

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: 3 (1932)

Heft: 1

Rubrik: Rapport annuel : année 1931

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>

2. La construction de la ligne du Lötschberg — avec celle du Moutier-Longeau — a réalisé l'équipement de l'axe économique du canton de Berne.
3. La ligne du Lötschberg est la concrétisation de l'idée d'une grande artère bernoise Nord-Sud, de caractère économique et politique, devenue nécessaire par la réunion du Jura à l'ancien canton.
4. La politique ferroviaire du Lötschberg s'est tenue complètement dans le cadre de la législation fédérale du temps, et est demeurée en accord constant avec la politique d'établissement du réseau des C. F. F.
5. La ligne du Lötschberg a le droit indiscutable de bénéficier en tout et partout, de la part de la Confédération et de tous ses organes, du même traitement que les autres lignes suisses de transit.

Prof. Dr F. VOLMAR.

Traduit par G. Mœkli.

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

RAPPORT ANNUEL

Année 1931

Messieurs,

Selon la coutume, nous venons vous présenter un résumé de notre activité pendant l'année 1931 et soumettre le résultat de nos efforts à votre bienveillante appréciation.

Comme par le passé, nous avons cherché à défendre de notre mieux, dans le cadre qui nous est assigné par les statuts, et dans la mesure des moyens dont nous disposons, les intérêts du Jura partout où ils nous paraissaient menacés. Les temps ne sont pas propices. La dépression économique générale touche durement notre région. L'horlogerie et les industries annexes qui en dépendent ont été les premières à souffrir de la paralysie des affaires. Le chômage sévit avec intensité et nul ne peut aujourd'hui encore prévoir quand la crise prendra fin.

Les pessimistes s'en vont clamant que jamais plus notre industrie ne connaîtra la prospérité d'antan, que le pays s'appauvrit graduellement, que la balance commerciale est anormalement déficitaire et que si un redressement énergique n'intervient pas à bref délai, notre économie nationale sera secouée jusqu'en son tréfonds, avec un amoncellement de ruines irréparables.

Les optimistes rétorquent qu'il y a toujours eu des crises périodiques, qu'il y en aura toujours, qu'il faut supporter celle qui nous frappe actuellement avec résignation et confiance dans l'avenir, que

la situation monétaire de la Suisse est une des mieux assises du monde et que sûrement, inéluctablement des jours meilleurs viendront.

Où est la vérité? Il est certes malaisé à n'importe qui de le dire; les circonstances sont telles que les économistes les plus éminents n'osent souvent plus se hasarder à émettre une opinion. Il faut se borner à faire des constatations. Voici quelques aspects de la question qui touchent de près ou de loin nos activités jurassiennes :

- 1° L'exportation devient toujours plus difficile à cause du protectionnisme outrancier pratiqué par la plupart des Etats (sans en excepter la Suisse).
- 2° La guerre a provoqué un développement de la production dans tous les domaines, nécessité par les besoins du moment. Tel pays essentiellement agricole s'est industrialisé, tel autre a renforcé dans une mesure exagérée sa capacité de produire. Le machinisme et la rationalisation ont diminué l'intervention de la main-d'œuvre. Le surplus de celle-ci n'a servi qu'à intensifier encore l'encombrement du marché.
- 3° La force de l'industrie suisse réside surtout dans la bonne qualité de ses produits. Le jeu de la concurrence tend à amoindrir la qualité. D'autre part, le consommateur s'habitue peu à peu à ne plus faire un aussi grand cas qu'autrefois de la bienfaisance des objets qu'il se procure. Il peut ainsi, grâce à une dépense moindre lors de chaque achat, renouveler celui-ci plus souvent et suivre ainsi davantage la mode du jour.
- 4° Actuellement la Suisse importe trop de marchandises qui ne sont pas de première nécessité. Mais, pour y parer, la meilleure solution ne consiste pas à augmenter sans cesse les tarifs douaniers. Provisoirement du moins, il vaudrait peut-être mieux appliquer le système des contingentements avec un contrôle efficace des prix et la tendance plus marquée encore d'inciter les pays dont nous sommes les clients à favoriser notre exportation.
- 5° Parallèlement aux mesures prises pour régler les importations, il y aurait lieu de s'efforcer davantage à adapter graduellement, jusqu'à un certain point, les prix intérieurs aux cours mondiaux.
- 6° La théorie préconisant le développement de la consommation au détriment de l'esprit d'économie, pour faire marcher les affaires et ramener la prospérité, ne saurait être admise sans de sérieuses réserves. Elle ne vaut en tout cas, pour les marchandises d'importation. Les peuples sobres sous tous les rapports sont plus forts et plus sains, physiquement et moralement, que ceux qui ne savent modérer leurs désirs. Il est évident que cette observation n'implique pas que la population doive subir des privations nuisibles à la santé générale.
- 7° Il n'y a pas à perdre de vue que la Suisse est incapable de nourrir par elle-même ses quatre millions d'habitants et que son essor économique est relativement récent puisqu'il ne date pas d'un siècle. Pour éviter un appauvrissement et un exode, il faut, à tout prix, ne pas laisser tarir les sources de revenu provenant de l'étranger, du transit, du tourisme et surtout de l'exportation. Toutes les autres considérations qui ne sont pas d'un intérêt vital absolu doivent

céder le pas devant cette nécessité primordiale de vendre le fruit d'une partie du travail national au-delà des frontières.

