise et neuchâteloise aux Chambres fédérales de suivre de près cette question et d'intervenir aux Chambres cas échéant ;
6. L'assemblée charge le comité de l'A. D. I. E. J. de faire, d'entente avec les organes du R. S. C., toutes les démarches utiles auprès des pouvoirs fédéraux.

ANNEXES

R. S. C.

Le Département fédéral des postes et des chemins de fer,
au Conseil d'administration du chemin de fer
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds,

Saignelégier.

Berne, le 26 juillet 1932.

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous référant à votre lettre du 28 avril 1932, par laquelle vous sollicitez l'appui financier de la Confédération en vertu de l'arrêté fédéral du 18 décembre 1918 concernant le secours aux entreprises de transport en souffrance, et à notre réponse préalable du 2 mai, nous sommes à même aujourd'hui, de vous communiquer ce qui suit, après examen attentif de votre requête du point de vue de notre département :

1. Le résultat de notre étude, en ce qui concerne tout spécialement la question de l'applicabilité dudit arrêté, est, à notre vif regret, négatif. On ne saurait admettre, en effet, que la situation défavorable dans laquelle se trouve actuellement votre entreprise soit due aux « circonstances résultant de la guerre », au sens de l'art. 1 al. 1, l. c. Au contraire, les comptes et bilans des 20 dernières années démontrent plutôt que la guerre a valu à votre compagnie des avantages considérables permettant d'alimenter le fonds de réserve ; pendant quelques années encore après la guerre, l'exploitation ne s'est point révélée déficitaire.

La crise que vous traversez doit donc être attribuée à d'autres causes, avant tout à la concurrence de l'automobile et aux perturbations économiques mondiales sévissant depuis 1929-30. Sans contester qu'il puisse exister une relation entre la crise mondiale et la guerre, la causalité « directe » exigée par l'arrêté de 1918 fait défaut.

Inutile, dans ces conditions, de trancher la question de savoir si, oui ou non, votre ligne rentre dans le cadre des entreprises « dont l'importance est considérable pour le trafic du pays entier ou d'une de ses régions » (art. 1 al. 1 l. c.).

2. Sera-t-il nécessaire de modifier l'arrêté de 1918 ou de le remplacer par un autre, analogue, permettant d'ouvrir une action de secours en faveur des entreprises de transport souffrant de la crise actuelle ? C'est fort possible. Cependant, même dans cette éventualité, dont nous ne savons maintenant déjà si elle se réalisera, nous vous devons de vous avouer nos doutes sur la possibilité pour votre entreprise d'être mise au bénéfice d'une telle mesure, qui devrait être restreinte aux seules lignes véritablement très importantes et certainement viables à l'avenir.

3. A part l'arrêté de 1918, nous ne voyons aucune disposition légale susceptible de justifier une subvention fédérale relevant de notre département. Par contre, le Département militaire ou le Département de l'économie publique seraient peut-être à même de vous venir en aide en s'inspirant de considérations les intéressant tout particulièrement. Nous les invitons à nous communiquer leur détermination à ce sujet.

4. La direction générale des Chemins de fer fédéraux a répondu négativement à notre question de savoir si elle ne pourrait pas renoncer en tout ou partie à la redevance annuelle de 10.000 fr. pour la co-jouissance de la gare de La Chaux-de-Fonds. Elle fait valoir que les frais causés aux C. F. F. par cette co-jouissance et comprenant intérêts, entretien, renouvellement et frais d'exploitation, s'élèvent aujourd'hui à 25.835 fr., dont 10.887 fr. correspondant aux seuls frais d'exploitation. Elle est donc très fortement en perte déjà. D'autres entreprises ne manqueraient pas de se prévaloir d'une concession nouvelle faite en faveur de votre compagnie. Quant au partage du trafic marchandises, la direction générale des C. F. F. expose que vous jouissez maintenant déjà d'une situation tellement avantageuse qu'elle ne pourrait aller plus loin sans s'exposer à des répercussions fâcheuses.

