

Annexes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **18 (1947)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

ANNEXES

I. Service des automobiles postales

REQUÊTE

de

l'Association pour la défense des intérêts du Jura

à

La Direction générale des Postes, Berne

Moutier, Delémont, le 25 novembre 1946.

Monsieur le Directeur général,

Nous prenons la liberté de nous adresser à vous en ce qui concerne le trafic auto-postal du Jura. Au cours de ces derniers mois, plusieurs plaintes, doléances et demandes d'intervention nous sont parvenues, que nous nous permettons de vous transmettre.

1) *Trajet Bienne-Vauffelin.* — Il y a quelque temps, un voyageur se présente au guichet postal de Bienne et se fait réserver une place dans le car postal faisant le service entre Bienne et Vauffelin. Le billet lui est délivré et lorsque le moment de monter en voiture arrive, le dit voyageur dépose son bagage dans la remorque et s'apprête à gagner sa place. A cet instant, le conducteur lui demande brusquement de qui il tient son billet. Il lui intime l'ordre de le suivre, le conduit auprès de l'employé qui lui a délivré le billet en question, et lui dit de s'arranger avec ce dernier. Puis notre conducteur retourne à sa voiture et démarre, après avoir déposé le bagage du voyageur sur la chaussée.

C'est là certes, et nous n'ajouterons aucun commentaire à l'authenticité des faits, un procédé que nous jugeons pour le moins cavalier.

2) *Trajet Les Genevez-Bellelay.* — Le Conseil communal des Genevez se plaint que la voiture postale affectée au dit trajet ne vient plus chercher les voyageurs, le matin, à la course de 6 heures 52, comme cela se faisait autrefois, quand le car postal stationnait dans la localité.

3) *Trajet Souboz-Moutier.* — Les gens de Souboz sont mécontents de ce que les voyageurs ordinaires ne puissent utiliser la course ordinaire du matin, pour descendre, et celle du soir pour remonter, parce que toutes les places sont réservées d'avance aux abonnés. Il n'est ainsi pas possible de se rendre à la gare de Moutier tôt le matin, ou d'en partir à la dernière course, quand on a un voyage à effectuer en dehors du chef-lieu. Même inconvénient pour les malades qui désirent se rendre chez le médecin et pour les citoyens appelés à Moutier, chef-lieu du district, pour affaires officielles ou autres.

4) *Trajet Dampant-Porrentruy.* — Des ouvriers, employés et écoliers de la Haute-Ajoie sont très gênés du fait que la course du matin Dampant-Porrentruy a été avancée d'une heure, et qu'elle arrive à Porrentruy déjà à 6 h. 25. Les élèves qui fréquentent les différents établissements du chef-lieu de l'Ajoie (Ecoles secondaires, progymnase et gymnase) doivent attendre une bonne heure et demie avant de commencer l'école, ce qui ne saurait qu'être nuisible à leurs études et à leur santé.

Les ouvriers et employés commençant le travail à 8 heures sont logés à la même enseigne.

5) *Trajet Delémont-Val Terbi.* — On se plaint dans le Val Terbi, que la course du matin, transportant les abonnés entre Mervelier et Delémont ne puisse pas être utilisée par les voyageurs ordinaires, même quand il y a de la place, paraît-il. Nous n'avons pas vérifié l'exactitude de ces assertions, cependant nous ne vous cachons pas que nous avons de la peine à y croire.

Ces constatations nous incitent à vous prier de bien vouloir soumettre à un examen bienveillant tout le service postal du Jura. Il nous semble — en raison de l'accroissement du nombre des voyageurs — que considérer le service postal essentiellement comme moyen de transport du courrier et subsidiairement pour le transport des personnes ne répond plus aux nécessités actuelles. Il devrait s'agir en premier lieu de rendre service aux voyageurs. Dans la situation présente, le monopole des transports routiers sans obligation de prendre tous les voyageurs, devrait être, à notre sens, appliqué avec largeur de vue et une certaine élasticité. Nous comprenons toutefois qu'il ne saurait être question, pour le service postal, d'absorber les pointes de trafic imprévisibles; cependant, nos populations ne devraient pas avoir non plus l'impression que la poste n'est pas suffisamment à leur service, lorsqu'elle néglige de faire face au trafic normal et habituel.

Voici les améliorations que nous avons l'honneur de soumettre à votre bienveillant examen.

1) *Trajet Bienne-Vauffelin (Plagne)-Romont.* — Introduction d'une troisième course journalière Bienne-Vauffelin (Plagne)-Romont, avec départ de Bienne vers 8 h. 30, et de Romont vers 9 h. 15.

2) *Trajet les Genevez-Bellelay.* — Mise en marche des courses 51 et 52, tous les jours, quand les voyageurs sont annoncés une demi-heure à l'avance.

Mise en marche de la course 109, Tavannes-Bellelay, tous les jours.

