

# Rapport annuel : année 1933

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **5 (1934)**

Heft 1

PDF erstellt am: **16.08.2024**

## **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.

# 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.: <b>M. F. REUSSER</b> Moutier — Tél. 7.	Secrétariat de l'A.D.I.E.J.: <b>M. G. MÖCKLI</b> Delémont - Tél. 2.11	Administration du Bulletin: <b>Secrét. de l'A.D.I.E.J.</b> 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 — ANNEXE

# RAPPORT ANNUEL

Année 1933

Messieurs,

Nous vous prions de bien vouloir prendre connaissance de notre rapport annuel.

Année de crise, année de misère ! Voilà le souvenir que laissera l'année 1933 dans bien des familles et dans beaucoup d'entreprises industrielles ou commerciales. Le chômage, ce monstre tentaculaire, continue à étouffer le pays, à jeter le trouble partout et à anémier les finances tant privées que publiques. Les petites économies des ouvriers pères de famille sont épuisées, la jeunesse est malheureuse parce qu'elle ne peut préparer son avenir, l'agriculteur souffre de la mévente et de l'avilissement des prix, l'industriel voit se restreindre de plus en plus ses possibilités d'exporter ; la concurrence étrangère conduit partout à des mesures de protection douanières qui entravent les échanges. Les dépenses de l'État et des communes augmentent dans des proportions considérables par suite du chômage, tandis que les recettes diminuent. Bref toute la vie économique est paralysée. Si une amélioration sensible ne se fait sentir prochainement, plusieurs communes seront aux abois ; elles ne pourront plus trouver les fonds nécessaires à leur administration et au soutien des sans-travail. Le rendement des impôts, malgré l'augmentation générale des taux, est de plus en plus insuffisant. Comment pourra-t-on un jour effectuer le remboursement des emprunts contractés par la force des choses durant la crise ? Un appel exagéré à l'effort fiscal ne peut avoir comme résultat que la fuite de la fortune mobile, la transplantation de l'industrie et l'émigration des habitants vers des lieux meilleurs. Et la charge

sera d'autant plus grande, plus écrasante pour ceux qui resteront attachés à leur petit coin de pays. La dépopulation amènera une crise des valeurs foncières et, peu à peu, notre beau Jura redeviendra le misérable « galetas » dont on parlait autrefois.

Ce tableau, brossé en noir, n'est certes pas trop poussé et deviendra réalité si l'on n'applique pas, à temps voulu, la devise suisse : « Un pour tous, tous pour un. » Notre contrée compte sur l'esprit de solidarité et de sacrifice de toutes les autres régions. D'admirables efforts de charité ont été accomplis déjà, beaucoup de cœurs généreux se sont ouverts. L'initiative privée a ainsi soulagé bien des misères et apporté un secours bienfaisant à de nombreuses familles. Nos administrations communales, dans la gêne, ont aussi besoin d'une aide de la part des pouvoirs publics supérieurs. Elle s'est déjà manifestée dans une sensible mesure et nos populations sont grandement reconnaissantes pour toutes les marques de sympathie qui lui ont été prodiguées. Mais cette aide doit être continuée par de nouveaux prêts à taux réduits aux communes obérées, par des facilités de remboursement et des mises en chantier de travaux d'utilité publique. Un contrôle et des directions pratiques seront acceptés volontiers par les municipalités, à condition que, sauf faute de leur part, leur autonomie soit sauvegardée.

Le secours cependant, ne doit pas seulement être attendu de l'extérieur. « Aide-toi, le ciel t'aidera », dit le proverbe. L'abattement, le découragement ne doivent pas imprégner les couches profondes de notre peuple. Déjà, à la fin de 1933, de petits signes avant-coureurs ont fait espérer la reprise des affaires. 1934 marquera peut-être la fin de nos maux actuels. Puisse cet espoir se réaliser et que le retour de temps normaux permette de nouveau à tous de vivre dans le travail et dans la paix.

En attendant ces temps meilleurs, que les Jurassiens s'unissent sous le drapeau de notre fédération. L'union sera notre force et permettra la défense efficace de nos activités, de notre pain quotidien et surtout et avant tout de notre situation morale.

## I. Membres

Nous avons l'honneur de vous donner ci-après un résumé de notre travail en 1933 :

C'est avec grand regret que nous avons enregistré le décès d'un de nos membres fidèles en la personne de M. l'avocat Péquignot, à Saignelégier. Dans toutes les circonstances possibles, il nous a témoigné sa sympathie. Aussi garderons-nous de lui le meilleur souvenir.

L'état de nos adhérents n'a guère varié. Si nous avons quelques départs à signaler, nous pouvons aussi vous présenter plusieurs bonnes recrues qui sont venues renforcer nos effectifs. Nous leur souhaitons, ici encore, une cordiale bienvenue.