5. Nous avons chargé l'administration des postes d'examiner l'opportunité de substituer au train un service d'autobus. L'étude préliminaire à laquelle elle a procédé semble démontrer la possibilité d'un tel service pour le transport régulier des personnes, bagages et colis postaux pendant l'année entière; la question du transport des marchandises devrait être étudiée séparément, cas échéant avec la « Sesa ». Au cas où vous envisageriez une telle solution, la direction générale des postes se mettrait volontiers à votre disposition pour tous renseignements, si vous le désirez.

Comme nous l'avons dit plus haut, nous ne manquerons pas de vous faire tenir encore, dès que possible, les réponses du Département militaire et du Département de l'économie publique. Il nous serait agréable de recevoir encore deux exemplaires de votre requête du 18 avril 1932 pour les dossiers de ces instances.

Copie de cette lettre sera transmise au Conseil-exécutif du canton de Berne.

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

Département fédéral
des postes et des chemins de fer :
PILET-GOLAZ.

Electrification des lignes jurassiennes.

Extrait du procès-verbal des délibérations du Conseil-exécutif du canton de Berne du 24 juin 1932 :

2807. Lettre au Conseil fédéral.

Par notre lettre N° 4831 du 8 décembre 1931, et nous basant sur la manière de procéder des chemins de fer fédéraux en ce qui concerne l'électrification de leurs lignes sur territoire bernois, nous nous permettions de recourir à votre appui contre les tendances subites de ralentissement de l'électrification des lignes portées au programme de transformation de novembre 1929. La requête que nous vous avons adressée demandait le maintien des délais fixés, c'est-à-dire qu'elle s'opposait au renvoi de une année de l'électrification des lignes Delémont-Delle et Bienne-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds, renvoi déclaré indispensable par les Chemins de fer fédéraux.

Notre requête du 8 décembre de l'année écoulée est demeurée sans réponse à aujourd'hui et, entre temps, le 15 mai 1932, date prévue pour l'inauguration de la traction électrique sur la ligne Delémont-Delle, a passé également. Il est vrai que, le 26 février 1932, à l'occasion de la visite des tunnels, l'impossibilité technique du maintien des délais prévus, nous avait été annoncée. Bon gré mal gré, nous

devons prendre acte de ce renvoi, comme nous renonçons aussi à en rechercher les causes.

Cet état de faits nous incite cependant à rappeler notre requête du 8 décembre 1931, à demander à nouveau l'électrification de la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds dans les délais fixés et à vous prier de nous accorder une légère compensation par l'avancement de l'électrification de la ligne Sonceboz-Moutier.

Comptant à nouveau sur votre bienveillante entremise, nous vous assurons, Monsieur le Président de la Confédération, Messieurs les Conseillers fédéraux, de notre très haute considération.

Pour extrait certifié conforme.

Le remplaçant du chancelier : signature.

Le 15 août 1932, la Direction cantonale des chemins de fer faisait tenir à l'A. D. I. E. J. l'avis suivant :

Par la présente nous avons l'honneur de vous remettre copie de la réponse qui vient d'être donnée par le Conseil fédéral au Gouvernement du canton de Berne au sujet de l'électrification des lignes jurassiennes des Chemins de fer fédéraux.

A notre grand regret, il ressort de la dite communication que la prolongation d'une année des délais de transformation pour les deux lignes Delémont-Delle et Bienne-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds ne peut plus être évitée et qu'il ne saurait être question d'avancer en compensation l'électrification de la ligne Sonceboz-Moutier. D'autre part, il faut constater que nos démarches en faveur de l'électrification ont mis au point d'une manière concluante l'obligation des C. F. F. de respecter les dates indiquées dans la susdite réponse. Le retard survenu est peut-être moins décevant, en raison du chômage toujours croissant dans le Jura, circonstances dans lesquelles les travaux de transformation à effectuer encore, fourniront une source de gain fort appréciable à la population jurassienne.

