

Heurs et malheurs des régionaux Francs-Montagnards : le R.S.G. - son passé, ses luttes, ses perspectives d'avenir

Autor(en): **V.M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **3 (1932)**

Heft 4

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-823814>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

pôt foncier, basé sur des estimations cadastrales notoirement trop élevées, il est particulièrement lourd aux Franches-Montagnes.

Bref, il est temps que les pouvoirs publics, les associations économiques, les hommes de cœur, joignent leurs efforts à ceux des habitants modestes, mais travailleurs de cette contrée, pour étudier avec eux les moyens les plus efficaces d'enrayer une régression économique trop réelle.

A. WILHELM.

HEURS ET MALHEURS DES RÉGIONAUX FRANCS-MONTAGNARDS

Le R. S. G. — Son passé, ses luttes, ses perspectives d'avenir

A plusieurs reprises, ces dernières années, le bruit a couru que le pittoresque régional qui relie la vallée de Delémont et l'Ajoie aux Franches-Montagnes, le R. S. G., serait obligé de cesser son exploitation. L'opinion publique, à juste titre, s'est émue de cette situation ; la presse s'en est occupée, puis, un beau jour, on a appris avec satisfaction que le R. S. G., ayant trouvé une ressource nouvelle, pourrait encore vivre, ou du moins vivoter. S'agit-il d'un cautère sur une jambe de bois, ou d'une ressource définitive ? Le public jurassien, celui qui s'intéresse au sort de nos régions et aux questions économiques, doit être renseigné.

Le R. S. G., comme on l'a dit avec raison, souffre d'un vice congénital, qui pèse sur l'exploitation : il évite les villages alors que la route les dessert. La station de St-Brais est à deux kilomètres du village ; celle de Saulcy, à trois kilomètres ; celle de Lajoux, à quatre kilomètres ; celle de Montfaucon, à un kilomètre ; seules, les stations du Bémont et de Saignelégier desservent directement les villages. Dans la lutte contre l'auto et le camion, le R. S. G. est donc sérieusement handicapé. D'autre part, la voie à écartement normal occasionne des frais généraux supérieurs à ceux du régional à voie étroite, sans que la compagnie récupère pour autant des subsides spéciaux. En effet, le rebroussement de la Combe-Tabellon, la faiblesse du profil de la voie, inutilisable pour les grosses locomotives et les convois de vingt wagons, le fait encore que la ligne court parallèlement à la frontière, empêchent le R. S. G. d'être considéré comme une ligne stratégique subventionnée par la Confédération. Aussi, dès le début, malgré le carac-

tère pittoresque du tracé et l'exploitation intense du bois, le régional connut-il des jours difficiles.

La compagnie du R. S. G. fut constituée en 1897, avec un capital de 3.050.000 fr., dont 2.500.000 en actions, et 550.000 en obligations. L'Etat de Berne engagea 1.800.000 fr. et le surplus fut souscrit par les communes des Franches-Montagnes et de la vallée de Delémont, et par les particuliers ; ceux-ci fournirent une somme de 160.000 fr. Le 20 mai 1904, la ligne s'ouvrait au trafic.

En 1906 déjà, la compagnie, dans la détresse, faisait faillite. Bâtiments et matériel, vendus à l'encan, étaient repris par l'Etat de Berne, le 4 mai 1908, pour la somme de 800.000 fr. Le 23 mai 1908, une nouvelle compagnie se constituait, au capital-actions de 1.100.000 fr., dont 500.000 fournis par l'Etat de Berne, 142.800 par les communes des Franches-Montagnes, 20.400 par des particuliers, et 436.800 par les obligataires de la compagnie défunte, en actions nouvelles par contre-valeur du 70 % de l'ancien capital-obligations.