Le comité cherche à augmenter le nombre des membres individuels, ceci pour deux raisons principales : il désire voir toujours plus de Jurassiens s'intéresser à la vie économique de la région et il aimerait que le Bulletin trouve davantage de lecteurs. Son intention est de faire une campagne de propagande active. Il voudrait pouvoir

compter, en cette circonstance, sur la collaboration efficace de tous les membres de l'association.

Voici la composition actuelle de notre groupement :

46 (46) communes municipales.

15 (15) sociétés ayant un caractère d'utilité publique, professionnel ou économique.

5 (5) compagnies de chemins de fer.

35 (34) entreprises industrielles et commerciales.

85 (75) membres individuels.

La liste complète de nos membres se trouve à la suite de ce rapport.

## II. Administration

### 1. Assemblées et séances.

L'A. D. I. E. J. s'est réunie en assemblée générale ordinaire, le 11 février 1934. Après la liquidation des tractanda statutaires (réélection du comité, acceptation des comptes, fixation de la cotisation annuelle, etc.), une assemblée publique nombreuse écouta deux intéressants rapports. **M. E. Chappuis**, maire de St-Imier, traita la question du prix des denrées alimentaires. Il présenta les conclusions auxquelles était arrivée la commission fédérale qu'il présida avec distinction et qui avait été instituée par le Département fédéral de l'économie publique. **M. H. Strahm**, maire et député à Cormoret, exposa la situation financière de nos communes et les conséquences de la crise économique. Son travail clair et complet, fit sur l'auditoire une profonde impression.

Les deux orateurs, vigoureusement applaudis, illustrèrent de façon parfaite notre assemblée annuelle et nous les prions d'agréer encore ici nos vifs remerciements pour leur dévouement.

Une deuxième assemblée générale a eu lieu à Tavannes, le 20 décembre 1933. Elle a procédé à l'examen des projets d'horaires des C. F. F. et a dressé la liste des améliorations à demander.

Le comité s'est réuni six fois au cours de l'année et le bureau directeur cinq fois. Une vingtaine de séances et entrevues spéciales ont, en outre eu lieu, avec divers intéressés (Halte de Frinvilier-Taubenloch, fabrique de Sonceboz, chemins de fer régionaux, situation financière des communes, etc.).

### 2. Relations avec d'autres groupements.

Comme par le passé, notre association a été en relations avec d'autres groupements, dont plusieurs sont membres de notre association, ainsi le secrétariat de la Chambre du commerce et de l'industrie à Bienne, la Chambre de commerce de Belfort, le « Verkehrsverein » de Bâle, la Société jurassienne de développement, la Société jurassienne d'Emulation. Le Département de l'Intérieur du canton de Bâle-Ville veut bien continuer à rester parmi nos membres collectifs.

L'A. D. I. E. J. est en outre affiliée à la Fédération des Sociétés du Pied du Jura.

Toutes ces organisations nous témoignent leur sympathie et nous rendent par là même la tâche plus aisée.

### 3. Bulletin.

Le Bulletin continue à rendre les services que l'on attendait de lui. Il est le trait d'union par lequel le comité reste en contact avec les membres. Ceux-ci connaissent ainsi mieux la vie de l'association et sont tenus au courant du résultat des démarches et études faites.

Il ne peut malheureusement pas encore vivre par lui-même. Le rendement des annonces a diminué et il faudrait un plus grand nombre d'abonnés. Mais, patience, petit poisson deviendra grand ! Nous espérons que dans un avenir rapproché il pourra couvrir ses propres frais. Il suffit pour cela que nos membres actuels nous restent fidèles et qu'ils nous aident à trouver de nouveaux adhérents.

Le compte du Bulletin accuse aux recettes fr. 2075.30 et aux dépenses fr. 2586.05. La caisse générale doit donc couvrir un déficit de fr. 510.75 (fr. 1118.95 en 1932).

### 4. Finances.

L'état de la caisse de l'association est assez réjouissant. Les comptes de l'exercice écoulé accusent aux recettes fr. 6664.35 et aux dépenses fr. 5151.40. Le solde actif de l'exercice est donc de fr. 1492.95. La fortune de l'A. D. I. E. J. a passé de fr. 2876.55 au 1<sup>er</sup> janvier 1933 à fr. 4369.55 à la fin de l'année.

## III. Activité

Notre comité a derrière lui une année de grande activité. Outre les affaires ferroviaires, il s'est occupé de différentes questions d'ordre économique, qui ont pris passablement de temps et qui ont demandé bien des efforts. Comme le travail doit être fait à moments perdus, il est clair qu'il est impossible d'étudier toutes les questions qui se présentent et il faut se borner à celles qui paraissent les plus importantes et les plus pressantes. Nous avons suivi en 1933, à l'aide de démarches écrites et verbales, le développement des affaires suivantes:

1. **Electrification des lignes jurassiennes.** Cette question ne sera plus pour nous un objet de préoccupation. Le programme qui, en fin de compte, a été approuvé par les C. F. F. est en voie de réalisation. Le 15 mai 1933 a eu lieu l'inauguration du nouveau mode de traction entre Delémont et Boncourt. Malheureusement, ainsi que nous l'avions prévu, il n'a pas été possible de procéder aux installations en gare de Delle et il a fallu accepter l'inconvénient du maintien de la traction à vapeur entre Boncourt et Delle, ce qui, par deux changements de locomotive, ne facilite pas le trafic international.

