

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: 6 (1935)

Heft: 1

Rubrik: Rapport annuel : année 1934

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: 05.01.2025

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. MÛCKLI 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'Imp. du « Démocrate », Delémont. Tél. 51.

SOMMAIRE :

RAPPORT ET COMPTES ANNUELS — LISTE DES MEMBRES — REQUÊTE DES
HORAIRES.

RAPPORT ANNUEL

ANNÉE 1934

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter, comme de coutume, le rapport sur l'année écoulée.

1934 restera dans le souvenir de tous, pères de famille dans la détresse, jeunes gens sans travail, agriculteurs aux prises avec mille difficultés, artisans et industriels en quête de commandes qui ne viennent qu'au compte-gouttes, comme une année particulièrement pénible. Elle est la cinquième de la grande crise économique. Si l'espoir n'était pas une des plus solides qualités humaines, il y a longtemps que le découragement aurait ravagé les cœurs. Il semble parfois que tous les maux s'accablent d'un seul coup sur l'humanité. La campagne a connu la sécheresse et la mévente des produits laitiers, les salariés, ouvriers et fonctionnaires ont vu de plus en plus, par la force même des choses, leurs revenus diminuer, l'industrie, devant l'impossibilité d'exporter, est restée enlisée. Le commerce est à l'avenant. Les magasins ont fait de petites affaires devant une puissance d'achat réduite des consommateurs.

Et, par dessus tout, le machinisme continue à rendre superflue beaucoup de main-d'œuvre et l'on ne voit pas bien comment il sera possible, à l'avenir, d'occuper toutes les personnes aptes au travail. L'horlogerie livre actuellement autant de montres que jadis avec un personnel réduit de moitié, sans pour autant que la qualité ait diminué dans les mêmes proportions.

L'introduction de nouvelles industries n'est pas chose aisée, le marché intérieur ne pouvant absorber qu'une quantité limitée de produits manufacturés. Et puis, pour soutenir la concurrence, la fabrication

d'un article doit se faire par grandes quantités à la fois et avec le moins de main-d'œuvre possible. Le capital est d'une grande circonspection devant les nouveautés et les économies se terrent au fond des bas de laine ou bien se dirigent de préférence vers les emprunts garantis par l'Etat ou des institutions d'ordre public. La substitution générale d'une industrie à une autre est donc une œuvre de longue haleine et demande beaucoup de patience et d'efforts. Nous n'en sommes qu'au commencement dans le Jura.

Exporter ! Exporter ! tel doit être le mot d'ordre actuel de tous ceux qui ont le souci de l'avenir économique du pays. Les forces vives de la nation doivent tendre à ce but avec tous les moyens à disposition. Si l'on n'arrive pas à ranimer le commerce extérieur, le peuple suisse dont les réserves ne sont pas inépuisables, sera aux prises avec des difficultés grandissantes et là, où il n'y a aujourd'hui que gêne, il y aura de plus en plus souffrance.

En attendant que l'adaptation aux circonstances nouvelles ait pu se faire, il faut vivre et tenir. C'est pourquoi, il faut chercher à diminuer le nombre des chômeurs en mettant en chantier des travaux d'utilité publique, en organisant de camps de travail, en favorisant le service de placement des jeunes filles comme aides de maison et des jeunes gens dans l'agriculture ou dans certaines professions peu encombrées. La prolongation de la scolarité obligatoire serait aussi de nature à influencer favorablement le marché du travail.

Notre association suit ces questions d'aussi près que possible et intervient dans le sens des intérêts jurassiens partout où faire se peut.

Concitoyens, aidez-nous dans notre tâche en nous présentant vos idées et en nous amenant de nouveaux adhérents.

Nous nous permettons maintenant d'entrer dans quelques détails :

I. Membres

Malgré les temps difficiles, nos effectifs sont allés en augmentant d'une manière réjouissante. Grâce aux efforts et à l'amabilité de M. Victor Henry, préfet du district de Porrentruy, une dizaine de communes de cette région nous ont envoyé leur adhésion. Nous relevons avec beaucoup de plaisir ce beau geste de solidarité jurassienne.

Plusieurs membres individuels sont aussi venus grossir nos rangs. Nous réitérons ici, à nos nouveaux adhérents, nos souhaits bien cordiaux de bienvenue.

L'une ou l'autre démission a dû être enregistrée et nous constatons, avec la plus vive satisfaction, que la presque totalité de nos membres restent fidèles à l'association.

Nous donnons ci-après l'état de nos effectifs :

58 (46) communes municipales,

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

5 (5) compagnies de chemins de fer.

38 (35) entreprises industrielles et commerciales.

104 (85) membres individuels.

Voir la liste complète de nos membres à la fin de ce rapport.

II. Administration

1. Assemblées et séances.

Notre association a eu son assemblée générale ordinaire le 24 février 1934, à Sonceboz. Elle approuva le rapport annuel, réélut le comité et fixa la cotisation annuelle pour 1935. L'approbation des comptes fut renvoyée à une assemblée ultérieure, vu l'absence du caissier.