8° L'interdépendance des peuples en matière économique est telle qu'aucun ne peut vivre isolé et replié sur lui-même. Au contraire, l'entente et la collaboration internationales doivent être développées sur une base de plus en plus large, dans l'intérêt bien compris de l'économie générale.

Après ces quelques considérations, simple résumé de diverses opinions, et qui sont loin d'épuiser le sujet, nous nous permettons de jeter un rapide coup d'œil sur la vie de l'association en 1931.

I. Membres

Nous constatons avec joie que, malgré les difficultés de l'heure présente, tous nos membres nous sont restés fidèles au cours de l'année 1931. Une seule entreprise industrielle ne figure plus à l'effectif parce qu'elle a cessé son activité. Nous avons, par contre, pu enregistrer plusieurs demandes d'admission. Nous adressons encore à nos nouveaux membres de bons souhaits de bienvenue et espérons qu'ils seront, au sein de l'association, des éléments de vie et de progrès.

Notre groupement se développe donc normalement, accueillant, sans distinction de parti ou de religion, toutes les bonnes volontés qui par leur collaboration effective ou leur appui moral et matériel, tiennent à témoigner de l'intérêt et de la sollicitude à l'égard du pays jurassien. Plus que jamais l'union fait la force.

L'association compte à ce jour :

46 (45) communes municipales ;

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

5 (5) compagnies de chemins de fer ;

29 (29) entreprises industrielles et commerciales ;

67 (47) membres individuels.

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

II. Administration

1. Séances et assemblées.

Quatre assemblées générales ont eu lieu pendant l'exercice écoulé.

La première se tint à Delémont, le 14 février 1931 et fut convoquée pour traiter, comme chaque année à pareille époque, l'ordre du jour prévu à l'art. 6 des statuts, soit la nomination du comité, l'approbation des rapports et des comptes annuels, l'établissement du budget, la fixation de la cotisation annuelle et d'autres objets d'ordre administratif. Après que les tractanda ordinaires furent liquidés, M. le Dr L. Clerc, député et secrétaire de l'Association cantonale bernoise des fabricants d'horlogerie, à Bienne, fit, devant un auditoire d'une soixantaine de personnes, un exposé brillant et fortement documenté sur la question de la **Réorganisation dans l'industrie horlogère**. Le résumé de cette conférence a été publié dans le Bulletin et nous nous dispensons d'un nouveau commentaire. Nous tenons simplement

à féliciter et à remercier ici encore M. le Dr Clerc pour son intéressant travail.

La deuxième assemblée générale réunit une centaine de participants à St-Imier, le 28 novembre 1931, pour s'occuper d'une question relative à la nouvelle route de Pierre-Pertuis (répartition des frais d'achat de terrains) et surtout pour protester contre le retardement de l'électrification des lignes de Bienne à La Chaux-de-Fonds et de Moutier à Sonceboz.

Les deux dernières assemblées, tenues l'une à Delémont, le 21 décembre et l'autre à Sonceboz, le lendemain 22, furent consacrées entièrement à l'examen des projets d'horaires des C. F. F. Le résultat des délibérations a été condensé sous forme de requête à la Direction cantonale des chemins de fer, dont on trouvera le texte d'autre part.

En 1931, le comité s'est réuni cinq fois et le bureau directeur trois fois.

Il y eut en plus quelques réunions spéciales convoquées par les soins du bureau ou même par d'autres instances. C'est ainsi que nous eûmes l'occasion de discuter à Bienne, avec MM. les représentants du Trust des ébauches ; à Saignelégier, avec une délégation du conseil d'administration du régional Saignelégier-Glovelier. Des entrevues eurent lieu à Granges et à Montoz sur Court pour continuer l'étude concernant la voie carrossable Court-Granges. Nous prîmes part aussi, au siège de la Chambre du commerce et de l'industrie à Bienne, à une séance ayant pour but d'assurer la participation du Jura à la Foire d'échantillons de Bâle.