3) *Trajet Souboz-Moutier.* — Mise en service d'une voiture plus grande; cela est absolument nécessaire.

En ce qui concerne ce trajet, nous nous permettons de revenir à la suggestion que nous avons faite l'année passée à la Direction de l'arrondissement postal de Neuchâtel, tendant à introduire des courses Tavannes-Bellelay-Moutier, de façon à sortir le Petit-Val de son isolement. En examinant l'horaire, on constate qu'il serait possible de coordonner dans ce sens plusieurs des courses existantes entre Tavannes et Bellelay d'une part, et Moutier-Souboz d'autre part.

4) *Trajet Damvant-Porrentruy.* — Introduction d'une deuxième course matinale entre Damvant et Porrentruy. Cette solution permettrait de faire une course tardive, le soir, entre Porrentruy et Damvant.

5) *Trajet St-Ursanne-La Motte.* — La Municipalité de St-Ursanne demande la liaison à la Motte, des services postaux suisses et français, pour une course journalière au minimum.

Nous espérons vivement qu'il vous sera possible de donner une suite favorable à notre requête, et en vous remerciant par avance, nous vous

présentons, Monsieur le Directeur général, l'expression de notre considération distinguée.

Pour l'A. D. I. J. :

Le président :
F. REUSSER

Le 2e secrétaire :
H. HUBER

RÉPONSE

de la

Direction des Postes, Neuchâtel

à

l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Neuchâtel, le 3 décembre 1946.

Monsieur le Président et Messieurs,

En réponse à votre requête du 22 novembre dernier, relative aux courses postales dans le Jura bernois, nous vous informons de ce qui suit :

Ad. 1. Course Bienne-Vaufelin.

Il ressort de l'enquête préalable à laquelle nous avons fait procéder que ni le conducteur régulier, ni son remplaçant ne se souviennent de cet incident. Pour nous permettre de poursuivre l'enquête, la date exacte et le nom du voyageur devraient pouvoir nous être indiqués.

L'acquisition d'une voiture de plus grande capacité a été décidée, malheureusement la date de livraison en est encore éloignée. C'est seulement au moment où cette voiture sera mise en service que nous nous rendrons compte si cette mesure est suffisante. Dans le cas contraire, l'introduction d'une 3e course régulière pourra alors être examinée.

Ad. 2. Course Les Genevez-Bellelay.

Il a été répondu favorablement à la demande des autorités communales des Genevez le 29 août dernier. Depuis l'entrée en vigueur de l'horaire du 7 octobre dernier, les courses Nos 51 et 52 circulent tous les jours, à la condition que les voyageurs s'annoncent le soir précédent au bureau des postes des Genevez. En revanche, nous ne voyons pas la nécessité de faire circuler tous les jours la course No 109.

Ad. 3. Course Moutier-Souboz.

Cette situation est générale, mais ne durera probablement pas. L'office de Moutier a été invité à ne pas délivrer d'abonnements d'ouvriers pour plus de la moitié des places disponibles de l'automobile postale, afin de permettre le transport des habitants de la contrée désirant se rendre à Moutier ou au delà pour affaires. Pour remédier à cet état de choses, nous avons déjà amélioré l'horaire.

Nous ne voyons pas la possibilité de faire, pour ce parcours, l'acquisition d'une plus grande voiture, du reste fort coûteuse et dont la date de livraison ne pourrait être assurée.

L'introduction d'une course Tavannes-Bellelay-Moutier a donné lieu, en son temps, à une étude approfondie dont le résultat a été nettement négatif. Les conditions actuelles ne diffèrent guère de celles qui existaient à cette époque. Sans compter qu'une telle entreprise serait grandement déficitaire, son exploitation rencontrerait, en hiver de très grosses difficultés ; nous devons, par conséquent, y renoncer.

Ad. 4. Course Porrentruy-Damvant.

Il a été donné satisfaction aux requérants. Depuis le 12 novembre dernier, il a été introduit le matin une course supplémentaire dont le départ a été fixé à 6 h. 45 de Damvant et l'arrivée à 7 h. 40 à Porrentruy. En outre, la course du soir partant de Porrentruy à 18 h. 20 a été doublée.

Ad. 5. Course Delémont-Montsevelier.

Les instructions ont été données au personnel conducteur de prendre tous les voyageurs ouvriers ou *non ouvriers* aux courses ne figurant pas à l'horaire. Toutes les mesures ont été prises pour assurer le transport sur cette ligne du plus grand nombre de voyageurs possible. A ce sujet, nous nous permettons de nous référer à la correspondance parue dans le n° 275 du journal *Le Pays* du 27 novembre dernier. Après avoir exprimé sa satisfaction de l'organisation actuelle du service automobile dans le Val Terbi, le correspondant ajoute que c'est à tort que ladite région figure parmi celles où ce service doit être amélioré.

