

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: 2 (1931)

Heft: 1

Rubrik: Rapports annuels : année 1930

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

RAPPORTS ANNUELS

Année 1930

Messieurs,

Comme d'habitude à pareille époque, nous avons l'honneur de vous présenter le rapport sur l'année écoulée. C'est avec plaisir que nous vous invitons à remonter quelque peu le cours du temps et à parcourir encore une fois en pensée, dans le cadre de notre association, le chemin entre les deux dernières étapes. D'aucuns trouvent cette coutume de résumer l'activité d'une société à la fin de l'exercice annuel, parfois un peu puérile, à moins que l'on y enchâsse des pensées profondes et des vues prophétiques sur l'avenir. Hélas ! nous n'avons aucune prétention et c'est bien simplement, bien prosaïquement que nous parlerons de nos travaux.

Ne perdons pas un temps précieux à taquiner le passé, dit-on encore. Laissons-le tranquille, comme il fait de nous. Impérieusement, la vie nous réclame, aujourd'hui et demain. Ce qui importe, c'est le présent, avec son action, ses sensations, ses désirs et ses soucis. Ce qui importe encore, c'est l'avenir, ses espoirs et ses mystères. Oui, cela est bel et bon, mais pour marcher d'un pas tranquille et sûr, pour avoir confiance dans l'avenir, il nous faut les enseignements du passé. Ce sont les jalons qui, comme pour l'ingénieur, nous font rester dans l'« axe » et « tirer » la ligne droite.

C'est pourquoi nous suivons la tradition et présentons ces quelques lignes à votre bienveillant examen.

Notre association a continué en 1930 son développement réjouissant. De nouveaux appuis et de nouvelles forces sont venus renforcer ses rangs. Peu à peu, toutes les énergies seront rassemblées en un seul faisceau pour faire entendre la voix jurassienne défendant les intérêts primordiaux de notre petit pays. Laissant de côté la politique de parti et les questions confessionnelles, notre groupement accueille toutes les bonnes volontés, toutes les collaborations sincères et désintéressées qui désirent lui aider à atteindre son but. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler celui-ci en expliquant les termes forcément concis et secs de l'art. 2 des statuts : Nous voulons d'abord que les moyens de communication (routes, chemins de fer, postes, téléphone et télégraphe, etc.) soient équipés et exploités d'une manière moderne, de façon à donner aux usagers le maximum de facilités avec un minimum de frais, tout en sauvegardant aussi les deniers publics. Nous cherchons à maintenir et à développer le trafic, tant des marchandises que des voyageurs, sur les lignes jurassiennes. Nous

nous intéressons à tous les grands problèmes économiques ou sociaux, industriels ou commerciaux, pouvant avoir de l'importance pour l'avenir de la population. Nous cherchons à créer une atmosphère favorable aux affaires, à nouer des relations qui attireront des sympathies à notre région, qui la feront connaître et apprécier. Nous voulons que l'on sache que le Jurassien est hospitalier, fidèle, ingénieux et habile de ses doigts ; qu'il a su faire régner la prospérité au milieu d'une nature âpre et quelque peu ingrate. Notre effort, joint à tant d'autres, voudrait être une petite aide dans les difficultés actuelles et futures, pour écarter quelques ronces du chemin

I. Membres

L'effectif de nos membres s'est augmenté d'une manière fort appréciable au cours du dernier exercice. Nous voyons, en dehors des municipalités et des institutions officielles, des cercles toujours plus étendus des milieux du commerce, de l'industrie, de l'artisanat et des professions libérales s'intéresser à la vie de l'association. Nous saisissons l'occasion pour souhaiter encore une fois la meilleure bienvenue à nos nouveaux adhérents et pour formuler l'espoir qu'ils seront des soutiens fidèles et dévoués.

L'A. D. I. E. J. groupe aujourd'hui :

45 communes municipales ;

12 sociétés ayant un caractère d'utilité publique, professionnel ou économique ;

5 compagnies de chemins de fer ;

29 entreprises industrielles et commerciales ;

47 membres individuels.

La liste détaillée des membres, avec l'année d'admission, figure à la fin de ce rapport.

Ajoutons que les gouvernements des cantons de Berne et de Bâle-Ville continuent, comme par le passé, à nous entourer de leur bienveillante sollicitude.

II. Administration

1. Séances et assemblées.

La dernière assemblée générale ordinaire a eu lieu à Delémont, le 22 février 1930, avec 37 personnes présentes. Après avoir épuisé l'ordre du jour statutaire, elle entendit une magistrale conférence de M. le conseiller national Sandoz sur la situation dans l'industrie et plus particulièrement dans l'industrie horlogère. Nos remerciements vont encore à M. Sandoz pour l'amabilité avec laquelle il s'est mis à notre disposition. Le compte-rendu détaillé et le résumé de la conférence ont été publiés dans le premier numéro du Bulletin et nous nous dispensons d'y revenir, comme aussi aux deux résolutions concernant l'une les horaires, l'autre la votation fédérale sur le nouveau régime des alcools, votées en fin d'assemblée et figurant de même dans notre organe.

Deux autres assemblées générales se tinrent encore, l'une à Delémont, le 22 décembre 1930, l'autre le lendemain 23, à Sonceboz, pour examiner les projets d'horaires des chemins de fer. Cette manière de procéder a donné satisfaction à nos membres dont beaucoup étaient heureux d'éviter le long voyage des années passées. Aussi, les deux assemblées furent-elles bien revêtues et les discussions intéressantes. On trouvera d'autre part la requête sortie des délibérations de ces journées.

La Direction s'est réunie six fois au cours de l'exercice et le Bureau directeur quatre fois.

Des séances particulières, présidées par le Bureau directeur, eurent en outre lieu à Frinvilier (pour la halte), à Montoz s. Court et à Moutier (pour une voie carrossable Court-Granges). Tous les membres de la Direction se font un devoir de s'acquitter de leurs fonctions bénévoles avec savoir-faire et entrain. Nous nous plaignons à le dire ici et à les remercier de leur dévouement.

Plusieurs démarches et interventions furent entreprises auprès des autorités et administrations supérieures. Nous relevons avec satisfaction que partout nous avons toujours été reçus avec la plus parfaite courtoisie et beaucoup de bienveillance.

2. Relations avec d'autres groupements.

Comme précédemment, nous avons entretenu d'excellentes relations avec nombre de sociétés d'utilité publique du Jura ou aimant le Jura. Le soutien, matériel et moral, qu'elles nous accordent si généreusement, est reçu avec la plus grande reconnaissance et nous espérons vivement que ces témoignages de sympathie ne nous feront jamais défaut. Nous nous permettons de citer la Société jurassienne de développement, la Société jurassienne d'Emulation, le Secrétariat de la Chambre du commerce et de l'industrie à Bienne, la Chambre de commerce de Bâle, la Chambre de commerce de Belfort, la Fédération des Sociétés du Pied du Jura.

