

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: 4 (1933)

Heft: 1

Rubrik: Rapport annuel : année 1932

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: 03.04.2025

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. — REQUÊTE DES HORAIRES.

RAPPORT ANNUEL

Année 1932

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter, comme chaque année, le rapport sur l'exercice écoulé.

Il y a douze mois, nous vous parlions de la crise et nous vous soumettions quelques réflexions sur la situation économique. Aujourd'hui, hélas ! c'est encore de la crise qu'il faut parler, et du chômage, et de la stagnation dans l'industrie, et des difficultés financières qui, de toutes parts, assaillent les communautés comme les personnes privées. La crise économique touche tous les pays de la terre et les forces humaines paraissent parfois impuissantes à la surmonter. A peine une lueur d'espoir surgit-elle qu'aussitôt elle s'évanouit. Et les peuples scrutent derechef l'horizon assombri et cherchent une étoile du matin qui tarde à se lever.

Notre pays est plus que tout autre dans une situation difficile et les quelques réserves accumulées au cours des années prospères, fondront comme neige au soleil si une sensible amélioration ne survient dans un prochain avenir. Notre agriculture ne pouvant nourrir qu'une partie de la population et nos matières premières étant insignifiantes, force est bien de compter sur les ressources qu'apportent l'exportation, le tourisme étranger et le transit. Tous les moyens dont

L'assemblée annuelle de l' A. D. I. E. J. aura lieu samedi après midi, 11 février 1933, à Delémont, Hôtel Terminus. — Voir la convocation incluse.

nous disposons doivent être mis en œuvre pour satisfaire à la triple nécessité de maintenir et, si possible, de développer ces branches de notre activité commerciale. Le palliatif de la limitation des importations et l'augmentation continuelle des droits de douanes ne suffit pas pour donner à la Suisse une situation économique stable et durable. Et si, pour assurer nos débouchés à l'étranger, pour amener sur nos lignes le trafic international et pour attirer les touristes par des prix abordables, le peuple suisse doit réduire quelque peu son train de vie et consentir quelques sacrifices, il n'est pas douteux qu'il saura trouver les moyens d'y parvenir.

Dans les administrations publiques, le souci de l'heure, c'est l'équilibre du budget. Hélas! combien de communes, de cantons et même la Confédération, ne devront-ils pas hypothéquer l'avenir et attendre des temps meilleurs pour payer les dettes faites en ces heures troublées! Plût au ciel que l'on puisse se dispenser de charger trop les générations à venir et que bientôt la marche des affaires prenne une tournure plus favorable. C'est notre grand espoir et notre vœu le plus ardent.

Veillez prendre connaissance maintenant des divers chapitres de notre activité au cours de l'an dernier :

I. Membres

Nous avons eu la douleur de perdre un de nos membres les plus fidèles, M. Otto Frey, conseiller municipal à Laufon. Il représentait chez nous sa commune avec beaucoup de zèle et de dévouement. Son décès si rapide a créé un grand vide à la table du comité, où on aimait à entendre ses avis pondérés, fruits d'une longue expérience et d'une exacte connaissance des besoins de sa région.

Deux autres de nos membres de la première heure, M. le conseiller aux Etats Charmillot à St-Imier et M. le député Friedli à Delémont sont partis aussi pour le grand voyage en laissant d'unanimes regrets.

Nous garderons le meilleur souvenir de ces trois bons citoyens.

L'effectif de nos membres est resté à peu près stationnaire. C'est à la crise qu'il faut attribuer l'arrêt momentané de notre développement. La nécessité pour les communes, les entreprises et les particuliers de restreindre les dépenses n'est pas de nature à favoriser le recrutement de nouveaux membres. Nous conservons cependant l'espoir que tous nos anciens adhérents resteront fidèles, malgré les temps difficiles, et que 1933 nous permettra de reprendre la marche en avant.

L'A. D. I. E. J. compte à ce jour:

- 46 (46) communes municipales ;
- 15 (12) sociétés ayant un caractère d'utilité publique, professionnel ou économique;
- 5 (5) compagnies de chemin de fer;
- 34 (29) entreprises industrielles et commerciales;
- 75 (67) membres individuels.

On trouvera à la fin de ce rapport la liste complète de nos membres.

II. Administration

1. Séances et assemblées.

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu à Delémont, le 20 février 1932. Elle comprit deux parties, la première pour traiter les affaires administratives prévues par les statuts, la seconde pour entendre une magistrale conférence de M. Scherz, directeur général de la Banque cantonale de Berne sur la **situation dans l'industrie horlogère et le rôle de la Superholding**. C'est devant un auditoire de plus de 100 personnes venues de toutes les régions du Jura et même du dehors, et comprenant les principales personnalités du monde industriel jurassien que le distingué rapporteur traita son sujet avec une compétence et une clarté parfaites. Nous sommes très heureux que M. le directeur Scherz ait répondu si aimablement à notre appel et nous lui en exprimons encore ici notre vive reconnaissance.

Une deuxième assemblée importante se tint à Saignelégier, le 6 septembre 1932, pour examiner la situation financière difficile du Régional Saignelégier-La Chaux-de-Fonds. Un compte-rendu détaillé des délibérations a paru dans notre Bulletin de septembre 1932. Qu'il nous suffise de dire ici que cette assemblée réunissait une soixantaine de personnes et qu'elle paraît avoir atteint complètement son but, qui était d'intéresser les autorités supérieures au sort de cette malheureuse entreprise.

Enfin, comme d'habitude, une troisième et une quatrième assemblées eurent lieu à Delémont, le 19 décembre 1932, et à Sonceboz, le lendemain 20 décembre, pour examiner les projets d'horaires et mettre au point les demandes d'amélioration à présenter à la Direction cantonale des chemins de fer par l'intermédiaire de la préfecture.

