

Rapport annuel : exercice 1935

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **7 (1936)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.06.2024**

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. J.

PARAISANT TOUS LES DEUX MOIS

Secrétariat et administration : M. R. STEINER Delémont — Tél. 383/4	Présidence de l'A. D. I. J. : M. F. REUSSER Moutier — Tél. 94.007	Caissier de l'A. D. I. J. : M. H. FARRON Delémont — Tél. 161
---	--	---

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. — ANNEXES.

RAPPORT ANNUEL

EXERCICE 1935

Messieurs,

Comme chaque année à pareille époque, nous avons l'honneur de vous présenter le rapport sur l'exercice écoulé.

1935 fut encore une année maigre, la sixième de la grande crise économique. Reverrons-nous un jour la prospérité d'antan ? Il est permis d'en douter quand on passe en revue la production mondiale des éléments nécessaires à l'existence et des objets manufacturés qui sont à la base des mille et un besoins de la vie quotidienne. Il y a quelques dizaines d'années encore, l'Europe occidentale et les Etats-Unis d'Amérique étaient pour ainsi dire les fournisseurs de la terre entière en articles industriels. A certaines époques, la fabrication avait peine à suivre les commandes. La main-d'œuvre était rare, il y avait du travail pour tous.

Les immigrants étaient partout accueillis à bras ouverts. Plusieurs de nos localités jurassiennes ont vu partir des groupes fort nombreux pour les pays d'outre-mer.

Aujourd'hui, les conditions sont devenues bien différentes. Toutes les régions de la terre, dites civilisées, s'industrialisent à un rythme rapide ou complètent leur équipement technique. Les produits des pays neufs ont tendance à inonder les marchés à des prix de misère. L'Europe et l'Amérique du Nord ne sont plus les uniques fournisseurs.

La machine a diminué l'importance et la valeur de la main-d'œuvre. Les nations se recroquevillent sur elles-mêmes et entendent vivre pour elles-mêmes et par elles-mêmes. Elles ferment de plus en plus la porte aux étrangers.

Le sol suisse n'est capable de nourrir que 5 millions d'habitants. Un million et demi doit donc vivre du produit de l'exportation. Si celle-ci venait à disparaître, nous aurions un tiers de notre population en surnombre. Le pays possède des réserves, mais elles sont loin d'être inépuisables.

Il faut donc exporter, malgré toutes les difficultés qui entravent le commerce international. Nos dirigeants n'ont pas la tâche facile pour conclure des accords commerciaux avec les pays étrangers. Nous connaissons le savoir-faire et le dévouement de ceux qui sont chargés de défendre au dehors les intérêts vitaux du peuple suisse. Mais notre reconnaissance pour les efforts accomplis ne nous empêche pas de nous poser certaines questions. En voici l'une ou l'autre :

Pourquoi a-t-on tant de peine à trouver dans l'industrie horlogère une solution définitive au problème de la production ? Pourquoi ne réussit-on pas à mettre sur pied des conventions qui puissent être acceptées par tous les fabricants ? Serait-ce que quelques maisons importantes ou groupements d'intérêts voudraient profiter de la situation et, sous couvert d'assainissement, tendraient à créer à leur profit une sorte de monopole, quitte aux petits industriels à disparaître ? Est-il vrai que l'attitude de la Suisse dans la question des chablons a fait surgir en Allemagne et au Japon de nouvelles fabriques d'ébauches ? Pourquoi cherche-t-on à interdire l'exportation de machines qui se fabriquent pour le moins aussi bien à l'étranger que chez nous ? Ne pourrait-on pas munir la bonne montre suisse d'un poinçon de qualité ?

Ce sont là de simples questions qui ne veulent pas être autre chose. Que ceux qui peuvent y répondre cherchent à éclairer l'opinion publique ; celle-ci toujours encore est inquiète.

Le rôle de notre association est de veiller aux intérêts du Jura. C'est pourquoi nous attirons l'attention de nos membres sur ces points qui sont particulièrement intéressants pour la région.

I. Membres

Notre association a continué en 1935 à recevoir de nouvelles demandes d'admission. Elle voit son effectif s'accroître d'année en année, ce qui est une preuve de sa vitalité et de l'intérêt qu'elle suscite dans la région.

Quelques démissions de membres individuels sont parvenues au comité lors de l'encaissement des cotisations annuelles. Les temps sont durs et les collectes de toute sorte fort nombreuses. Il est dès

lors assez compréhensible que ci et là se trouve l'une ou l'autre personne fatiguée de donner son obole à des œuvres dont on ne peut pas attendre d'avantages directs. Ces démissions heureusement sont fort peu nombreuses et nous sommes très reconnaissants à tous nos adhérents de leur fidélité, de leur confiance et de leur esprit de solidarité.

L'association groupe actuellement :

- 62 (58) communes municipales,
- 16 (15) sociétés ayant un caractère d'utilité publique, professionnel ou économique,
- 5 (5) compagnies de chemins de fer,
- 43 (38) entreprises industrielles et commerciales,
- 134 (104) membres individuels.

Le chiffre entre parenthèses indique l'effectif de l'année précédente.

II. Administration

1. Assemblées et séances.

L'assemblée générale ordinaire de l'association s'est tenue à Moutier le 16 mars 1935. Elle a réuni une centaine de personnes. Le rapport annuel de 1934, les comptes et le budget (y compris le montant de la cotisation annuelle) furent approuvés. Le comité fut réélu, conformément aux nouveaux statuts du 10 novembre 1934.