L'assemblée administrative fut suivie, comme d'habitude, par une manifestation publique, dans laquelle on entendit un exposé intéressant et suggestif de M. le conseiller d'Etat Mouttet, sur la situation financière des communes et les mesures prises ou prévues pour remédier, autant que possible, aux embarras d'argent dans lesquels se trouvent un grand nombre d'entre elles, spécialement dans le Jura.

M. le Dr Keller nous parla avec beaucoup de compétence de l'introduction de nouvelles industries et des difficultés qu'il rencontre dans l'accomplissement de la tâche spéciale qui lui a été confiée.

Plus de 200 citoyens assistèrent à l'assemblée publique.

M. le conseiller d'Etat Stauffer, qui avait bien voulu nous honorer de sa présence, prit à son tour la parole, pour faire quelques observations judicieuses et marquées au coin du plus grand bon sens.

Nous saisissons l'occasion pour remercier et féliciter les orateurs de cette journée.

Une seconde assemblée eut lieu à Saignelégier, le 10 novembre 1934. Celle-ci approuva les comptes de l'exercice écoulé, puis entendit un exposé magistral de M. le Dr Mouttet, sur les revendications du canton de Berne en matière ferroviaire et sur la situation critique de la plupart de nos chemins de fer secondaires. Il parla, en particulier, des sacrifices consentis par le Jura pour ses chemins de fer et de la nécessité de sauvegarder l'existence de nos petites compagnies de voies régionales, qui ont rendu tant de services à la population et qui sont capables d'en rendre encore.

Une discussion intéressante suivit le brillant exposé de M. Mouttet et les quelque 120 participants se séparèrent avec le sentiment d'avoir contribué, par leur présence, à défendre une juste cause. M. le conseiller d'Etat Mouttet a droit à notre entière gratitude pour le dévouement dont il a fait preuve, en se mettant encore une fois à notre disposition.

Le comité a tenu huit séances au cours de l'année 1934 et le bureau s'est réuni cinq fois pour liquider les affaires courantes, mettre au point les requêtes et prendre les initiatives nécessaires. De nombreuses démarches personnelles furent faites auprès des instances intéressées pour présenter verbalement les questions mises à l'étude.

2. Relations avec d'autres groupements.

Notre association a continué à être membre de la Fédération des sociétés du Pied du Jura, dont le siège se trouve à Neuchâtel. Ce groupement s'occupe d'obtenir de meilleures relations ferroviaires sur la ligne du Pied du Jura et de faire, en faveur de cette artère, la réclame nécessaire. Un très beau prospectus a été édité à cet effet et largement distribué à l'étranger. Il contient, entre autres, des vues du Vorbourg, des gorges de Moutier et de Bienne.

Nos voisins de Bâle continuent à s'intéresser à nos travaux. C'est avec plaisir que nous relevons, une fois de plus, que le Département de l'Intérieur de Bâle-Ville, la Chambre de commerce de Bâle et le « Verkehrsverein » de cette ville, font partie de notre association, comme membres réguliers.

Il en est de même de deux importants groupements de chez nous : la Société jurassienne de développement et la Société jurassienne d'Emulation.

Nous entretenons avec ces diverses institutions de cordiales relations et leur collaboration nous est des plus précieuses.

3. Bulletin.

Notre Bulletin a paru, comme par le passé, six fois au cours de l'année 1934. Le comité s'est efforcé d'en rendre le texte vivant et intéressant. Aux lecteurs de dire s'il a réussi !

Le nombre des abonnés devrait être encore plus élevé, pour que notre organe puisse vivre par ses propres moyens. Ceci est d'autant plus désirable que l'acquisition des annonces devient de plus en plus difficile.

Nous espérons que, peu à peu, le nombre des lecteurs ira en augmentant, ce qui permettra de donner au Bulletin un plus grand développement et de le rendre encore plus utile.

Le Bulletin a coûté en 1934 Fr. 2481.40 et a rapporté Fr. 1925.30. Le déficit supporté par la caisse de l'association est ainsi de Fr. 556.10.

4. Finances.

L'état de notre caisse est assez satisfaisant, malgré la difficulté des temps. Les cotisations sont généralement bien rentrées et nous profitons de l'occasion pour en féliciter nos membres.

Le montant total des recettes s'élève à Fr. 6956.55, les dépenses à Fr. 6335.45, ce qui donne un bénéfice d'exercice de Fr. 621.10. L'état de la fortune a passé de Fr. 4369.55 à Fr. 5990.65.

Nous rappelons que notre association a été sollicitée pour faire partie de la « Seva », Société coopérative de loteries pour la protection des lacs, la publicité touristique et la création d'occasions de travail. Le comité a répondu favorablement à cette invitation et a donné une part de garantie au capital de fondation. Une première loterie de deux millions a été tirée, laissant un joli bénéfice dont profiteront toutes les sociétés de développement et de protection des sites du canton.

III. Activité

Comme précédemment, le comité s'est fait un devoir de suivre de près les questions d'ordre économique, ferroviaire et touristique qui intéressent notre région. Pour le dernier point mentionné, il travaille en étroite collaboration avec la Société jurassienne de développement.