Veillez agréer, etc.

Voici la réponse intéressante du Conseil fédéral au Conseil-exécutif de notre canton. Elle prête matière à maintes réflexions :

Berne, le 27 juillet 1932.

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
au Conseil-exécutif du canton de Berne.

Fidèles et chers Confédérés,

Par lettre du 8 décembre 1931 et du 23 juin 1932, vous avez demandé que les Chemins de fer fédéraux fussent tenus d'éviter un nouveau retard dans l'établissement de la traction électrique sur les lignes du Jura et d'observer exactement les délais prévus dans le programme d'électrification de novembre 1929. Nous avons l'honneur de répondre ainsi qu'il suit à ces demandes :

Si la ligne Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Col des Roches a été électrifiée en même temps que le tronçon Delémont-Bâle, et avant le tronçon Delémont-Delle, la raison en est que cette ligne présente de fortes rampes et, surtout, que plusieurs accidents dus à l'empoisonnement par les gaz étant survenus dans le tunnel des Loges, ici il fallait

absolument éviter une catastrophe semblable à celle du tunnel du Ricken.

En outre, lors de l'élaboration des projets définitifs pour l'équipement électrique des lignes du Jura, les Chemins de fer fédéraux ont dû constater que les travaux préparatoires à exécuter avant d'entreprendre l'électrification proprement dite (tels que la remise en état et le rejointoiement de la voûte des tunnels, le renouvellement partiel de la voie en utilisant des rails d'un profil plus massif, le renouvellement du ballast, l'agrandissement des voies à quelques stations, la mise sous câble des lignes à courant faible), étaient beaucoup plus importants qu'on ne l'avait admis tout d'abord. Cette observation s'applique aussi à la ligne Bienne-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds. Puis, les négociations avec le P. L. M. pour l'électrification de la gare de Delle ont traîné en longueur. Toutes ces circonstances nécessitèrent une modification de la répartition des travaux sur les différentes années et ce furent les tronçons Delémont-Delle et Bienne-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds qui furent touchés, car il fallut en différer l'électrification d'une année. Pour les autres lignes du Jura, soit aussi pour le tronçon Sonceboz-Moutier, les Chemins de fer fédéraux n'ont pas l'intention de s'écarter du programme primitif. Nous nous permettons d'ajouter qu'en plus des deux tronçons susdits, ceux de Wallisellen-Uster-Rapperswil et d'Uznach-Ziegelbrücke ont vu également leur transformation retardée.

Au surplus, le programme de novembre 1929 ne peut nullement être considéré comme un engagement valable en tous les cas, ou comme une promesse; le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux s'est au contraire réservé toute liberté quant à ses décisions futures. Il a bien spécifié, dans sa décision du 19 novembre 1929, qu'il approuvait le programme d'extension de l'électrification dans l'idée qu'il s'agissait là d'un plan général, l'octroi du crédit demeurant réservé, pour l'électrification de chaque ligne. En outre, il est dit dans le rapport du 1^{er} novembre 1929, présenté par la Direction générale au Conseil d'administration, que « la possibilité d'interrompre de nouveau l'électrification devait demeurer entière, si pour un motif ou un autre, cette interruption paraissait indiquée ». En conséquence, la Direction générale conteste qu'il existe pour les Chemins de fer fédéraux, une obligation d'exécuter strictement le programme.