Quant au comité, il a tenu 4 séances au cours de l'année 1932 et le bureau directeur 3 séances.

2. Relations avec d'autres groupements.

Nos relations avec d'autres groupements, tels que le Secrétariat de la Chambre du commerce et de l'industrie à Bienne, la Chambre de commerce de Bâle et celle de Belfort, la Société jurassienne de développement et la Société jurassienne d'Emulation, ne se sont pas modifiées. Nous continuons à avoir d'excellents rapports avec ces organisations et à pouvoir compter sur leur précieux concours, à l'occasion. La bienveillance que l'on nous témoigne ainsi est pour nous un grand encouragement et nous ne voudrions pas manquer de dire ici toute notre joie de nous sentir entourés et soutenus.

Notre association envoie régulièrement une délégation aux assemblées de la Fédération des Sociétés du Pied du Jura, dont elle est membre. Une modification intéressante a été apportée au cours de l'année 1932 à l'organisation de cette fédération: Une commission spéciale a été créée pour étudier et préparer les ordres du jour des assemblées générales. Cette commission qui s'est réunie deux fois, est formée du bureau de la Fédération et d'un représentant de chacun des cantons intéressés. C'est notre association qui a été appelée à désigner un représentant bernois dans cette nouvelle instance.

3. Bulletin.

Notre Bulletin a pu paraître régulièrement en 1932, quoique le nombre des abonnés ne lui permette pas encore de faire ses propres frais. La caisse de l'association a dû être mise à contribution pour une somme de Fr. 1118.95 pour couvrir le déficit du compte du Bulletin. Celui-ci est un organe nécessaire à la vie de l'A. D. I. E. J. Il tient les membres au courant de l'activité du comité et permet de faire l'étude de diverses questions économiques intéressant notre contrée. Pour réaliser des économies, il a été nécessaire de s'en tenir autant que possible à un nombre minimum de pages, le rendement des annonces s'étant affaibli dans une sensible mesure. Nous espérons que notre publication, qui est généralement appréciée, sera bientôt établie sur une base solide et qu'elle pourra se suffire à elle-même.

4. Finances.

La plus stricte réserve a été observée dans l'emploi de nos ressources. Aujourd'hui plus que jamais, il ne faut employer son argent qu'à bon escient. Aussi la prudence avec laquelle nos dépenses ont été faites, nous permet aujourd'hui de vous dire que l'état de la caisse est satisfaisant. Les cotisations de tous les membres sont rentrées ponctuellement, de même que les subventions que nous recevons avec reconnaissance de divers côtés.

Les recettes se sont montées à Fr. 7223.05 et les dépenses à Fr. 5913.— ; la fortune de l'association est de Fr. 2876.60.

III. Activité.

Comme l'année précédente déjà, la crise a influencé notre activité. Tout d'abord, le souci de ménager la caisse nous a fait renvoyer à un peu plus tard certains points de notre programme. Nous avons concentré nos efforts sur les questions urgentes et importantes de l'heure actuelle. D'autre part, la situation ne permet pas de formuler les mêmes revendications qu'en temps normal et tout naturellement nous avons été amenés à observer une certaine réserve dans notre action auprès des instances pouvant s'intéresser aux affaires jurassiennes.

Voici le résumé très succinct de nos démarches en 1932:

1. **Electrification.** Nous avons insisté à nouveau auprès des C. F. F. pour que les lignes jurassiennes soient électrifiées dans le temps prévu. Malheureusement, il a bien fallu admettre que l'équipement des lignes de Delémont à Delle et de Bienne à La Chaux-de-Fonds soit retardé d'un an. La première verra la locomotive électrique le 15 mai prochain, tandis que la seconde devra attendre jusqu'au printemps ou à l'automne 1934. Quant à la ligne de Moutier à Sonceboz, son électrification n'est projetée que pour le milieu de l'année 1936. Les altérations apportées au programme primitif n'ont certainement pas pu faire plaisir au Jura. Mais il est juste de constater que les C. F. F. ont cependant écouté nos doléances avec une certaine bienveillance, puisqu'ils ont donné l'assurance que, malgré la crise, le second programme d'électrification sera complètement réalisé.

2. **Doubles-voies.** La double-voie a été mise en service entre Courrendlin et Choindez en novembre 1932. Il reste maintenant à établir la deuxième voie sur le tronçon Choindez-Moutier. Celui-ci pourra être partagé en deux secteurs, l'un, Choindez-Roches, ne présentant pas de grandes difficultés techniques, ne demandera pas un crédit trop élevé, l'autre, Roches-Moutier, coûtera cher, car il exigera, vu l'étroitesse des gorges, la construction de force tunnels et murs de soutènement.

Nous avons suggéré à la Direction générale des C. F. F. de mettre ces travaux en chantier sans retard, pour procurer du travail aux chômeurs de la région. Jusqu'à ce jour, cette autorité ne nous a pas encore fait connaître ses intentions. Nous espérons vivement que l'on commencera les travaux dans un avenir prochain entre Choindez et Roches et qu'une partie des nombreux sans-travail de Moutier et environs pourront y être occupés.