Nous avons également présidé deux séances, à Moutier et à Reconvilier, des intéressés au trafic-voyageurs Bâle-Jura bernois-La Chaux-de-Fonds-Le Locle.

Des délégations se sont rendues en outre auprès des autorités et administrations supérieures pour exposer verbalement les questions que nous avons à leur soumettre. Nous nous plaisons à dire que partout nous avons été reçus de la plus aimable façon.

2. Relations avec d'autres groupements.

Nous continuons, comme par le passé, à entretenir de bonnes relations avec la Société jurassienne de développement, avec la Société jurassienne d'émulation, avec le Secrétariat de la Chambre du commerce et de l'industrie à Bienne, avec la Chambre de commerce de Bâle et avec celle de Belfort. Cette dernière nous a convié, au cours de l'été, à l'inauguration de son nouvel hôtel, qui a été une fête charmante.

Plusieurs de ces groupements veulent bien, à côté d'un appui moral précieux, soutenir aussi matériellement nos efforts. Nous tenons à adresser ici à tous l'expression de notre vive gratitude pour la bienveillance dont nous nous sentons entourés.

Notre association continue à faire partie comme membre régulier de la Fédération des Sociétés du Pied du Jura.

3. Bulletin.

L'opuscule qui paraît tous les deux mois semble avoir été bien accueilli par nos membres. Il relate les faits essentiels de notre acti-

tivité et traite, quand la place le permet, diverses questions d'intérêt général en rapport avec la vie économique de la région. Comme lien entre le comité et les membres de l'association, il rend les services qu'on attendait de lui. C'est aussi un excellent moyen de propagande. Plusieurs numéros, à grand tirage, ont été distribués en dehors du Jura et ont contribué ainsi à faire connaître ses ressources industrielles ou touristiques.

4. Finances.

L'état de notre caisse ne donne pas lieu à inquiétude. Les recettes sont quelque peu inférieures aux dépenses mais malgré un petit déficit et les sacrifices nécessités par le Bulletin, nous pouvons marcher de l'avant avec confiance. Cette situation satisfaisante par ces temps de crise est due au fait qu'en général nos membres se font un devoir de régler ponctuellement leurs cotisations. Les subsides réguliers que nous recevons aussi avec la plus grande reconnaissance de divers côtés, nous ont d'ailleurs permis, malgré l'accroissement des dépenses, de maintenir à sa cote primitive le taux des contributions annuelles.

Un extrait des comptes est publié à la fin de ce rapport. Les recettes se sont montées à fr. 5940.35 et les dépenses à fr. 5963.15. Le solde passif de l'exercice est donc de fr. 22.80. Le total de l'avoir disponible ascende à fr. 1666.55.

III. Activité

L'activité du comité a été tout particulièrement influencée par les circonstances. S'il est facile d'établir un programme de travail et de réunir en un faisceau de revendications les doléances qui se font jour dans les diverses parties du pays, il est très difficile, dans les conditions actuelles, d'obtenir des résultats positifs. Nous sommes dans une période de préparation et d'attente. Pas plus que le paysan ne peut conjurer l'orage qui s'approche, il n'est en notre pouvoir d'avoir une influence sur l'issue de la crise, ses causes se trouvant ailleurs que chez nous. Notre tâche ne peut donc consister, en dehors du plan ordinaire de nos efforts, qu'à contribuer dans les limites de nos forces, à atténuer les effets du chômage en provoquant l'exécution de certains travaux d'utilité publique capables d'absorber une partie de la main-d'œuvre disponible.

Voici un court aperçu des questions qui ont fait l'objet de nos préoccupations durant l'année 1931 :

1. **Electrification.** Le 29 janvier 1931, nous avons demandé à la Direction cantonale des chemins de fer de bien vouloir intervenir auprès des C. F. F. pour que la ligne Sonceboz-Moutier soit électrifiée en même temps que celle de Bienne à La Chaux-de-Fonds, soit pour le milieu de l'année 1933. On sait que selon les projets établis, la transformation de la ligne de Tavannes n'est prévue que pour 1936.

Un peu plus tard, la Société de développement de St-Imier prit également l'initiative d'une démarche, mais pour préconiser l'avancement des travaux d'électrification sur la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds.

La Direction générale des C. F. F. répondit par une fin de non-recevoir à ces deux requêtes, laissant même entendre que l'électrification subirait plutôt un retardement qu'un avancement. Par la suite, cette attitude des C. F. F. fut confirmée et nous apprîmes que le retardement serait d'un an sur la ligne du Vallon et sur celle de Delle.

De concert avec la Société de développement de St-Imier, nous décidâmes, au vu des nombreuses remarques qui nous étaient faites du sein de la population, de protester énergiquement contre cette mise à l'arrière-plan du Jura.