L'assemblée dut malheureusement prendre connaissance de la démission de notre dévoué secrétaire-caissier, M. G. Möckli, professeur, à Delémont. Celui-ci restera au sein du comité comme représentant de la commune de Delémont, mais le temps lui fait défaut pour continuer à assumer les charges du secrétariat et de la caisse.

M. Möckli a droit à toute notre reconnaissance pour la manière distinguée dont il s'est acquitté de sa tâche pendant une dizaine d'années. Par une activité débordante, des initiatives heureuses et un grand savoir-faire, il a rendu les plus grands services et l'assemblée, par l'organe de son président, lui témoigne son entière gratitude et lui dit combien sa détermination est regrettée. Fort heureusement, nous pourrions continuer de bénéficier de son expérience et de ses connaissances en matière économique et administrative.

Pour combler le vide causé par cette démission, l'assemblée nomme MM. R. Steiner, directeur du Progymnase, à Delémont, et H. Farron, commandant d'arrondissement, également à Delémont, comme nouveaux membres du comité. L'un fonctionnera comme secrétaire, l'autre comme caissier.

Le comité comprendra pour 1935 les membres suivants :

Président : M. F. Reusser, avocat des mineurs, Moutier.

Vice-présidents : MM. L. Liengme, préfet, Courtelary,
V. Henry, préfet, Porrentruy.

Secrétaire : M. R. Steiner, directeur, Delémont.

Caissier : M. H. Farron, commandant d'arrondissement, Delémont.

Membres : MM. G. Möckli, conseiller et député, Delémont.
 O. Schmitz, fabricant, Granges,
 J. Segglinger, secrétaire communal, Laufon.
 F. Degoumois, maire, Moutier,
 M. Henry, conseiller et député, Porrentruy.
 E. Chappuis, maire, St-Imier,
 A. Grimaitre, Saignelégier,
 A. Oettinger, secrétaire du « Verkehrsverein »,
 Bâle.

La Société jurassienne de développement est aussi représentée au comité, par son président, M. le Dr G. Riat, à Delémont.

La partie administrative fut suivie d'une intéressante assemblée publique dans laquelle on entendit deux causeries du plus haut intérêt. M. O. Perrin, directeur de l'Ecole d'agriculture de Courtemelon, entretint les auditeurs sur « Les possibilités agricoles dans le Jura ; nouvelles cultures ». Son exposé clair, précis, courageux aussi, rencontra la sympathie générale.

A son tour, M. F. Henzi, ingénieur, à Moutier, parla de « L'industrie des machines et des difficultés de l'heure ». Il expliqua avec grande compétence les formalités qu'il faut remplir pour exporter des machines. Les obstacles à surmonter sont de plus en plus nombreux. Il est relativement facile de fabriquer une machine, si compliquée soit-elle. Il est aussi possible de trouver un client qui veuille l'acheter, mais lorsque celui-ci se trouve à l'étranger, il est souvent difficile de la lui faire parvenir. Quand ceci est fait, les difficultés recommencent pour obtenir le paiement de la marchandise.

Nos membres ont pu prendre connaissance du beau travail de M. Henzi dans notre bulletin du mois de juillet 1935.

La discussion qui suivit ces exposés fut vive et intéressante et tous les auditeurs garderont de cette manifestation le meilleur des souvenirs. Merci encore aux deux orateurs.

Une seconde assemblée générale eut lieu le 21 décembre 1935 à l'Hôtel de la Gare à Moutier, pour s'occuper spécialement des projets d'horaire présentés à l'enquête publique par les administrations ferroviaires.

Une quarantaine de membres avaient répondu à l'appel. Après la mise au point de la requête adressée à la Direction cantonale des Chemins de fer, en vue de l'amélioration de la marche des trains, et avoir entendu un court rapport de M. le Dr V. Moine, directeur, à Porrentruy, sur le concours d'idées organisé au début de l'année, le président ouvre l'assemblée publique et donne la parole à M. L. Lièvre, inspecteur des écoles secondaires, à Porrentruy.

Celui-ci a bien voulu se mettre à disposition pour nous faire part du résultat de ses recherches sur le Creugenat, rivière souterraine de la Haute-Ajoie. Son brillant exposé, illustré par de belles vues de projection et un film dû au talent de M. J. Gusy, photographe à Porrentruy, suscita un grand intérêt et nombreux furent ceux qui s'émerveillèrent à la vue des beautés cachées de notre sous-sol. Mais les travaux de M. Lièvre ne sont pas seulement appelés à créer une nouvelle curiosité touristique, ils ont une portée scientifique et écono-

mique certaine. Que M. Lièvre veuille bien recevoir ici l'expression de nos sentiments de reconnaissance.

Le comité a tenu, au cours de l'année 1935, six séances et le bureau s'est réuni huit fois pour traiter les affaires courantes et s'occuper des divers problèmes dont on trouvera le détail dans le résumé qui suit.

Les commissions spéciales se sont aussi réunies plusieurs fois. De nombreuses démarches personnelles et interventions ont été nécessaires pour appuyer nos requêtes aux autorités supérieures.

2. Relations avec d'autres groupements.

Notre association est membre de la Fédération des sociétés du Pied du Jura. Ce groupement qui s'étend de Genève à Olten et qui comprend des représentants des gouvernements cantonaux, des sociétés économiques et touristiques, cherche à développer les communications ferroviaires sur la ligne du Pied du Jura et sur celles qui sont en étroite connexion avec elle.