Voici en résumé les diverses questions qui ont fait l'objet de notre activité:

1. **Electrification des lignes jurassiennes.** Dans le courant de l'automne 1934, soit pour le début de l'horaire d'hiver, la traction électrique

a été mise en service sur toute la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds. Les C. F. F. ont organisé, à cette occasion, une petite fête d'inauguration à laquelle ils ont eu l'amabilité de nous inviter.

L'horaire du Vallon de St-Imier a été grandement amélioré et, à part quelques lacunes qui subsistent encore, il donne maintenant entière satisfaction à la population.

Sur le tronçon Sonceboz-Moutier, de grands travaux sont en cours, en vue de l'introduction du nouveau mode de traction : remplacement des ponts, réfection et agrandissement des tunnels, remise en état de la voie.

La Confédération, ayant accordé au titre de travaux de chômage, un subside important, cette ligne pourra être électrifiée, selon le programme fixé, malgré l'état précaire des finances du réseau national.

Ainsi, dans quelque temps, toutes les lignes principales du Jura seront parcourues par la locomotive électrique.

2. **Doubles-voies.** A plusieurs reprises, nous avons attiré l'attention de la Direction générale des C. F. F. sur la nécessité d'établir la double-voie sur le parcours de Choindez à Moutier, comme continuation des travaux déjà effectués sur le tronçon Delémont-Choindez.

Il s'agit ici, avant tout, d'une mesure de sécurité pour assurer l'écoulement d'un trafic des plus intenses. Nous avons appris que notre point de vue avait trouvé, en haut lieu, un accueil favorable, puisque, dans le programme des travaux destinés à combattre le chômage, adopté par les Chambres fédérales, figure l'établissement de la double-voie entre Choindez et Roches.

Puisse cet ouvrage être mis en chantier très prochainement, pour assurer un gagne-pain à de nombreux chômeurs.

3. **Passages à niveau.** Trois passages à niveau importants ont été supprimés dans le Jura, en 1934 : un entre Tavannes et Reconvilier ; deux près de Liesberg.

Un crédit spécial ayant été voté par les Chambres fédérales, la suppression d'autres passages est attendue dans un avenir prochain. C'est aussi un des moyens envisagés pour combattre le chômage.

4. **Halte de Frinvilier-Taubenloch.** Cette halte a été ouverte à l'exploitation le 15 mai 1934. D'emblée, elle s'est révélée utile et même nécessaire. Certains dimanches de l'été et de l'automne, les trains ont été assaillis par des centaines de voyageurs, ce qui démontre une fois de plus que nous avons raison de dire que l'affaire serait aussi bonne pour les C. F. F. que pour les habitants de la région.

Il a fallu beaucoup de persévérance pour arriver à mettre d'accord les instances ferroviaires et les communes intéressées.

5. **Horaires.** Notre action en faveur de meilleures communications ferroviaires s'est poursuivie énergiquement pendant l'exercice écoulé. Les C. F. F. ont compris que la lutte contre la concurrence de l'automobile ne peut se faire, en réduisant le nombre des trains.

Aujourd'hui, ils doivent s'inspirer des principes qui demandent la rapidité et le confort, ainsi que des prix raisonnables. Aussi, l'introduction des billets du dimanche, pendant la période d'hiver, que nous avons suggérée à plusieurs reprises, a-t-elle été la bienvenue. Nous espérons qu'il sera possible de maintenir ces billets aussi pendant l'été.

Comme nous l'avons déjà dit, la ligne du Vallon de St-Imier a vu son horaire complètement transformé et amélioré, au cours de l'automne 1934.

Pour le 15 mai 1935, les améliorations principales suivantes sont déjà accordées :

a) Transformation du train matinal 131 Berne-Delémont-Delle en grand direct international (dép. de Milan à 00.10 h., arr. à Paris à 14.15 h. Passage dans le Jura: Bienne dép. 7.14 h., Delémont dép. 7.53 h., Porrentruy dép. 8.23 h.). Cette marche avancée aura le grand avantage de créer, en même temps, une excellente relation de la Suisse romande vers Bâle où l'on arrivera déjà à 8.45 h., c'est-à-dire assez tôt pour atteindre le train partant pour l'Allemagne.

b) Prolongation du train 1788 Bâle (dép. 16.15 h.)-Laufon jusqu'à Delémont (arr. 17.06 h.) avec établissement de la correspondance pour Sonceboz-La Chaux-de-Fonds.

c) Introduction d'un omnibus No 1777 Delémont (dép. 17.15 h.)-Laufon (arr. 17.36 h.) avec continuation sur Bâle, par le train existant déjà actuellement.

d) Mise en marche quotidienne, pendant l'été, du train 1683 entre Delle (dép. 22.05 h.) et Porrentruy (arr. 22.35 h.) et d'un train du dimanche en sens inverse, à 23.00 h. (Prolongation du 1690).

e) Une automotrice légère à grande vitesse sera introduite, à titre d'essai, sur la ligne Bienne-Berne, à l'heure de midi et réalisera ainsi d'intéressantes correspondances. Si, comme il est à prévoir, cet essai réussit, on peut s'attendre à des améliorations considérables dans l'horaire des trains, ces prochaines années.

Nous devons relever que la vitesse commerciale des trains omnibus est toujours beaucoup trop réduite dans le Jura. Les arrêts incompréhensibles dans les gares et les stations occasionnent des pertes de temps sensibles. Nous ne cesserons de réclamer contre cet état de choses.