3. **Horaires.** La question des horaires forme toujours un des points essentiels de notre programme d'activité. Malgré leur situation financière obérée, ce serait une erreur de la part des C. F. F. de réduire le nombre des trains. Ce n'est qu'en offrant au public des avantages réels qu'ils pourront lutter contre la concurrence de l'automobile qui, pendant trop longtemps, a été subie avec un suprême dédain. Or, l'automobile enlève aux chemins de fer suisses des transports de voyageurs et de marchandises qui leur rapporteraient bon an, mal an, d'après une évaluation officielle, 25 à 30 millions de francs. Mais pour pouvoir utiliser le chemin de fer, il ne suffit pas qu'on y voie passer un train seulement de temps en temps. Aujourd'hui, il faut pouvoir se déplacer vite et souvent, avec un minimum de confort. Les C. F. F. pourraient améliorer encore leur horaire et satisfaire aux vœux du public sans augmenter leurs prestations, simplement en accélérant les convois sur certains parcours et en ajustant mieux les correspondances aux points de bifurcation. Autant sous le régime de la traction électrique que sous celui de la vapeur, il semble que le souci primordial des autorités ferroviaires n'est pas d'augmenter le nombre et la vitesse des trains, mais bien leur tonnage. On veut des trains lourds, toujours plus lourds, et pouvoir dire aussi que l'on possède la locomotive la plus puissante de l'Europe. Or, le voyageur se soucie fort peu qu'il soit dans un train lourd ou léger. Pour lui, la chose importante c'est qu'il ait l'occasion de voyager commodément, sans perdre son temps. Qu'il nous soit permis de relever ici un petit fait:

L'an dernier, nous avons manifesté aux C. F. F. notre étonnement de voir que l'introduction de la traction électrique sur la ligne Delémont-Bâle n'ait pas apporté une réduction du temps de parcours des trains de voyageurs. D'après nos calculs, un omnibus devait pouvoir franchir la distance entre Delémont et Bâle, ou vice-versa en 54 à 56 minutes, au lieu des 62 à 72 minutes prévues jusque-là. On nous répondit qu'il n'était pas possible de gagner du temps, qu'il s'agissait ici d'une ligne de plaine et qu'avec les locomotives à vapeur, on avait déjà réalisé le maximum de vitesse. Or, heureuse constatation, ce qui n'était pas possible il y a

un an, l'est aujourd'hui. Quelques trains omnibus iront même, dès le 15 mai 1933, de Delémont à Bâle, ou vice-versa, en 52 minutes!

Mais il ne faut pas seulement récriminer. Il faut savoir rendre à César ce qui est à César: Avec plaisir et satisfaction, nous constatons que malgré les temps difficiles, de nouveaux trains seront introduits à partir du 15 mai 1933 sur les lignes de Biemme à Delémont et de Delémont à Delle. Nous remercions les C. F. F. d'avoir bien voulu témoigner leur sollicitude envers notre région à l'occasion de l'inauguration de la traction électrique sur une nouvelle voie jurassienne.

Pour le surplus, nous renvoyons à notre requête du 20 décembre 1932 qui se trouve à la suite de ce rapport.

4. **Stations.** Le 4 octobre dernier, la nouvelle halte de Corcelles sur la ligne Moutier-Soleure, a été ouverte au public. Celle de Grandval est aussi desservie, depuis cette date, par les trains montants.

Les pourparlers pour l'établissement d'une halte à Frinvilier seront repris dans le courant de 1933.

5. **Passages à niveau.** A Delémont, les passages à niveau des Rondez ont été supprimés et remplacés par un passage supérieur d'un accès très facile. Les usagers apprécient grandement les avantages qu'a apportés cette utile transformation.

Nous attendons maintenant que l'œuvre commencée soit continuée. Nous avons dressé, en son temps, une liste des passages les plus dangereux et nous l'avons transmise à l'autorité compétente. Nous reprendrons prochainement l'action en faveur de la suppression des passages à niveau. Il faut remarquer que les C. F. F. cherchent désormais à obtenir la collaboration financière des communes et des cantons pour ce genre de travaux.

6. **Chemins de fer régionaux.** Comme toutes les entreprises ferroviaires, nos chemins de fer régionaux sont aux prises avec des préoccupations financières. Celui de Porrentruy à Bonfol seul, paraît ne plus donner de soucis pour le moment. Grâce à l'exploitation de la carrière de Saint-Brais, le Saignelégier-Glovelier a pu enregistrer une amélioration réjouissante de ses finances. Une gestion prudente lui fera peut-être doubler le cap des difficultés. Le Tavannes-Noirmont ne fait guère parler de lui pour le moment, mais nous savons qu'il n'envisage pas l'avenir sans crainte. Le Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, victime directe de la crise économique, est presque à bout de souffle et si, d'une manière ou d'une autre, les pouvoirs publics, ainsi que les communes de la région ne peuvent lui venir en aide, il y aura lieu d'envisager sa suppression pure et simple, ce qui porterait un grave préjudice aux Franches-Montagnes, en accentuant leur isolement. Notre association a été appelée à intervenir en faveur de cette entreprise dans la détresse. Une délégation se rendit auprès de M. le conseiller fédéral Pilet-Golaz et lui demanda d'accueillir avec bienveillance et dans un esprit de réalisation la requête que lui avait adressée le conseil d'administration du chemin de fer. Le 6 septembre 1932, nous avons présidé à Saignelégier une assemblée de tous les intéressés, délégués des communes, autorités de district, députés aux Chambres fédérales et au Grand Conseil,

représentants des autorités cantonales, conseil d'administration, fédération suisse des cheminots, presse, pour fixer le programme d'une action en faveur du R. S. C. Cette assemblée a témoigné de sa volonté de maintenir à tout prix cette œuvre d'utilité publique et de la soutenir par tous les moyens possibles. Nous croyons bon de rappeler ici les résolutions prises :

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-La Chaux-de-Fonds ;
5. L'assemblée prie la députation jurassienne bernoise et neuchâtoise 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.