Les travaux d'électrification sont actuellement en cours sur la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds. La locomotive électrique atteindra Sonceboz le 15 mai 1934, mais ne pourra monter à La Chaux-de-Fonds que quelques mois plus tard.

Le tour du tronçon Sonceboz-Moutier viendra en 1935/36, quoique logiquement on devrait procéder ici à une exécution plus rapide des travaux en vue d'une meilleure organisation du trafic. Ce ne sera pas très rationnel d'exploiter à la vapeur ce parcours intermédiaire aux fortes rampes.

La direction du 1<sup>er</sup> arrondissement des C. F. F. a bien voulu inviter notre association à se faire représenter à la cérémonie d'inauguration de la traction électrique sur la ligne Delémont-Boncourt. Nous tenons à remercier encore M. le directeur Savary de son amabilité.

2. **Doubles-voies.** Le marasme des affaires et la situation financière difficile de notre réseau national ne permettent pas d'entreprendre actuellement des travaux de grande envergure. C'est pourquoi nos démarches en vue de continuer l'établissement de la double-voie entre Choindez et Moutier sont demeurées vaines. Il faut espérer que le dédoublement de la ligne, qui nous paraît absolument urgent, pourra cependant se faire sans trop tarder. La mise en chantier des travaux pourrait procurer du travail à un grand nombre de chômeurs.
3. **Passages à niveau.** Nous avons fait, en 1933, auprès des communes, une enquête sur le nombre des passages à niveau à supprimer, ainsi que sur une participation financière éventuelle. Les réponses reçues montrent qu'en général, les administrations communales estiment que les frais résultant de la suppression des passages à niveau doivent être supportés par les C. F. F. et par le canton, car les avantages réalisés profitent pour la plus grande partie à l'ensemble de la région intéressée. Si le hasard a voulu qu'un passage à niveau important se trouve sur le territoire d'une petite commune, il n'est pas juste que celle-ci, qui n'en retirera souvent qu'un bénéfice très indirect, participe dans une forte mesure aux frais de transformation.

En 1934, on supprimera un passage à niveau entre Tavannes et Reconvilier, et deux entre Liesberg et Bärschwil.

4. **Halte de Frinvilier-Taubenloch.** Grâce à l'électrification, il a été possible d'obtenir le consentement des C. F. F. à l'établissement d'une halte à Frinvilier. Elle sera ouverte au public lors du changement d'horaire, le 15 mai prochain. Cette innovation rendra de grands services à la population, ainsi qu'aux touristes qui pourront visiter plus commodément les gorges du Taubenloch. Depuis la construction des chemins de fer, on a parlé de cette halte, sans jamais arriver à un résultat pratique. Nous avons repris la question il y a trois ans et elle a trouvé aujourd'hui une heureuse, solution, après de multiples séances et démarches.

5. **Horaires.** Fort heureusement les C. F. F. n'ont pas cru devoir jusqu'à maintenant réaliser des économies en supprimant des trains, malgré la crise qu'ils traversent. C'est que la moins-value des recettes provient en grande partie de la diminution du trafic des marchandises et que ces derniers temps, grâce à certaines mesures tarifaires (semaine de voyage, billets de fin de semaine), le nombre des voyageurs transportés est plutôt en augmentation. D'autre part, le meilleur moyen de lutter contre la concurrence des automobiles est de multiplier les occasions de prendre le train.

Nous devons constater que ces dernières années, de notables progrès ont été réalisés sur les lignes électrifiées pour améliorer le service local. Aussi les réclamations sont-elles devenues plus rares. Par contre, les lignes exploitées encore à la vapeur possèdent un horaire qui est loin d'être suffisant et nous espérons vivement que des concessions importantes seront faites par l'administration avec l'introduction de la traction électrique.

Les principaux points de notre programme sont l'introduction d'une 3<sup>e</sup> paire de directs entre Bâle et Bienne, la réorganisation

des communications entre Bâle et le vallon de St-Imier-La Chaux-de-Fonds, et une augmentation du nombre des trains sur les lignes Bienne-La Chaux-de-Fonds et Sonceboz-Moutier.

Voici un aperçu des modifications qui ont été consenties au cours de l'année 1933 :

**Horaire du 15 mai 1933 :** accélération de plusieurs trains sur la ligne Delémont-Bâle ; introduction de nouveaux trains : 1667/1670, Delle-Porrentruy-Delle, 1671 Porrentruy-Courgenay, 1672/1681 Delémont-Delle-Delémont, 4674 St-Ursanne-Boncourt ; introduction de trains de sport, en été, de Bâle à Moutier et retour ; amélioration du service à La Heutte.

