

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
Band: 1 (1930)
Heft: 2

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: 19.10.2024

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

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Activité des organes de l'Association

1. Séance de la Direction du 9 septembre 1930

La Direction prend connaissance du rapport de M. le Dr V. Moine (Saignelégier) sur la situation financière du Régional Saignelégier-Glovelier ; le rapport donne une vue d'ensemble de la question et les moyens de remédier à la mauvaise marche financière de l'entreprise. Le sujet sera repris ultérieurement.

Les revendications générales pour l'établissement des horaires de l'année 1931-1932 sont étudiées. En matière internationale, les décisions prises par l'assemblée cantonale ont été exécutées. Pour le trafic interne, la Direction est d'avis de réduire les demandes au strict minimum, vu le fléchissement des recettes des C.F.F. On renoncera à toute exigence de prestation nouvelle non indispensable ; par contre, on insistera sur les ajustements de correspondances aux gares de jonction et sur l'amélioration des relations ferroviaires entre l'Ajoie et Delle-Montbéliard-Belfort. (V. annexe 3).

2. Séance du Bureau directeur du 1^{er} octobre 1930

Le Conseil municipal de Bienne ayant attiré notre attention sur la suppression pour l'horaire d'hiver des directs Genève-Zurich 112 et 117, il a été répondu que cette suppression est regrettable et que l'A. D. I. E. J. estime que ces directs devraient permettre une relation Genève-Bâle par le Jura bernois.

Le service de banlieue Bâle-Laufon rend de grands services à la population. Mais le train 1771 serait mieux placé s'il circulait après le direct 207 ; ce point de vue sera notifié à la Direction cantonale des chemins de fer qui sollicite l'avis de l'Association.

Notre demande de maintenir durant l'hiver le service des trains du dimanche de la Vallée de Tavannes et le train du soir 1690 Bâle-Delémont, a été rejetée par la Direction générale des C. F. F.

L'affaire de la halte de Frinvilier (v. annexe 1) prend corps ; la Direction générale des C. F. F. est d'accord avec l'établissement d'une halte non-gardée, à condition que les communes assument le paiement de la totalité des frais. (En date du 9 octobre les délégués des communes et de l'A. D. I. E. J. ont décidé de demander à la Direction cantonale des chemins de fer les plans et devis qui seront élaborés par la Direction du 1^{er} arrondissement des C. F. F. ; cette décision a été exécutée.)

Vu la crise industrielle qui, loin de diminuer, s'étend au contraire, le Bureau décide de prier le Conseil fédéral de prendre les

mesures nécessaires pour le subventionnement de certains travaux par la Confédération et l'exécution immédiate de travaux prévus dans le Jura par les C. F. F., le tout à titre de lutte contre le chômage. (V. annexe 2.)

3. Séance de la Direction du 27 octobre 1930

Sur demande du Comité régional de la Vallée de Tavannes, il est décidé d'appuyer les démarches qui seront entreprises par le dit Comité pour arriver à la correction de la route de Pierre-Pertuis.

La Direction cantonale des chemins de fer nous avise qu'elle a demandé à la Direction du 1^{er} arrondissement des C. F. F. les plans et devis de la halte de Frinvilier, qui nous ont été soumis depuis lors.

Il est procédé à l'admission de six nouveaux membres-soutien : entreprise industrielle et membres individuels.

La situation de certains chemins de fer régionaux sera discutée au cours de conférences entre l'A. D. I. E. J. et les directions des entreprises ; ceci pour suivre aux décisions prises le 9 septembre écoulé.

De source sûre, on fait savoir qu'il est question de transférer le service postal international (messageries) actuellement installé à Porrentruy ; les démarches nécessaires sont décidées pour s'opposer à la mesure envisagée.

L'organisation de stands jurassiens à la Foire d'échantillons de Bâle au printemps 1931 est renvoyée au Bureau directeur pour exécution, de même que l'étude pour l'ouverture d'un concours jurassien d'inventions.

Vu les conditions favorables du marché de l'argent, on demandera à la Direction cantonale des affaires communales par quels voies et moyens les communes pourraient chercher à en bénéficier.

Une nouvelle entrevue est décidée sur la Montagne de Court pour étudier le tracé proposé par les autorités de Granges dans la question : route carrossable Granges-Court.

ANNEXE 1

21 juillet 1930.

Frinvilier : Etablissement d'une station.

A la « Direction générale des Chemins de fer fédéraux »,
Berne.