3. Finances.

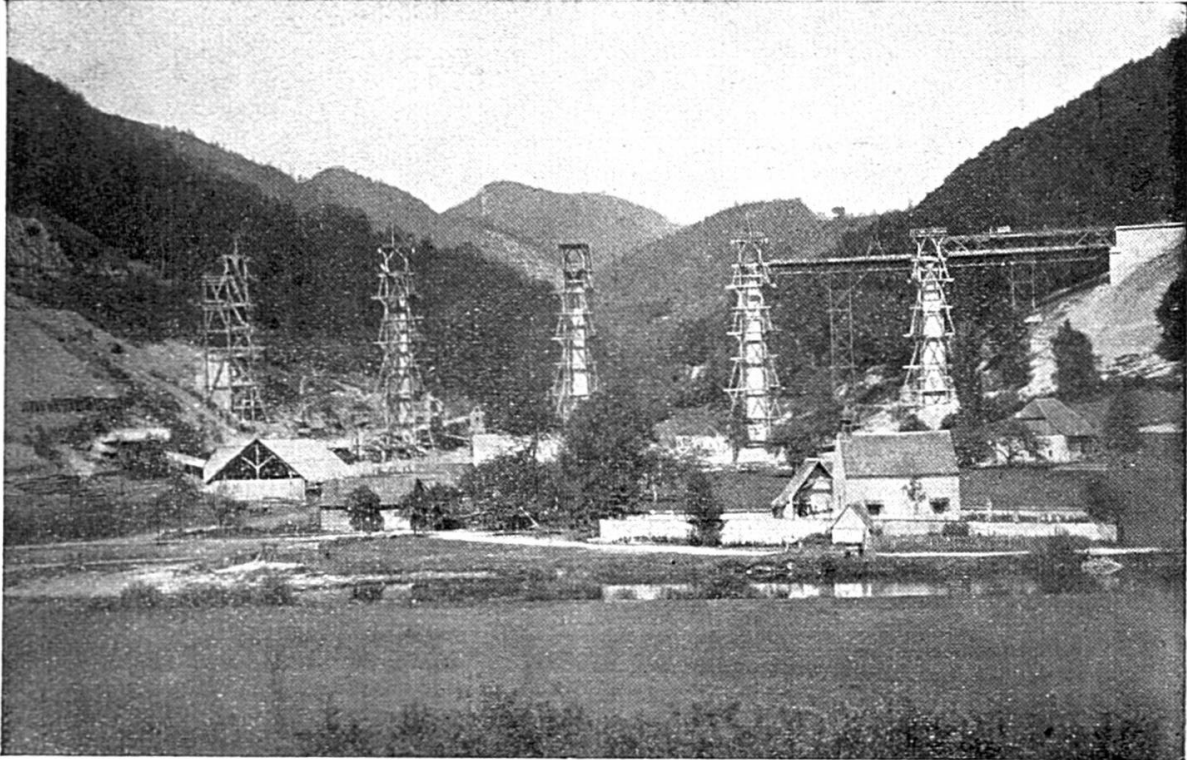
La situation de notre caisse est satisfaisante. Nous bouclons, comme l'an dernier, par un léger boni et, au fur et à mesure des disponibilités, des tâches nouvelles pourront être mises en chantier. Le Bulletin demandera encore pendant l'année courante des sacrifices appréciables, mais nous espérons bien qu'il pourra un jour couvrir son propre budget.

Les comptes figurent en extrait à la fin du rapport. Ils accusent Fr. 4351.55 aux recettes et Fr. 4139.30 aux dépenses, de telle sorte que le montant disponible au boucllement de l'exercice était de 1689.35 francs.

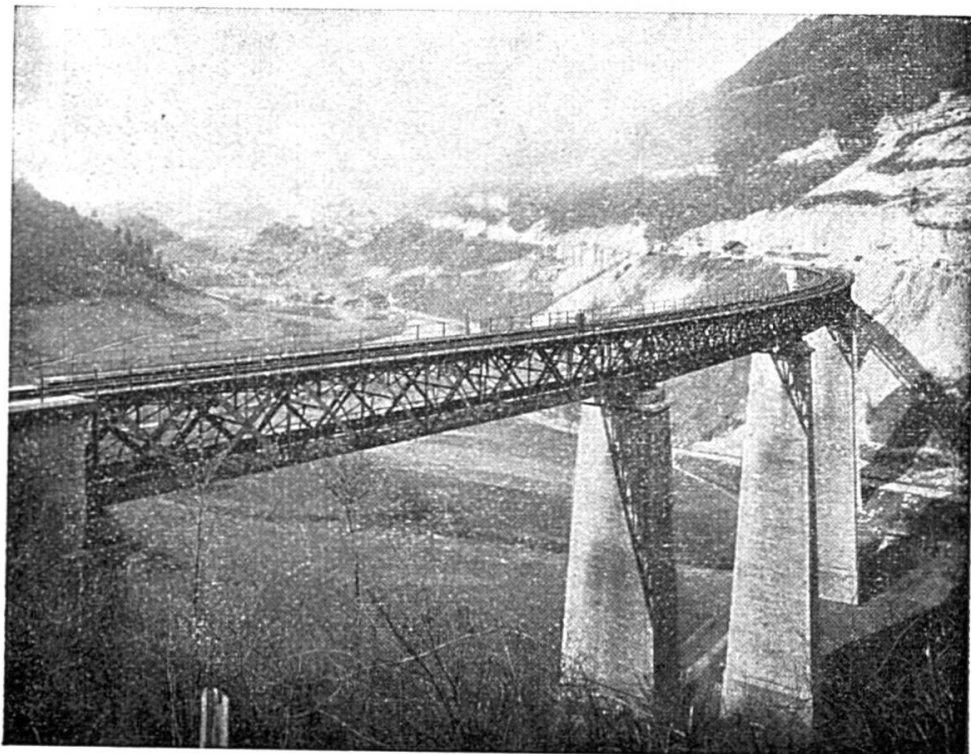
Nous tenons aussi à souligner que tous nos membres s'acquittent de leurs obligations financières avec la plus grande ponctualité.

Autrefois et aujourd'hui
Le Viaduc de la Combe Maran

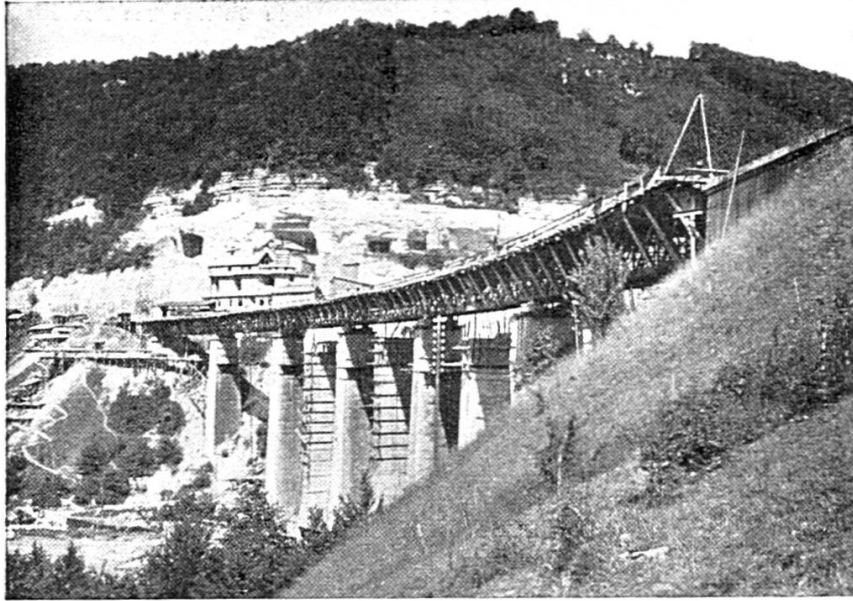
Ces clichés ont été obligeamment prêtés par
le Service des Ponts des C. F. F.