La nouvelle compagnie, au début, connut aussi les déficits. Mais dès 1910, le R. S. G. devenait un tronçon de l'artère Mulhouse-Bonfol-Porrentruy-La Chaux-de-Fonds, les marchandises allemandes n'empruntant guère les lignes françaises ; et la compagnie enregistra des bénéfices. La guerre de 1914, bien qu'elle ait imposé des charges énormes au R. S. G., par le trafic et les nombreux mouvements qu'elle provoqua, accrut encore les recettes. Mais en 1918, la hausse des charbons, l'augmentation du coût de la vie, la concurrence naissante des camions et des autos, porta un coup fatal au R. S. G.

Tableau des recettes et dépenses d'exploitation de 1908 à 1918.

	Recettes	Dépenses	Résultats d'exploitation
1908	121.274	140.872	— 19.598
1909	115.360	140.982	— 25.622
1910	123.032	128.914	— 5.881
1911	122.681	122.716	— 35
1912	130.135	122.056	+ 8.078
1913	138.962	132.903	+ 6.078
1914	115.803	125.443	— 9.640
1915	121.002	112.823	+ 8.179
1916	172.271	153.498	+ 18.773
1917	226.390	180.723	+ 45.666
1918	233.159	264.029	— 30.870

La deuxième compagnie eût subi le sort de la première si la Confédération n'avait édicté un arrêté, le 18 décembre 1918, pour venir en aide aux entreprises de transport en souffrance, arrêté dont bénéficia le R. S. G. Un premier arrangement, tri-

partite, conclu pour 1919, 1920 et 1921, garantit une subvention de 140.000 fr., supportée comme suit : $\frac{1}{4}$ par les communes, $\frac{1}{4}$ par le canton, $\frac{1}{2}$ par la Confédération. En 1922 intervint un nouvel arrangement, prévoyant une garantie de 100.000 fr. ; en 1923, de 66.000 fr., à répartir tripartitement, de même façon que par l'accord primitif. Pour la période 1924-1928, arrangement identique, mais avec garantie maximum de 40.000 fr. : 20.000 à la charge de la Confédération, 10.000 du canton et 10.000 des communes intéressées. Jamais les organes de caution n'eurent à payer la somme maximale garantie par le contrat. Les communes, par exemple, payèrent annuellement environ 6000 fr.

Mais l'aide fédérale prit fin en 1928, l'arrêté du 18 décembre 1918 ayant une durée de 10 ans, sans délai de prolongation. Comment faire face à la situation critique ? Dès 1924, la direction du R. S. G. prit des mesures énergiques d'assainissement : suppression de divers postes, transformation de stations en haltes, réduction des salaires, emploi plus judicieux du combustible, etc. Les dépenses furent comprimées, et la compagnie eût pu respirer si les recettes n'avaient fléchi subitement par suite de la chute du franc français, de la mévente des bois, et de l'impossibilité de concurrencer les tarifs français pour le trafic des marchandises d'Alsace à destination de la Franche-Comté et du Jura neuchâtelois.

Tableau des recettes et dépenses d'exploitation de 1919 à 1928.

	Recettes	Dépenses	Résultats d'exploitation
1918	260.119	362.113	— 101.994
1920	248.384	369.715	— 121.330
1921	207.052	313.828	— 106.775
1922	185.165	251.440	— 66.274
1923	184.472	249.742	— 65.270
1924	179.539	205.112	— 25.573
1925	148.198	171.511	— 23.313
1926	137.991	174.221	— 36.229
1927	146.181	165.039	— 18.857
1928	134.298	174.150	— 39.851

La Confédération, ayant retiré sa garantie dès 1928, un nouvel accord fut conclu pour la durée de 5 ans, entre l'État de Berne et les communes intéressées, au nombre de 11. Le 15 novembre 1928, le Grand Conseil adopta la résolution suivante : « Les avances de l'État ne seront accordées, jusqu'à concurrence du maximum annuel de 7500 fr., que dans la mesure où le compte d'exploitation accuserait un excédent des dépenses supérieur à 12.500 fr. Jusqu'à ce montant de 12.500 fr., le déficit sera couvert exclusivement par les communes garantes, à fonds perdus. »