Une intervention au Grand Conseil par M. le député Gressot permit à M. le conseiller d'Etat Bösiger d'affirmer sa sollicitude envers le Jura et de montrer que les C. F. F. demeuraient intransigeants.

Aussi, des récriminations véhémentes se sont-elles élevées lors de notre assemblée générale du 28 novembre 1931 à St-Imier. A la suite de cette manifestation, des démarches ont été faites pour demander l'exécution rapide des travaux :

- 1° par le gouvernement bernois auprès du Conseil fédéral ;
- 2° par M. le conseiller aux Etats P. Charmillot, MM. les conseillers nationaux Sandoz, Joss, Clottu et Rais auprès de M. le conseiller fédéral Pilet-Golaz, chef du Département fédéral des chemins de fer ;
- 3° par notre association auprès de M. le conseiller fédéral Pilet-Golaz.

En outre, M. le conseiller national Müller a déposé dans le même sens, un postulat au Conseil national.

Quelques apaisements ont été donnés par M. le conseiller fédéral Pilet-Golaz à MM. les députés qui se sont rendus chez lui, mais aucune assurance n'a pu être fournie quant à la date où les travaux d'électrification des lignes du Jura seront terminés.

Ajoutons que la traction électrique a été introduite sur la ligne Delémont-Bâle, le 31 octobre 1931 et que notre association a été invitée par la Direction du 1er arrondissement des C. F. F. à se faire représenter à la fête d'inauguration.

2. **Doubles-voies.** Les travaux de la double-voie entre Courrendlin et Choindez ont été mis en chantier au printemps 1931 et progressent normalement. Ceux du tronçon Choindez-Roches semblent devoir subir un certain retard ensuite des effets de la crise. Contrairement à notre attente, le budget des C. F. F. ne prévoit ici qu'une dépense minime en 1932. Entre Roches et Moutier on en est encore à l'établissement des plans.

Sur la ligne Delémont-Bâle, la double-voie serait aussi nécessaire entre Delémont et Aesch où elle n'existe pas encore. Mais il semble bien que les C. F. F. ne songent pas à l'établir.

3. **Horaires.** La question des horaires est trop complexe pour que nous puissions entrer dans les détails ici. Force nous est de renvoyer aux comptes-rendus spéciaux et à nos requêtes parus dans le Bulletin. Qu'il nous suffise de dire qu'au cours de l'année 1931, quelques améliorations heureuses ont pu être obtenues avec effet

au changement d'horaire (15 mai), mais que nous n'avons pas encore vu réalisés les points essentiels de notre programme : introduction d'une 3^e paire de directs entre Bâle et Bienne, rétablissement du direct matinal d'avant-guerre, Lötschberg-Delle, amélioration des communications entre Bâle et La Chaux-de-Fonds, entre le Nord et le Sud du Jura, entre le Jura et la Suisse romande, entre le Vallon de St-Imier et Berne, etc.

Nous estimons aussi que les horaires pourraient être améliorés, par une augmentation de la vitesse commerciale des trains. Les arrêts dans certaines stations sont trop longs et les correspondances mal ajustées. L'acte de concession des chemins de fer du Jura du 18 juillet 1870, spécifie à l'article 24 : « Les trains ordinaires de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins cinq lieues à l'heure. » Aujourd'hui, cette vitesse moyenne, pour bien des trains, n'est guère dépassée. Où sont les progrès réalisés en un demi-siècle, malgré la puissance considérablement accrue des locomotives modernes ?

Nous n'ignorons pas que l'établissement des horaires constitue une tâche ardue et que l'administration n'a pas la besogne facile. Nous reconnaissons volontiers que l'on écoute nos doléances avec beaucoup de patience et que parfois... l'on en retient une.

4. **Stations.** Au 15 mai dernier, la halte de Duggingen, sur la ligne Delémont-Bâle, a été ouverte au public. Elle rend d'excellents services à la population et nous sommes heureux d'avoir collaboré à son érection.

Quant à l'établissement des haltes de **Corcelles** et de **Frinvilier**, il faut attendre que les lignes qui les touchent soient électrifiées.

5. **Passages à niveau.** Les travaux pour la suppression de passages à niveau sont en cours à Delémont (Rondez) et à Courrendlin. Ils commenceront prochainement à Zwingen et à Grellingue. La correction de la route cantonale entre Cortébert et Courtelary, en vue de supprimer deux passages de la voie ferrée, sont terminés.

D'autres améliorations sont prévues, entr'autres à Porrentruy. Nous avons appris qu'il est fortement question de mettre en chantier les travaux de suppression de plusieurs passages à niveau dans le Jura, pour occuper les chômeurs, mais il ne faut rien attendre de positif avant le retour de la bonne saison.