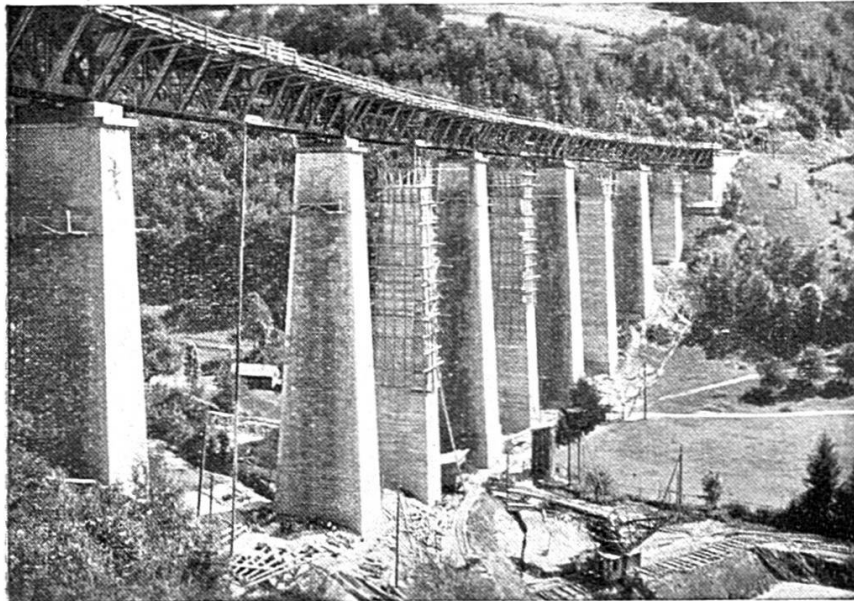
Construction de l'ancien viaduc vu de l'ouest



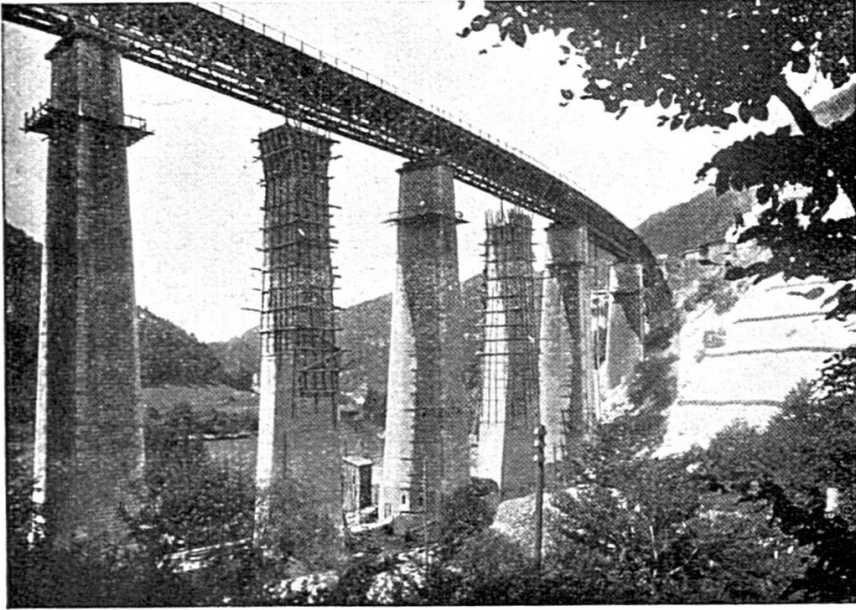
L'ancien viaduc, vu du sud-est



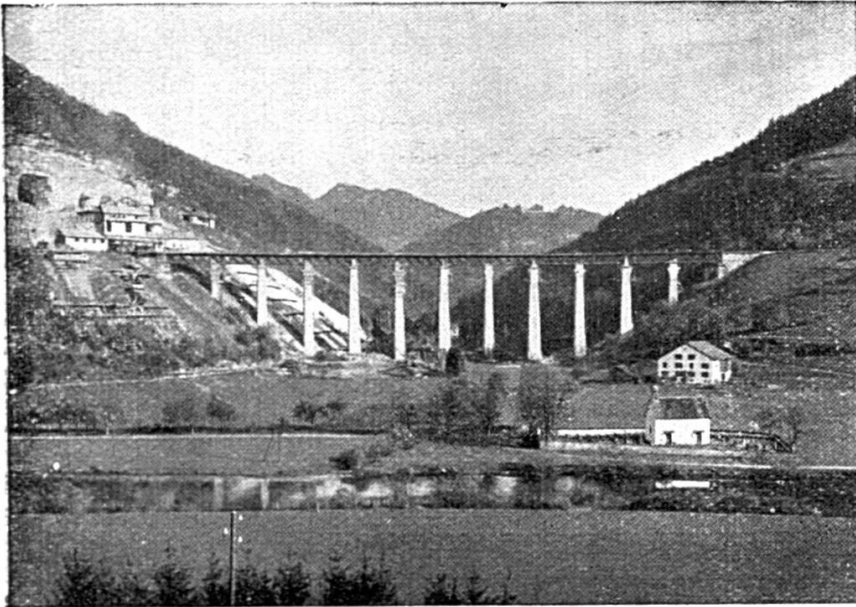
Construction des nouvelles piles intermédiaires
Le viaduc vu du sud