Ainsi, le nouvel accord garantit un déficit jusqu'à concurrence de 20.000 fr. Or, en 1929, le déficit s'est élevé à 26.121 fr. ;

en 1930, à 30.490 fr. ; en 1931, à 27.000, de sorte qu'actuellement une dette de 23.000 fr. n'est nullement couverte. M. Hilfiker, l'actif directeur du R. S. G., a réussi à combler ce découvert par la mise en exploitation d'une carrière à proximité de la station de Saulcy, et par la location au R. P. B. d'une locomotive superflue. La pierre des Franches-Montagnes s'est révélée excellente. Après maints pourparlers et divers essais, l'Etat de Berne a décidé d'utiliser le gravier, la groise et le sable de la carrière de Saulcy pour la réfection des routes du Jura. Les C. F. F. en extraient aussi un excellent ballast pour l'entretien de la voie dans le Jura-Nord et la vallée de la Birse. En outre, des moëllons et du ballast sont aussi fournis pour la réfection des tunnels et de la ligne Delémont-Delle, qu'on est en train d'électrifier. La carrière de Saulcy a été ouverte à l'exploitation le 21 janvier 1932. En été, on extrait quotidiennement 14 à 15 wagons, soit 180 tonnes environ. Il est prévu une livraison annuelle de 12.000 tonnes environ au 1^{er} arrondissement des C. F. F., et de 8000 tonnes à l'Etat de Berne pour la réfection des routes. Grâce à cette ressource nouvelle, qui supprimera le déficit, le R. S. G. peut envisager l'avenir sans grosses inquiétudes.

D'autre part, pour remédier au vice congénital de la ligne, la compagnie espère conclure prochainement un contrat avec la SESA, en vue d'organiser un service de transport des marchandises à domicile, par camions.

L'accord conclu en 1928 entre l'Etat de Berne et les communes est échu en 1933. Il est probable qu'il sera renouvelé, sous une forme nouvelle. Jusqu'à présent, les communes versaient des subsides à fonds perdus. Le nouvel accord stipulera la garantie d'une certaine somme par les communes et l'Etat de Berne. La caution remplacera la subvention.

Le R. S. G., qu'on croyait à la veille de la disparition, a opéré un redressement miraculeux, grâce au sens commercial et à l'initiative de son directeur. Souhaitons, dans l'intérêt des Franches-Montagnes, que ce régional si utile connaisse enfin une ère de tranquillité.

V. M.

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

Le chemin de fer Tramelan-Tavannes-Breuleux-Noirmont

Tramelan, laissé en dehors du réseau des chemins de fer jurassiens, n'était relié à la gare de Tavannes que par un service postal pour les voyageurs et par un service de camionnage pour les marchandises. Aussi peu après l'ouverture à l'exploitation des chemins de fer J. B. L., un Comité se forma à Tramelan pour faire étudier la construction d'une ligne à voie étroite de Tavannes à Tramelan. Après bien des démarches et de longues études un devis fut établi et le capital-actions réuni grâce aux souscriptions suivantes :

Particuliers	Fr. 200.000.—
Etat de Berne	» 150.000.—
Communes de Tramelan	» 150.000.—
Ensemble	Fr. 500.000.—

Les travaux de construction commencèrent en 1883 et l'inauguration eut lieu le 16 août 1884. Grâce aux citoyens dévoués qui, avec persévérance, menèrent à bonne fin ce projet, Tramelan sortait d'un isolement qui ne pouvait durer sans mettre en danger la vitalité industrielle des deux villages.

Le chemin de fer T. T. couvrait dès le début les frais de son exploitation, car le trafic fut assez important ; des dividendes modestes furent même distribués aux actionnaires pendant 16 ans.

Le coût de la construction s'éleva à fr. 487.000.—. Exploitée d'abord avec la traction à vapeur, la ligne fut électrifiée lors de la constitution de la Compagnie du chemin de fer Tramelan-Breuleux-Noirmont.

Le changement de traction et l'acquisition du nouveau matériel occasionnèrent de fortes dépenses ; ces dépenses du montant de fr. 426.000.— furent couvertes par une prise d'actions supplémentaire par l'Etat de Berne de fr. 90.000.—, par une même prise d'actions par la commune municipale de Tavannes de fr. 10.000.—, par un emprunt de fr. 100.000.— à la Banque cantonale et par les réserves en espèces de la Compagnie d'environ fr. 226.000.—.