La compagnie du Moutier-Soleure avait l'intention de supprimer plusieurs trains. A l'exception de deux trains du dimanche, nous avons obtenu que toutes les communications actuelles subsistent. Pour des raisons d'économie, les haltes de Grandval et de Corcelles ne seront plus desservies que par les trains descendants. Les arrêts du train d'abonnés de midi seront cependant maintenus, de même, peut-être, que l'un ou l'autre train montant.

6. **Matériel roulant.** Nos observations concernant la qualité du matériel roulant ont produit leurs effets. D'une manière générale, on peut dire que, maintenant, les trains sont composés de wagons propres et bien éclairés. Il faudrait encore arriver à ce que les trains accélérés soient formés de voitures à quatre essieux.

7. **Surtaxes de train direct et utilisation de la 2e classe.** A la demande de plusieurs grandes communes, nous avons fait des démarches pour que la surtaxe des trains directs soit supprimée, sur les petits parcours jurassiens suivants, inférieurs à 20 km.: Delle-Porrentruy, Delémont-Moutier, Moutier-Granges, Delémont-Laufon.

Une requête a aussi été faite, afin d'arriver à une meilleure utilisation de la seconde classe, dans les trains omnibus. Il faudrait pouvoir introduire, à notre avis, une taxe de confort par zone, plutôt que d'appliquer le tarif kilométrique. Cette taxe devrait naturellement être très modique.

Pour ces deux questions, nous n'avons malheureusement pas reçu de réponses satisfaisantes.

8. **Chemins de fer régionaux.** Nos régionaux continuent à donner beaucoup de souci à l'administration, aux autorités et aux usagers. Aucun d'eux n'a une situation financière équilibrée et tôt ou tard,

il faudra prendre des mesures d'assainissement énergiques, pour assurer leur existence.

Un moyen bien simple pour résoudre les difficultés consiste à dire qu'un chemin de fer dont les recettes ne couvrent pas les dépenses, doit être démolé purement et simplement. Une telle solution, si elle devait être appliquée chez nous, ruinerait complètement les régions intéressées et il faut y regarder à deux fois avant d'entrer dans cette voie. Il y a lieu d'ailleurs d'espérer que, si l'on assainit les finances du réseau national, on n'oubliera pas les chemins de fer privés.

Notre association fait tout ce qui est en son pouvoir pour qu'on vienne en aide à nos régionaux. Comme nous l'avons déjà dit, l'assemblée générale de Saignelégier s'est occupée principalement de cet objet.

9. **Bons de transport.** Les compagnies de chemins de fer du Moutier-Soleure, du Soléure-Berne, du Porrentruy-Bonfol, du Saignelégier-Glovelier et du Tavannes-Noirmont ont bien voulu accorder à nos membres une faveur spéciale, sous la forme d'un bon de transport, donnant droit à n'importe quel jour de l'année, au retour gratuit si l'aller s'est fait en train avec un billet de simple course. Cette facilité a été très appréciée et nous exprimons encore une fois nos chaleureux remerciements aux administrations en cause. Nous devons relever qu'en utilisant ces bons, nos adhérents peuvent récupérer largement leur cotisation annuelle tout entière. Nous pensons que cette faveur nous sera aussi accordée pour l'année 1935.
10. **Postes.** Une requête a été adressée à la Direction générale des postes à Berne, pour que le personnel des ambulants, stationné dans le Jura, ne soit pas diminué outre mesure, en faveur des grands dépôts de Bâle, de Bienne, de Berne ou d'ailleurs. Si la réponse que nous avons reçue n'est pas tout à fait satisfaisante, elle démontre cependant que l'on aura, pour le Jura, les égards auxquels il a droit.
La diminution du trafic et la rationalisation du service amènent peu à peu une réduction du personnel dont il est impossible de ne pas sentir les effets chez nous.
Nous avons aussi demandé que le dépôt de Fr. 50 exigé pour l'ouverture d'un compte de chèques postaux soit abaissé à Fr. 20, afin de provoquer une généralisation plus grande de l'utilisation de ce mode de paiement si simple et si commode. Ici encore, l'administration n'a pas cru pouvoir entrer dans nos vues.
11. **Routes.** Grâce à la compétence de M. le Directeur cantonal des travaux publics et de nos ingénieurs d'arrondissements, MM. Peter et Greppin, le réseau routier jurassien va s'améliorant d'année en année. L'artère de Bienne à Bâle est maintenant complètement terminée et l'on travaille ferme sur toutes les autres routes principales de la région.
12. **Foire de Bâle.** Durant l'année 1934, le comité a continué de prêter son appui à la Foire suisse d'échantillons. Il a consacré le numéro de mars du Bulletin à cette institution et il a fait différentes démarches pour augmenter le nombre des exposants jurassiens.
13. **Tourisme.** Reconnaisant l'utilité de la création d'un Office jurassien du tourisme, nous avons promis notre collaboration à la Société jurassienne de développement, dans les efforts qu'elle a entrepris dans ce sens.