**15 mai 1934 (projet à l'étude) :** Introduction d'une nouvelle relation (Italie) — Berne (6.45 h.)-Delémont (8.10 h.)-Delle (8.55 h.) — (Paris (14.20 h.)-Nancy) ; établissement à Delémont, à 18.35 h., de la correspondance entre le train 4677 de Porrentruy et le train 1790 pour Bienne ; arrêt du direct 208 à Laufon ; retardement du train 1658 au départ de Delémont et du train 1634 au départ de La Chaux-de-Fonds.

Il est regrettable qu'ensuite de l'introduction du service Asto, la suppression de certains trains de marchandises avec voitures de voyageurs soit envisagée.

6. **Chemins de fer régionaux.** Le comité continue à s'intéresser à la situation précaire de nos chemins de fer régionaux. Il étudie en ce moment une suggestion qui éventuellement pourrait être retenue et dont il sera parlé au moment voulu.
7. **Routes.** La demande que nous avons adressée à la Direction cantonale des travaux publics de restaurer la route de la Scheulte s'est heurtée au fait que cette artère n'appartient pas à l'Etat, mais est considérée comme un simple chemin communal. L'autorité cantonale manquant de ressources, préfère d'abord mettre en état les voies de communication plus importantes.

Nous avons aussi émis le vœu que des chemins pour piétons soient établis parallèlement aux routes très utilisées par le trafic automobile. Ici encore, c'est la question financière qui constitue la pierre d'achoppement. On nous dit que les moyens financiers manquent pour songer maintenant à l'établissement de ces sentiers. Nous pensons intéresser nos membres en leur donnant la liste des travaux routiers qui seront exécutés dans le Jura en 1934 :

**Arrondissement du sud :** Mise en meilleur état de la route Bienne-Neuveville et de celle des gorges du Taubenloch ; trottoir à Courtelary.

**Arrondissement du nord :** Terminaison des travaux sur la rampe nord de Pierre-Pertuis ; élargissement entre Delémont et Courrendlin ; correction entre Soyhières et Liesberg ; élargissement de la route des Rangiers, asphaltage près du monument ; correction entre St-Ursanne et les Malettes ; élargissement et asphaltage sur la route Glovelier-Saignelégier-La Chaux-de-Fonds ; mise en meilleur état de la route Porrentruy-Damvant et Porrentruy-Fahy ; asphaltage entre Porrentruy et Alle, Porrentruy-Cœuve ; travaux à Vicques ; élargissement entre Crémines et St-Joseph ; goudronnage entre Grand-Lucelle et Klösterli.

8. **Tarifs d'électricité.** Nos démarches auprès de la Direction des Forces motrices bernoises, en été 1933, ont permis de constater que l'on ferait droit au désir des consommateurs de voir abaisser quel-

que peu le prix de l'électricité. Cette entreprise bernoise nous a fort obligeamment mis au courant de ses intentions et nous avons reçu, à la fin de l'année, les nouveaux tarifs qui sont entrés en vigueur. Une baisse sensible est intervenue qui apportera un certain soulagement dans bien des familles et petites exploitations obérées.

9. **Foire de Bâle.** Comme en 1932, nous nous sommes efforcés d'encourager les industriels jurassiens à exposer à la foire de Bâle, dans l'idée que cette manifestation du travail national pouvait contribuer à développer l'activité dans nos usines. Des milliers et des milliers de personnes vont, en effet, chaque année, à Bâle, pour se rendre compte de ce que le pays est capable de produire et bien des maisons ont trouvé ainsi une nouvelle clientèle. Notre Bulletin du mois de mars a de nouveau été consacré à la propagande en faveur de la Foire suisse d'échantillons.
10. **Fabrique de Sonceboz.** En février 1933, la commune de Sonceboz demandait notre intervention pour essayer d'empêcher la fermeture de sa fabrique d'ébauches. On sait que celle-ci a été rachetée, en 1927, par le Trust, qui cherche à réduire le nombre des usines exploitées et à concentrer la fabrication en certains points déterminés. Comme le Jura ne possède pas de très grandes fabriques d'ébauches, il risque fort de faire les frais de l'opération et de voir peu à peu toutes les entreprises de la branche se fermer sur son territoire. C'est pourquoi, nous avons mis tout en œuvre pour essayer de sauver la situation à Sonceboz. Les pourparlers, longs et laborieux, furent appuyés par une action énergique de la Direction cantonale de l'intérieur et par le gouvernement tout entier, auxquels nous adressons encore ici nos sincères remerciements pour l'aide efficace apportée en cette circonstance. Le point final à cette affaire ne put être mis qu'en novembre 1933. Nous avons renseigné nos membres dans notre Bulletin du mois de décembre. La fabrication de l'ébauche à Sonceboz est suspendue, mais nous avons obtenu la promesse formelle que la branche électrique serait développée de façon à ce que les employés et les ouvriers de Sonceboz ne soient pas privés de leur gagne-pain.
11. **Aide aux communes obérées.** Plusieurs de nos communes jurassiennes se trouvent dans une détresse financière de plus en plus accentuée ; aussi, avons-nous, pour défendre leurs intérêts et leur autonomie, institué, à la demande de la F. O. M. H., une commission spéciale, à la tête de laquelle se trouve M. H. Strahm, député et maire à Cormoret, comme président, M. F. Degoumois, maire de Moutier, comme vice-président, et M. le Dr M. Mœckli, maire de Neuveville, comme secrétaire. Cette commission qui s'est déjà mise à l'œuvre, travaillera dans le cadre de notre association.
12. **Restauration horlogère.** Le comité de l'Association a décidé de suivre avec sympathie le développement de l'action engagée par M. Engel, fabricant à Bienne, en faveur de la restauration de l'industrie horlogère.
13. **Action cantonale.** Pour éviter des frais, en ces temps difficiles, il n'y a pas eu, en 1933, d'assemblée de l'Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois. Une réunion n'a été jugée nécessaire que pour 1934.