La liaison à La Motte avec le service français existait déjà avant la guerre. Nous sommes d'accord d'adapter nos horaires à celui du service étranger lors du prochain changement d'horaire.

Un délégué de la division des automobiles PTT à Berne se permettra, à l'occasion d'un passage à Moutier, de solliciter un entretien avec votre président pour discuter de toutes ces questions. Dans ces conditions, nous pensons que vous serez d'accord de renoncer à l'entrevue envisagée à notre direction pour le 5 courant selon votre communication spéciale du 29 novembre.

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

La Direction des postes :

G. POINTET.

II. Chemins de fer jurassiens

REQUÊTE

de

l'Association pour la défense des intérêts du Jura

au

Conseil-exécutif du canton de Berne

Moutier, Delémont, le 17 décembre 1946.

Monsieur le Président,
Messieurs,

L'Association pour la défense des intérêts du Jura s'est alarmée à plus d'une reprise de l'état technique lamentable du réseau des chemins de fer privés du Jura bernois. Au moment de la fusion des compagnies jurassiennes, elle a eu l'espoir qu'un souffle nouveau vienne animer et faire revivre des chemins de fer qui, tout en restant dans le cadre de leur modeste activité, rendent de grands services au Jura.

Les années passent et aucune amélioration n'a été apportée au réseau des C.J. De plus, une incertitude complète règne au sujet des projets de transformation qui seront exécutés.

Justement inquiétée par cette situation intenable, notre association

tient à exprimer son avis, car elle ne saurait rester passive en face d'un problème qui intéresse le Jura tout entier. Des projets de réorganisation ont été élaborés par l'administration de la compagnie des C. J. Nous n'avons, quant à nous, pas lieu d'être surpris par les chiffres des devis des diverses variantes envisagées. Par contre, nous avons la nette impression que si les pourparlers arrivent à un point mort, c'est que le canton de Berne n'a pas encore défini son attitude. Il attend des communes jurassiennes ou du conseil d'administration des C.J. qu'ils se prononcent en faveur d'une variante. Mais comment pourraient-elles se prononcer, ne sachant pas ce que le canton veut ou peut offrir pour financer un projet ? Un partage à raison de 50 % à la charge de l'ensemble des communes est irréalisable. Sur cette base, aucune commune ne pourra, même avec la meilleure volonté, prendre position et s'engager en faveur d'une variante, même de la moins coûteuse, qui est encore trop chère pour elles. Le principal bailleur de fonds devra être le canton, et, à ce titre, il doit se prononcer sur ses possibilités. Jusqu'à ce jour, il s'est gardé de le faire mais en laisse le soin à des communes qui ne possèdent pas les éléments pour en prendre la responsabilité.

L'attitude de la Direction cantonale des chemins de fer fait penser à un combat retardateur. On recule l'échéance sans forcer la décision. Ce qui nous inquiète à juste titre, c'est que l'état technique du réseau des C.J. ne supporte pas ce retard et nous voudrions être certains que, en haut lieu, il n'y a pas une arrière-pensée et un calcul basé sur la ruine imminente du réseau, ruine qui créera la possibilité de l'improvisation d'urgence... dans un sens favorable aux finances cantonales, mais contraire aux intérêts du Jura.

Ce qui retient encore notre attention, c'est le fait que la trésorerie de la compagnie des C.J. est dans une situation qui deviendra inquiétante dès que la suppression du fonds de compensation des chemins de fer suisses sera réalisée. Les communes jurassiennes devront se substituer à cette œuvre d'entraide dont nous déplorons la suppression. Faute de bases juridiques suffisantes, nous craignons fort que l'administration des C.J. ne se heurte à des difficultés insurmontables dans ses tentatives d'obtenir des subsides. Nous avons fait part de ces craintes à la direction de la compagnie, par laquelle nous apprenons qu'elle s'est déjà adressée au canton pour mettre au point cette question mais sans qu'une suite pratique ait été donnée à sa requête.

Vu ce qui précède, notre association adresse au Conseil-exécutif du canton de Berne la *requête suivante* :

1. L'Association pour la défense des intérêts du Jura constate que la réorganisation technique des chemins de fer du Jura ne fait pas les progrès escomptés. Elle constate que l'incertitude complète régnant au sujet des intentions du canton de Berne en est une cause essentielle. Elle constate aussi que les études faites jusqu'à ce jour ne permettent plus de différer une prise de position et demande avec insistance que le gouvernement se prononce. Elle demande que le gouvernement s'occupe dès maintenant de la couverture des déficits d'exploitation en 1947.
2. L'Association pour la défense des intérêts du Jura, constatant que, tant pour la couverture des déficits d'exploitation que pour le financement de la réorganisation technique, les communes jurassiennes ne pourront suffire aux besoins que dans une assez faible mesure, de-

mande au gouvernement bernois de prévoir d'ores et déjà les crédits nécessaires.