A la demande de la section de Bâle du Club alpin suisse, nous sommes intervenus auprès des autorités de la commune bourgeoise

de Perrefitte pour obtenir l'autorisation de débroussailler une partie du pâturage, sur le flanc nord de Moron, en vue d'améliorer la piste de ski. La réponse affirmative a permis à la société précitée d'exécuter ce travail et aujourd'hui, les skieurs se plaisent à dire combien la descente est devenue agréable et facile.

Un subside a été versé à M. Otto Habermann, pour la publication d'un guide illustré du Jura suisse, en langue allemande.

Le numéro de mai de notre bulletin a été consacré entièrement à la propagande touristique.

Nous avons été appelés par le Département de l'intérieur de Bâle-Ville à prendre part à une réunion des intéressés au trafic des sports d'hiver pour régler mieux la question des transports vers le Jura. Les C. F. F. qui étaient représentés à l'assemblée, ont introduit de nouveaux trains spéciaux pour les skieurs.

14. **Industrie.** La situation de l'horlogerie et des branches annexes est toujours précaire. L'horlogerie et la mécanique accusent une certaine reprise des affaires, mais il ne faut pas compter sur le retour à la situation florissante d'antan.

De nouvelles industries doivent être créées. Nous avons été sollicités de divers côtés et nous nous sommes intéressés à la création d'une fabrique de panneaux forts et bois croisé, à Tavannes.

D'autre part, nous avons continué à observer le développement de la réorganisation du travail et de la production dans la fabrique de Sonceboz. La promesse formelle qui a été faite de ne pas fermer cette usine n'est pas oubliée et nous continuons de croire à la valeur de la parole donnée.

15. **Camp de jeunes chômeurs.** Un camp de jeunes chômeurs devait être organisé par notre association, dans le courant de l'année 1934. Il a malheureusement été impossible de trouver un chantier dans le Jura. Des dispositions sont prises pour que ce camp puisse être ouvert, au début de la prochaine bonne saison. Un sous-comité, à la tête duquel se trouve M. Armand Droz, maître à l'Ecole normale à Delémont, a été créé à cet effet.

16. **Concours d'idées.** Pour attirer l'attention du public sur les problèmes économiques et donner l'occasion à la population de présenter des suggestions, un concours d'idées a été ouvert, au mois de décembre dernier. Les travaux devront être remis pour le 15 avril 1935. Le règlement complet du concours a été publié par la presse et nos membres en ont reçu des copies.

Nous espérons qu'un grand nombre de propositions intéressantes nous parviendront dans le délai fixé.

17. **Personnel des C. F. F.** De concert avec les autorités municipales de Delémont, des démarches ont été faites à Lausanne, pour que le personnel du dépôt des locomotives de cette ville ne soit pas déplacé, dans des centres plus éloignés. Depuis plusieurs années, la tendance se fait sentir de supprimer certains dépôts, jadis très importants, tel celui de Delémont.

La mesure envisagée est difficile à comprendre, car nous estimons que les agents peuvent être aussi bien utilisés s'ils sont stationnés à Delémont qu'à Bienne, à Bâle ou même à Lausanne. On constate que des mécaniciens de ce dernier dépôt viennent tous les jours jusqu'à Delle.

Le procédé des C. F. F. porte un sérieux préjudice à notre contrée (recrutement du personnel, commerce local, impôts, etc.) et après les explications fournies de part et d'autre, nous voulons croire que l'on n'ira pas trop loin, dans la suppression des agents dans le Jura.

18. **Action cantonale.** Après une interruption d'une année, nous avons jugé bon de réunir de nouveau à Bienne, dans les locaux de la Chambre du commerce et de l'industrie, les représentants des sociétés de développement qui, sur notre initiative, se sont groupés, il y a une dizaine d'années, en une fédération cantonale pour entreprendre une action commune en faveur des chemins de fer bernois.

L'assemblée qui eut lieu le 28 juillet 1934 réunit une trentaine de participants venus de l'Oberland, de Berne et du Jura. Après avoir entendu un rapport intéressant de M. Gass, sur le développement de l'horaire des trains internationaux, et établi à ce sujet, la liste des revendications, la parole fut donnée à M. le Prof. Dr Volmar, directeur de la compagnie du Lötschberg qui, avec beaucoup de verve et d'entrain, nous parla d'un grand Jurassien, J.-A. Watt. Celui-ci mourut il y a juste cent ans. Le conférencier voulut ainsi marquer le centenaire de cette mort et rappeler les grands mérites de cet ingénieur éminent dont l'esprit était rempli de projets intéressants et grandioses. Le texte de la conférence ayant paru dans notre bulletin, nous nous abstenons d'entrer dans les détails ici.

Nous savons gré à M. Volmar d'avoir eu la délicate pensée de faire revivre la mémoire d'un Jurassien et nous l'en félicitons sincèrement.

19. **Aide aux communes obérées.** Le rapport de la commission spéciale présidée par M. H. Strahm, maire et député à Cormoret, dit ce qui suit :

La commission a adressé un long mémoire au Conseil-exécutif en date du 9 janvier 1934 pour exposer la situation financière intenable créée aux communes de la région horlogère par les charges de chômage.