Avant de clore ce rapport, nous ne voudrions pas manquer de nous acquitter d'un devoir agréable, celui de remercier très chaleu-



reusement toutes les personnes et instances qui nous ont aidés dans notre tâche. Nous avons, comme d'habitude, trouvé un appui précieux à la Direction cantonale des travaux publics et des chemins de fer et à la Direction cantonale de l'intérieur. Nous osons espérer que dans l'avenir aussi, on fera partout preuve d'intérêt et de compréhension pour les questions d'ordre économique, qui dans le Jura d'aujourd'hui, causent aux autorités et à la population de grands soucis. La crise une fois surmontée, notre petit pays pourra reprendre sa marche en avant et remplir son rôle dans la grande famille bernoise et suisse. Nous terminons avec l'espoir que toutes les difficultés de l'heure présente prendront bientôt fin.

C'est dans ces sentiments, Messieurs, que le comité sollicite votre approbation à son activité en 1933.

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

Le président,	Le secrétaire,
F. REUSSER.	G. MCECKLI

**Extrait des comptes de l'exercice 1933**

(9 janvier 1933 au 10 janvier 1934)

**Recettes**

Contribution des membres	Fr. 3674.30	
Subventions	800.—	
Intérêts des capitaux	94.75	
Bulletin	2075.30	
Divers	—	6644.35

**Dépenses**

Direction : assemblées, séances, indemnités	F. 1195.40	
Délégations	899.55	
Secrétariat : ports, téléphone, fournitures	288.70	
Imprimés	131.20	
Bulletin	2586.05	
Divers	50.50	5151.40
	Boni d'exercice	Fr. 1492.95

**Etat de fortune**

Biens meubles		1.—
Titres		P. M.
Disponibles : déficit de caisse	0.75	
solde compte de chèques postaux	154.05	
carnet de dépôt	4215.25	
	Fr.	<u>4369.55</u>

**Mouvement**

Fortune à la fin de l'exercice	Fr. 4369.55
Fortune au commencement de l'exercice	2876.60
	<u>Fr. 1492.95</u>

Après vérification, les délégués des organes de vérification, la commune de Granges et la Société des arts et métiers de Delémont, 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, Bévillard, 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 C<sup>te</sup>, 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, Laufon ; Perrin frères, décolletage, Moutier.
- 1933 : Société anonyme électrique et immobilière, Sonceboz.

## 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, propriétaire, 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, fonctionnaire, Berne ; L. Choulat, journaliste, Berne ; J. Gigon, instituteur, Chevenez ; G. Girod, notaire et maire, Delémont ; Dr M. Mœckli-Cellier, professeur, Neuveville ; R. Steiner, directeur du 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. Villemin, notaire, Porrentruy ; G. Cléménçon-Delachaux, négociant, Moutier ; N. Frepp, avocat et notaire, Saint-Imier ; M. Fromaigeat, Restaurant du Cheval-Blanc, Courrendlin ; Paul Mœckli, directeur, Delémont ; Th. Hofner, Hôtel Terminus, Delémont ; Adam Rossel, administrateur, Tramelan ; Florian Imer, juge d'appel, Berne ; A. Masset, architecte, Delémont ; E. Nussbaum, Hôtel du Soleil, Delémont ; Ch. Boéchat, député, Delémont ; J. Gueisbühler, instituteur, Souboz.
- 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.
- 1933 : MM. le maire P. Jung, Court ; A. Droz, professeur, Delémont ; G. Montavon, ancien aubergiste, Courgenay ; F. Pfister, directeur, Sonceboz ; E. Pfister, fils, directeur, Sonceboz ; A. Chalande, secrétaire communal, Sonceboz ; P. Vorpe, voyer-chef, Sonceboz ; H. Bourquin, maire, Sonceboz ; W. Gisiger, technicien, Sonceboz ; H. Rougemont, professeur, Moutier ; R. Salgat, professeur, Moutier ; O. Maillard, fabricant d'horlogerie, Sonceboz ; Adam Vorpe, horloger, Sonceboz ;
- 1934 : MM. A. Müri-Donzé, fabricant de bracelets, Sonceboz ; Léon-A. Vorpe, fabricant, Sombeval ; Hermann Gerber, cultivateur, Sonceboz ; Louis Huguelet, cantonnier, Sonceboz ; Gottlieb Jenni, Hôtel du Cerf, Sonceboz ; R. Nidegger, négociant, Sonceboz.
- Membre décédé durant l'exercice : M. E. Péquignot, avocat, Saignelégier.