Le Jura est spécialement intéressé à l'artère Bâle-Delémont-Bienne. Une nouvelle édition du dépliant-réclame en faveur de la ligne a été lancée et a rencontré partout le meilleur accueil. Nous avons été appelés à collaborer à ce prospectus en fournissant quelques vues de notre contrée.

Nos relations avec la Société jurassienne de Développement et la Société jurassienne d'Emulation continuent à être empreintes d'esprit de courtoisie et de bonne entente. La volonté d'une collaboration toujours plus fructueuse va en s'affirmant, tout en étant entendu que chaque association garde son entière autonomie.

Nous sommes très reconnaissants de la sympathie que veulent bien nous témoigner nos concitoyens. Notre gratitude va aussi aux Cercles bâlois qui ne nous ménagent pas leur appui efficace.

3. Bulletin.

Nous avons publié six numéros du Bulletin des intérêts économiques au cours de l'année 1935. Notre revue est le trait-d'union entre les organes de l'association et les membres. En dehors des informations administratives, il permet la publication d'études et de travaux concernant l'activité industrielle, commerciale et agricole du Jura. Nous espérons que, dans un avenir prochain, il sera possible de le faire paraître tous les mois.

Malheureusement, l'acquisition des annonces s'avère de plus en plus difficile, malgré que nous ayons abaissé les tarifs dans une sensible mesure.

Il faudrait pouvoir élargir le cercle de nos lecteurs afin que le Bulletin puisse couvrir ses propres frais.

En 1935, l'administration, l'impression et l'expédition de notre revue ont coûté fr. 3067.50. Le produit des abonnements et des annonces s'élève à fr. 2212.—, de telle sorte qu'il reste à la charge de la caisse générale de l'association un montant de fr. 855.50.

4. Finances.

L'état de la caisse est satisfaisant. Nous avons reçu au printemps dernier une somme de fr. 5000.— de la « SEVA ». Ce montant, par décision du comité, doit constituer un fonds de réserve.

Les recettes accusent une somme de fr. 11.088,74, tandis que les dépenses ont absorbé fr. 6246,90. L'exercice boucle donc par un solde actif de fr. 4841,84.

Un fonds spécial a en outre été créé pour l'organisation de camps de jeunes chômeurs.

La fortune de l'association s'élève donc au 31 décembre 1935 à un total de fr. 10.832,49 se décomposant comme suit :

Caisse : fr. 349,96 ; Compte de chèques postaux : fr. 116,89 ; Dépôt en banque : fr. 1745,10 ; Fonds de réserve : fr. 5119,55 ; Avance au camp de jeunes chômeurs : fr. 2500.— ; Part sociale de la « SEVA » : fr. 1000.— ; Mobilier : fr. 1.—.

III. Activité

Le comité a fait son possible pour résoudre au mieux des intérêts jurassiens les différentes questions qu'il a eu l'occasion de traiter, dans les domaines ferroviaire, industriel, social et de la propagande en faveur de la région.

Voici un résumé de cette activité :

1. **Affaires ferroviaires.** — Bien des personnes estiment, vu l'état financier précaire de tous nos chemins de fer, aussi bien ceux du réseau national que des compagnies privées, qu'il n'y a plus lieu de demander des améliorations d'horaire ou d'installations techniques. La voie ferrée disparaîtra d'ailleurs un jour par suite du développement des transports routiers et aériens.

Nous n'en sommes pas encore là et il y a lieu de réagir contre cette manière de voir erronée.

Le chemin de fer sera longtemps encore le moyen principal de transport, tant des voyageurs que des marchandises. Après la voie d'eau, c'est par le rail que, toutes choses considérées, les transports sont les plus économiques.

Le réseau ferré constitue une partie importante de notre patrimoine national. Chaque citoyen est donc intéressé à ce qu'il puisse continuer à rendre les services qu'on est en droit d'attendre de lui.

Nous sommes pour les simplifications du service, pour les économies bien comprises et pour une exploitation selon des principes de plus en plus commerciaux. Le perfectionnement technique et une meilleure adaptation des horaires aux besoins du public sont justement, à nos yeux, des facteurs de rationalisation et de redressement.

Les C. F. F. entre autres font actuellement des efforts méritoires pour sortir des difficultés et constatent enfin que l'électrification des lignes donne de nouvelles possibilités. On veut faire circuler des trains légers, nombreux et rapides, alors que jusqu'à présent, selon les principes de la traction à vapeur, on les faisait toujours plus lourds et plus longs. On n'a pas assez pensé jusqu'à ce jour que les petits trains, filant comme des flèches, étaient la meilleure défense contre la concurrence de la route et qu'au

demeurant, par leur introduction, les frais d'exploitation n'augmentaient pas dans une sensible mesure.

Il y a donc pour nous un intérêt évident à suivre ces questions de près pour que le Jura ne soit pas une fois de plus, comme il l'a été autrefois, prétérité au profit d'autres régions. Nous voulons notre place à la table confédérale.

Les résultats obtenus jusqu'à ce jour nous encouragent à continuer notre action en faveur de meilleures communications ferroviaires.

Les horaires ont été améliorés au cours de l'année 1935. Nos demandes de modifications ne sont plus aussi nombreuses qu'il y a quelques années, mais des lacunes subsistent encore toujours.

Au 15 mai prochain, nous verrons quelques nouveaux trains circuler :

Ligne Bienne - La Chaux-de-Fonds. — Un omnibus quittera Bienne à 18.20 heures pour arriver à La Chaux-de-Fonds à 19.30 h. En sens inverse, le train arrivant à Sonceboz à 17.30 h. sera continué jusqu'à Bienne et circulera aussi le dimanche.