6. **Chemins de fer régionaux.** La situation financière précaire de nos chemins de fer régionaux continue à faire l'objet de nos préoccupations. Nous nous sommes mis à la disposition de chacun d'eux pour faire des démarches et organiser une action en leur faveur. D'une manière générale, notre initiative a été bien accueillie, mais jusqu'à maintenant nous n'avons pas encore eu l'occasion d'élaborer un plan de travail défini. Seule, une entrevue a eu lieu avec une délégation du Conseil d'administration du R. S. G. Un nouveau facteur favorable (ouverture d'une carrière à St-Brais), donnant de grands espoirs étant intervenu, la direction de cette entreprise nous a prié de surseoir à l'exécution des décisions prises.
7. **Service postal.** La Direction générale des postes, après une enquête approfondie, a bien voulu répondre à notre requête du 5 juin 1930,

concernant les améliorations à apporter au service postal dans le Jura. Il a été donné satisfaction sur plusieurs points, sur d'autres des éclaircissements ont été fournis et nous ne pouvons que remercier l'administration pour sa bienveillance.

8. **Foire de Bâle.** Notre action en faveur de la représentation du Jura à la Foire suisse d'échantillons n'a malheureusement pas eu tous les résultats escomptés. Beaucoup de fabricants, d'industriels et de producteurs craignent que les grands frais qu'occasionne une participation à la foire ne soient pas suffisamment compensés par des avantages directs et réels. On fait remarquer, en particulier, que les industries d'exportation n'ont guère d'intérêt à exposer à Bâle, les visiteurs et amateurs étrangers étant relativement peu nombreux. A cette objection, nous nous permettons de répondre que les clients ne vont que là où ils sont sûrs de trouver les articles cherchés, qu'ils viendront peu à peu si l'on monte de nombreux stands bien achalandés. L'idée d'organiser tous les deux ou trois ans seulement une foire spéciale des industries métallurgiques et mécaniques nous paraît mériter un examen très attentif, dans un esprit réalisateur.

Nous avons eu tout de même la satisfaction de voir à la dernière foire plus de maisons jurassiennes qu'en 1930.

9. **Routes.** La nouvelle rampe sud de la route de Pierre-Pertuis est en construction, grâce aux efforts tenaces du Comité des intérêts économiques de la Vallée de Tavannes qui, dans cette affaire, a eu tout notre appui. Nous tenons à féliciter très cordialement les membres de ce comité pour ce beau succès.

La jonction des chemins de Montoz partant de Court et de Granges n'est pas encore réalisée, mais les choses sont en bonne voie. Les études et les plans définitifs sont terminés. Les autorités fédérales et cantonales recommandent ce projet, de sorte que les travaux pourront sans doute commencer au printemps, assurant de l'occupation à un certain nombre de chômeurs. Une dernière consultation des communes intéressées est cependant encore nécessaire. Il n'y a aucune raison de croire que l'accord ne puisse se faire sur tous les points.

Nous avons aussi fait des démarches pour demander la correction de la route des Rangiers et la réfection de celle de la Scheulte. Nous espérons aboutir à des résultats positifs dans un avenir prochain.

10. **Chômage.** Nous avons adressé diverses requêtes appuyées par des démarches personnelles, aux autorités cantonales pour leur exprimer nos vœux au sujet de la nouvelle loi sur l'assurance-chômage, pour demander l'ouverture de nouveaux chantiers, l'étude par les pouvoirs publics de la reconstitution économique du Jura, l'ajustement de certains salaires payés aux chômeurs occupés sur les chantiers, etc. Les réponses reçues nous ont fait constater qu'en haut lieu, on cherche dans toute la mesure possible, à parer aux besoins les plus pressants des classes laborieuses.

IV. Action cantonale

L'assemblée générale de cette fédération, dont nous sommes les fondateurs et que nous avons été chargé de diriger, a eu lieu le lundi, 3 août 1931, à Bienne, dans les locaux de la Chambre du commerce et de l'industrie. Toutes les parties du canton, Oberland, Mittelland et Jura, étaient bien représentées. Comme d'habitude, après un rapport d'activité du président, on établit la listes des vœux à faire valoir pour l'amélioration des communications ferroviaires internationales.

La deuxième partie de l'assemblée fut consacrée à l'audition d'une conférence extrêmement intéressante de M. le professeur Dr Volmar, le distingué directeur de la compagnie du Lötschberg, sur ce sujet important pour tout citoyen bernois : « Le passé et l'avenir de la politique ferroviaire bernoise ». L'exposé si clair et si documenté de l'honorable conférencier fit grande impression sur tous les participants. Un compte-rendu de cette journée, auquel nous renvoyons nos membres, a paru dans le N° 5 de notre Bulletin.