5. L'Association pour la défense des intérêts du Jura craint que le renvoi de la question ne soit qu'un moyen de gagner du temps et estime que l'état technique du réseau des C.J. ne supporte plus qu'une solution soit différée.
4. L'Association pour la défense des intérêts du Jura demande au gouvernement bernois de désigner un représentant investi de larges pouvoirs aptes à discuter utilement avec l'administration des C.J. de toutes les questions d'ordre technique ou financier concernant la réorganisation des chemins de fer intéressés.
5. L'Association pour la défense des intérêts du Jura prie le gouvernement bernois de considérer que la portée politique de la question mérite qu'une attention particulière soit consacrée à la réorganisation des C.J.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre considération la plus distinguée.

Pour l'A. D. I. J. :

Le secrétaire :

R. STEINER

Le président :

F. REUSSER

PRO JURA, Société jurassienne de développement se joint à cette requête en exprimant l'espoir qu'elle soit prise en considération.

Delémont, le 17 décembre 1946.

PRO JURA

Le président : Dr G. RIAT

RÉPONSE

au

Conseil-exécutif du canton de Berne

à

l'Association pour la défense des intérêts du Jura

(Extraits)

Berne, le 14 janvier 1947.

Monsieur le Président,
Messieurs,

Par lettre du 17 décembre 1946, vous nous avez donné connaissance d'une requête dans laquelle votre Association s'occupe des problèmes qui se posent actuellement pour les CJ et exprime la crainte que le canton ne voue pas, à les résoudre, une attention suffisante. La couverture du déficit d'exploitation à envisager pour 1947 semble vous causer du souci, et en outre vous demandez que soient accélérées toutes les décisions ayant trait à la réorganisation technique.

Nous avons l'honneur de nous exprimer ci-après sur les questions soulevées :

Le fonds de compensation des chemins de fer privés qu'administre l'Office fédéral des transports ne sera plus alimenté après le 1er janvier 1947. Mais on disposera encore des versements qui restent à y faire pour 1946 ; puis, comme le directeur de l'Office fédéral des transports l'a fait savoir au Comité de direction des CJ dans sa dernière séance, il est très

probable que ce fonds recevra encore un versement supplémentaire de 4 millions de francs. L'Office des transports estime que de cette manière, le solde suffira jusqu'à fin 1950, en présumant toutefois que les subsides ne seront versés que jusqu'à concurrence de 70 % des déficits d'exploitation. En 1946, nous sommes intervenus plusieurs fois auprès du Conseil fédéral afin que le fonds soit maintenu ou que l'on crée quelque chose d'équivalent, et nous espérons qu'une solution sera trouvée pour l'avenir aussi. Le canton et, en premier lieu, les communes intéressées aux CJ devront donc contribuer à combler le déficit d'exploitation de 1947. Aussi la Direction des CJ a-t-elle déjà été invitée à établir un projet de répartition ayant égard à l'importance que présente le chemin de fer pour les diverses communes et aux autres facteurs à considérer. Ce projet fait actuellement l'objet de pourparlers préliminaires. Dès que les dispositions envisagées par la Confédération seront définitives, on pourra arrêter la conduite à suivre et fixer aussi la quote-part en pour cent que devront assumer les communes, pour combler le solde du déficit. On sait que, selon la pratique observée jusqu'ici, les communes prennent à leur charge la moitié de la quote-part du canton.

Il y a lieu de relever expressément que les CJ se trouvent dans une phase transitoire entre la fusion, d'une part, l'aide aux chemins de fer privés et l'assainissement technique, d'autre part. La manière dont le déficit sera comblé pendant cette période transitoire ne saurait donc être déterminante pour la réglementation définitive, c'est-à-dire qu'elle ne saurait préjuger la décision à prendre sur ce point, lorsque l'aide aux chemins de fer privés deviendra effective. Jusqu'ici le canton n'a aidé à combler les déficits que lorsque la Confédération prêtait son concours. Si ce concours était refusé, les communes devraient supporter seules le déficit. Mais jusqu'à ce que soit conclue la convention sur l'aide aux chemins de fer privés, c'est-à-dire durant la période de transition, la participation de la Confédération à la couverture des déficits peut être considérée comme acquise et la possibilité de contribuer existe donc aussi pour le canton.

Pour ce qui est de l'assainissement technique, nous avons ceci à dire :

A l'entrée en fonctions de la nouvelle Direction des CJ, des travaux préparatoires avaient déjà été faits par l'Office fédéral des transports. La tâche de la nouvelle Direction était de revoir et de compléter ces projets, ainsi que d'établir un tableau comparatif qui permette de déterminer :

- a) Les besoins approximatifs en capital pour chaque variante de l'assainissement technique qui, en principe, entre en considération.
- b) Le résultat d'exploitation approximatif pour chaque variante qui, en principe, entre en considération.
- c) La répartition approximative des frais de construction et des déficits, indiquant ce qui incomberait à chaque intéressé en admettant tout d'abord que la quote-part cantonale bernoise soit répartie par moitié entre l'Etat et les communes.