Entre **Bienne et Delémont**, il y aura un nouveau départ à 7.42 h. avec arrivée à Delémont à 8.29 h.

En outre, la Flèche rouge arrivera régulièrement à Delémont à 9.44 h. venant de Lausanne. Elle repartira immédiatement pour son point de départ.

Les autres lignes jurassiennes n'accusent pas de changements qui méritent d'être mentionnés.

Quant aux modifications demandées, nous vous prions de bien vouloir consulter la requête qui suit le présent rapport. Nos efforts tendent principalement à obtenir une troisième paire de trains directs sur la ligne Bâle-Bienne. Il faut que nos artères jurassiennes, touchées par le trafic international, conservent leur caractère de grandes lignes.

La question de la suppression des passages à niveau est toujours actuelle.

Nous demandons qu'en 1936, les travaux soient repris et que l'un ou l'autre passage au moins soit transformé.

L'électrification de la ligne de Moutier à Sonceboz a aussi retenu toute notre attention. Nous avons fait plusieurs démarches pour que le programme prévu soit exécuté d'après les promesses faites. Les trains électriques devraient circuler dans la vallée de Tavannes à la fin de l'été 1936.

D'importants travaux ont déjà été exécutés, tels l'agrandissement du gabarit des tunnels, l'assèchement des voûtes, la reconstruction des ponts et le renforcement de la voie.

Certains indices font craindre aujourd'hui un renvoi à plus tard de la terminaison de l'équipement électrique. Nous faisons tout notre possible pour que celle-ci ne soit pas différée et que la vallée de Tavannes soit tirée de son isolement.

La construction de la double-voie entre Choindez et Moutier n'a pas fait de progrès apparent au cours de l'année, malgré que les Chambres fédérales aient voté une somme importante pour créer des occasions de travail.

Ici aussi, nous continuons à suivre de près la question.

Nos Chemins de fer régionaux continuent à donner du souci. Les communes qu'ils desservent doivent couvrir une partie des déficits. Nous interviendrons de nouveau dans la mesure de nos forces dès que l'occasion se présentera. Nous croyons savoir que des fonds ont été trouvés de la part du canton pour assurer une aide efficace.

2. **Service postal.** — Au cours de l'année, notre association est intervenue auprès de la Direction des postes pour que le service des ambulants postaux ne soit pas réduit dans certaines régions du Jura, en vue de réaliser des économies. Nos doléances ont été entendues et la distribution du courrier n'a pas été affectée par des mesures trop draconiennes.

Nous nous sommes en outre entremis pour chercher à établir le dimanche en été un service d'autocars entre St-Imier et Neuveville par Chasserai.

3. **Routes.** — La Direction des travaux publics a été priée de bien vouloir assurer la réfection des cinq tronçons de routes suivants : Tavannes-Bellelay ; Crémines-St-Joseph ; Tramelan-Saignelégier ; Moutier-Perrefitte ; village de Malleray.

Nous avons reçu à ce sujet une réponse satisfaisante, grâce à la bienveillance et à l'amabilité de nos ingénieurs d'arrondissement. Nous voyons peu à peu le réseau routier jurassien remis en état selon les dernières exigences de la technique.

4. **Propagande.** — Afin d'attirer l'attention des excursionnistes bâlois, bernois et soleurois, sur les beautés de notre contrée et sur les moyens de transport à disposition, une brochure contenant une série de 31 courses à faire par monts et par vaux et l'horaire de toutes les lignes du Jura et des voies d'accès a été éditée. Cet opuscule tiré à plusieurs milliers d'exemplaires a rencontré partout le meilleur accueil.

5. **Electricité.** — A la demande de la commune de Tavannes, une requête a été adressée aux Forces motrices bernoises pour que celles-ci ne fassent pas supporter aux abonnés les frais de transformation des appareils électriques, lors de la modification du courant.

Cette question intéresse le Jura tout entier, car le courant normal de 220 volts pour la lumière et de 380 volts pour la force sera peu à peu établi partout.

Si la réponse des Forces motrices n'a pas été satisfaisante en tous points, elle a du moins eu l'avantage d'éclaircir la situation, en ce sens que les frais de transformation ne sont exigés que pour les appareils usagés, ayant servi pendant plus d'un an et selon une échelle qui correspond sensiblement à la plus-value qu'apporte leur rajeunissement.

6. **Nouvelles industries.** — On a fait appel à nos bons services dans deux cas intéressants d'introduction de nouvelles industries. Dans l'un, il s'agissait d'une affaire de capitaux étrangers, et dans l'autre d'une question de personnel spécialisé qui devait avoir l'autorisation d'entrer en Suisse pour mettre au courant la main-d'œuvre de chez nous.

D'autre part, plusieurs fabriques existantes nous ont sollicités pour faire des démarches en vue d'obtenir des commandes. Nous avons chaque fois déféré à ces demandes et nous avons eu le plaisir d'enregistrer quelques succès.

7. **Camp militaire.** — Au cours du printemps 1935, une requête a été adressée au Département militaire fédéral en vue de l'établissement, dans le Jura, d'un camp militaire.

La loi sur la prolongation des écoles de recrues adoptée par le peuple le 24 février 1935 prévoit une plus longue durée du service en campagne, tandis que le temps passé en caserne ne doit pas être modifié.

Dans ces conditions, il est clair que des dispositions nouvelles doivent être prises pour permettre aux recrues de passer un temps

plus long en dehors de la place d'armes. Le Jura offre des terrains d'exercice variés et intéressants. Nos soldats doivent aller faire leur premier service dans les cantons de Vaud, de Neuchâtel, de Bâle-Campagne ou de l'ancien canton. Il serait donc juste et équitable que l'on crée chez nous un camp militaire où pourrait se continuer l'instruction des recrues, après le service en caserne.