Monsieur le Directeur général,

Nous avons l'honneur, par la présente, de vous prier d'examiner la question suivante :

**Etablissement d'une station, évent. d'une halte-voyageurs
à Frinvilier, entre Bienne et Reuchenette,
sur la ligne Bienne-Sonceboz.**

I. La justification du projet est, brièvement rapportée, la suivante :

1. Les villages de Orvin, Plagne et Vauffelin et le hameau de Frinvilier (commune de Vauffelin), ont une population globale de 2000

habitants environ, dont les voies naturelles d'accès rejoignent, au-dessus de Frinvilier, la grand'route Bienne-Sonceboz. Ils sont situés dans la sphère économique de Bienne, ville à laquelle ils sont rattachés par des lignes d'autobus postaux (Orvin, par le funiculaire Bienne-Evilard et l'autobus postal), mais qui ne peuvent rendre les services qu'on en attend, vu le nombre restreint des courses effectuées, la cherté des billets et les lourdes contributions financières exigées d'Orvin, Plagne et Vauffelin.

Mais, administrativement, ils font partie du district de Courte-lary ; c'est dans cette localité que sont concentrés tous les services administratifs et judiciaires (préfecture, tribunal, registre foncier, etc.) auxquels les citoyens doivent, à tout instant, avoir recours.

Si la situation, bien que difficile, est encore supportable, quand il faut se rendre à Bienne, elle est devenue intenable aujourd'hui que le temps est de l'argent partout, aussitôt que les nécessités de la vie appellent les habitants de la région dans le Vallon de St-Imier ou le reste du Jura. Pour se rendre à la station de chemin de fer la plus rapprochée, soit Reuchenette, il y a 2 heures de marche en moyenne pour les habitants de ces villages, car les autobus postaux ne desservent pas ce parcours. Il en résulte que le moindre déplacement au chef-lieu, par exemple, a pour conséquence la perte d'une journée entière de travail.

Cet état de choses serait grandement amélioré par l'établissement de la station de Frinvilier.

2. Malgré le peu de profit qu'elles en ont retiré, les communes susmentionnées ont contribué financièrement à l'établissement de la ligne Bienne-Sonceboz par des subsides dont quelques-uns, pour l'époque, n'étaient pas négligeables; il semble que ce facteur puisse être retenu aujourd'hui que, pour la première fois, on s'adresse aux Chemins de fer fédéraux pour leur demander une prestation justifiée.
3. Il est tout indiqué de desservir la contrée par une station de chemin de fer pour un autre motif encore : le site favorable au point de vue touristique. — C'est à Frinvilier en effet que commencent les gorges très connues de la Suze, appelées gorges du Taubenloch, au-dessus de Boujean-Bienne. Le sentier des gorges est parcouru chaque année par plus de 50.000 personnes et touristes — 1929 : 71.000 personnes — chiffres contrôlés ; on peut admettre sans autre, sinon que ce chiffre serait augmenté, du moins qu'une grande partie de ces touristes, surtout ceux de Bâle, Chaux-de-Fonds et les écoles, au lieu de faire à pied le trajet fastidieux sur route de Reuchenette à Frinvilier, emprunteraient la voie ferrée, de même que ceux qui, contents de faire le trajet à pied une fois, seraient heureux de rentrer à Bienne ou d'en partir en chemin de fer.

En outre, à Frinvilier commence le sentier très connu du Jura-verrein pour les hauteurs du Jura qui, par Plagne, mène à la Montagne de Granges, à la Hasenmatt, au Weissenstein. Très couru, été comme hiver, par les sportifs, ce sentier, très fréquenté, le serait plus encore si on pouvait y accéder directement par chemin de fer au lieu d'y arriver depuis Bienne, seulement après une heure de marche.

4. Si la requête n'arrive qu'à cette heure, c'est qu'on se rendait bien compte que l'exploitation à la vapeur s'opposait à la prise en considération d'une demande semblable à cet endroit. Mais l'électrification prévue de ce tronçon, avec son changement de traction des convois, permet d'envisager la possibilité nouvelle dont nous avons l'honneur de vous demander la mise à l'étude.

II. La question de l'emplacement a aussi été abordée par les cercles soussignés. Après une visite des lieux, nous estimons que l'emplacement situé au-dessus du passage sous-voie de la route : route cantonale Frinvillier-Orvin, entre ce passage et le tunnel, pourrait convenir parfaitement. Les voies d'accès sont faciles à construire et le fait que le terrain est propriété de la commune bourgeoise de Vauffelin, est également de nature à faciliter l'établissement de la station.

Au vu de ces considérations, dont nous espérons que vous aurez de suite saisi tout le bien-fondé, nous vous prions, Monsieur le Directeur général, de bien vouloir ordonner la mise à l'étude que nous sollicitons de vos services compétents. Nous vous serions reconnaissants de nous en communiquer les résultats dès que cela vous sera possible ainsi que vos conclusions.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur général, nos salutations les plus distinguées.