Une délégation de cette commission a été reçue par le Conseil-exécutif le 24 janvier. Assistaient comme représentants de la commission : MM. H. Strahm, président, Dr M. Mœckli, secrétaire, et P. Schluep, maire de Tavannes. M. F. Reusser, président de l'A. D. E. I. J. avait bien voulu se joindre à cette délégation. Les doléances des communes furent exposées avec force et avec chiffres à l'appui. La situation est des plus inquiétantes. De la part des représentants du Conseil-exécutif, la promesse fut faite de vouer la plus grande attention à cette question, mais il fut impossible d'obtenir une promesse d'aide effective et prochaine.

La commission spéciale tint séance le 15 février, à Delémont, pour prendre connaissance des résultats de cette démarche.

Depuis lors, par des démarches multiples, nous nous sommes rendus compte qu'une amélioration définitive et durable de la situation financière des communes de la région horlogère se heurterait à l'opposition des autorités supérieures, aussi longtemps que durerait la crise. Par contre, à plusieurs reprises, on a assuré les communes d'un appui quand la situation économique sera stabilisée et redevenue un peu normale.

Constatons cependant que les communes de la région horlogère peuvent emprunter à la Caisse cantonale de crédit toutes les sommes dont elles ont besoin pour les charges de chômage. Pour les communes dont les recettes courantes ne couvrent plus les dépenses ordinaires, la possibilité existe d'emprunter les sommes nécessaires à la Banque cantonale avec le cautionnement du canton. C'est cette course à l'emprunt que notre commission aurait voulu arrêter, par une autre répartition des charges de chômage. Nous estimons qu'il n'était pas admissible qu'une commune emprunte au-delà de ses possibilités de remboursement futures. Pour le mo-

ment les autorités fédérales et cantonales sont d'un autre avis et il ne nous reste qu'à attendre les événements.

Notre rapport touche à sa fin. Nous avons essayé de démontrer l'utilité et la continuité de nos efforts. Nous espérons y avoir réussi.

Avant de clore, il nous reste un agréable devoir à remplir. C'est celui d'exprimer notre vive gratitude à tous ceux qui, de près et de loin, nous ont entourés de leur chaude sympathie et nous ont soutenus dans notre travail. Nous pensons spécialement à M. le directeur cantonal des chemins de fer, à son chef de service, à M. le directeur de la compagnie du Lötschberg, à M. le conseiller d'Etat Mouttet. Leur bienveillance à notre égard a grandement allégé notre tâche.

L'année 1934 ne nous a pas encore donné la prospérité. Pour 1935, nous ne pouvons vivre que d'espoir. Puisque l'union fait la force, que les Jurassiens se groupent toujours mieux pour défendre leurs intérêts moraux et matériels. Ils arriveront peu à peu, avec leur énergie et leur esprit d'initiative à vaincre la crise. Notre association est au service de tous et s'efforcera de prêter son appui chaque fois qu'elle en sera sollicitée.

Après cet exposé, nous osons croire, Messieurs, qu'il vous sera possible d'approuver notre activité pendant l'exercice écoulé.

Au nom du Comité :

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
G. MÖCKLI.

Extrait des comptes de l'exercice 1934

1. Recettes

Contributions des membres	fr. 3796.90	
Subventions	1000.—	
Bulletin	1925.30	
Intérêts	104.70	
Divers	129.65	6956.55

2. Dépenses

Direction : assemblées, séances, indemnités	1434.90	
Délégations	345.05	
Frais de secrétariat	310.50	
Imprimés	423.60	
Bulletin	2481.40	
Divers (fr. 1000.—, fond d'exp. Seva)	1340.—	6335.45

Boni d'exercice fr. 621.10

Etat de fortune

Biens meubles		1.—
Avoir à la Seva		1000.—
Disponibles : caisse	218.70	
chèques postaux	102.60	
carnet de dépôt	4668.35	4989.65
		<u>Fr. 5990.65</u>

Mouvement

Fortune à la fin de l'exercice	fr. 5990.65
Fortune au commencement de l'exercice	<u>4369.55</u>
Augmentation	<u>fr. 1621.10</u>

Les délégués des organes de vérification, les communes de Granges et de Sonceboz, ont constaté l'exactitude des comptes ci-dessus et la présence des titres et espèces. Il sera donné connaissance de leur rapport à l'assemblée annuelle.

Etat des membres et des organes de l'A. D. I. E. J. au 31 janvier 1935

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, Saint-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.
 1934 : Municipalités de Beurnevésin, Boncourt, Bonfol, Bressaucourt, Chevenez, Cornol, Courtemaîche, Damphreux, Damvant, Fontenais, Miécourt, Montignez, Montmelon, Réclère.
 1935 : Commune de Corcelles.

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, fabrique d'horlogerie, Court ; Wenger & Co., coutellerie, Delémont ; A.-G. für keramische Industrie, Laufen ; Perrin frères, décolletage, Moutier.
- 1933 : Société anonyme électrique et immobilière, Sonceboz.
- 1934 : Société des Forces électriques de la Goule, St-Imier ; Usines C. Chapatte S. A., Les Breuleux ; Caisse d'Epargne du district de Courtelary, Courtelary.