Les projets préparés pour la séance du Conseil d'administration et l'assemblée générale du 30 septembre 1946 n'ayant pas permis une orientation suffisante, la demande de mise au point adressée au Conseil d'administration et à la Direction fut précisée encore une fois par l'assemblée générale, et en raison de l'opposition que rencontrait un partage par

moitiés des quotes-parts cantonales, il fut suggéré de prévoir aussi un autre mode de répartition, plus favorable pour les communes.

Déjà lors de la session de septembre 1946 du Grand Conseil, le Conseil-exécutif a relevé qu'il appartenait d'abord aux CJ de faire connaître leur opinion sur l'assainissement technique et le choix d'une variante. Le Conseil-exécutif doit insister pour que les organes administratifs des CJ assument leur part de responsabilités et élucident les choses autant que possible, d'entente aussi avec les communes. Il est indispensable de procéder ainsi afin d'établir entre l'administration du chemin de fer et les autorités locales la liaison qui est désirable, selon la méthode qui a fait ses preuves d'ailleurs depuis des dizaines d'années.

Au moment où vous avez tenu votre assemblée et décidé l'envoi de votre requête au Conseil-exécutif, la Direction et le Conseil d'administration n'avaient pas encore accompli les tâches que leur avait assignées l'assemblée générale du 30 septembre 1946.

Ce n'est que dans sa séance du 17 décembre 1946 que la Direction put prendre connaissance des résultats des nouvelles études ; encore ne put-elle rien faire de définitif, car les représentants des autorités n'avaient pas eu le temps d'examiner à fond la documentation volumineuse reçue seulement deux jours auparavant. En outre, le directeur de l'office fédéral des transports a déclaré, le 17 décembre 1946, qu'une autre variante de l'assainissement technique était en travail et qu'elle pourrait être communiquée dans un mois environ.

L'assainissement technique des CJ est une affaire à la fois très importante et très difficile, à laquelle nous vouons une entière attention. Si cet assainissement n'a pu se faire avant la guerre déjà, c'est que malgré les efforts déployés des années durant par les cantons intéressés aux chemins de fer privés, la loi fédérale sur l'aide à ces entreprises n'est entrée en vigueur que peu après septembre 1939. Aujourd'hui, c'est dans le renchérissement, la pénurie de matériel et le blocage des crédits pour la création de possibilités de travail que résident les difficultés. D'emblée on devait s'attendre, pour les CJ, à ce qu'il y ait une période transitoire de plusieurs années entre la fusion et l'aide selon la loi en faveur des chemins de fer privés (chapitre II, Améliorations techniques). Cela pour deux motifs : d'abord parce qu'il s'agissait d'élucider les questions techniques ainsi que la volonté et les possibilités des communes, pour les contributions à fournir. Ensuite, parce que la pénurie de matériel fait exiger encore maintenant de très longs délais de livraison, dont certains sont de plus de deux ans. Puis, avec les prix actuels on voit toujours davantage que la réserve en capital, de construction de 5 millions et demi, que la Confédération a bien voulu mettre à disposition, ne facilite pas assez une solution définitive. Il est compréhensible que, dans ces conditions, la tendance soit toujours plus marquée de recommander la solution la plus économique. Mais en tout premier lieu, c'est aux organes des CJ qu'il incombe de se prononcer, et nous espérons que les négociations prendront bientôt une forme concrète.

Au point de vue administratif, il n'existe donc nul motif de traiter l'affaire autrement qu'on ne l'a fait jusqu'ici et de s'écarter de la manière usuelle de procéder.

Nous espérons vous avoir ainsi dûment renseignés et donnons copie de la présente lettre à la Société jurassienne de développement PRO JURA, qui a appuyé votre requête, et au président de la Dir. des CJ.

Veuillez agréer, Monsieur le président et Messieurs, l'expression de notre considération distinguée. *Au nom du Conseil-exécutif.*

Le président : SEEMATTER

Le chancelier : SCHNEIDER

III. Horaires

REQUÊTE

de

l'Association pour la défense des intérêts du Jura

à la

Direction cantonale des chemins de fer, Berne

Moutier, Delémont, le 31 décembre 1946.

Monsieur le Directeur,

Nous enregistrons avec satisfaction les quelques améliorations de l'horaire, prévues dans le premier projet du 18 décembre 1946. La transformation des trains directs 206 et 225 en trains directs légers Bâle-Genève et Genève-Bâle constitue un progrès remarquable. Nous voulons espérer qu'il s'agit d'un premier pas dans une direction qui permettra aux chemins de fer de conserver à la longue une clientèle qui demandera toujours davantage de vitesse, de sécurité et de confort dans les transports. La nouvelle marche du train 1744 Moutier-Sonceboz nous a déjà valu des témoignages de reconnaissance que nous vous transmettons.