M. le professeur Dr Volmar a bien voulu se rendre à notre désir et faire imprimer en le développant le beau travail qu'il nous avait présenté en 1930. Cette publication vient de paraître en librairie sous forme d'une jolie brochure de 124 pages, portant le titre : « Der Entwicklungsgang der Bernischen Transitverkehrspolitik ».

Nous voici au terme de notre exposé, trop long pour les uns, trop bref pour les autres. Les premiers se dispenseront sans autre de le lire jusqu'au bout, tandis que les seconds pourront retrouver dans les divers numéros de notre Bulletin les détails qui leur paraissent manquer. A tous, nous répétons encore une fois que nous avons fait de notre mieux pour répondre à la confiance qui a été mise en nous.

En terminant, nous adressons de chaleureux remerciements à toutes les personnes qui nous ont aidés et soutenus dans nos efforts durant l'année 1931, à nos membres dévoués et fidèles, aux autorités cantonales et fédérales, aux diverses administrations avec lesquelles nous avons été en rapport, à MM. les députés aux Chambres fédérales et au Grand Conseil, à MM. les préfets, aux représentants de la presse.

Nous continuerons aussi bien que possible, avec la collaboration de toutes les bonnes volontés, avec tous les amis du Jura, la tâche entreprise.

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

Le président,
F. REUSSER.

Le secrétaire,
G. MOECKLI.

Extrait des comptes de l'exercice 1931

(31 décembre 1930 au 10 janvier 1932)

Recettes

Contributions des membres	Fr. 4049.95	
Subventions	400.—	
Intérêts des capitaux	43.90	
Bulletin	1400.50	
Divers	46.—	5940.35

Dépenses

Direction : assemblées, séances, indemnités	Fr. 1964.40	
Délégations	522.20	
Secrétariat : ports, téléphone, fournitures	328.50	
Imprimés	162.50	
Bulletin	2502.65	
Divers (don : Fr. 300.—)	482.90	5963.15

Déficit d'exercice Fr. 22.80**Etat de fortune**

Biens meubles		1.—
Titres		100.—
Disponibles : solde en caisse	141.30	
solde compte de chèques postaux	106.30	
carnet de dépôt	1317.95	1565.55
		Fr. <u>1666.55</u>

Mouvement

Fortune à la fin de l'exercice	Fr. 1666.55
Fortune au commencement de l'exercice	1689.35
Diminution	Fr. <u>22.80</u>

Après vérification, les délégués des organes de vérification, le Comité régional de la Vallée de Tavannes et la commune de Saignelégier, ont constaté l'exactitude des chiffres cités ci-dessus et la présence des titres et espèces ; il sera donné connaissance de leur rapport détaillé à l'assemblée annuelle.

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

(Art. 3 des Statuts)

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

Membres

(Art. 3 des Statuts)

1. Communes municipales et bourgeoises, autorités :

1925 : Municipalités de Courrendlin, Courtelary, Courtételle, Saint-Ursanne, Vendlincourt.

- 1926 : Municipalités de Courroux, Glovelier, Roches.
 1927 : Municipalité de Granges (Soleure) ; Direction de l'Intérieur du canton de Bâle-Ville.
 1928 : Municipalités de Neuveville, St-Imier, Corgémont, Cormoret, Renan, Villeret, Sonvilier.
 1929 : Municipalités de Bassecourt, Courtedoux, Crémines, Duggingen, Grandval, La Heutte, Mont-Tramelan, Saignelégier, Vauffelin.
 1930 : Commune des Breuleux.
 1931 : Commune de Courgenay.

2 et 3. Associations d'utilité publique ou d'intérêts économiques :

- 1925 : Société jurassienne d'Emulation.
 1926 : Société jurassienne de Développement, Verkehrs-Verein de Bâle, Chambre de commerce de Bâle.
 1928 : Société des Arts et Métiers de Delémont et environs, Section de Porrentruy de l'Union bernoise du commerce et de l'industrie, Section jurassienne de la Société des voyageurs de commerce, Section des Rangiers de l'Automobile-Club suisse
 1929 : Société des Arts et Métiers de Porrentruy.
 1930 : Société bernoise du commerce et de l'industrie, St-Imier; Société d'embellissement, Moutier ; Société de viticulture, la Neuveville.
 1931 : Société de Développement, St-Imier.
 Moto-Club jurassien.
 Chambre cantonale du commerce, section de l'horlogerie, Bienne.