Le Département militaire fédéral a répondu que la question serait examinée en temps et lieu.

8. **Camp de jeunes chômeurs.** — La crise économique a mis au chômage une quantité de jeunes gens. Ceux-ci sont obligés de vivre dans l'oisiveté et leur détresse morale et matérielle est grande. Pour beaucoup d'entre eux, l'avenir est des plus sombres. Afin de leur venir en aide dans une certaine mesure, la Confédération et le canton encouragent, par des subventions, l'organisation de camps de travail spéciaux à leur intention. L'an dernier, 70 chantiers ont été ouverts en Suisse. Ces travaux qui ne pourraient pas être effectués par les propriétaires intéressés sans l'appui financier des pouvoirs publics, doivent avoir une utilité réelle (amélioration du sol, chemins, auberges de jeunesse, etc.).

En 1934 déjà, notre association avait l'intention d'ouvrir un camp de jeunes chômeurs. Mais malgré de longues recherches, il n'a pas été possible de trouver un chantier dans le Jura.

Au début de 1935, le Bureau cantonal du génie rural nous a proposé d'assainir un pâturage et de refaire un chemin dans la commune d'Eriz, au pied du Sigrisvilergrat, à 1500 m. d'altitude. Cette proposition fut agréée et après bien des difficultés d'organisation et d'ordre financier, le camp put être ouvert le 25 juillet 1935, sous la direction compétente de M. G. Capitaine, à Roches. Grâce au talent d'organisation de celui-ci, à son ascendant sur les jeunes gens, à son ordre parfait, ce premier camp a bien réussi sous tous les rapports. Il a hébergé en tout 41 jeunes gens, à raison d'une moyenne journalière de 30. Sa durée a été de 15 semaines, soit du 25 juillet au 5 novembre 1935.

Le total des journées de ravitaillement s'élève à 2386 jours, celui des jours de travail à 2025 jours. L'ensemble des dépenses s'est élevé à 12.799.60 fr. dont à déduire fr. 169.60 de recettes. Il reste donc un montant de dépenses effectives de fr. 12.630.— couvert par des subventions de la Confédération, du canton, des communes et de la caisse de notre association.

La journée de travail a coûté par tête fr. 6,32, celle du ravitaillement fr. 5,37.

Tous les participants se sont déclarés enchantés de leur séjour en montagne et ils ont tous eu beaucoup de plaisir à goûter la vie de chalet. Le moral n'a cessé d'être excellent et l'entrain au travail ainsi que le rendement ont suscité les félicitations les plus chaleureuses des organes officiels de surveillance (voir notre Bulletin du mois de septembre 1935).

Nous nous faisons un devoir de remercier bien vivement l'actif président de la commission spéciale, M. A. Droz, professeur, à Delémont, le directeur du camp, M. G. Capitaine, et Mme Boivin, l'experte et aimable cuisinière du camp, de tout leur dévouement et du savoir-faire qu'ils ont apportés, chacun dans leur domaine, à la bonne réussite de cette entreprise.

9. **Concours d'idées.** — Afin de stimuler les bonnes volontés et de recevoir des suggestions pour de nouvelles tâches à accomplir dans le domaine économique, le comité de notre association a ouvert un concours d'idées.

Trois travaux intéressants nous sont parvenus. Le premier auteur propose de faire revivre les anciennes industries du Jura. Le second parle des cultures maraîchères, des cultures industrielles, des plantes médicinales, de l'arboriculture. Il préconise aussi l'introduction de nouvelles industries (optique, instruments de chirurgie, verre moulé, maroquinerie, travail sur bois, jouets, ferblanterie de ménage). Il aimerait que notre contrée soit toujours mieux visitée par les touristes. Le troisième préconise le remaniement parcellaire.

Les auteurs de chacun de ces trois travaux ont été récompensés d'une mention honorable et d'un prix de fr. 40.—.

10. **Office de vente pour travaux de chômeurs.** — Certains chômeurs utilisent leur loisir pour confectionner des objets utiles ou, donnant libre cours à leur esprit inventif, pour construire divers appareils ingénieux.

Mais presque toujours, ils ne peuvent tirer aucun profit de leurs efforts, car ils ne savent où s'adresser pour être conseillés et pour vendre le produit de leur travail. C'est pourquoi nous avons créé un office de vente pour travaux de chômeurs qui, nous l'espérons, sera apprécié et rendra les services que nous en attendons.

M. P. Fasnacht, instituteur, à Delémont, a bien voulu se charger d'organiser et de diriger ce nouveau rouage de notre activité. Nous le remercions de son dévouement et nous lui souhaitons grand succès dans sa tâche difficile, mais intéressante.

IV. Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois

La dernière assemblée des grandes communes et des associations touristiques intéressées à la ligne du Lötschberg et à ses voies d'accès, a eu lieu en 1934. C'est le comité de notre association qui a été désigné, en son temps, comme organe dirigeant de ce groupement.

Pour des raisons d'économies, le vœu a été émis que les assemblées n'aient lieu que tous les deux ans, à moins qu'il n'y ait des questions urgentes et importantes à étudier.

Les membres n'ont donc pas été convoqués en 1935. Ils le seront par contre au cours de cette année.