Pour ce qui concerne, en particulier, l'état des travaux préparatoires, nous pouvons vous signaler que la mise en état des tunnels sur le tronçon Delémont-Delle a été entreprise au mois d'avril 1931; toutefois, elle a exigé une dépense beaucoup plus forte qu'on ne l'avait prévue et ne pourra guère être terminée avant fin septembre 1932. Mais, en même temps, les autres préparatifs se poursuivent sur ce tronçon; les fondements des pylônes et poteaux sont en œuvre et l'on procède au fur et à mesure aux fouilles pour la mise sous câble des lignes à courant faible. Le montage de la ligne de contact commencera sans doute l'automne prochain. Le projet détaillé, pour l'électrification du nombre de voies nécessaires à la gare de Delle, a été élaboré sur la base des premiers projets et des pourparlers avec les services du P. L. M. Il se trouve maintenant, pour approbation, entre les mains des administrations ferroviaires françaises; les Chemins de fer fédéraux ne négligeront rien de ce qui pourrait faire aboutir au plus tôt ces négociations. Jusqu'ici, la Direction générale a mis tout en œuvre afin d'accélérer des divers travaux dans la mesure du possible; comme vous pouvez le constater par ce qui précède, le retard est dû à des circonstances sur lesquelles les Chemins de fer fédéraux étaient eux-mêmes sans influence. Forcer l'exécution du projet, en y travaillant jour et nuit, eût été si coûteux qu'en raison du rendement,

déjà, cette solution ne pouvait entrer en considération. Enfin, la Direction générale souligne qu'avec la marche actuelle des travaux, on pourra facilement occuper un grand nombre de chômeurs jurassiens pendant l'année 1932 et au début de 1933.

Dans votre lettre du 23 juin dernier, vous avez aussi exprimé à nouveau le désir qu'on électrifie la ligne Bienne-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds et qu'on avance l'époque de la transformation du tronçon Sonceboz-Moutier. Pour ce qui est de la ligne Bienne-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds, nous vous prions de vous reporter aux explications que nous venons de donner sur l'ampleur des travaux préparatoires, qui a causé le retard survenu. Mais, selon nos renseignements, des raisons d'organisation et des raisons financières s'opposent également à ce qu'on avance les travaux entre Sonceboz et Moutier. Toute l'organisation de l'électrification est adaptée aux exigences du programme de la deuxième étape et cette remarque s'applique notamment à l'effectif du personnel technique de bureau, du personnel pour la conduite des travaux et du personnel de la voie, relevant de la Direction générale ou des arrondissements, c'est-à-dire du personnel spécialisé. Celui dont on dispose ne pourrait suffire si l'électrification était accélérée et l'engagement de nouveaux techniciens et ouvriers n'ayant pas la routine nécessaire exercerait une très mauvaise influence sur le rendement de la transformation, sans compter qu'en lui-même, l'avancement des travaux représenterait pour l'entreprise une charge financière dont elle ne pourrait assumer la responsabilité, dans sa situation actuelle.

A ce sujet, nous voudrions rappeler encore les déclarations qu'a faites au Conseil national, le 8 juin dernier, le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer, en réponse au postulat relatif à l'électrification des lignes du Jura, présenté par M. le Dr Muller, conseiller national, à Bienne. Il ressort de ces déclarations que le Conseil d'administration et la Direction générale des Chemins de fer fédéraux n'ont pas l'intention de tirer argument de la crise et de la baisse du trafic pour différer les travaux décidés et compris dans le programme relatif à la continuation de l'électrification, mais que, d'autre part, il ne leur est pas possible non plus d'accélérer ces travaux. Une forte augmentation de dépenses, à seule fin d'avancer de 6 à 8 mois, dans le laps de temps qui nous sépare de l'année 1935, l'introduction de la traction électrique ne se justifierait effectivement pas. D'ailleurs, on sera peut-être fort aise de disposer de ces travaux, à la fin de 1933 ou au début de 1934, pour occuper les chômeurs. Le Conseil fédéral ne peut que partager cette manière de voir et regrette, par conséquent, de ne pouvoir accéder aux vœux que vous avez formulés.

Nous saisissons cette occasion, fidèles et chers Confédérés, pour vous recommander avec nous à la protection divine.

Au nom du Conseil fédéral :

Le président de la Confédération :

sig. MOTTA.

Le Chancelier de la Confédération :

sig. KÆSLIN.

Nous prions nos membres et nos lecteurs

de favoriser de leurs ordres et de leurs achats les maisons qui se servent du « Bulletin de l'A. D. I. E. J. » pour leur publicité.