M e m b r e s - s o u t i e n

(Art. 3 des Statuts)

1. Entreprises industrielles et commerciales :

- 1928 : Usines de Choindez-Rondez.
 1929 : Banque Populaire Suisse, Moutier ; Banque cantonale, Delémont; Banque cantonale, Moutier ; Forces Motrices Bernoises S. A., Porrentruy, avec bureaux de Delémont et Laufon ; Manufacture des Longines, St-Imier ; Portlandcementfabrik, Laufon ; Tuilerie mécanique, Laufon ; Moulins Brand, Tavannes ; Tavannes Watch Co, Tavannes ; Fonderie Boillat, Reconvilier ; Usines Tornos, Moutier ; Fabrique de boîtes Jaquat-Ruedin, Bassecourt ; Compagnie de chemin de fer Saignelégier-Glovelier ; Compagnie de chemin de fer Porrentruy-Bonfol ; Compagnie de chemin de fer Tavannes-Tramelan-Noirmont ; Compagnie de chemin de fer Saignelégier-Chaux-de-Fonds.
 1930 : Manufacture suisse de cadres et cycles Piquerez et Cie, Bassecourt ; Fabrique de machines A. Bechler, Moutier; Banque populaire suisse, sièges de Delémont, Porrentruy, Saignelégier, Tramelan et St-Imier; Société coopérative de consommation de Delémont et environs ; Compagnie de chemin de fer Soleure-Moutier ; Coopérative d'Ajoie, Porrentruy ; Imprimerie du « Démocrate » S. A., Delémont ; Brasserie Warteck, Delémont ; Fabrique de machines J. Petermann, Moutier; Banque cantonale de Berne, succursale de Malleray ; Fabrique de machines Schäublin-Ville neuve, Bévillard ; Banque cantonale de Berne, succursale de Tramelan.
 1932 : Aluminium A. G.. Laufon ; L'Essor, fab. d'horlogerie, Court.

2. Membres individuels :

- 1928 : M. le conseiller aux Etats Charmillot (St-Imier).
 MM. les conseillers nationaux GrosPierre (Berne) ; Sandoz (Tavannes).

- MM. les députés Bueche (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) ; Billieux, procureur (Porrentruy).
- 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, 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. I., 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 ; Ed. Châtelain, notaire, Delémont ; Dr Wilhelm, préfet, Saignelégier ; H. Reusser, chef de gare, Boncourt ; H. Strahm, député, Cormoret ; J. Baumann, Neuveville ; Dr N. Châtelain, méd.-chirurgien, Saignelégier.
- 1931 : MM. E. Koch, notaire, Porrentruy ; O. Wyss, notaire, Neuveville ; A. Fleury, maire, Soyhières ; J. Mertenat, entrepreneur, Soyhières ; E. Villemin, notaire, Porrentruy ; A. Voisard, instituteur, Porrentruy ; G. Clémenton-Delachaux, négociant, Moutier ; N. Frepp, avocat et notaire, St-Imier ; M. Fromaigat, Restaurant du Cheval-Blanc, Courrendlin ; Paul Mœckli, directeur, Delémont ; Th. Hofner, Hôtel Terminus, Delémont ; Adam Rosset, administrateur, Tramelan ; Florian Imer, préfet, Neuveville ; A. Masset, architecte, Delémont ; E. Nussbaum, Hôtel du Soleil, Delémont ; Ch. Boéchat, député, Delémont ; L. Christe, maître à l'École d'application, Porrentruy ; Cl. Bloch-Meyer, négociant, Neuveville ; M. Giaque, chef de gare, Neuveville ; J. Geissbühler, instituteur, Souboz.
- 1932 : MM. Rob. Jeanneret, fabricant, St-Imier ; E. Frey, restaurateur, Boncourt.

Organes de l'Association

Le Comité est actuellement composé de :

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

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

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

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

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

Municipalité de Porrentruy : M. O. Billieux, ingénieur, 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 au Comité par son président, M. le préfet A. Joray, Delémont.

Les *vérificateurs des comptes* sont actuellement le Comité régional de la Vallée de Tavannes et la commune de Saignelégier.

Séance du Comité du 28 novembre 1931.

A part les objets qui seront traités par les assemblées de l'après-midi, le Comité accorde au Comité jurassien pour l'Orientalisation professionnelle l'appui de l'A. D. I. E. J.

Les rapports de caisse et du Bulletin signalent une marche normale. Le plan de parution suivi jusqu'à ce jour est approuvé.

Décision de reprendre les questions: contrôle douanier à Porrentruy-Delle, double-voie Choindez-Moutier.

Assemblée générale du 28 novembre 1931.

31 personnes, représentant les communes, associations d'intérêt public, la presse, ont répondu à l'appel du Comité qui les convoquait à St-Imier. M. le conseiller d'Etat Stauffer honorait également l'assemblée de sa présence.