En terminant ce rapport d'activité, nous ne voulons pas manquer d'exprimer notre vive gratitude à tous ceux qui nous ont témoigné de la sympathie et qui nous ont soutenus dans notre tâche. Nous pensons à la Direction cantonale des travaux publics et des Chemins de fer, à la Direction du Lötschberg, à la Direction de l'intérieur du canton de Bâle-Ville, aux associations sœurs, Emulation et Société jurassienne de Développement, et enfin, à tous nos adhérents, communes, sociétés, entreprises et membres individuels.

La bienveillance qui nous entoure constitue le meilleur des encouragements et le plus puissant des stimulants.

Les Jurassiens doivent s'unir toujours davantage pour défendre leurs intérêts. Dans les temps difficiles actuels, ce n'est

que par la solidarité que l'on arrivera à réaliser le retour à la prospérité.

Il nous reste maintenant, Messieurs, à solliciter modestement l'approbation de ce rapport.

Au nom du Comité de l'A. D. I. J. :

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
R. STEINER.

Extrait des comptes de l'exercice 1935

Recettes			
1. Subventions	.	fr.	440.—
2. Contributions des membres	.		4537.49
3. Bulletin	.		840.95
4. SEVA	.		5000.—
5. Intérêts	.		270.30
			41'088.74
Dépenses			
1. Administration	.		2672.70
2. Subventions	.		180.30
3. Imprimés	.		1168.85
4. Bulletin	.		1696.45
5. Camp de jeunes chômeurs	.		98.60
6. Mobilier	.		430.—
			6'246.90
		Boni d'exercice	fr. 4'841.84
Etat de fortune			
1. Mobilier	.		1.—
2. Participation à la SEVA	.		1'000.—
3. Avance au camp de jeunes chômeurs	.		2'500.—
4. Disponible : caisse	.		349.95
chèques postaux	.		116.89
dépôts	.		1745.10
5. Fonds spécial (SEVA)	.		2'211.94
			5'419.55
			fr. 10'832.49
Mouvement			
Fortune à la fin de l'exercice	.	fr.	10'832.49
Fortune au début de l'exercice	.	fr.	5'990.65
			fr. 4'841.84

Erratum : Une erreur bien regrettable s'est glissée dans la composition de notre Bulletin de novembre 1935 : la photographie de la page 15 représente l'École secondaire et de commerce de St-Imier et non pas l'École d'horlogerie et de mécanique. Pour les lecteurs qui conservent le bulletin, nous joignons une bande gommée à coller sur la légende erronée.

ANNEXE N° 1.

Forces Motrices Bernoises S. A.

**Changement de tension
à Tavannes.**

Berne, le 3 juin 1935.

A l'Association pour la défense des Intérêts
économiques du Jura, Moutier.

Monsieur le président,
Messieurs,

Par lettre du 9 mai, vous intervenez auprès de notre société en faveur d'une transformation gratuite du réseau de distribution de Tavannes.

Votre demande d'exécution de ces travaux sans frais pour les abonnés est motivée par l'avis des usagers que les Forces Motrices Bernoises sont pour ainsi dire le seul bénéficiaire du changement de la tension et qu'elles devraient, à l'instar de certains autres réseaux, se charger du total des frais.

Vous savez probablement que l'unification de la tension secondaire est actuellement en cours de réalisation dans la plupart des secteurs de la Suisse. Elle fut décidée il y a une dizaine d'années dans le but d'écartier de nombreux inconvénients inhérents à la diversité des tensions dans les réseaux locaux. Ces inconvénients touchent non seulement les intérêts du producteur et du distributeur d'énergie, mais encore, d'une manière plus ou moins directe, ceux du particulier. Leur élimination comporte des avantages aussi bien pour celui-ci que pour ceux-là.

C'est ainsi qu'il sera possible, à l'avenir, de construire des lampes, des moteurs, des appareils thermiques, etc., pour une seule et unique tension, ce qui permettra une fabrication plus rationnelle et le maintien de stocks moins grands dans les fabriques et chez les commerçants; autant de facteurs qui permettront l'abaissement des prix. En cas de déménagement d'une localité à l'autre, l'utilisateur n'aura plus, désormais, à se préoccuper du remplacement ou de la transformation de ses récepteurs d'électricité, ce qui est trop souvent le cas actuellement.

Nul ne songe à nier les avantages que l'unification des tensions apporte aux secteurs. De même que les appareils récepteurs de l'abonné, les transformateurs, etc., pourront également être fabriqués dans de meilleures conditions. Par suite du choix d'une tension relativement élevée, il sera possible de transporter une quantité d'énergie plus élevée avec les mêmes fils et d'assurer une meilleure régularité de marche.

Pour réaliser tous ces avantages, les réseaux suisses tendent à introduire partout la tension secondaire normale de 380/220 volts. Les Forces Motrices Bernoises consacrent à ce but un effort financier considérable. Elles contestent entièrement toutes les dépenses résultant du remplacement des transformateurs et de la modification des cabines, elles apportent à leurs frais tous les changements nécessaires aux réseaux de distribution proprement dits, de même qu'aux installations intérieures chez les particuliers et aux compteurs. Elles se chargent en outre de la transformation gratuite de tous les moteurs et appareils thermiques neufs ou accusant un âge de moins de deux ans.

La contribution exigée des abonnés se limite donc uniquement aux lampes et aux moteurs et appareils d'un âge dépassant deux ans.