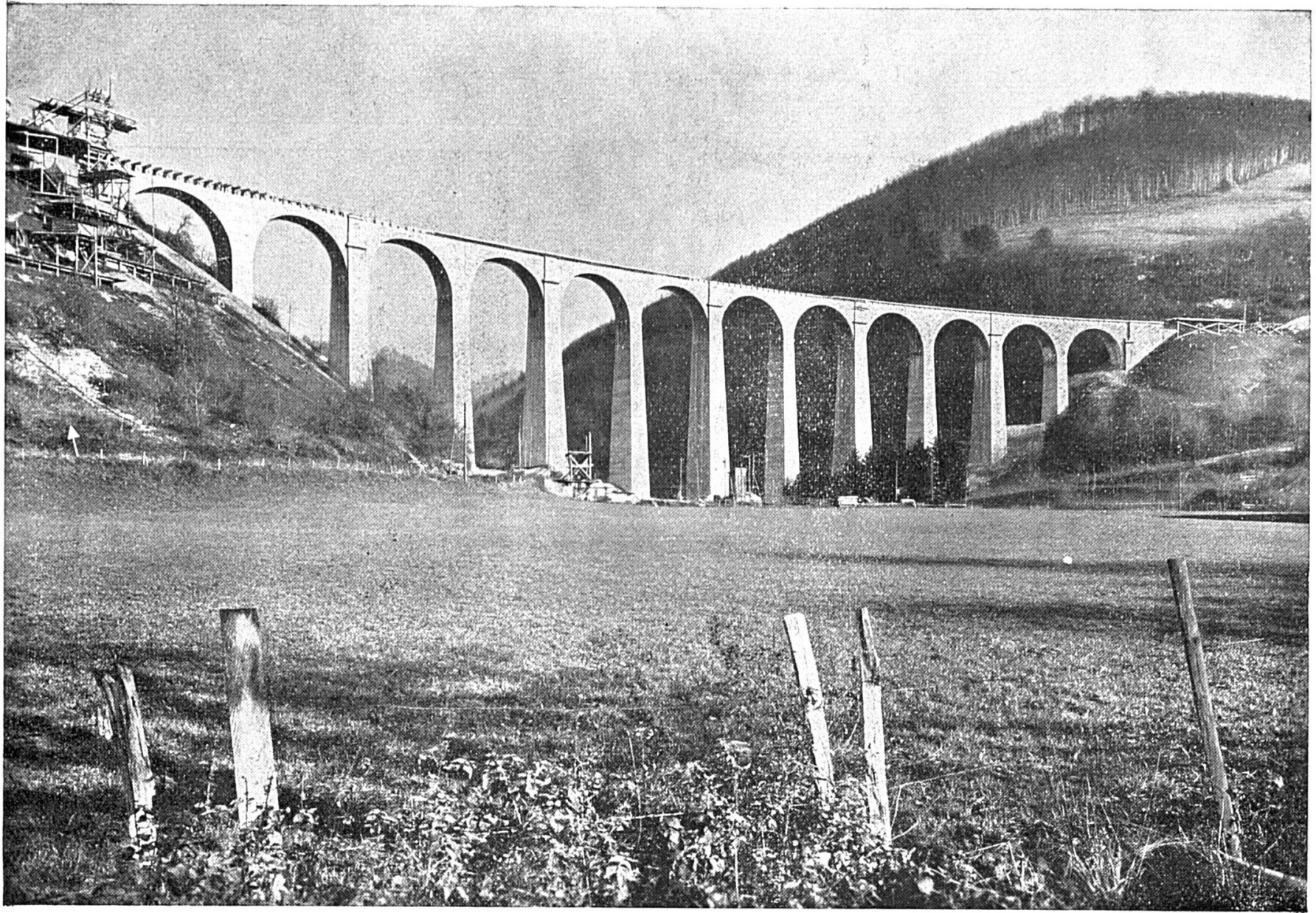
Le viaduc vu du nord



Le viaduc vu du sud-est



Il reste à construire les voûtes



Le nouveau viaduc vu de l'ouest, achevé, sauf certains détails

III. Activité

Nous pourrions nous étendre moins que l'an dernier sur ce chapitre, des comptes-rendus de la plupart des séances ayant paru dans le Bulletin. Nos membres sont donc déjà renseignés sur les faits et gestes du comité. Il peut être utile cependant de dresser un état sommaire de toutes les questions traitées, de façon à avoir un coup d'œil d'ensemble sur le programme annuel réalisé ou simplement discuté :

1. **Bulletin.** Depuis longtemps nous caressions l'idée d'avoir un organe à nous, qui servirait de trait d'union entre les membres et qui nous permettrait en même temps d'exposer nos idées et d'étudier des questions ayant une portée générale. Après bien des réflexions, des projets et des calculs « **Les Intérêts économiques du Jura** » virent le jour sous la forme que vous connaissez. C'est une publication bien modeste, mais nous avons le sentiment qu'elle est venue, à son heure, combler une lacune. Elle ne paraît que tous les deux mois, sur une vingtaine de pages seulement. Le comité a pensé agir sagement en ne montant pas d'emblée une grande revue. Il tient à faire œuvre qui dure et si la base de départ est bonne, le développement viendra tout naturellement.

Nous serons heureux de connaître les appréciations et les observations de nos membres, soit par correspondance, soit de vive voix à la prochaine assemblée générale, pour en tenir compte dans la mesure du possible.

2. **Electrification.** C'est avec un véritable soulagement que nous voyons enfin s'approcher le moment où toutes les lignes du Jura seront électrifiées. En 1931, on mettra le Bâle-Delémont sous tension, en 1932, ce sera le tour du Delémont-Delle et du Moutier-Soleure, en 1933, du Bienne-La Chaux-de-Fonds, tandis que le pauvre tronçon de Sonceboz à Moutier devra attendre jusqu'en 1935. Il nous paraît absolument illogique, sinon absurde, de laisser pendant deux longues années encore après la mise en état des autres lignes jurassiennes, la traction à vapeur sur ce parcours de 25 km. seulement, au profil si accentué. Des démarches pressantes sont décidées pour que les travaux d'électrification se fassent ici en même temps que dans le Vallon de St-Imier.
3. **Doubles-voies.** Les travaux de la double-voie entre Courrendlin et Choindoz, portés au budget des C. F. F. de 1930, ne seront mis en chantier que prochainement, en raison probablement du malaise financier qui touche notre réseau fédéral aussi bien que les entreprises privées. Les tractations avec les communes intéressées ont également causé un certain retard.

Nous espérons que la Direction générale des C. F. F. portera sous peu au budget la somme nécessaire à la construction de la double-voie entre Choindoz et Roches.

Il y lieu de penser aussi au doublement, dans un avenir peu éloigné, du tronçon Aesch-Laufon, de la ligne Delémont-Bâle.

4. **Horaires.** Il est regrettable que la place nous fasse défaut pour entrer dans le détail des améliorations obtenues. Nous sommes loin de posséder un horaire idéal, des lacunes intolérables subsistent,

mais il faut bien reconnaître que des modifications heureuses y ont été introduites peu à peu. Nous en savons gré aux administrations ferroviaires et nous émettons le vœu qu'elles continuent à prêter une oreille favorable à nos doléances justifiées.

Pour le surplus, nous renvoyons à nos requêtes, dont la dernière se trouve publiée à la fin du Bulletin.

5. **Stations.** Trois nouvelles haltes sont en perspective, grâce aux démarches que nous avons faites avec les communes directement intéressées. Sauf imprévu, les trains pourront s'arrêter à **Duggingen** au printemps prochain. Pour **Corcelles** et **Frinvilier**, les arrêts sont concédés pour le moment où la traction électrique sera introduite sur les lignes qui les touchent.
6. **Passages à niveau.** Le comité n'a pas manqué de s'occuper activement des passages à niveau à supprimer. Il a établi, à l'intention de la Direction générale des C. F. F., la liste de ceux qui devraient disparaître au cours des prochaines années. Il a aussi indiqué ceux qui seraient à porter au budget de construction, en tout premier lieu.

Plusieurs de ces passages seront transformés au cours de l'année 1931 : aux Rondez près de Delémont, à Zwingen, à Courrendlin, à Courtelary-Cortébert.

7. **Chemins de fer régionaux.** Certains de nos chemins de fer régionaux continuent à se débattre dans une situation financière difficile. Leur existence paraît même être mise en jeu. Le comité a décidé de s'entourer de renseignements pour être à même, s'il y a lieu, d'intervenir pour sauvegarder les intérêts généraux des régions touchées.
8. **Service postal.** L'enquête sur le service postal commencée en 1929 est terminée et a donné lieu à une requête motivée à la Direction générale. Les pourparlers ne sont pas achevés et nous attendons qu'on veuille bien nous accorder l'entrevue que nous avons sollicitée.