Déjà en 1890, lors de la construction du chemin de fer Saïgnelégier-Chaux-de-Fonds, la continuation de la ligne T. T. sur les Franches-Montagnes était demandée et plusieurs comités firent étudier des tracés avec raccordement au S. C., soit à Saïgnelégier, Les Emibois ou Le Noirmont.

Après bien des années de longues discussions et pourparlers, le tracé par Les Breuleux sur Le Noirmont l'emporta et le capital-actions fut souscrit comme suit :

Etat de Berne	Fr. 868.000.—
Tramelan-dessus	» 85.000.—
Tramelan-dessous	» 20.000.—
La Chaux-de-Fonds	» 10.000.—
Tavannes	» 10.000.—
La Chaux	» 30.000.—
Breuleux	» 230.000.—
Noirmont	» 120.000.—
Peuchapatte	» 2.000.—
Particuliers	» 90.000.—

Au total Fr. 1.465.000.—

La construction commença en 1912 et la mise en exploitation eut lieu le 16 décembre 1913. L'exploitation était normale et les recettes étaient suffisantes pour assurer la bonne marche de l'entreprise, mais la guerre amena une stagnation des affaires et un recul des recettes tels que l'exercice 1914 se solda par un déficit de fr. 2797.—. Depuis cette date et jusqu'en 1921, il y eut constamment un excédent de recettes ; pour l'année 1917, il fut même de fr. 28.440.—. La crise de 1921 occasionna un déficit de fr. 9000.—, lequel fut couvert par les communes garantes.

Depuis la mise en exploitation de la nouvelle ligne T. B. N., il était prévu une fusion des deux Compagnies, qui avaient du reste déjà une exploitation commune. Cette fusion eut lieu en 1927, et apporta des économies d'exploitation qui améliorèrent le résultat des comptes.

Mais la terrible crise horlogère et la concurrence des camions et des automobiles ont pris une telle proportion depuis 1929 qu'il devient impossible aux chemins de fer jurassiens d'assurer pour l'avenir leur exploitation sans le secours du canton et de la Confédération.

A titre de comparaison nous citerons les chiffres des recettes voyageurs et marchandises, ainsi que le nombre des voyageurs et le tonnage marchandises transportés pendant les années 1927 et 1931 :

Nombre de voyageurs	301.718	204.784
Recette voyageurs	159.830	116.576
Tonnes marchandises	21.103	16.640
Recette marchandises	115.593	89.840

Malgré une compression des dépenses, réduites au strict nécessaire sans gêner à l'exploitation, avec un recul si considérable des recettes de transport, on arrive dans une période de déficits si considérables qu'il sera nécessaire d'obtenir une aide, faute

de quoi il ne resterait qu'à suspendre l'exploitation ou réduire encore le nombre des trains et renvoyer une partie du personnel. Nous ne voudrions pas en arriver là. Nous comptons sur une aide, que nos communes ruinées par le chômage ne peuvent plus nous fournir.

Le chemin de fer

Saignelégier - La Chaux-de-Fonds (S. C.)

Le Saignelégier-La Chaux-de-Fonds est le premier chemin de fer qui ait sillonné les Franches-Montagnes. Il a été construit il y a quarante ans (1893) et a rendu d'excellents services durant ces quatre décennies. Sans lui, il est indéniable qu'au point de vue économique, le sort de la région eût été compromis depuis longtemps, car les autres lignes qui la desservent aussi actuellement par le nord et par l'est n'aboutissent pas à un centre important. Le Franc-Montagnard n'aurait pas pu, jusqu'à l'apparition de l'automobile, aller rapidement à La Chaux-de-Fonds pour y travailler, y apporter les produits de sa fabrication ou simplement y faire ses achats. Les avantages qu'offre la proximité d'une ville d'une certaine grandeur lui auraient échappé en majeure partie. Le S. C. a donc été l'artère vivifiante, qui a donné à la population active et industrielle du haut plateau jurassien, la possibilité de vivre dans des conditions acceptables.