2. Membres individuels :

- 1928 : MM. les conseillers nationaux Gropierre (Berne) ; Billieux (Porrentruy).
MM. Mœckli, inspecteur (Neuveville) ; Mamie, inspecteur (Courgenay) ; Dr Bessire, professeur (Porrentruy) ; Savoye, directeur (St-Imier) ; P. Bechler (Moutier) ; L. Bueche, architecte (St-Imier).
- 1929 : M. le député 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, Neuveville ; D. Stucky, Auto-Transports, Porrentruy ; Dr H. Sautebin, ancien directeur, Delémont ; M. Marchand, ancien directeur, Porrentruy ; V. Henry, préfet, Porrentruy ; E. Baumgartner, instituteur, Bienne ; L. Reusser, directeur, Altdorf ; E. Grosjean, fonctionnaire, Berne ; J. Gigon, instituteur, Chevèze ; G. Girod, notaire et maire, Delémont ; Dr M. Mœckli-Cellier, professeur et maire, Neuveville ; R.

Steiner, directeur du Progymnase, Delémont ; M. le major H. Farron, commandant d'arrondissement, Delémont ; E. Juillard, industriel et député, Cortébert ; Ch. Bonsack, médecin-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, imprimeur, Neuveville ; Dr N. Châtelain, médecin-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 ; 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. Geisbühler, 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. Chalrande, secrétaire communal, Sonceboz ; P. Vorpe, voyer-chef, Sonceboz ; H. Bourquin, maire et député, 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 ; J. Amgwerd, avocat, Delémont ; Dr Ch. Junod, directeur, Delémont ; Ch. Luginbühl, employé, Sombeval ; E. Schneeberger, gérant, Sonceboz ; J. Marer, instituteur, Montfaucon ; A. Hof, avocat, Delémont (vice-président de l'A. D. I. E. J. de 1925 à 1934) ; Jean Brand, architecte, Tavannes ; E. Bueche, Malleray ; Georges Liengme, Cormoret ; Dr E. Perrenoud, pasteur, St-Imier ; L. Huguenin, pasteur, La Ferrière ; R. Raaflaub, fabricant et député, Moutier ; P. Christe, avocat, Porrentruy ; O. Anliker, ingénieur forestier, Moutier ; Alphonse Lachat, matériaux de construction, Porrentruy ; André Germiquet, avocat, Moutier ; Alf. Champion, recteur, Delémont ; O. Schmitz, industriel, Granges ; P. Terrier, avocat, Porrentruy ; E. Meier, géomètre, Delémont.
- 1935 : MM. A. Jeangros, Montfaucon ; L. Lièvre, inspecteur, Porrentruy ; E. Hofner, receveur, Saignelégier ; J. Bouvier, buraliste, Cornol ; J. Luterbacher, ancien directeur, Reuchenette ; E. Fischer, chef de gare, Leissigen ; A. Jeanguenin, gérant, Courtelary ; Ch. Jeanneret, St-Imier ; P. Bregnard, instituteur, Courrendlin ; W. Wuest, professeur, Moutier ; F. Dürig, professeur, St-Imier ; R. Piller, commis de gare B. L. S., Granges.

Membres décédés durant l'exercice :

Dr F. Neuhaus, médecin-chirurgien, Moutier ; N. Frepp, avocat et notaire, St-Imier.

Organes de l'Association

Le Comité était composé au 31 janvier 1935 de :

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

Municipalité de Delémont : M. G. Mœckli, conseiller et député, secrétaire-caissier.

Municipalité de Granges (Soleure) : M. O. Schmitz, fabricant, conseiller.

Municipalité de Laufon : M. J. Segginger, secrétaire communal.

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

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

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-Vereins 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 les communes de Granges et de Sonceboz.

ANNEXE**REQUÊTE**

concernant les améliorations à apporter à l'horaire des chemins de fer.
(Période du 15 mai 1935 au 14 mai 1936)

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

Monsieur le directeur,

Notre association, après avoir examiné dans le détail les projets d'horaire de chemins de fer qui sont soumis actuellement à l'enquête publique, constate avec plaisir que, malgré la dureté des temps, quelques améliorations intéressantes ont été consenties. Par contre, sur l'une ou l'autre ligne, il faut regretter, qu'ensuite de l'introduction du service de l'Asto, quelques trains de marchandises, avec voitures de voyageurs, soient supprimés.

Nous avons l'honneur de vous prier de bien vouloir soumettre aux instances ferroviaires compétentes, les demandes de modifications suivantes :

I. Ligne Bâle-Delémont-Bienne.

- a) **Introduction d'une 3^e paire de directs entre Bâle et Bienne, en correspondance avec les directs 112 et 117.**

Ce vœu devrait enfin pouvoir être pris en considération. Il y a en effet un intérêt économique évident à relier, par une troisième relation directe, Bâle à la Suisse romande, par le Jura bernois. Nous constatons que sur la ligne moins importante de Berne à Lucerne, la troisième paire de directs a été accordée, sans aucune difficulté, au moment de l'électrification.

- b) **Introduction d'un train omnibus Bienne-Delémont.**

Bienne dép. vers 7.40 h. Delémont arr. vers 8.30 h.