Des démarches ont été faites, notamment auprès de M. le conseiller fédéral Pilet-Golaz, chef du Département des postes et chemins de fer, pour que le trafic international des messageries ne soit pas détourné de la voie de Porrentruy. Des apaisements ont été donnés sur certains points seulement et l'on a pu apprendre dès lors qu'une nouvelle ligne pour le transport des colis entre l'Angleterre et la Suisse était entrée en service, par Tilbury-Dunkerque-Bâle, en concurrence avec l'ancienne voie d'acheminement.

9. **Foire de Bâle.** Nous avons été frappés ces dernières années de ce que le Jura soit relativement peu représenté à la Foire de Bâle. Une petite enquête nous a prouvé que nos industriels, tournés en majeure partie vers l'exportation, n'y trouvaient pas suffisamment de profit. Nos démarches, auprès des fabricants de petite mécanique de précision notamment, pour qu'un essai collectif soit à nouveau tenté, n'ont malheureusement pas abouti. Dans cette branche, on estime qu'il vaudrait mieux organiser périodiquement, tous les trois ou quatre ans, une exposition spéciale de machines-outils en

dehors de la foire ordinaire. Peut-être même devrait-on y inviter les constructeurs étrangers.

Nous avons par contre été plus heureux dans la branche de l'alimentation où nous avons pu décider un syndicat à offrir ses produits.

10. **Routes.** Notre comité a répondu favorablement à la demande de l'Association pour la défense des intérêts économiques de la Vallée de Tavannes pour faire en commun de nouvelles démarches en vue de la construction de la nouvelle rampe sud de Pierre-Pertuis. Ces démarches sont encore en cours.

Notre représentant de Granges au comité, nous a prié de mettre à l'étude la liaison des chemins se rendant de part et d'autre au Montoz s. Court. On disposerait ainsi, pendant la belle saison, d'une nouvelle route carrossable aux autos, pour traverser le Jura et favoriser le tourisme. Après plusieurs séances avec les communes municipales et bourgeoises intéressées, M. l'ingénieur Cadotsch, de Granges, a été chargé d'établir des plans.

IV. Action cantonale

Cette fédération, que nous avons été chargés d'administrer et de diriger, a eu son assemblée à Berne, dans la salle du Grand Conseil, le 30 juillet 1930. 37 personnes au total ont fait acte de présence. Après le rapport d'activité du président, l'assemblée entendit un substantiel rapport sur la **politique bernoise de transit à travers les âges**, de M. le **Dr Volmar**, directeur du Chemin de fer du Lötschberg. Nos lecteurs ont pu prendre connaissance d'une partie de cet intéressant exposé dans le Bulletin.

Les vœux à formuler pour le prochain horaire furent ensuite mis au net, après une excellente introduction de M. Gass, chef d'exploitation de la Cie du B. L. S.

Un procès-verbal imprimé de cette assemblée a été envoyé à tous nos membres.

Ce résumé trop bref et laconique de nos travaux aura cependant suffi, nous l'espérons, à montrer que de plus en plus notre association s'affirme comme un organisme nécessaire et utile à la vie économique du pays. Dernièrement encore, dans une assemblée où se trouvaient un bon nombre de personnalités de tout le canton, un de nos hommes d'Etat les plus sympathiques et les plus capables disait combien il regrettait que le Jura ne se fût pas groupé plus tôt pour défendre avec énergie ses intérêts légitimes.

Nous ne voudrions pas terminer ce rapport, sans nous acquitter d'un agréable devoir, celui de remercier chaleureusement les autorités et les personnes qui nous ont soutenus de leur bienveillance et de leur appui efficace. Nous songeons entr'autres à la Direction cantonale des chemins de fer et à celle de l'Intérieur, à MM. les représentants du canton de Berne dans le Conseil d'administration des C. F. F., à MM. les députés du Jura aux Chambres fédérales et au Grand Con-

seil, à M. le directeur du chemin de fer des Alpes bernoises et à la presse, qui nous a toujours vaillamment aidés.

Nous nous efforcerons de continuer l'œuvre commencée, avec l'unique ambition de rendre service à notre petit coin de terre.

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

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
G. MÖCKLI.

Etat des membres et des organes de l'A. D. I. E. J.

Membres fondateurs

(Art. 3 des Statuts)

1925 : Communes de Porrentruy, Moutier, Laufon, Delémont, Comité régional de la Vallée de Tavannes, (Tavannes, Reconvilier, Pontenet, Malleray, Bévillard, Sorvilier, Court, Champoz, Loveresse, Saicourt, Les Genevez, Lajoux, Tramelan-dessus, Tramelan-dessous, Sonceboz).

Membres

(Art. 3 des Statuts)

1. Communes municipales et bourgeoises, autorités :

1925 : Municipalités de Courrendlin, Courtelary, Courtételle, Saint-Ursanne, Vendlincourt.
1926 : Municipalités de Courroux, Glovelier, Roches.
1927 : Municipalité de Granges (Soleure) ; Direction de l'Intérieur du canton de Bâle-Ville.
1928 : Municipalités de Neuveville, St-Imier, Corgémont, Cormoret, Renan, Villeret, Sonvilier.
1929 : Municipalités de Bassecourt, Courtedoux, Crémines, Duggingen, Grandval, La Heutte, Mont-Tramelan, Saignelégier, Vauffelin.
1930 : Commune des Breuleux.

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.

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 ; Nouvelle Fabrique de Tavannes, 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 Wardeck, 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.

2. Membres individuels :

- 1928 : M. le conseiller aux Etats Charmillot (St-Imier).
 MM. les conseillers nationaux Billieux (Porrentruy) ; Gropierre (Berne) ; Sandoz (Tavannes).
 MM. les députés Bueche (St-Imier) ; Monnier (St-Imier) ; Friedli Delémont ; Ackermann (Bourrignon).
 MM. Mœckli, inspecteur (Neuveville) ; Mamie, inspecteur (Courgenay) ; Dr Bessire, professeur (Porrentruy) ; Savoye, directeur (St-Imier) ; Maillat, géomètre (Porrentruy) ; P. Bechler (Moutier).
- 1929 : MM. les députés Périat (Fahy) et Périnat (Courrendlin).
- 1930 : MM. O. Meister, Buffet de la Gare, Delémont ; J. Berger, entrepreneur, Moutier ; A. Bueche, Restaurant de la Gare, Court ; Dr X. Jobin, conseiller national, Porrentruy ; A. Groslimond, notaire, Reconvilier ; P. Schluep, notaire, Sonceboz ; Dr G. Nahrath, avocat, député, Neuveville ; D. Stucky, Auto-Transports, Porrentruy ; G. Maître, hôtelier, Porrentruy ; Dr F. Neuhaus, médecin-chirurgien, Moutier ; Dr H. Sautebin, directeur, Delémont ; M. Marchand, directeur, Porrentruy ; V. Henry, préfet, Porrentruy ; Ed. Baumgartner, instituteur, Bienne ; L. Reusser, directeur, Altdorf ; E. Grosjean, employé aux S. L., Moutier ; L. Choulat, journaliste, Berne ; J. Gigon, instituteur, Chevenez ; G. Girod, notaire et maire, Delémont ; Dr M. Mœckli-Cellier, professeur, Neuveville ; R. Steiner, maître au Progymnase, Delémont ; M. le major H. Farron, commandant d'arrondissement, Delémont ; J. Bourquin, professeur, Porrentruy ; E. Juillard, industriel, Cortébert ; Ch. Bonsack, méd.-dentiste, Bienne ; I. Lévy, ingénieur, Delémont ; D. Spänhauer-Weber, Freidorf, Bâle ; Ed. Châtelain, notaire, Delémont ; Dr Wilhelm, préfet, Saignelégier ; H. Reusser, chef de gare, Boncourt ; H. Strahm, député, Cormoret.