Jusqu'en 1918, le chemin de fer a été une entreprise relativement prospère. Malheureusement, les temps ont changé et depuis la fin de la guerre, sa situation financière est devenue de plus en plus précaire. On s'en rendra compte, par les données suivantes, tirées d'un exposé de son Conseil d'administration :

De 1893 à 1918, soit pendant 26 ans, les recettes d'exploitation du chemin de fer Saignelégier-La Chaux-de-Fonds ont constamment dépassé les dépenses. Pendant cette longue période, l'excédent des recettes a été de fr. 36.089.20 par année en moyenne. Mais en 1918 déjà, l'excédent n'était plus que de fr. 1.433.01 et, pour les trois exercices suivants, le compte d'exploitation a soldé par un déficit annuel moyen de fr. 20.013.53. Depuis lors, les surplus de recettes ont alterné avec les dépassements des dépenses. Toujours est-il qu'à partir de 1926, nous avons dû, pour la première fois depuis 33 ans, suspendre le service de notre emprunt hypothécaire s'élevant encore, à ce moment-là, à fr. 325.000.—. Pendant ces 33 ans, nous avons pu payer en intérêts, amortissements et frais de conversion de cet emprunt, une somme de fr. 611.542.—. A fin 1918, nous disposions encore de réserves pour fr. 215.369.90, sans parler du Fonds de renouvellement que nous avons régulièrement alimenté. C'est grâce à ces réserves

que nous avons pu tenir jusqu'ici et grâce aussi à l'arrangement intervenu avec nos obligataires et qui comprend les mesures suivantes :

- 1° Prorogation du terme de remboursement de l'emprunt au 31 décembre 1935.
- 2° Suppression du service de l'amortissement pendant cette période.
- 3° Pendant cette même période également, substitution à l'intérêt conventionnel d'un intérêt variable maximum 5 % cumulé.
- 4° Conversion, à concurrence de 200 francs par obligation, des intérêts arriérés et échus au 31 décembre 1930 en une action privilégiée du même montant, avec dividende de 5 % au maximum, remise étant faite du surplus.

Cet arrangement a été ratifié par prononcé du Tribunal fédéral en date du 11 décembre 1930.

Non seulement nous n'avons jusqu'ici rien pu faire en faveur de nos créanciers hypothécaires, malgré les avantages qu'ils nous ont consentis, mais les dépenses d'exploitation elles-mêmes n'ont pu être couvertes par les recettes.

A partir de 1930, la régression du trafic a pris de telles proportions qu'il y a eu, en 1931, diminution du produit des transports de 10,4 % et excédent des dépenses de fr. 20.693.—. Pour les trois premiers mois de 1932, il y a nouvelle baisse des recettes de fr. 15.510.—, soit du 23,84 %, et un surplus des dépenses de fr. 8017.—. Un recul de trafic, aussi fort et aussi rapide, ne pouvait être prévu.

Dans ces conditions, il est clair que nos moyens déjà bien limités sont arrivés rapidement à épuisement. Aussi ne voyons-nous plus d'autre planche de salut, pour nous tirer momentanément d'affaire, que dans l'appui des pouvoirs publics.

Il est hors de doute que cette situation est due avant tout aux circonstances résultant de la guerre. Celle-ci nous a fait perdre, entre autres, la presque totalité du trafic direct et de transit qui, auparavant, nous était acquis, de Delle-frontière pour La Chaux-de-Fonds et Le Locle et vice-versa. A part l'extension prise par la concurrence de l'automobile, les autres causes, telles que la crise économique actuelle et celle qui l'a précédée, le chômage et la mévente des bois, découlent certainement aussi du bouleversement général qui a suivi la guerre.