Cette contribution est justifiée par le fait que les lampes, moteurs et appareils, après leur remplacement ou leur transformation, se trouvent à l'état de neuf ou munis d'enroulements ou de corps de chauffe neufs. Leur valeur subit donc un accroissement très sensible et c'est à cette revalorisation que l'abonné est appelé à contribuer une modeste part. Comparée aux avantages que l'abonné retire de l'unification de la tension, sa participation aux frais ainsi exigée peut être qualifiée d'insignifiante. Aussi la plupart des abonnés reconnaissent sans difficultés la légitimité de notre procédé.

Nous vous prions de tenir compte que nous avons déjà transformé plus de 50 % de nos réseaux directs en répartissant les frais de la manière indiquée ci-dessus. Obligés d'observer l'équité et l'égalité de traitement pour tous nos abonnés, nous sommes au regret de ne pouvoir envisager un mode spécial pour les habitants de Tavannes. Toutefois, nous sommes disposés à examiner la possibilité d'accorder des facilités de paiement aux abonnés particulièrement nécessiteux.

En ce qui concerne les réseaux du rayon d'action des Forces Motrices Bernoises qui, suivant vos allégations, auraient opéré le changement de tension sans mettre les abonnés à contribution, nous pensons qu'il doit s'agir de services communaux autonomes, possédant eux-mêmes des installations et distribuant l'énergie en qualité de revendeurs. Il est évident que ces revendeurs sont libres de prendre des décisions déchargeant totalement les abonnés des frais de transformation si les budgets communaux le permettent. Par contre les abonnés des communes desservies directement par nos soins doivent participer aux dépenses dans la modeste mesure ci-dessus décrite.

Nous vous prions de bien vouloir faire part du présent exposé aux autorités communales de Tavannes et aux autres communes ayant fait appel à votre entremise et nous espérons qu'elles se rallieront à notre façon de voir.

Veuillez agréer, Monsieur le président et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Forces Motrices Bernoises S.A. :
(sig.) P. KELLER.

ANNEXE N° 2.

Moutier-Delémont, le 23 décembre 1935.

Requête concernant les améliorations à apporter à l'horaire des chemins de fer (période du 15 mai 1936 au 21 mai 1937).

L'Association pour la Défense des Intérêts du Jura
à la Direction cantonale des chemins de fer à Berne.

Monsieur le directeur,

Selon publication dans la Feuille officielle, nous avons l'honneur de vous énumérer ci-après les améliorations que nous aimerions voir apporter au projet d'horaire qui vient d'être soumis à l'enquête publique. Eu égard à la mauvaise situation financière des chemins de fer, tant privés que fédéraux, nos revendications ont été réduites au strict minimum : elles correspondent toutes à un besoin réel. C'est pourquoi nous osons croire que vous les examinerez avec votre bienveillance coutumière et que vous les transmettez dans leur totalité aux instances ferroviaires intéressées.

Nous constatons avec une vive satisfaction qu'un certain nombre de nos desiderata de l'an dernier ont été pris en considération et nous en sommes très reconnaissants. La vitesse commerciale de plusieurs trains omnibus a été augmentée et l'une ou l'autre relation nouvelle a été créée. Malgré cela, il subsiste des lacunes dans l'horaire. Les chemins de fer ne pourront combattre les autres modes de transport qu'en offrant toujours plus de possibilités au public. Des courses d'automotrices, de trains très légers, des vitesses encore plus grandes, des arrêts moins longs dans les gares, voilà ce que réclament aujourd'hui les voyageurs. Des essais sont en cours. Ceux-ci seront certainement concluants. Il y a donc lieu de compter, dans un avenir très prochain, sur une large généralisation des méthodes d'exploitation plus modernes exigées par les conditions économiques actuelles. Nous espérons que les C.F.F. ne s'arrêteront pas en bon chemin et que, comprenant leur véritable intérêt, ils sauront conserver la faveur du bon client qu'est encore le peuple suisse.

Nous demandons :

A. SERVICE DES TRAINS DIRECTS.

1. Circulation d'une 3^e paire de trains directs (212 et 217) entre Bâle et Bienne et inversément.

Cette revendication est posée depuis plusieurs années et sa raison d'être a été justifiée mainte et mainte fois. On ne peut s'expliquer la résistance des C.F.F. que par des motifs de concurrence, le tronçon de Moutier à Longeau n'étant pas incorporé au réseau fédéral.

La ligne du Jura est la voie naturelle pour se rendre de Bâle en Suisse romande. Elle est plus courte et moins chère que celle passant par Olten.

Les intervalles de temps entre les directs existants sont considérables : 12 heures entre le D 208 et le D 222, 10 ½ heures entre le D 207 et le D 225.

Dans le milieu de la journée les correspondances du Jura et de Bâle avec la Suisse romande sont bien insuffisantes. L'attente à Bienne est de plus d'une heure entre les trains 1774 de Delémont, 1618 de Sonceboz et 1520 pour Neuchâtel. Il en est de même avec la correspondance suivante constituée par les trains 1776 de Delémont, 1622 de Sonceboz et 112 ou 525 pour Neuchâtel. Pratiquement, le Jurassien n'a plus de train acceptable pour aller vers l'ouest depuis 9.30 h. (dép. de Bienne) ou 10.25 h. jusqu'à 17.19 h. ou 17.53 h.

La relation désirée pourrait très bien être établie au moyen d'une automotrice légère ou d'un direct rapide et léger. **On devrait au moins tenter un essai de quelques mois.**

L'idéal serait évidemment d'avoir des trains spécialisés de Bâle à Lausanne, de façon à éviter les manœuvres en gare de Bienne et à n'avoir pas à s'occuper des correspondances de et pour Zurich. On pourrait alors mieux adapter les trains aux besoins du public. Il faut espérer que l'introduction d'un plus grand nombre d'automotrices ou de directs légers permettra cette solution.