Les améliorations prévues au projet d'horaire sont cependant loin de combler tous nos vœux et de répondre entièrement aux besoins accrus du trafic dans nos vallées jurassiennes. Nous espérons que deux ans après la fin de la guerre les horaires auraient non seulement rattrapé le temps perdu au cours de la guerre, mais qu'ils se seraient encore mieux adaptés aux besoins des temps nouveaux, aux besoins d'une économie, qui s'apprête à mener sur tous les fronts une lutte serrée pour son existence future.

L'avenir de nos chemins de fer dépendra, non pas de mesures législatives, mais de leur rendement. Ce rendement doit être supérieur à celui des autres moyens de transport. Cette supériorité s'imposera d'elle-même aussi longtemps que les chemins de fer pourront, quant à la sécurité, au confort et surtout quant à la vitesse, concurrencer les autres moyens de transport. La question des prix ne vient qu'en second lieu, car dans notre monde moderne le temps nécessaire pour le déplacement des hommes et des marchandises se chiffre aussi en francs et en centimes.

Nous nous permettons cette petite digression générale pour mieux illustrer l'insuffisance des communications ferroviaires de la Vallée de Tavannes. La Vallée de Tavannes est notre région industrielle la plus développée. Ses industries ont une réputation mondiale et des relations dans tous les continents. L'horaire des chemins de fer de cette vallée ne répond pas à l'importance économique de la région. Il est insuffisant dans le trafic des abonnés. Il est ridiculement lent dans les relations avec les grands centres de Bienne et de La Chaux-de-Fonds. Si

On compare l'horaire de 1934 (traction à vapeur entre Moutier et Sonceboz) et le projet d'horaire de 1947, on constate ce qui suit :

de Reconvilier à Bienne						de Reconvilier à La Chaux-de-Fonds					
25 km.						40 km.					
1934			1947			1934			1947		
dép.	arr.	dur.	dép.	arr.	dur.	dép.	arr.	dur.	dép.	arr.	dur.
0636	0725	49'	0640	0734	54'	0636	0812	96'	0640	0822	102'
0748	0850	62'	0812	0848	36'	0748	0900	72'	0812	0932	80'
0926	1017	51'	0928	1007	59'	0926	1042	76'	0928	1041	73'
			1014	1110	56'	1159	1345	126'	1014	1111	57'
			1149	1230	41'						
1325	1412	49'	1320	1414	54'	1325	1508	105'	1320	1424	64'
			1439	1526	47'	1452	1723	145'	1439	1635	116'
			1646	1725	59'				1646	1822	96'
1808	1917	69'	1801	1855	52'	1808	1912	64'	1801	1904	65'
1915	2025	70'	1930	2033	63'	1915	2055	100'	1930	2056	86'
2125	2215	50'	2127	2226	59'	2125	2247	82'	2127	2223	56'
durée		59'			49'			96'			79'
moyenne		25 km./h.			30 km./h.			25 km./h.			30 km./h.

C'est à dire que de 1934 à 1947, malgré l'électrification de la ligne Moutier-Sonceboz, la vitesse commerciale horaire n'a passé entre Reconvilier et Bienne ou La Chaux-de-Fonds que de 25 km./h. à 30 km./h. Dans le sens contraire Bienne ou La Chaux-de-Fonds - Reconvilier, un tableau comparatif donnerait vraisemblablement des chiffres analogues. Nous en faisons abstraction, car ils ne sont pas indispensables à notre argumentation.

Il suffit maintenant d'établir l'horaire de voyage d'une personne devant se rendre de Paris à Reconvilier pour affaires. Les arrêts en gare de Bienne et de Sonceboz, la lenteur de la marche des trains de Bienne à Reconvilier, sont tels que petit à petit le trajet Bienne-Reconvilier sera fait en voiture, car deux heures gagnées sur les déplacements valent davantage que 20 ou 30 fr. de taxi. Combien d'industriels de la Vallée de Tavannes utilisent la voiture pour se rendre à Bienne pour prendre le train, combien d'industriels cherchent et ramènent leurs clients à Bienne? Il serait intéressant de le savoir. Seule la lenteur des communications ferroviaires est cause d'une situation qui ne fera que s'accroître si les chemins de fer ne sont pas en mesure de satisfaire ce tyran des modernes, *le temps*.

Nous insistons pour que l'horaire des trains de la Vallée de Tavannes et des communications de cette vallée sur Bienne, La Chaux-de-Fonds, Delémont, soit soumis à un examen approfondi. Cet examen doit porter sur les relations avec les grands centres, sur le trafic d'abonnés-ouvriers et sur le trafic des abonnés-écoliers. Il est probable que l'on n'arrivera pas à une solution satisfaisante sans envisager de conduire les trains de la vallée de Tavannes jusqu'à Bienne ou à partir de Bienne. Mais il est des sacrifices qui se payent.