Nous avons évidemment cherché à faire face à la situation par tous les moyens à notre disposition. Nous citons ci-après les principales mesures prises dans ce but :

1. En 1923 déjà, les traitements du personnel ont été réduits de 10 %.
2. Réduction de plusieurs unités de l'effectif du personnel.
3. Relèvement en 1925 du tarif pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur.
4. Nouvelle augmentation de ce tarif pour le 1^{er} juillet 1932.

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.

5. Octroi de détaxes pour la récupération de trafic.
6. Etude de la question du remplacement ou de la transformation des locomotives à vapeur actuelles pour permettre la conduite à un seul homme.
7. Fusion prévue de la Direction de l'exploitation avec celle de chemins de fer régionaux voisins.
8. D'une manière générale, compression des dépenses dans les limites du possible.

Voici maintenant quelques renseignements sur les conditions d'exploitation de la ligne, ainsi qu'une description sommaire de ses installations :

La voie est à écartement d'un mètre et la longueur exploitée de 26.461 km. (arrondie à 27 km.), dont 18.609 km. sur territoire bernois et 7.852 km. sur territoire neuchâtelois. La rampe maximum est de 40 ‰ ; le rayon minimum des courbes est de 100 mètres.

La ligne est construite sur un plateau élevé, à une altitude variant entre 956 et 1075.70 m. s. m.

Dans cette région, les hivers sont longs et rigoureux. Ils rendent l'exploitation coûteuse et souvent difficile.

Les principales ressources de la région résident dans l'industrie horlogère, l'élevage des chevaux et du bétail bovin, ainsi que dans le produit des forêts.

Dans les localités desservies par notre chemin de fer, il se tient annuellement 20 foires de bétail et, en août, le grand marché-concours de chevaux à Saignelégier.

Le S. C. possède 14 stations et haltes dont 3, Saignelégier, Le Noirmont et La Chaux-de-Fonds, sont des gares communes.

De la plupart des stations intermédiaires, de nombreux abonnés ouvriers et écoliers se rendent chaque matin par premier train à La Chaux-de-Fonds pour rentrer chez eux le soir. Dans les derniers mois de l'année 1929, le nombre des voyageurs utilisant ce train arrivait encore à 148 par jour, tandis qu'actuellement, par suite de la crise et du chômage, ce nombre n'est plus que 35 à 40 en moyenne.

La compagnie dispose en propre du matériel roulant suivant :

1. De 4 locomotives à vapeur à même de fournir une vitesse de 30 kilomètres à l'heure et de remorquer un train de 100 tonnes en rampe de 25 ‰.
2. De 11 voitures à voyageurs comprenant 416 places.
3. De 2 fourgons pour le transport de la poste et des bagages.
4. De 28 wagons à marchandises avec limites de charge de 10 et de 12 tonnes.
5. De 4 trucs-transporteurs.

Des conventions existent entre les chemins de fer à voie étroite, Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds et Tavannes-Noirmont, pour la location réciproque du matériel roulant.

Nous faisons en outre usage de wagons de la voie normale sur la voie étroite, au moyen de trucs-transporteurs, en vertu d'une convention passée avec l'Association suisse du matériel roulant à marchandises.

L'horaire normal comprend quatre trains par jour dans chaque direction en hiver, en été cinq par jour ouvrable et six les dimanches.

Nos tarifs sont établis sur les mêmes bases de taxes que ceux des chemins de fer fédéraux. Il y a toutefois majoration de 55 % des distances effectives pour tenir compte du caractère de chemin de fer

de montagne de notre ligne. Les distances de tarif pour le transport des voyageurs et des bagages seront augmentées de 10 % (de 55 à 65 %) à partir du 1^{er} juillet 1932, mesure prise, parmi d'autres, dans le but d'améliorer la situation.

En plus des transports effectués aux conditions des tarifs du service intérieur, le S. C. entretient des relations de service direct pour le transport des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises avec tous les chemins de fer suisses qui ont adhéré à semblable service.

Pour l'étranger, le service direct est limité au transport des voyageurs et des bagages de et pour la France (Est et P. L. M.) et quelques gares de Belgique et de Hollande.

Le S. C. est aussi un chemin de fer de transit.