L'avancement du train 1757 et la transformation du direct 131 ont gâté, dans une sensible mesure, le service local dans la matinée entre Bienne et Delémont. Ainsi, l'intervalle entre les trains omnibus est de 4.47 heures du lundi au vendredi, de 5.09 heures le samedi et de près de 6 heures le dimanche.

Le train désiré rétablirait à Bienne la correspondance de Sonceboz avec le train 1608 et à Delémont avec le 1759 pour Bâle et le 1668 pour Delle.

- c) **Création d'une relation Moutier-Delémont le matin, dép. environ 8.45 h.**

On pourrait très bien utiliser pour cette nouvelle prestation le train 4767 P qui existe déjà depuis Choindez. En cas de prise en considération de la demande sous litt. b ci-dessus, cette revendication tomberait.

- d) **Création d'une relation Delémont-Moutier, le soir.**

Dép. de Delémont vers 22 h. arr. à Moutier vers 22.20 h.

La semaine, un train de marchandises, avec voiture de voyageurs, comme dans la direction de Porrentruy, suffirait pour assurer ce service.

- e) **Adjonction d'une voiture de 3^e classe dès Porrentruy, au train express 234 (en cas de circulation de celui-ci) et arrêt de ce train à Moutier et à Granges, pour favoriser le départ matinal des touristes.**

Eventuellement, ce service pourrait être assuré les samedis et les dimanches par une automotrice Moutier-Bienne.

- f) **Circulation du train 1645 entre Moutier-Delémont, avant le direct 207, pour permettre la continuation sur Bâle des voyageurs en provenance de Choindez et de Courrendlin.**

- g) **Retardement de 15 minutes environ du train 1690 Bâle-Delémont, pour l'ajuster mieux au direct 132 Delémont-Bienne.**

D'après nos renseignements, la population de la vallée de la Birse serait heureuse de pouvoir partir un peu plus tard de Bâle.

- h) **Retardement et accélération du train 1763 Delémont-Bâle, Delémont dép. 12.47 h. Bâle arr. 13.45 h. et introduction d'un train d'abonnés Delémont-Soyhières, Delémont dép. 12.10 h.**

De cette manière, il serait possible d'assurer à Delémont la correspondance du train 4645 de Sonceboz qui pourrait être avancé facilement entre Moutier et Delémont et du train 1767 de Bienne le samedi. Incontestablement, le départ actuel à 12.28 h. du 1763 de Delémont est trop tardif et l'arrêt de 10 min. à Laufon, des plus ennuyeux.

- i) **Etablissement de la correspondance à Bienne du train 1774 de Delémont avec le train 1516 pour Neuveville.**

II. Ligne Delémont-Delle.

- a) **Prolongation du train 1683 de Porrentruy à Delémont, le dimanche.**
Cette demande est absolument justifiée par le fait qu'il n'y a plus de départ de Porrentruy, en service local, après 19.35 h., ce qui est manifestement insuffisant.
- b) **Le train 4694 Delémont-Porrentruy devrait encore être quelque peu accéléré,** afin que l'heure de départ de Delémont coïncide avec celle du dimanche.
- c) **On souhaite la réalisation des correspondances à Delle des trains de Belfort avec les trains suisses 1669 et 1679.**

III. Ligne Delémont-Sonceboz.

- a) **Maintien du train 4649 entre Tavannes et Moutier.** Ce train rend de grands services et il devrait être maintenu.

Remarque. Cette ligne continue à être la parente pauvre du réseau jurassien. Son électrification prochaine est vivement désirable, afin que des améliorations d'horaire importantes puissent être introduites. — Plusieurs trains omnibus circulent ici avec une lenteur désespérante.

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

- a) **Circulation de l'accélééré 441 tous les jours de l'année, tout au moins entre Berne et Bienne.**

Le long battement qui est infligé au train 1636, dans cette gare, ne peut être admis plus longtemps. La marche quotidienne du train 441 corrigerait cette situation anormale.

- b) **Etablissement de la correspondance à Berne du train 432 de Bienne avec le direct 8 pour Fribourg.**
- c) **Nouveaux arrêts demandés :** à La Heutte : 1609 et 4653 ;
à Frinvilier : 1608, 1615, 1627.

V. Ligne Moutier-Soleure.

- a) **Maintien tous les jours de l'année de la marche actuelle des trains 36 et 37.**

On ne saurait admettre que le dernier départ de Moutier pour Soleure ait lieu à 19.10 h. et de Soleure à Moutier à 19.29 h.

- b) **Maintien du train 9 de l'horaire actuel et retardement du train 405 (service de voyageurs),** pour que celui-ci puisse relever à Moutier la correspondance du direct 208. L'horaire du 405 pourrait être accéléré dans une sensible mesure.

- c) **Des protestations énergiques nous sont parvenues contre la suppression des arrêts des trains montants à Grandval et à Corcelles.**

Quelques arrêts devraient être maintenus. Il y aurait lieu de les fixer par entente directe entre l'administration et les autorités communales.

Tout en vous remerciant de votre bienveillant et efficace appui, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de nos sentiments respectueux.

Moutier, le 21 décembre 1934.

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

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
G. MÖCKLI.

Assemblée annuelle: Samedi, 2 mars 1935, à 14 h., à Moutier. — Une convocation spéciale renseignera les membres.