Une autre question nous tient à cœur, celle du trafic international par Delle. Nous craignons que si des mesures urgentes ne sont pas prises, il sera difficile de rendre plus tard à cette ligne toute l'importance

qu'elle a eue autrefois. Parmi les mesures à envisager il nous paraît que le rétablissement des directs internationaux Paris-Milan via Delle-Berne et la réduction des temps de parcours sont les plus urgentes. L'internationalisation de la gare de Porrentruy exercerait une influence très appréciable sur la réduction des temps de parcours des trains directs internationaux. Mais l'internationalisation de la gare de Porrentruy ne nous viendra pas du ciel. Pour la France, la ligne de Delle est une bien petite chose. Pour les C.F.F. elle est une ligne comme tant d'autres. Pour le canton de Berne elle est une ligne d'importance vitale, dont l'existence doit être défendue avant même que l'on puisse songer à son développement.

Après ce préambule, nous nous permettons de vous présenter les propositions de modification suivantes au projet d'horaire du 18 décembre 1946 :

Trains directs

1. Introduction d'un train accéléré 215 Bienne-Granges-N.-Delémont-Bâle, avec arrêts à Granges-N., Moutier, Laufon. Bienne dép. vers 13.25, Moutier vers 14.00, Delémont, vers 14.20 Bâle, arr. vers 15.00.
2. Introduction d'un train accéléré 220 Bâle-Delémont-Bienne. De Delémont à Bienne, ce train pourrait se confondre avec le train direct 150 Paris-Berne. En cas de retard de ce dernier la composition de Bâle, serait acheminée seule sur Bienne, car la correspondance à Bienne sur le 120 devrait être garantie.
5. Réintroduction de l'ancien train accéléré 132 E entre Delémont et Berne, tout au moins le dimanche. Ce train, qui rendait de grands services, a marché jusqu'à l'an dernier et était bien fréquenté le dimanche. On ne comprend pas qu'il ait été supprimé.
4. Arrêts des trains directs de et pour Paris à Moutier et Granges-Nord en raison de l'importance industrielle de ces localités sur le plan international. Ces arrêts existaient avant la guerre.

Trains omnibus

Cadre 50 — Bienne-Neuchâtel

5. Introduction d'un train omnibus Neuchâtel-Bienne, départ de Neuchâtel après le passage du direct 107, arrivée à Bienne vers 10 h. avec correspondance à 10.12 sur Berne, à 10.14 sur La Chaux-de-Fonds, à 10. 35 sur Delémont-Porrentruy. Il est nécessaire de faire quelque chose pour améliorer les communications de Neuveville avec Berne et le Jura. Neuveville est chef-lieu de district.

Cadre 51 Bienne-Longeau-Delémont-Bâle

6. Introduction d'un train omnibus Moutier-Delémont après le passage du direct 225 en correspondance à Delémont avec le train 1945 pour Bâle. Nous savons qu'au cas où les C.F.F. ne disposeraient pas du personnel et de la traction nécessaires, la Cie du S.M.B. serait disposée à les fournir.
7. Marche du train 1936 à partir de Delémont, départ vers 17.45. Les stations intermédiaires entre Delémont et Moutier devraient continuer à être desservies tous les jours par le 5934 ou le 1934. Cette demande émane principalement des Usines de Choindez, qui se plaignent du long arrêt imposé à Moutier aux voyageurs pour Soleure (dép. 18.52).
8. Marche quotidienne du train 1942 entre Delémont et Bienne.

9. Avancement de 10' du train 1910 Delémont-Bienne avec établissement de la correspondance dans cette dernière gare avec le train 1806 pour Berne. Cela permettrait également d'avancer le train SMB 9. Les touristes bâlois pour la région du Weissenstein devraient ainsi attendre moins longtemps à Moutier.
10. Retardement du train 1918 la semaine pour assurer à Bâle la correspondance du 276 E de Winterthur et pour mieux ajuster les correspondances à Delémont pour Bienne et Sonceboz en trafic local.
11. Etablissement de la correspondance à Bienne tous les jours entre les trains 127 de Lausanne et 1947 pour Delémont. Cette correspondance pourrait être réalisée éventuellement à Longeau. Le train 1835 de Berne pourrait aussi être retardé quelque peu.
12. Etablissement à Moutier de la correspondance du train SMB 16 (arr. 13.15) avec le train 1927 pour Delémont (dép. 13.14).

Cadre 37 — Delémont-Delle

15. Retardement du train 1733 de 12' au moins, le direct 225 passant à Delémont à une heure plus tardive et la correspondance pour Bienne étant actuellement défavorable ensuite du long battement en gare de Delémont. Ce train arrive à Delémont à 21.55 et le train pour Bienne ne part qu'à 22.11 (38' de battement).