### 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. O. Schmitz, fabricant, 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. A. Grimaître.
- 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.

Les *vérificateurs des comptes* sont actuellement la commune de Granges et la Société des arts et métiers de Delémont.

### REQUÊTE

concernant les améliorations à apporter à l'horaire des chemins de fer.  
(Période du 15 mai 1934 au 14 mai 1935.)

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

Monsieur le directeur,

Les membres de notre association, qui comprennent la plupart des communes jurassiennes placées sur des lignes de chemin de fer, se sont réunis en assemblée générale, le 20 décembre 1933, à Tavannes, pour examiner les projets d'horaire pour l'année 1934/35.

Tout d'abord il a été constaté avec satisfaction que d'une manière générale, malgré la rigueur des temps, le nombre des trains n'a pas été diminué. Pour surmonter la crise économique, le peuple a besoin de tous ses instruments de travail. Les communications ferroviaires, commodes, nombreuses et rapides constituent un de ces instruments. Celui-ci n'est pas parfait. Les convois pourraient souvent être animés d'une plus grande vitesse commerciale, les correspondances mieux ajustées et certaines lacunes comblées. Aujourd'hui quand on voyage, chaque minute est précieuse et il n'y a rien qui indispose le voyageur autant que lorsqu'il a l'impression de perdre son temps inutilement. Nous ne disons pas cela à la légère, nous traduisons un sentiment populaire qui tous les jours trouve son expression dans les observations et les réflexions faites par le public voyageur. L'électrification n'a pas apporté tout ce que l'on en attendait. On croyait que les trains seraient désormais nombreux, rapides et légers. Ils sont devenus au contraire toujours plus lourds, la rapidité ne s'est guère accrue et dans les hautes sphères de l'administration ferroviaire, il semble que le but le plus intéressant à atteindre est celui de posséder la locomotive la plus puissante.

Nous avons aussi trop de trains qui à côté du service des voyageurs font celui de la poste, des bagages, de la grande vitesse, du lait et même des marchandises ordinaires. Il y aurait lieu, là où faire se peut, d'organiser autrement ces services.

Voici maintenant les propositions que nous avons l'honneur de vous soumettre :

#### I. Ligne Bâle-Delémont-Bienne.

1. Prolongation du train 1788, de Laufon à Delémont, pour établir la correspondance avec le train 1654 pour Sonceboz-La Chaux-de-Fonds :

Bâle	dép. 16 <sup>15</sup> h.
Laufon	16 <sup>50</sup> „ 51
Delémont	17 <sup>05</sup> „ 10

On nous a répondu l'an dernier que cette amélioration n'était pas réalisable, parce que le temps disponible pour se rendre de Laufon à Delémont était insuffisant. Nous avons examiné, à nouveau, la question d'une manière approfondie et nous sommes en mesure de dire qu'il est très possible de donner une suite favorable à notre demande. Le train 1788 peut être conduit comme train omnibus entre Bâle et Laufon et comme accéléré entre Laufon et Delémont. Le train 1654 peut être, éventuellement aussi, conduit comme accéléré entre Delémont et Moutier, quitte à ouvrir au service local, entre ces deux dernières gares, l'un des trains 4784 ou 4654 qui circulent déjà avec des voitures de voyageurs.

Les frais résultant de la prise en considération de ce vœu seraient à peu près nuls, car le personnel et la locomotive du train 1788 doivent attendre à Laufon, sans rien faire, le départ pour Bâle du train 1777.

Les communications entre Bâle et le Jura-sud sont si détestables qu'il est absolument urgent de les améliorer. Ce que nous proposons est facile à réaliser et ne coûterait pour ainsi dire rien.

2. **Introduction d'une 3<sup>e</sup> paire de directs Bâle-Bienne-Bâle pour assurer la correspondance à Bienne avec les trains 112 et 117.** Nous demandons instamment qu'enfin ce vœu légitime soit pris en considération.

**Remarques :** Nous tenons encore à faire observer qu'il serait désirable que l'on établisse, à Delémont, la correspondance entre les trains 1759 de Bienne et 1757 pour Bâle, de façon à avoir un train accéléré Bienne-Bâle. On aimerait aussi que le train 1778, Bâle-Delémont, devienne quotidien. Vu les circonstances actuelles, nous ne présentons cependant ces deux vœux que comme de simples suggestions, sans insister sur leur prise en considération pour le moment.