Organes de l'Association

La Direction est actuellement composée de :

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

Municipalité de Delémont : MM. A. Hof, ancien-maire, vice-président, et G. Mœckli, conseiller, secrétaire-caissier.

Municipalité de Granges (Soleure) : M. E. Meyer-Wyss, ingénieur, conseiller.

Municipalité de Laufon : M. O. Frey, conseiller.

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

Municipalité de Porrentruy : M. P. Calame, conseiller.

Municipalité de St-Imier : M. E. Chappuis, maire.

Municipalité de Saignelégier : M. le Dr V. Moine, professeur.

District de Courtelary : M. le préfet Liengme, Courtelary.

Représentant des cercles bâlois : M. A. Cettinger, secrétaire du Verkehrs-Verein de Bâle.

En outre, la Société jurassienne de développement, qui subventionne l'A. D. I. E. J., est représentée à la Direction par son président, M. le préfet A. Joray, Delémont.

Les communes vérificatrices sont actuellement celles de Courtelary et Neuveville.

Extrait des comptes de l'exercice 1930

(16 janvier 1930 au 31 décembre 1930.)

Recettes

Contributions des membres	Fr. 3.100.70	
Subventions	800.—	
Intérêts des capitaux	76.40	
Divers (remb. avances Action cantonale, etc.)	374.45	4.351.55

Dépenses

Direction : assemblées, séances, indemnités	906.35	
Délégations	400.—	
Secrétariat : ports, matériel, téléphones	495.—	
Imprimés	355.95	
Bulletin, lancement	740.75	
Divers (subvention : Fr. 300.—)	780.15	
	461.10	4.139.30

Boni d'exercice Fr. 212.25

Etat de fortune

Biens meubles	Fr. 1.—	
Titres	100.—	
Disponibles : solde de caisse	172.60	
solde compte de chèques postaux	139.45	
carnet de dépôt	1.276.30	1.689.35

Mouvement

Fortune à la fin de l'exercice	Fr. 1.689.35
Fortune au commencement de l'exercice	1.477.10
Augmentation	Fr. <u>212.25</u>

Après vérification, les délégués des communes vérificatrices de Courtelary et Neuveville ont constaté l'exactitude des chiffres cités ci-dessus et la présence des titres et espèces ; il sera donné connaissance de leur rapport détaillé à l'assemblée annuelle.

Activité des organes de l'Association

depuis le 1^{er} décembre 1930.

1. Assemblées des 22 et 23 décembre 1930.

Rompant avec l'habitude des années précédentes, les membres furent convoqués en deux assemblées pour l'examen des projets d'horaires 1931-1932, l'une à Delémont pour le Jura-Nord, la deuxième à Sonceboz pour le Jura-Sud. L'une et l'autre furent bien fréquentées. Dans le Jura-Sud surtout, on se plaint amèrement de la situation qui est faite au public voyageur des Vallées de Tavannes et de St-Imier, et ce, à juste titre.

Le texte des revendications à présenter fut arrêté pour être soumis aux autorités compétentes. (Voir Annexe.)

2. Séance de la Direction du 5 janvier 1931.

La Direction prend connaissance du rapport annuel et des comptes de l'exercice 1930 qui figurent dans ce numéro, et fixe l'assemblée annuelle sur le samedi, 7 février 1931, à Delémont ; les membres recevront une invitation spéciale avec la liste des tractanda.

Les sociétés d'utilité publique, entreprises et citoyens suivants sont reçus dans l'Association :

Société d'embellissement de Moutier ;

Fabrique de machines J. Petermann, Moutier ; Banque cantonale de Berne, agence de Malleray ; Brasserie Wardeck, dépôt de Delémont ; Fabrique de machines Schäublin-Villeneuve, Bévillard ; Banque cantonale de Berne, succursale de Tramelan ; Société de viticulture, la Neuveville.

M. le préfet Dr Wilhelm, Saignelégier ; M. le commandant d'arrondissement major Farron, Delémont ; MM, Dr N. Châtelain, Saignelégier ; H. Reusser, chef de gare, Boncourt ; Ed. Châtelain, notaire, Delémont ; D. Spänhauer-Weber, Freidorf ; J. Bourquin, professeur, Porrentruy ; E. Juillard, industriel, Cortébert ; Ch. Bonsack, méd.-dentiste, Bienne ; Dr M. Mœckli-Cellier, professeur, Neuveville ; G. Girod, notaire et maire, Delémont ; I. Lévy, ingénieur, Delémont ; R. Steiner, maître au Progymnase, Delémont ; J. Gigon, instituteur, Chevenez ; H. Strahm, député, Cormoret.

A tous, nos vœux de cordiale bienvenue au sein de l'A. D. I. E. J. L'assemblée de la Fédération des Sociétés du Pied du Jura ayant lieu le 6 janvier, il est décidé de s'y faire représenter par le président.

La requête des horaires a été transmise dans les délais à la Direction cantonale des chemins de fer par l'entremise des préfetures ; l'assemblée cantonale des horaires du 29 décembre 1930 a pris note des vœux de nos délégués.

La Direction générale des postes ne donnant toujours pas de réponse à notre requête de juin 1930, décision de solliciter une entrevue pour exposer l'état de la question.

Diverses démarches sont prévues pour hâter l'électrification de la ligne Sonceboz-Moutier et reprendre les questions d'équipement de nos lignes (signaux, aiguilles, voies d'évitement).

La Direction prend connaissance du résultat des démarches faites auprès du Département fédéral des chemins de fer dans l'affaire : détournement du trafic postal anglais de la voie de Porrentruy — aucune promesse n'a pu être obtenue — et du fait que la ligne Soleure-Moutier sera électrifiée en 1932 avec ouverture d'une nouvelle halte à Corcelles.

La Société jurassienne de Développement montera un stand à la prochaine Foire d'échantillons de Bâle, section : propagande, et la Société de viticulture de la Neuveville exposera ses produits dans la section : stands de dégustation ; une subvention lui est allouée dans ce but.

La Direction générale des téléphones avise que le 13 janvier, à 13 heures, la centrale téléphonique automatique de Reconvilier sera mise en exploitation. Par suite de cette innovation, tous les abonnés des communes de Reconvilier, Saicourt et Saules pourront désormais communiquer directement entre eux pendant le jour et la nuit sans aucune restriction ; la concentration des lignes interurbaines à la centrale principale de Tavannes permettra, dans une mesure très sensible, l'accélération du trafic avec les centrales environnantes.

ANNEXE

REQUÊTE

concernant les améliorations à apporter à l'horaire des chemins de fer
(Période du 15 mai 1931 au 21 mai 1932)

A la Direction cantonale des chemins de fer, à

Berne.