Cadre 38 — Bienne-La Chaux-de-Fonds

14. Introduction d'un train omnibus La Chaux-de-Fonds-St-Imier dép. de La Chaux-de-Fonds vers 18.50.
15. Maintien en hiver du train 1781 entre St-Imier et La Chaux-de-Fonds. Les propositions 14 et 15 émanent des abonnés-ouvriers du Haut Vallon travaillant à La Chaux-de-Fonds.
16. Prolongation du train du soir 1837 jusqu'à La Chaux-de-Fonds.
17. Avancement des trains 443 E et 1821 ; le train 443 E devrait partir de Berne vers 17.05 tout en relevant les directs de l'Oberland et arriver à Bienne vers 17.55 avec correspondance sur le direct 217 pour Delémont (-Porrentruy). Le 443 E pourrait partir de Bienne à 17.45 après avoir relevé la correspondance du direct 118 (arr. 17.40) et du direct 218 de Delémont (arr. 17.29)). Du même coup on pourrait donner satisfaction aux ouvriers de Reuchenette et de La Heutte qui demandent l'avancement du train 1821 ; ce dernier pourrait partir au plus tard à 18 h. Nous nous permettons d'insister pour que cette proposition soit étudiée à fond, vu les nombreux avantages qu'elle présente.

Cadre 39 — Sonceboz-Delémont

18. Introduction d'un train Moutier-Malleray le matin, dép. de Moutier vers 6.45h., arr. à Malleray vers 7 h. Actuellement les ouvriers de Moutier travaillant à Court et Malleray-Bévilard, ceux de Court travaillant à Malleray-Bévilard arrivent à destination $\frac{1}{2}$ h. ou $\frac{3}{4}$ h. avant l'ouverture des usines. La réalisation de cette proposition ne doit pas être difficile puisque l'omnibus 1906 arrive maintenant à Moutier vers 6.40 h. sans qu'il soit mentionné sur l'horaire. Cette ligne a été gratifiée d'une seconde paire d'omnibus dans la matinée sans que personne ne l'ait demandée. Pourquoi donc ne pas tenir compte des besoins réels de cette région. Ce train pourrait d'ailleurs très bien être conduit jusqu'à Sonceboz en lieu et place du 5742, et réali-

ser d'excellentes correspondances, par le 1789 sur La Chaux-de-Fonds, par le 436 E pour Bienne-Berne.

19. Introduction d'une paire de trains aux heures de midi Malleray-Tavannes-Malleray. Nous rappelons à ce sujet notre demande détaillée de l'année passée.
20. Introduction d'une course Tavannes-Sonceboz pour assurer à Sonceboz une correspondance sur le train 1800, permettant aux gens d'affaires d'atteindre les grands centres à une heure utile. Cette prestation pourrait être réalisée provisoirement avec la locomotive de manœuvre de la gare de Tavannes. Nous constatons qu'au temps de l'électricité, le premier train de Delémont à Sonceboz, pour effectuer un parcours de 37 km., ne met pas moins de 72', soit environ 30 km./h. Le train demandé a d'ailleurs existé depuis la construction du chemin de fer jusque vers les années 1920. Aujourd'hui on ne peut plus arriver du nord à Tavannes et en repartir qu'entre 6.45 et 7 heures.
21. Continuation du train 1771 de Moutier à Delémont tous les jours avec correspondance à Delémont avec le 1730 pour Porrentruy. C'est une vraie misère pour le voyageur qui, le soir, doit se rendre du sud dans le nord du Jura.
22. Prolongation du 1779 jusqu'à Malleray et mise en marche de ce train également dans la nuit du dimanche au lundi entre Sonceboz et Malleray.
23. Retardement du nouveau train 1747 de 16' à 20' pour réaliser :
 - a) à Bienne la correspondance de Berne par le train 1799 (arr. 10.24).
 - b) à Sonceboz la correspondance de La Chaux-de-Fonds par le train 438 E (arr. 10.53).
 - c) arrivée à Delémont avant le train direct 209 pour Bâle. Nous ne pouvons comprendre la marche de ce nouveau train négligeant les correspondances intéressantes mentionnées ci-dessus, spécialement celles de La Chaux-de-Fonds sur Bâle. .
24. Etablissement à Moutier de la correspondance du train SMB 8 de Soleure avec le train 1743 pour Delémont. Ce dernier pourrait être retardé au départ de Moutier. Le train 8 ne peut pas être avancé au départ de Soleure, mais il pourrait sans doute gagner quelques minutes sur le parcours. Le retardement du 1743 dans la vallée de Tavanne serait guère admissible.

Connaissant toutes les difficultés de la Compagnie des chemins de fer du Jura, nous renonçons cette année encore à émettre des vœux au sujet de ses horaires.

En vous priant de bien vouloir examiner avec bienveillance les objets de notre requête, nous vous présentons, Monsieur le Directeur, les assurances de notre considération la plus distinguée.

*Au nom de l'Association
pour la défense des intérêts du Jura :*

Le secrétaire :
R. STEINER

Le président :
F. REUSSER