Nous espérons vivement que nos démarches aideront à éviter le désastre. Nous avons appris que le Département fédéral des chemins de fer prépare un décret qui sera soumis prochainement aux Chambres fédérales et qui lui permettra de venir au secours des entreprises ferroviaires privées dans la détresse et ayant un caractère d'utilité publique incontestable.

7. **Foire de Bâle.** Comme l'année précédente, nous avons cherché à encourager les maisons et les firmes jurassiennes à exposer à la Foire suisse d'échantillons. Malheureusement les temps sont trop durs pour arriver d'emblée à un grand résultat.

Le numéro de mars 1932 de notre Bulletin a été consacré entièrement à Bâle et à sa foire.

8. **Routes.** La nouvelle route de Pierre-Pertuis a été inaugurée en décembre dernier. Elle améliore grandement la circulation routière et c'est le plus bel ouvrage de ce genre qui ait été fait depuis fort longtemps dans le Jura. Nous saisissons l'occasion pour féliciter et remercier bien sincèrement la Direction cantonale des travaux publics de l'avoir mis en chantier au moment propice, pour occuper un grand nombre de chômeurs. Nous sommes heureux d'avoir donné tout notre appui dans cette question au Comité des intérêts économiques de la vallée de Tavannes, qui depuis des années souhaitait sa réalisation.

Nous constatons d'ailleurs que les améliorations apportées à nos routes jurassiennes sont nombreuses et que les récriminations se font de plus en plus rares.

L'entente complète entre les trois communes intéressées de Court, Granges et Longeau pour la construction d'un chemin sur Montoz n'a pas encore pu se faire, malgré les multiples pourparlers

qui ont eu lieu sous nos auspices. Les autorités fédérales et cantonales ont accueilli favorablement le projet détaillé élaboré par M. Cadotsch, ingénieur forestier à Granges. Vu l'intérêt que présente l'établissement à peu de frais d'une nouvelle voie carrossable à travers le Jura entre Court et Granges, nous espérons vivement qu'un accord sera réalisé bientôt et que les travaux pourront être mis en chantier, pour le plus grand bien des chômeurs.

IV. Action cantonale

La 7^e assemblée annuelle de l'Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois s'est tenue à Biemme, sous notre présidence, le 26 juillet 1932, dans les locaux de la Chambre cantonale bernoise du commerce et de l'industrie. Le procès-verbal de cette assemblée a été publié dans le numéro de septembre de notre Bulletin. Nous n'entrerons donc pas ici dans les détails. Nous dirons seulement que toutes les régions intéressées au trafic de la ligne du Lœtschberg, Oberland, Mittelland et Jura, avaient tenu à envoyer des représentants. Nous avons eu le plaisir de saluer la présence de M. le Dr Moser, chef de service à la Direction cantonale des chemins de fer. Après approbation du rapport d'activité présenté par le président et l'établissement de la liste des améliorations à demander à l'horaire international, le nombreux auditoire entendit un exposé très intéressant et suggestif de M. le prof. Dr. Volmar, sur la situation des chemins de fer qu'il dirige, spécialement de la grande artère transalpine bernoise. Ses explications, ses remarques et ses vues judicieuses impressionnèrent vivement l'assistance, car il montra d'une manière fortement évocatrice la grandeur des sacrifices consentis par le canton de Berne au sein d'une Confédération qui n'a pas toujours eu pour ses aspirations la compréhension nécessaire.

Arrivés au terme de notre rapport, nous ne voudrions pas manquer d'adresser de chaleureux remerciements à tous ceux qui nous ont aidés dans notre tâche, qui nous ont soutenus et qui nous ont encouragés. Ces remerciements s'adressent en tout premier lieu à M. le directeur des chemins de fer du canton de Berne et à ses collaborateurs, à la Direction cantonale de l'Intérieur, à toutes les autorités et administrations auxquelles nous nous sommes adressés, à MM. les députés aux Chambres fédérales et au Grand Conseil, à MM. les préfets et aux représentants de la presse.

Nous espérons que ce rapport, miroir fidèle de notre activité, aura l'heur de rencontrer votre approbation.

Au nom du comité de l'A. D. I. E. J. :

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
G. MÛECKLI.

Extrait des comptes de l'exercice 1932

(10 janvier 1932 au 9 janvier 1933)

Recettes

Contributions des membres	Fr. 3750.45	
Subventions	1000.—	
Intérêts des capitaux	60.95	
Bulletin	2411.65	
Divers	—	7223.05

Dépenses

Direction : assemblées, séances, indemnités	Fr. 1119.30	
Délégations	432.25	
Secrétariat : ports, téléphone, fournitures	390.45	
Imprimés	398.40	
Bulletin	3530.60	
Divers	42.—	5913.—

Boni d'exercice Fr. 1310.05**Etat de fortune**

Biens meubles		1.—
Titres		P. M.
Disponibles : déficit de caisse	72.—	
solde compte de chèques postaux	425.35	
carnet de dépôt	2522.25	2875.60
		Fr. <u>2876.60</u>

Mouvement

Fortune à la fin de l'exercice	Fr. 2876.60
Fortune au commencement de l'exercice	<u>1666.55</u>
Augmentation	Fr. <u>1210.05</u>

Après vérification, les délégués des organes de vérification, les communes de Court et Porrentruy, ont constaté l'exactitude des chiffres cités ci-dessus et la présence des titres et espèces ; il sera donné connaissance de leur rapport détaillé à l'assemblée annuelle.