Monsieur le directeur,

Nous avons l'honneur, comme chaque année à pareille époque, de vous présenter les vœux du Jura concernant les améliorations à apporter aux horaires des chemins de fer.

C'est avec satisfaction que nous avons pris acte des modifications heureuses consenties à la marche de certains trains directs internationaux circulant sur la ligne du Lötschberg et sur ses voies d'accès. La longueur des arrêts à la frontière semble avoir été réduite à un minimum acceptable et l'accélération des convois, à l'étranger surtout, permettra un gain de temps appréciable. Nous osons croire que ce travail d'assainissement s'étendra, dans un avenir rapproché, à tous les trains internationaux empruntant la ligne de Delle.

Nous regrettons cependant fort la suppression des trains de saison 231, 233 et 248 qui rendaient, quoiqu'on dise, de bons services à l'industrie hôtelière du canton. La relation de Dunkerque nous tenait particulièrement à cœur, car elle était la seule qui nous donnait des communications directes avec la région de Nancy et le Nord de la France. Cette suppression est un coup droit donné au prestige de la grande artère ferroviaire bernoise. La dernière saison d'été ayant été pluvieuse à souhait, il n'était pas indiqué, à notre avis, de tirer des conclusions définitives des résultats médiocres de cette année. L'expérience aurait dû être continuée.

Les chemins de fer, nous dit-on, s'appuyant sur les instructions données par le Département fédéral compétent, se résoudront difficilement à faire droit à certaines revendications légitimes du public. A ceci, nous nous permettons de répondre respectueusement que le nombre des voyageurs transportés est en augmentation constante, ainsi d'ailleurs que les recettes provenant de ce trafic. Celui-ci devrait donc plutôt être favorisé. Il n'est en tout cas pas cause du malaise financier des C. F. F.

Nous nous sommes efforcés de limiter nos revendications et nous ne demandons que des améliorations absolument utiles et nécessaires. Les voici :

A. SERVICE LOCAL.

I. Ligne Bâle-Delémont-Bienne.

1. **Mise en marche du train 1690, Bâle-Delémont**, tous les jours de l'année. Ce service, ensuite des expériences faites pendant l'été, s'est révélé indispensable. Le maintien pendant l'hiver s'impose à cause du trafic purement local d'abord, puis par les correspondances intéressantes réalisées à Bâle et à Delémont.
2. **Arrêts des directs suivants** : 208 à Laufon ; 138 à Granges.
3. **Mise en marche du train 1794, Delémont-Bienne**, tous les dimanches de l'année. Ce train est aussi nécessaire en hiver qu'en été, le trafic local du Jura n'ayant, à aucun moment de l'année, un caractère saisonnier.
4. **Continuation sur Zurich du train 1757, en introduisant un accéléré Bâle-Zurich**, en lieu et place du direct 77 supprimé. A la rigueur, en attendant mieux, ce service pourrait être fait par un omnibus. Celui-ci existe déjà en bonne partie. Le Jura Nord a toujours eu certaines correspondances vers la Suisse orientale, via Bâle et nous regrettons fort de les voir enlevées.

Une compensation ne serait que justifiée, car les relations de notre région avec le reste de la Suisse sont très nombreuses.

Observation: Comme pour la ligne de Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds, nous estimons que l'horaire de la ligne Delémont-Bâle devrait être valable jusqu'à l'électrification seulement et adapté au moment voulu aux possibilités nouvelles.

II. Ligne Delémont-Delle.

1. **Introduction d'une communication St-Ursanne-Delle**, à l'usage des ouvriers de fabrique. Dép. vers 17.30-17.45. Passage à Porrentruy, vers 18.15 h. Une voiture de voyageurs ajoutée à un train de marchandises suffirait. Cette amélioration est réclamée instamment par les intéressés, particulièrement par la Société du commerce et de l'industrie de Porrentruy qui se plaint que l'embauchage du personnel ouvrier dans la région de la Basse-Ajoie est rendu difficile et même impossible avec la situation actuelle.
2. **Accélération du train 4677, Porrentruy-Delémont**, avec départ vers la même heure de Porrentruy et arrivée à Delémont vers 18.10 h. pour assurer les correspondances vers Bâle et Bienne.
3. **Avancement de 10-15 minutes du train 1793, dès Bienne et du 1688 Delémont-Delle**. Cette petite mesure, facile à réaliser, améliorerait à Bienne, les correspondances de Berne, de Neuchâtel et de Sonceboz et à Delémont, celles de Bâle et de Tavannes.
4. **Etablissement à Porrentruy de la correspondance du train 1665 avec le direct 138**. Pour donner suite à ce vœu, il suffit de faire partir

le 1665 immédiatement après l'arrivée du 138 à Delle (Est 39) tout en ordonnant un dépassement à Boncourt.

III. Ligne Delémont-Sonceboz.

1. **Mise en marche des trains 1647/1656, Sonceboz-Moutier-Sonceboz, tous les dimanches de l'année.** Ces trains accusent une très bonne fréquentation pendant les dimanches de l'été. Il n'y a aucune raison de croire qu'il en serait autrement en hiver. Nous espérons vivement que l'on fera enfin droit à cette revendication si justifiée.
2. **Mise en marche d'un omnibus ou d'un train mixte, Sonceboz-Moutier, en lieu et place du train 4653.** Départ vers 16.30 h. Arrivée vers 17.30 h. Une bonne relation de La Chaux-de-Fonds et du Vallon de St-Imier avec le Jura Nord et Bâle serait ainsi réalisée, à peu de frais, puisqu'une locomotive et un personnel doivent rentrer à vide à Delémont dans le courant de l'après-midi (locomotive et personnel du 4648, rentrant maintenant avec le 1649). Actuellement l'attente à Sonceboz est de 85 minutes ! Est-il étonnant dès lors si le Jura demande des prestations nouvelles !
3. **Continuation de la voiture de voyageurs du train 4645, de Moutier à Delémont.** Ce train arrive à Moutier à 12.25 h. On fait sortir les voyageurs qui doivent attendre jusqu'à 13.06 h. pour continuer leur route. Pendant ce temps le 4645 descend à Delémont avec sa voiture sans voyageurs !
4. **Mise à l'horaire du train de marchandises 4648** qui conduit une voiture de voyageurs depuis deux ans.

Observation: La qualité des communications mises à la disposition du public entre le Vallon de St-Imier et la Vallée de Tavannes est en général excessivement mauvaise. Pour s'en rendre compte, il suffit de jeter un coup d'œil sur l'horaire. On ne peut atteindre beaucoup de localités du Vallon avant 10-11 heures du matin; le dimanche, en hiver, il n'y a pas de train entre 14.20 h. et 22 h. à moins d'attendre 105 minutes à Sonceboz; en sens inverse, c'est la même chose: point de train entre 14.25 h. et 20.09 h. Nous refusons de considérer comme communication celle qui impose au voyageur une attente à Sonceboz de 85 minutes (1628/1653).

On se plaint amèrement des longs arrêts que l'on fait subir au public dans les gares de bifurcation (Sonceboz, Bienne, Delémont).