## II. Ligne Delémont-Delle.

1. **Mise en marche, le dimanche en hiver, du train 1683 Delle-Porrentruy et prolongation de ce train tous les dimanches de l'année jusqu'à Delémont.** Cette relation a toujours existé avant la guerre, à une heure un peu plus hâtive, il est vrai. Remarquons que le dimanche, en service local, le dernier train arrive à Delémont déjà à 20.12 h., ce qui incontestablement offre des inconvénients.
2. **Mise à l'horaire du train 4672 qui circule actuellement avec une voiture de voyageurs au dép. de Delémont (dép. 13.35 h.).**

**Remarque :** Les voyageurs en provenance des Franches-Montagnes qui utilisent, en été, entre Glovelier et Delémont le direct 132, sont tenus de payer la surtaxe. Nous estimons que cela ne devrait pas être, puisque l'arrêt en question dispense les C. F. F. d'introduire un train omnibus.

## III. Ligne Delémont-Sonceboz.

1. **Mise en marche, tous les dimanches de l'année, des trains 1647 et 1656.** On nous dit que quand ils circulent, ces trains ont une très bonne clientèle. Nous ne comprenons pas que les C. F. F. ne veuillent pas reconnaître leur propre intérêt.
2. **Maintien de la communication entre Tavannes et Moutier, assurée actuellement par le train 4649.**

La population de la vallée de Tavannes ne comprend pas la suppression de ce train qui rend de très bons services.

3. **Marche du train 1645 avant le direct 207, entre Moutier et Delémont.** Il semble qu'avec l'électrification de la ligne Bienne-Sonceboz, il soit possible d'avancer suffisamment le train 1645 pour permettre la modification désirée.

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

1. **Continuation de Sonceboz à Bienne du train 1620 de manière à assurer la correspondance pour Berne par train 1618.**

Le moment est venu avec l'électrification de la ligne, de réaliser cette amélioration. On ne comprend pas dans le vallon de St-Imier, dans la vallée de Tavannes et dans la région de Tramelan que l'on ne veuille pas donner enfin suite à un vœu si légitime. Lorsque l'on a affaire à Berne dans le courant de l'après-midi — ce qui arrive très souvent —, il faut partir déjà de son domicile avant 10 heures du matin. Il est inadmissible que l'on ne puisse pas atteindre la capitale d'une manière convenable, au milieu du jour, quand on se trouve placé, au-delà de 34 km. sur une ligne qui y conduit. Il est vraiment incompréhensible que le service d'exploitation des C. F. F. puisse ignorer à un tel point les besoins réels de toute une contrée. Il ne faut pas dire que la relation demandée est impossible à établir. Le train 1620 pourrait être avancé de quelques minutes et le train 1618 pourrait être accéléré sur son parcours. Pourquoi le 1618 doit-il s'arrêter 4 minutes à Lyss? Pourquoi a-t-il entre plusieurs stations un temps de parcours plus long qu'un autre train de voyageurs? Ajoutons que ce train pourrait à la rigueur descendre de Sonceboz à Bienne comme accéléré.

2. **Marche quotidienne des trains 1609 et 1610, avec extension jusqu'à La Chaux-de-Fonds** (actuellement, ils ne desservent la région que jusqu'à Sonvilier).
3. **Circulation quotidienne des accélérés 441 et 448 dès l'ouverture de la ligne à l'exploitation électrique.**
4. **Circulation du train 1636 Chaux-de-Fonds-St-Imier tous les dimanches de l'année.**
5. **Arrêt des trains 4612 et 4623 à La Heutte.**

**Remarque :** L'horaire qui nous est soumis n'étant valable que pour la période d'été, nous nous permettons de demander que le projet pour la période d'hiver soit soumis à l'enquête publique avant son adoption définitive. On s'attend dans le vallon de St-Imier à des améliorations intéressantes avec l'introduction de la traction électrique sur tout le parcours.

#### V. Ligne Bienne-Neuchâtel.

1. **Circulation des trains 1503 et 1508 également le dimanche.**

#### VI. Correspondances à établir.

à Bienne :

- a) 1608 de La Chaux-de-Fonds/1759 pour Delémont  
1503 de Neuchâtel/1759
- b) 1774 de Delémont/1516 pour Neuveville
- c) 1517 de Neuchâtel/1781 pour Delémont  
/1627 pour Sonceboz

à Berne :

- d) 432 de Bienne/8 pour Fribourg.

Nous insistons spécialement pour celles mentionnées sous lettres a et c.

Toutes ces correspondances sont d'ailleurs faciles à établir, les trains en cause étant susceptibles d'être accélérés.

#### VII. Ligne Moutier-Soleure.

1. **Etablissement à Soleure de la correspondance entre le train 403 S.M.B. et le train 62 E.B.** Cette correspondance est facile à établir en avançant quelque peu le départ de Moutier. Elle est désirable pour assurer une bonne correspondance matinale du Jura avec l'Emmenthal.

Un coup d'œil sur l'horaire montre d'ailleurs que l'on ne porte pas suffisamment d'attention aux communications par la ligne du Weissenstein, entre le Jura et la région desservie par les chemins de fer E. B. et B. T. B. Il devrait exister dans chaque sens au moins trois relations journalières ayant aux divers points de jonction des correspondances convenables. Avec l'horaire qui nous est soumis, les voyageurs préféreront passer par un autre chemin. A quoi servent la réclame et les billets du dimanche à tarif réduit, si l'horaire n'offre pas certaines possibilités.