Ont signé : l'A. D. I. E. J. chargée de l'action, le Conseil communal de Orvin, le Conseil communal de Plagne, le Conseil communal de Vauffelin.

La préfecture de Courtelary et la Direction cantonale des chemins de fer ont fourni un préavis entièrement favorable à la réalisation de ce projet.

ANNEXE 2

3 octobre 1930.

Lutte contre le chômage.

Au Haut Conseil fédéral,

B e r n e.

Messieurs les Conseillers fédéraux,

La triste situation dans laquelle se débattent nos industries horlogère et mécanique, les perspectives angoissantes d'avenir, nous font un devoir d'intervenir auprès de notre Haut Conseil fédéral pour le prier respectueusement d'examiner avec toute l'attention voulue, le problème de la lutte contre le chômage. La crise paraissant vouloir durer, le simple subventionnement, même pendant 150 jours, des caisses d'assurance-chômage par la Confédération, se révélera, à notre humble avis, inefficace, financièrement et moralement. Nous nous permettons d'estimer que la question du subventionnement de travaux de chômage par la Confédération, les cantons et les communes, mérite d'être reprise. La Confédération, en particulier, par sa régie des Chemins de fer fédéraux, pourrait parer dans une certaine mesure, au chômage si menaçant à l'entrée de l'hiver.

Dans le Jura bernois, toute une série de travaux doivent être exécutés ces prochaines années, dont les plans et devis sont arrêtés, les dépenses prévues et consenties. Nous citerons l'électrification des lignes Bâle-Delémont, Delémont-Delle, Biemme-Chaux-de-Fonds, Sonceboz-Moutier ; la mise en double-voie du tronçon Courrendlin-Moutier ; la suppression de divers passages à niveau, près de Delémont, de Porrentruy, de Zwingen. Si l'exécution de ces travaux pouvait être accélérée, il y aurait là de nombreux chantiers qui fourniraient de l'occupation aux ouvriers sans ressources autres, une fois les secours de chômage épuisés — pour ceux qui font partie d'une institution de prévoyance — que l'assistance publique.

En tout état de cause, nous nous voyons dans l'obligation impérieuse de demander au moins que les travaux de mise en double-voie sur le secteur Courrendlin-Choindoz, soient commencés au plus tôt, indépendamment des autres mesures que la Confédération sera amenée à prendre, le fardeau des conséquences du chômage, pour les ouvriers non-affiliés à une caisse-chômage, ne pouvant être endossé indéfiniment par les communes et le canton.

Nous nous sommes permis de nous adresser au Haut Conseil fédéral, dans l'espoir qu'il voudra bien faire prendre les mesures exceptionnelles, justifiées par une situation également exceptionnelle. Veuillez agréer, etc.

ANNEXE 3

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Paris, le 3 novembre 1930.

Vous avez bien voulu attirer mon attention sur la défektivité des correspondances existant à Delle entre les trains suisses et ceux de la ligne de Montbéliard et insister sur l'intérêt que présenterait pour vos ressortissants la mise en correspondance à Delle, pendant la période d'application de l'heure normale en France, des trains 1795 P. L. M./1671 C. F. F. et 1807 P. L. M./132 C. F. F.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, malgré notre vif désir de vous être agréables nous n'avons pas reconnu, après examen de la question fait d'accord avec les Chemins de fer fédéraux, la possibilité de donner satisfaction à votre demande.

En effet, en tenant compte du battement nécessaire aux opérations de correspondance, il s'en faut d'environ 25 minutes que cette correspondance soit assurée. Or, le train 1795, relié étroitement à Montbéliard au train express 559 de Paris, ne peut être avancé de quoi que ce soit ; quant au train 1671 (C. F. F.), il est tenu à Delémont par sa correspondance avec le train 207 sur Bâle ainsi que par des difficultés de croisement et ne peut, par suite, être retardé.

La correspondance des trains 1807 P. L. M. et 132 C. F. F. est encore moins réalisable du fait que le train 132 C. F. F. est un train qui assure des relations internationales et ne peut être retardé sans inconvénients. De son côté, notre train 1807 relève à Montbéliard la correspondance du train 576 de Belfort, qui n'est susceptible d'aucune avance. D'ailleurs, le train 1807 donne correspondance en hiver au train 4681 (C. F. F.) sur Delémont, correspondance qui n'est utilisée que par un nombre insignifiant de voyageurs.

En ce qui concerne la mise en circulation de voitures directes de toutes classes sur le parcours Delémont-Montbéliard, elle ne serait nullement justifiée par l'importance du trafic et ne peut être envisagée.

Veuillez agréer, etc.

Pour le Directeur général de la Compagnie,
L'Ingénieur en chef de l'Exploitation.

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.