Etat des membres et des organes de l'A. D. I. E. J.**Membres fondateurs**

(Art. 3 des Statuts)

1925 : Communes de Porrentruy, Moutier, Laufon, Delémont, Comité régional de la Vallée de Tavannes (Tavannes, Reconvilier, Pontenet, Malleray, Bévilard, Sorvilier, Court, Champoz, Loveresse, Saicourt, Les Genevez, Lajoux, Tramelan-dessus, Tramelan-dessous, Sonceboz).

Membres

(Art. 3 des Statuts)

1. Communes municipales et bourgeoises, autorités :

1925 : Municipalités de Courrendlin, Courtelary, Courtételle, Saint-Ursanne, Vendlincourt.

- 1926 : Municipalités de Courroux, Glovelier, Roches.
 1927 : Municipalité de Granges (Soleure) ; Direction de l'Intérieur du canton de Bâle-Ville.
 1928 : Municipalités de Neuveville, St-Imier, Corgémont, Cormoret, Renan, Villeret, Sonvilier.
 1929 : Municipalités de Bassecourt, Courtedoux, Crémines, Grandval, La Heutte, Mont-Tramelan, Saignelégier, Vauffelin.
 1930 : Commune des Breuleux.
 1931 : Commune de Courgenay.

2 et 3. Associations d'utilité publique ou d'intérêts économiques :

- 1925 : Société jurassienne d'Emulation.
 1926 : Société jurassienne de Développement, Verkehrs-Verein de Bâle, Chambre de commerce de Bâle.
 1928 : Société des Arts et Métiers de Delémont et environs, Section de Porrentruy de l'Union bernoise du commerce et de l'industrie, Section jurassienne de la Société des voyageurs de commerce, Section des Rangiers de l'Automobile-Club suisse.
 1929 : Société des Arts et Métiers de Porrentruy.
 1930 : Société bernoise du commerce et de l'industrie, St-Imier; Société d'embellissement, Moutier ; Société de viticulture, la Neuveville.
 1931 : Société de Développement, St-Imier.
 Moto-Club jurassien.
 Chambre cantonale du commerce, section de l'horlogerie, Bienne.

Membres-soutien

(Art. 3 des Statuts)

1. Entreprises industrielles et commerciales :

- 1928 : Usines de Choindez-Rondez.
 1929 : Banque Populaire Suisse, Moutier ; Banque cantonale, Delémont; Banque cantonale, Moutier ; Forces Motrices Bernoises S. A., Porrentruy, avec bureaux de Delémont et Laufon ; Manufacture des Longines, St-Imier ; Portlandcementfabrik, Laufon ; Tuilerie mécanique, Laufon ; Moulins Brand, Tavannes ; Tavannes Watch Co, Tavannes ; Fonderie Boillat, Reconvilier ; Usines Tornos, Moutier ; Fabrique de boîtes Jaquat-Ruedin, Bassecourt ; Compagnie de chemin de fer Saignelégier-Glovelier ; Compagnie de chemin de fer Porrentruy-Bonfol ; Compagnie de chemin de fer Tavannes-Tramelan-Noirmont ; Compagnie de chemin de fer Saignelégier-Chaux-de-Fonds.
 1930 : Manufacture suisse de cadres et cycles Piquerez et Cie, Bassecourt; Fabrique de machines A. Bechler, Moutier ; Banque populaire suisse, sièges de Delémont, Porrentruy, Saignelégier, Tramelan et St-Imier; Société coopérative de consommation de Delémont et environs ; Compagnie de chemin de fer Soleure-Moutier ; Coopérative d'Ajoie, Porrentruy ; Imprimerie du « Démocrate » S. A., Delémont ; Brasserie Warteck, Delémont; Fabrique de machines J. Petermann, Moutier ; Banque cantonale de Berne, succursale de Malleray ; Fabrique de machines Schäublin-Ville-neuve, Bévillard ; Banque cantonale de Berne, succursale de Tramelan.
 1932 : Aluminium A. G., Laufon ; L'Essor, fab. d'horlogerie, Court ; Wenger & Co., coutellerie, Delémont ; A.-G. für keramische Industrie, Laufen ; Perrin frères, décolletage, Moutier.