2. **Arrêt facultatif des trains 17 et 27 à Corcelles.** Cette faveur est demandée par les autorités communales de Corcelles.

Dans l'espoir que vous accueillerez favorablement notre requête et avec nos remerciements les meilleurs pour votre bienveillant appui, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de nos sentiments respectueux.

Tavannes, le 20 décembre 1933.

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

Le président,  
F. REUSSER.

Le secrétaire,  
G. MÖCKLI.

---

## Avis à nos membres et lecteurs

**L'Assemblée annuelle de l'A. D. I. E. J.** aura lieu  
Samedi, 24 février 1934, à 14 h. 15, à Sonceboz,  
Hôtel du Cerf.

Voir la convocation incluse.



## ANNEXE

## La situation financière de quelques communes jurassiennes particulièrement frappées par la crise, à fin 1933

District de	Nombre d'habitants	Taux d'impôt 1934 (33)		Montant total des dettes			Rendement total des impôts			Déficit budget 1934	Fortune productive (forêts et domaines)	
		1re cl. %	Foncier ‰	1929	1932	1933	1929	1932	1933		Estim. cad.	Rendement 1934
<b>District de Courtelary</b>												
Renan	1176	6.00	4.00	328,168.—	498,000.—	608,360.—	42,476.—	34,967.—	28,403.—	152,000.—	76,080.—	3,722.—
Sonvilier	1743	5.10	3.40	378,735.—	585,139.—	715,659.—	73,214.—	64,146.—	49,600.—	76,643.—	—	—
St-Imier	6504	5.25	3.50	2,764,488.—	3,768,438.—	4,300,000.—	602,000.—	380,000.—	390,000.—	145,000.—	—	—
Villeret	1253	4.20	2.80	166,538.—	386,318.—	440,520.—	67,217.—	45,367.—	37,311.—	600,000.—	—	—
Cormoret	737	4.50	3.10	41,923.—	121,901.—	160,565.—	33,462.—	36,769.—	30,040.—	30,000.—	—	—
Courtelary	1192	4.80	3.20	469,492.—	692,205.—	740,900.—	56,460.—	54,150.—	55,120.—	78,440.—	—	—
Cortébert	792	3.75	2.50	83,569.—	153,435.—	268,000.—	36,121.—	26,393.—	15,850.—	59,000.—	—	—
Corgémont	1238	3.75	2.50	161,680.—	294,550.—	368,790.—	29,500.—	29,700.—	28,700.—	77,400.—	678,000.—	15,800.—
Sonceboz	1224	4.90	3.25	74,058.—	136,137.—	228,600.—	58,519.—	53,134.—	45,000.—	20,630.—	—	—
Tramelan-dessus	3574	6.00	4.00	909,265.—	1,323,645.—	1,523,645.—	188,484.—	150,136.—	—	200,000.—	922,800.—	47,000.—
Tramelan-dessous	1426	5.25	3.50	534,498.—	743,753.—	927,003.—	42,859.—	33,002.—	15,673.—	86,280.—	698,800.—	43,493.—
<b>District de Moutier</b>												
Tavannes	3355	6.00	4.00	1,088,391.—	1,691,507.—	1,888,125.—	168,989.—	156,467.—	149,624.—	91,948.—	—	—
Reconvilier	2133	5.25	3.50	221,706.—	562,724.—	786,225.—	113,828.—	116,760.—	85,750.—	103,710.—	—	—
Malleray	1298	6.00	4.00	415,260.—	499,190.—	525,000.—	65,278.—	58,452.—	51,000.—	27,342.—	—	—
Bévilard	933	4.50	3.00	142,343.—	205,489.—	208,057.—	51,565.—	33,507.—	30,000.—	22,289.—	—	—
Court	1200	5.10	3.40	114,168.—	182,757.—	255,257.—	67,000.—	58,013.—	54,792.—	35,000.—	—	—
<b>District des Franches-Montagnes</b>												
Noirmont	1596	5.10	3.40	622,416.—	775,192.—	835,000.—	24,510.—	31,205.—	30,000.—	30,000.—	267,430.—	22,867.—
Les Breuleux	1196	4.50	3.00	441,309.—	528,380.—	545,693.—	41,599.—	39,054.—	39,534.—	9,141.—	51,950.—	—
Les Bois	1153	6.00	4.00	204,309.—	248,471.—	—	55,904.—	51,712.—	39,855.—	—	629,300.—	6,683.—
Fontenais	983	5.25	3.50	445,948.—	471,812.—	576,523.—	28,732.—	17,674.—	18,242.—	56,149.—	1,102,212.—	24,819.—
Bienne	37,726	6,00	4,00	19,770,746.—	28,937,518.—	35,937,518.—	3,455,542.—	3,870,058.—	—	1,826,913.—	—	—