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

1. **Continuation sur Bienne, dès Sonceboz, du train 1618 pour atteindre à Bienne le 1616 pour Berne.** Cette amélioration est unaniment réclamée par le Vallon de St-Imier et la région de Tavannes-Tramelan. Les nombreuses personnes qui sont appelées à Berne pour le début de l'après-midi doivent déjà partir de leur domicile vers le milieu de la matinée, ce qui représente une grande perte de temps et d'argent. Avec de la bonne volonté, la solution préconisée est possible. Il suffit d'avancer quelque peu le 1618 et de retarder de 10-12 minutes le 1616. Avec de la bonne volonté, on peut tout, même entrer en gare de Berne vers 13.45 comme au temps de la traction à vapeur.

La correspondance pour Neuchâtel par train 1520 devrait être garantie.

2. **Transformation du train 439 en omnibus entre Bienne et La Chaux-de-Fonds.** Nous rappelons ce que nous disions l'an dernier au sujet de cette demande. « Les trains directs sont faits pour gagner du

temps. Or, on ne comprend pas que l'accélééré 439 puisse, avec un horaire unique, s'arrêter certains jours dans toutes les stations, et, le samedi et le dimanche, en brûler la plupart sans gagner une minute dans sa marche. Les relations entre la Vallée de Tavannes et le Vallon de St-Imier sont nombreuses. Les correspondances sont si mauvaises entre ces deux régions, qu'il est très difficile de se rendre de la première dans beaucoup de localités de la seconde avant 10-11 heures du matin et entre 14 et 20 heures. Il y a là un état de choses intolérable qui doit retenir l'attention des organes établissant les horaires. »

« Le train 4629, avec sa marche lente, fait perdre trop de temps aux abonnés. »

Nous insistons à nouveau sur ce qui précède. Le train 439 doit s'arrêter comme autrefois dans toutes les stations de la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds. On estime avec raison, qu'après une journée de travail bien remplie, les abonnés sont fondés à demander un retour dans leurs foyers par des moyens rapides et modernes. Nous n'oserions affirmer que le train 4629 remplisse cette condition. La course spéciale Reuchenette-La Heutte n'existe qu'en hiver, de telle sorte que le trajet doit se faire à pied en été. Une modification de l'état actuel des choses est absolument nécessaire.

3. Rétablissement de la correspondance entre les trains 432 de Sonceboz et 1510 pour Neuchâtel, en gare de Bienne. Nous avons reçu de nombreuses réclamations à ce sujet. Elles sont parfaitement justifiées, la rive gauche du lac de Bienne étant très visitée par la population jurassienne.
4. Mise en marche des accélérés 441/448 tous les jours de l'année, ou du moins tous les dimanches jusqu'à l'électrification. Après l'achèvement de celle-ci, ces trains devront, en tout cas, devenir quotidiens.
5. Adjonction de la voiture de voyageurs au train 4623, dès Bienne déjà. Ceci permettrait aux voyageurs du direct 135 de continuer leur route sur le Vallon sans attendre le 1625, à 17.08 seulement.
6. Circulation du train 1636 tous les dimanches de l'année. Ce train est aussi nécessaire entre La Chaux-de-Fonds et St-Imier en été qu'en hiver.
7. Etablissement des correspondances suivantes à La Chaux-de-Fonds: 1625/1684 et 4623/1573.

V. Ligne Bienne-Neuchâtel.

1. Etablissement des correspondances suivantes ; à Bienne : 1503 de Neuchâtel et 431 pour Sonceboz; 1517 de Neuchâtel et 148 Berne, 1781 Delémont, 1625 Sonceboz. (Le 1517 pourrait être facilement avancé de 20 minutes.)

VI. Ligne Moutier-Soleure.

1. Etablissement des correspondances suivantes :
à Moutier : 44/1656 Sonceboz, 1790 Bienne, 1653 Delémont-Bâle, 225/49;
à Soleure : 176 Berthoud/46 Moutier, 37 Moutier/165 Berthoud.
2. Accord des trains 531/533 pour former un seul train, évent. marche quotidienne du train 36 (retour).
Observation : Nous pensons que l'horaire actuel aurait dû être conservé jusqu'à l'électrification de la ligne.

B. SERVICE INTERNATIONAL ET DIRECT.

I. Bâle-Delémont-Bienne-Lausanne et Genève.

1. **Introduction d'une troisième paire de directs Bâle-Bienne-Bâle.** Le direct 148 ayant été notablement retardé, nous demandons la mise en marche de trains correspondant à Bienne avec les 112 et 117, dans l'idée que ceux-ci circuleront toute l'année. Nous estimons qu'avec l'électrification de la ligne Delémont-Bâle, cette amélioration devrait enfin être consentie, la situation actuelle existant depuis plus de 40 ans. Une paire de trains directs de plus tous les 40 ans, voilà qui n'est certes pas un luxe !
2. Etablissement à Bâle de la correspondance entre les directs 207 et 181.

II. (Paris)-Delle-Delémont-Berne-(Thoune-Milan).

1. **Rétablissement d'un direct matinal (N° 131) Thoune-Berne-Delle,** comme il existait avant la guerre. Ce serait la contre-partie du direct 148. La combinaison actuelle 131/431/1759/1668 ne donne pas satisfaction.
2. Accélération du direct 143 CFF/38 Est en France surtout, pour avancer l'arrivée à Paris.

Observation : Le direct 138 a un arrêt trop long à Delle.

Tout en vous remerciant d'avance de la bienveillance et de l'intérêt avec lesquels vous accueillerez la présente requête, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de notre gratitude et de nos sentiments les plus distingués.

Delémont et Sonceboz, les 22 et 23 décembre 1930.

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

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
G. MÖCKLI.

Nos prochains numéros :

15 Mars 1931 :

*Le Jura à la Foire d'échantillons de Bâle.
Une culture jurassienne : Les vignobles du
lac de Bienne.*

15 Mai 1931 :

Le tourisme dans le Jura.

En outre, dans chaque numéro : *communications officielles, activité des organes de l'Association, texte des requêtes envoyées.*

Le Bulletin de l'A. D. I. E. J. ne publie que des **textes inédits.**

Extraits des statuts

de l'Association pour la Défense des Intérêts économiques du Jura

Article premier.

L'Association pour la défense des intérêts économiques du Jura est une association d'utilité publique au sens des articles 60 et suivants du Code civil suisse.

Art. 2.

Son but est de défendre les intérêts du Jura en groupant les principales localités du pays, de même que d'autres associations s'intéressant au développement économique de la région.

Art. 3.

Peuvent être reçus comme membres :

1. Les communes municipales et bourgeoises ;
2. D'autres corporations de droit public et les associations d'utilité publique ;
3. Les associations d'intérêts économiques pour autant que leur but assure la prospérité générale du pays.

Peuvent être reçus comme membres soutien :

1. Des entreprises industrielles et commerciales ;
2. Les citoyens jouissant de leurs droits civiques et politiques.

Ne concerne pas
les membres et les
abonnés.

Adhésion

La commune, la société d'intérêt public, l'entreprise industrielle, commerciale, le citoyen soussigné.....

.....
.....
déclare adhérer à l'A. D. I. E. J. (Les statuts seront envoyés sitôt l'adhésion reçue) et vouloir payer une cotisation de fr..... (seulement pour les membres individuels). La cotisation sera fixée ultérieurement.

Biffer ce qui ne convient pas.