2. Membres individuels :

- 1928 : MM. les conseillers nationaux Gropierre (Berne) ; Sandoz (Tavannes).
M. le député Bueche (St-Imier).
MM. Mœckli, inspecteur (Neuveville) ; Mamie, inspecteur (Courgenay) ; Dr Bessire, professeur (Porrentruy) ; Savoye, directeur (St-Imier) ; Maillat, géomètre (Porrentruy) ; P. Bechler (Moutier) ; Billieux, procureur (Porrentruy).
- 1929 : MM. les députés Périat (Fahy) et Périnat (Courrendlin).
- 1930 : MM. O. Meister, Buffet de la Gare, Delémont ; J. Berger, entrepreneur, Moutier ; Dr X. Jobin, Porrentruy ; A. Groslimond, notaire, Reconvilier ; P. Schluep, notaire, Sonceboz ; Dr G. Nahrath, avocat, député, Neuveville ; D. Stucky, Auto-Transports, Porrentruy ; Dr F. Neuhaus, médecin-chirurgien, Moutier ; Dr H. Sautebin, directeur, Delémont ; M. Marchand, directeur, Porrentruy ; V. Henry, préfet, Porrentruy ; E. Baumgartner, instituteur, Bienne ; L. Reusser, directeur, Altdorf ; E. Grosjean, employé aux S. I., Moutier ; L. Choulat, journaliste, Berne ; J. Gigon, instituteur, Chevenez ; G. Girod, notaire et maire, Delémont ; Dr M. Mœckli-Cellier, professeur, Neuveville ; R. Steiner, maître au Progymnase, Delémont ; M. le major H. Farron, commandant d'arrondissement, Delémont ; E. Juillard, industriel, Cortébert ; Ch. Bonsack, méd.-dentiste, Bienne ; I. Lévy, ingénieur, Delémont ; Ed. Châtelain, notaire, Delémont ; Dr Wilhelm, préfet, Saignelégier ; H. Reusser, chef de gare, Boncourt ; H. Strahm, député, Cormoret ; J. Baumann, Neuveville ; Dr N. Châtelain, méd.-chirurgien, Saignelégier.
- 1931 : MM. E. Koch, notaire, Porrentruy ; O. Wyss, notaire, Neuveville ; A. Fleury, maire, Soyhières ; J. Mertenat, entrepreneur, Soyhières ; E. Villemain, notaire, Porrentruy ; A. Voisard, instituteur, Porrentruy ; G. Cléménçon-Delachaux, négociant, Moutier ; N. Frepp, avocat et notaire, St-Imier ; M. Fromaigeat, Restaurant du Cheval-Blanc, Courrendlin ; Paul Mœckli, directeur, Delémont ; Th. Hofner, Hôtel Terminus, Delémont ; Adam Rossel, administrateur, Tramelan ; Florian Imer, préfet, Neuveville ; A. Masset, architecte, Delémont ; E. Nussbaum, Hôtel du Soleil, Delémont ; Ch. Boéchat, député, Delémont ; Cl. Bloch-Meyer, négociant, Neuveville ; M. Giauque, chef de gare, Neuveville ; J. Gueisbühler, instituteur, Soubos.
- 1932 : MM. Rob. Jeanneret, fabricant, St-Imier ; E. Frey, restaurateur, Boncourt ; J. Perret, fondé de pouvoirs, Cortébert ; H. Eberhard, expert-estimateur, Porrentruy ; L. Vallet fils, vins, Porrentruy ; A. Francillon, St-Imier ; Daniel Charpilloz, fabricant, Bévillard ; N. Langel, député, St-Imier ; O. Voisard, député, Fontenais ; L. Friedli, entrepreneur, Delémont ; E. Paskowsky, serrurerie mécanique, Delémont ; E. Péquignot, avocat, Saignelégier.
- 1933 : M. le maire P. Iung, Court.

Organes de l'Association

Le Comité est actuellement composé de :

Comité de Tavannes : M. F. Reusser, président, Moutier.

Municipalité de Delémont : MM. A. Hof, ancien-maire, vice-président, et G. Mœckli, conseiller, secrétaire-caissier.

Municipalité de Granges (Soleure) : M. E. Meyer-Wyss, ingénieur, conseiller.

Municipalité de Laufon : vacant.

Municipalité de Moutier : M. F. Degoumois, maire.

Municipalité de Porrentruy : M. M. Henry, conseiller.

Municipalité de St-Imier : M. E. Chappuis, maire.

Municipalité de Saignelégier : M. le Dr V. Moine, professeur.

District de Courtelary : M. le préfet Liengme, Courtelary.

Représentant des cercles bâlois : M. A. Cettinger, secrétaire du Verkehrs-Verein de Bâle.

En outre, la Société jurassienne de Développement, qui subventionne l'A. D. I. E. J., est représentée au Comité par son président, M. le préfet A. Joray, Delémont.

Les *vérificateurs des comptes* sont actuellement les communes de Court et de Porrentruy.

REQUÊTE

concernant les améliorations à apporter à l'horaire des chemins de fer.
(Période du 15 mai 1933 au 14 mai 1934.)

A la Direction cantonale des chemins de fer, à Berne.
par les bons soins de la Préfecture de Moutier.

Monsieur le directeur,

Comme les années précédentes, nous avons l'honneur de vous envoyer la liste des modifications à l'horaire que notre association aimerait voir introduites dans le projet présenté par les instances ferroviaires en date du 13 décembre dernier.

Nous savons que nos chemins de fer se débattent dans une situation financière difficile et que les administrations sont tenues à la plus stricte économie. Partant cependant du principe que leurs embarras financiers proviennent, pour une partie, de la concurrence de l'automobile, nous estimons que ce n'est pas dans le domaine des horaires qu'il y a lieu de faire des restrictions et des compressions, mais qu'au contraire, il faut tendre à donner au public, lorsque les besoins sont justifiés, toujours de meilleures communications. Nous savons que bien des gens ne demanderaient qu'à voyager en chemin de fer et à renoncer à l'automobile, si les relations ferroviaires étaient encore améliorées.

C'est pourquoi nous nous sommes permis de prendre en considération dans notre requête les vœux les plus importants qui nous ont été soumis par les représentants des communes jurassiennes, membres de notre association. Les revendications de l'année dernière qui n'ont pas trouvé, en son temps, un accueil favorable, ont été reprises pour autant que les besoins n'ont pas été modifiés par les circonstances.

Il est intéressant de constater que les récriminations les plus nombreuses proviennent de la région où les lignes ne sont pas encore

électrifiées, ce qui prouve à l'évidence que la traction électrique, grâce à l'augmentation plus facile du nombre des trains et de leur vitesse, est de nature à satisfaire complètement le public voyageur et à mettre entre les mains de l'administration une arme efficace contre la concurrence de la route. Nous saisissons l'occasion pour renouveler le vœu des populations du Jura sud de voir les lignes Bienne-La Chaux-de-Fonds et Sonceboz-Moutier électrifiées le plus tôt possible et nous espérons vivement que la première pourra l'être pour le 15 mai 1934.