2. Correspondance à Bienne des directs 138 de Delémont et 104 pour Lausanne.

Le D 138 a maintenant une marche assez régulière pour que l'établissement de cette correspondance puisse être envisagée.

3. Correspondance à Berne des directs 432 de Bienne et 8 pour Fribourg.

Cette correspondance est réclamée par toute notre région avec une telle insistance qu'on ne comprend pas que les C. F. F. ne l'ait pas encore accordée. Il suffirait de retarder de quelques minutes le départ du D 8 de Berne.

Remarquons que la même situation déplorable se retrouve avec les trains 1610 de Bienne et 506 pour Fribourg.

Ne pourrait-on pas aussi établir cette dernière correspondance ?

B. SERVICE LOCAL.

I. Ligue Bâle-Delémont-Bienne.

Cadre 31.

1. Retardement du train 1753 Bienne-Delémont de 12 à 15 min.

Avec le régime de la traction à vapeur, l'arrêt de ce train n'était que de 5 min. à Delémont. L'attente est maintenant de 17 min. Quand on veut se rendre dans la direction de Porrentruy, il faut même attendre 39 min., ce qui est très désagréable surtout en période d'hiver.

La correspondance à Moutier avec le train 1644 pour Court n'a pas d'importance et peut être supprimée.

2. Circulation quotidienne du train 1759 Bienne-Delémont.

Ce train n'est prévu à l'horaire que du lundi au vendredi. Il est tout aussi nécessaire les samedis et les dimanches. Aussi insistons-nous beaucoup pour qu'il soit fait droit à cette demande.

3. Introduction d'un train Delémont-Moutier le samedi et le dimanche entre 22.30 h. et 23 h.

Le dernier train local part de Delémont à 20.26 h. Depuis longtemps, on aimerait avoir une relation plus tardive. Celle-ci pourrait être établie, nous semble-t-il, à très peu de frais, avec une simple automotrice.

En lieu et place, on accepterait aussi éventuellement la continuation du 1800 sur Bienne.

4. Etablissement des correspondances suivantes :

à Bienne : 1611 de Berne/1759 pour Delémont ;
à Delémont : 1763 de Bienne/4759 pour Bâle.

II. Ligne Delémont-Delle.

Cadre 37.

1. Marche du train 1690 entre Porrentruy et Delle aussi le dimanche en hiver et retardement de ce train dès Porrentruy de 15 à 20 min.

2. Marche du train 1683 Delle-Porrentruy, le dimanche en hiver.

3. Continuation du train 1683 de Porrentruy à Delémont.

Le dernier train local pour Delémont part de Porrentruy le dimanche à 19.36 h. Il est inconcevable qu'une relation plus tardive ne soit pas prévue.

4. Nous émettons le vœu au nom de la région de Porrentruy que les C. F. F. continuent à vouer leur sollicitude à l'amélioration des correspondances françaises à Delle en direction de Belfort et de Montbéliard.

III. Ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds.**Cadre 38.**

1. Arrêt à Frinvilier tous les jours de l'année des trains 1603 et 1610.
2. Circulation du train 1636 aussi le dimanche en été entre La Chaux-de-Fonds et St-Imier.
3. Avancement de 5 min. du train 1608 (pour les écoliers de St-Imier).

IV. Ligne Sonceboz-Delémont.**Cadre 39.**

1. Avancement du train 1653 de 15 min. environ.

Les ouvriers sortent des fabriques plus tôt qu'autrefois et ils demandent de pouvoir rentrer chez eux tout de suite après la fermeture des ateliers.

2. Arrêt du train 4642 à Sorvilier.

Remarques: La marche de tous les trains devrait être accélérée sur cette ligne. Comme l'électrification est prochaine, nous nous abstenons de demander de nouvelles communications, dans l'idée que de grandes améliorations seront introduites dans l'horaire 1937-1938.

Voici par exemple de nouveaux trains qui devraient être introduits :

Sonceboz dép. vers 7.30 h., Moutier arr. vers 8.10 h. ;

Marche quotidienne du train 1656 ;

Transformation des trains de marchandises avec voitures de voyageurs en trains omnibus, etc...

V. Ligne Moutier-Soleure.**Cadre 54.**

La commune de Grandval demande instamment que l'arrêt du train 37 ne soit pas supprimé. Cette commune demande en outre l'arrêt des trains 3, 9, 23 et 33.

Corcelles fait d'ailleurs les mêmes observations et émet les mêmes désirs.

VI. Ligne Tavannes-Tramelan-Le Noirmont.**Cadre 33.**

1. Etablissement d'une correspondance de Moutier et de la Vallée de Tavannes avec Saignelégier, par les trains 1646 C.F.F. (accéléré) — 6 C.T.N. (avancé) — 4 C.T.N. (retardé) et 82 S.C. (retardé).

Pour réaliser cette relation, il suffit d'avancer ou de retarder de quelques minutes seulement les trains en question.

VII. Ligne Porrentruy-Bonfol.**Cadre 36.**

1. Avancement de 5 min. du train 67 (arr. à Porrentruy à 13.17 h. au lieu de 13.22 h.) pour permettre aux ouvriers d'entrer en fabrique à 13.30 h.

Dans l'espoir que nos vœux rencontreront bon accueil et en vous remerciant d'avance de votre bienveillance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de nos sentiments reconnaissants et dévoués.

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

Le président.

Le secrétaire.

Par les bons soins de la Préfecture de Moutier.