Il effectue les transports postaux conformément aux lois fédérales de 1872 et de 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

Il applique les tarifs exceptionnels des chemins de fer suisses.

Il participe à l'octroi des facilités d'usage à l'occasion d'expositions, foires, comptoirs, marchés-concours et fêtes d'intérêt général.

Il accorde des facilités et des prix réduits pour le transport de sociétés et d'écoles, de familles, des ouvriers et des écoliers, des sœurs garde-malades et des infirmiers, des personnes en quête de places, des indigents, des agents de police, des gardes-frontière, des militaires, ainsi que des charges de produits agricoles et industriels.

Les transports militaires effectués sur la ligne pendant les années de guerre, ont eu une certaine importance, attendu qu'ils ont représenté une recette de fr. 56.666.—, malgré les taxes très réduites appliquées.

Quant à l'importance du trafic en général, comme aussi au recul de ce trafic depuis l'avant-guerre, ils peuvent être jugés par les chiffres ci-après des exercices 1913 et 1931:

Transports par jour en moyenne		1913	1931
Voyageurs	nombre de courses	868	416
Bagages	tonnes	1.219	0.816
Animaux vivants	tonnes	7.3	8
Marchandises	tonnes	46.17	32.54

D'après ce qui précède, on doit constater que le S. C. est une victime directe de la crise dans l'industrie horlogère. Quand celle-ci aura pris fin à La Chaux-de-Fonds et dans la région, il y aura de nouveau des voyageurs dans les trains et peut-être aussi davantage de marchandises à transporter.

Il est en tout cas certain que ce régional constitue, pour les Franches-Montagnes, un instrument de travail dont elles ne sauraient se passer. La suspension de l'exploitation ou même la suppression complète de l'entreprise dont on a évoqué l'éventualité contribuerait à rendre de plus en plus difficile l'existence de la population et risquerait fort de précipiter son exode. Peut-on ainsi priver sans autre une région montagneuse, peu favorisée par

SELZACH. « Jeux de la Passion », tous les dimanches, de juin à octobre 1932. — Descendre à la station de Lommiswil, de la ligne Moutier-Soleure, à 20 minutes de Selzach.

sa situation géographique, de son meilleur moyen de communication avec la ville voisine, centre économique et intellectuel ?

L'introduction du trafic automobile pour remplacer le chemin de fer ne paraît nullement être avantageuse, au cas particulier. Les hivers longs et rigoureux font du déblaiement des neiges pour maintenir les routes ouvertes à la circulation une opération coûteuse et laborieuse, même en faisant appel à la machine. D'autre part, si l'on compare les tarifs, les temps de parcours et la capacité de transport, l'avantage appartient encore à la voie ferrée.

Il faut espérer que les efforts des organes dirigeants de cette entreprise pour la sauver de la ruine complète et éviter sa disparition seront couronnés de succès. Pour l'instant, cela n'est pas possible malgré les mesures déjà prises et projetées et qui ont été énoncées, sans une aide extérieure. Les pouvoirs publics ne resteront certainement pas insensibles à l'appel pressant qui leur a été adressé en faveur du chemin de fer S. C. La population des Franches-Montagnes, si durement éprouvée, ne peut, sans autre, être livrée à son triste sort.

7^{me} Assemblée de l'action cantonale pour les chemins de fer bernois

Elle aura lieu mardi prochain, 27 juillet, dès 14 h. 50, à Bienne, au siège de la Chambre cantonale de l'Industrie et du Commerce. M. le Dr Volmar, directeur de la Compagnie du Lötschberg, y présentera une étude sur :

La crise, le chemin de fer du Lötschberg et les chemins de fer régionaux bernois.

Ce sujet, tout d'actualité malheureusement, incitera certainement l'un ou l'autre de nos membres ou de nos abonnés, à assister à cette séance. Ils y seront les bienvenus.

13 et 14 août 1932 : **XXIX^{me} Marché-concours national de chevaux** avec **concours hippique** et **courses de chevaux** à **Saignelégier** (Franches-Montagnes - Freibergen).