Voici les modifications demandées :

I. Ligne Bâle-Delémont-Bienne.

1. **Introduction d'une paire de trains directs 212/217 en correspondance à Bienne avec les trains directs 112 et 117.** Ces nouveaux trains si nécessaires devraient enfin être mis en marche. Nous rappelons que malgré l'ouverture de la ligne Moutier-Longeau et l'électrification de la ligne Bâle-Delémont-Bienne, il n'a été introduit sur celle-ci depuis près de 50 ans, aucun express nouveau, alors que sur la plupart des autres lignes principales le développement du trafic a suivi fidèlement celui de la vie économique.
2. **Prolongation du train 1788, de Laufon à Delémont, comme accéléré et établissement de la correspondance à Delémont avec le 1654 pour Sonceboz (-La Chaux-de-Fonds).** L'horaire de ce train pourrait être le suivant :

Bâle	dép.	16 ¹⁵ h.
Laufon		16 ⁵⁰ „
		51 „
Delémont		17 ⁰⁵ „
		10 „

L'amélioration des relations entre Bâle et le Jura est désirée depuis fort longtemps et la solution que nous proposons ici a le mérite d'être réalisable très facilement et à peu de frais.

3. **Circulation régulière, le dimanche et le samedi pendant une partie de l'été, des trains de sport de Bâle vers le Jura.** Il s'agit ici, pour le samedi, de l'accélééré 1780 qui pourrait se confondre avec le 212 de Bâle à Moutier, si celui-ci était introduit. Pour le dimanche, nous pensons à l'accélééré 1756 à l'aller et, au retour, à l'accélééré 1779 retardé d'une heure environ. Il y aurait lieu de voir aussi si ces trains ne devraient pas être conduits jusqu'à Bienne, pour permettre aux Bâlois l'accès facile du lac et de ses rives.
4. **Etablissement à Bienne de la correspondance du 1774 (12.15 h.) avec le 1516 (12.12 h.) (Neuveville).** Lorsqu'on se rend au cours de la journée du Jura vers la Suisse romande, il y a toujours un très long arrêt, de 60 minutes au moins, à subir en gare de Bienne, ce qui à la longue n'est pas admissible.
5. **Introduction d'une communication Delémont-Choindez, le soir après 20.30 h.** La semaine celle-ci pourrait être réalisée en ajoutant une voiture de voyageurs à un train de marchandises. Le dimanche, il y aurait lieu d'introduire un omnibus qui partirait de Delémont après l'arrivée du train 132 de Porrentruy et du 1690 de Bâle.

II. Ligne Delémont-Delle.

1. **Accélération du train 4677 Porrentruy-Delémont. Arrivée à Delémont vers 18.30 h. au plus tard, pour assurer la correspondance sur Bienne avec le 1790.** Si vraiment le 4677 ne peut être amélioré dans le sens indiqué, nous demandons que la possibilité d'adjoindre une

voiture de voyageurs au train 698, entre Porrentruy et Delémont, avec arrêts aux stations intermédiaires et arrivée à Delémont à l'heure voulue, soit étudiée. Ce train qui n'est pas excessivement chargé pourrait très bien faire ce service.

2. **Mise en marche entre Glovelier et Delémont, les dimanches en été, du train 1681 actuel (horaire 1932/33), pour assurer la continuation du train 42 R. S. G. venant de Saignelégier.** Cette petite prestation supplémentaire est nécessaire pour favoriser le trafic touristique.
3. **Etablissement des correspondances suivantes :**
à Bienne: D 138 de Delle avec D 104 pour Lausanne et Genève,
à Delémont ou Moutier: D 138 de Delle avec 1646 pour Sonceboz.
4. **Amélioration de la relation matinale Thoune-Berne-Delle 131/431/1759/1668,** pour arriver, au moins pendant une partie de l'année (heure d'hiver), à Belfort assez tôt pour assurer la correspondance avec le train 36 Est pour Paris.

III. Ligne Delémont-Sonceboz.

1. **Marche des trains 1647 et 1656, Sonceboz-Moutier-Sonceboz, tous les dimanches de l'année, c'est-à-dire aussi les dimanches en hiver.** Nous devons derechef insister sur ce point et nous espérons vivement que satisfaction pourra être donnée à la population intéressée.
2. **Introduction d'une communication Sonceboz-Moutier, le matin, de façon à arriver à Moutier vers 8.10 h.** La meilleure solution résiderait dans la jonction des trains 1608 La Chaux-de-Fonds-Sonceboz et 1759 Moutier-Delémont.

Les habitants de la vallée supérieure de la Birse, ainsi que du vallon de St-Imier, demandent instamment la prise en considération de ce vœu. Sur toutes les lignes, il y a, en général, dans chaque direction au moins deux trains avant 8 h. du matin. Seul le parcours considéré dans le sens Sonceboz-Moutier fait exception et nous nous permettons de rappeler qu'avant la guerre cette double relation matinale existait. C'est vraiment trop demander aux gens de la vallée de Tavannes de se trouver au chef-lieu de district à 7.15 h. du matin pour être reçus dans les bureaux seulement après 8.30 h.

3. **Ajustement des correspondances suivantes à Delémont :**
Train 1645 de Sonceboz (arr. 11.17 h.) avec 1672 pour Porrentruy (dép. 11.15 h.).
Train 1681 de Porrentruy (arr. 20.12 h.) avec 1658 pour Sonceboz (dép. 20.03 h.).

Si ces correspondances n'étaient pas réalisées, il y aurait lieu d'exonérer de la surtaxe dans les trains directs 207 et 222, entre Moutier et Delémont et vice-versa, les voyageurs n'utilisant ces trains que sur ce parcours.

IV. Ligne Berne-Bienne-La Chaux-de-Fonds.

1. **Prolongation sur Bienne, dès Sonceboz, de l'omnibus 1620 et correspondance de ce train avec l'omnibus 1618 pour Berne.** Les communes de la vallée de St-Imier insistent tout particulièrement pour que cette amélioration soit réalisée. Une solution donnant satisfaction à tous les intérêts en présence, ne doit certainement pas être impossible à trouver.
2. **Circulation des trains 1609 Sonceboz-Sonvilier et 1636 Chaux-de-Fonds-St-Imier tous les dimanches de l'année.** A moins que la revendication sous chiffre 5 soit réalisée, nous demandons que la

correspondance à La Chaux-de-Fonds, du train 1590, venant du Locle (arr. à La Chaux-de-Fonds 23.10 h.), soit maintenue.

3. **Etablissement à Bienne de la correspondance du 432 de St-Imier avec le 1510 pour Neuchâtel et à Berne avec le 8 pour Fribourg.**
Nous insistons, à nouveau, pour que le train 432 soit légèrement avancé de façon à assurer les correspondances précitées. La correspondance du train 108 pour Lyss ne pourrait-elle être assurée d'une autre manière? (via Berne par exemple). L'intérêt d'une seule localité ne doit-il pas céder le pas devant celui de toute une région?

4. **Circulation des accélérés 441 et 448 tous les dimanches de l'année.**
Lorsque la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds sera électrifiée, ces deux trains devront devenir quotidiens.

Nous devons protester contre l'arrêt pendant 1.12 heure à Bienne du train 448. Nous ne comprenons pas que l'on puisse établir de pareilles « relations directes ».

5. **Introduction d'une communication La Chaux-de-Fonds-Courtelary avec départ de La Chaux-de-Fonds vers 22.30 h.**

Avant la guerre cette relation existait et la population du valon de St-Imier dont les intérêts économiques convergent vers La Chaux-de-Fonds, demande d'avoir à nouveau la possibilité de quitter cette ville après 20.30 h.

6. **Le train 4629 devrait desservir la halte de la Heutte durant toute l'année, comme cela est prévu du 9. X. au 30 IV.**

Les abonnés de la Heutte insistent beaucoup pour la prise en considération de cette demande, car ils n'admettent pas qu'à la fin de la journée de travail, on doive faire un trajet à pied le long de la voie ferrée, alors que l'on a un abonnement en poche.

Remarques : Il est regrettable que l'on n'ait pas trouvé ensuite de l'accélération du train direct 132, Delle-Berne, une combinaison plus favorable pour ajuster à Bienne la correspondance du 1634 avec ce train international.

Nous maintenons notre observation de l'an dernier concernant la vitesse des trains sur la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds. Avec la puissance des locomotives actuelles, il semble que l'on aurait pu réaliser un progrès, comparativement aux horaires d'avant-guerre.

V. Ligne Bienne-Neuchâtel.

1. **Circulation des trains 1503 et 1508 également le dimanche.**
2. **Etablissement à Bienne de la correspondance du train 1517 de Neuchâtel avec**
148 pour Berne
1781 pour Delémont
1627 pour St-Imier et Tavannes.

VI. Ligne Moutier-Soleure.

1. **Réintroduction du train 403 actuel entre Moutier et Gänsbrunnen.**
Les habitants de Moutier et des communes avoisinantes estiment qu'il est nécessaire d'avoir la possibilité de se rendre dans le Cornet et à Gänsbrunnen vers 7 heures du matin. Nous rappelons que le train 403 part actuellement de Moutier à 7.22 h. pour arriver à Gänsbrunnen à 7.40 h.

Une autre solution intéressante et qui serait de nature à satisfaire en même temps des intérêts plus généraux, serait de faire partir le train 5 du projet d'horaire, de Moutier, à 6.55 h. et de le faire arriver à Soleure vers 7.30 h., de façon à assurer à Moutier

la correspondance avec le train 1752 de Delémont et à Soleure avec le direct 103 pour Olten. La correspondance pour Berne serait aussi réalisée à Soleure.

En sens inverse, il y aurait alors lieu de prolonger jusqu'à Moutier, le train 6 avec arrivée dans cette gare vers 8 h.

2. Les abonnés de Corcelles demandent s'il ne serait pas possible de retarder de quelques minutes le départ du train 408, afin de leur donner un peu plus de temps pour prendre le repas de midi.

VII. Service international.

1. **Amélioration des correspondances à Delle pour Montbéliard et Belfort.** Nous avons constaté avec plaisir que grâce à l'électrification de la ligne Delémont-Delle, les relations avec les régions françaises de Belfort et de Montbéliard ont été améliorées dans une sensible mesure. Des lacunes subsistent cependant encore. Il y aurait lieu tout spécialement :
 - a) d'établir la correspondance entre le train 1662 (Delle arr. 6.57 h.) et le train 1796 PLM. partant de Delle à 6.50 h. en direction de Montbéliard.
 - b) d'améliorer en réduisant le long battement en gare de Delle du train 61 Est, arrivant de Belfort à 12.41 h. et continuant sur Delémont par train 1675 à 14.12 h.
2. **Raccourcissement du long arrêt du train 143 CFF/38 Est à Belfort.**
3. **Etablissement le matin à Belfort de la correspondance pour Nancy après l'arrivée du train 1668 CFF/32 Est.**

Dans l'espoir que vous réserverez bon accueil à notre requête et en vous remerciant une fois de plus de votre grande bienveillance à l'égard du Jura, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Delémont et Sonceboz, les 19 et 20 décembre 1932.

Au nom de l'A. D. I. E. J. :

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
G. MOECKLI.

Le Bulletin de l'A. D. I. E. J.

est en vente dans les kiosques des gares de :

Delémont	Bienne	Tavannes
Moutier	Berne	Sonceboz
Porrentruy	St-Imier	Laufon