Statuant sur une demande de subvention du Comité régional de la Vallée de Tavannes à la correction de la route de Pierre-Pertuis, il est décidé, après une longue discussion:

L'A. D. I. E. J. ne saurait songer à subventionner l'exécution de travaux; à titre exceptionnel et de don, vu le cas tout à fait spécial, une somme de fr. 300.— est mise à disposition des demandeurs pour leur aider à remplir les engagements contractés envers la Direction cantonale des travaux publics;

le vœu est émis que les demandeurs interviennent auprès de la commune bourgeoise de Sonceboz afin que celle-ci abandonne ses prétentions financières résultant de la perte d'une sapinière sise sur le nouveau tracé.

Il est donné connaissance des grandes lignes du projet d'horaire pour 1932 ainsi que des principales revendications qui seront présentées en temps voulu aux autorités compétentes.

Assemblée publique du 28 novembre 1931.

Elle réunit plus de 100 personnes dans la grande salle du Casino, à St-Imier, et s'occupa spécialement de l'électrification menacée des lignes Bienne-La Chaux-de-Fonds et Moutier-Sonceboz.

M. Reusser, président, après avoir fait l'historique de la construction des lignes du Jura, montra les difficultés qu'il fallut surmonter pour obtenir l'électrification de nos lignes. Il annonça le retarde-

ment de l'introduction de la traction électrique sur les tronçons Delémont-Delle et Biemme-La Chaux-de-Fonds, au mépris des assurances données lors de l'élaboration du deuxième programme d'électrification. Les démarches faites à aujourd'hui par les cercles intéressés du Vallon et l'A. D. I. E. J. sont demeurées vaines ; une protestation énergique de l'opinion publique est devenue nécessaire.

La discussion prouve que l'on ressent vivement les procédés peu amicaux des autorités des C. F. F. vis-à-vis du Vallon de St-Imier, région très fortement frappée par le chômage, et qui a absolument besoin de sortir de l'isolement économique dans lequel la laissent les communications beaucoup trop lentes et défavorables des C. F. F. ; l'électrification de la ligne remédierait au manque de travail et aux mauvais horaires. La mise à l'arrière-plan des lignes jurassiennes doit cesser. Rien ne s'oppose à l'exécution du plan primitivement fixé et qui prévoyait l'exploitation électrique pour le printemps 1933. Mais aucun crédit n'est prévu pour 1932 au budget des C. F. F. alors qu'on électrifiera en 1932 des lignes moins chargées au point de vue de l'importance du trafic, ou qui n'étaient pas même prévues au programme d'électrification !

La résolution suivante a été adoptée à l'unanimité :

L'assemblée publique convoquée par l'A. D. I. E. J. à St-Imier, le 28 novembre 1931, comprenant des représentants des municipalités du Jura et spécialement des vallées de St-Imier et de Tavannes, des Associations d'utilité publique, des députés au Grand Conseil et des représentants jurassiens au Conseil-exécutif bernois et aux Chambres fédérales,

après rapports et discussion,

émue des projets officiels de la Direction générale des C. F. F. concernant le retardement de l'électrification des lignes jurassiennes Delémont-Delle, Biemme-La Chaux-de-Fonds et Moutier-Sonceboz,

proteste énergiquement contre la mise à l'écart du Jura et spécialement du Vallon de St-Imier dans la question de l'électrification,

demande l'exécution du 2^e programme d'électrification prévoyant l'exploitation à la traction électrique de la ligne du Vallon pour l'automne 1933, au plus tard,

confiante en l'esprit d'équité et de justice des autorités fédérales à l'égard d'une région tout particulièrement frappée par un chômage persistant et douloureux, charge la députation jurassienne et la direction de l'A. D. I. E. J. de faire toutes démarches utiles pour obtenir juste et légitime satisfaction dans cette question de première importance pour l'avenir économique du pays.

Puis l'assemblée décida encore de recommander au peuple jurassien l'adoption des projets de loi soumis à la votation populaire les 5 et 6 décembre 1931.

Assemblées des horaires des 21 et 22 décembre 1931.

Les membres étaient réunis ces jours-là à Sonceboz et Delémont pour prendre connaissance des projets officiels d'horaires pour l'année 1932-1933 et arrêter la teneur définitive des revendications à présenter au nom de l'Association.

Celle-ci a été représentée en outre à la conférence cantonale des horaires, le 29 décembre 1931, et à l'assemblée de la Fédération des

sociétés du Pied du Jura, le 6 janvier 1932, à Neuchâtel, où les mêmes problèmes ont été discutés.

On trouvera en annexe le texte de la requête adressée à la Direction cantonale des chemins de fer.

L'assemblée du 21 décembre a décidé de recommander aux instances compétentes la construction d'un nouveau quai aux longs bois à la gare de Delémont, destiné spécialement aux besoins du Val-Terbi, desservi par l'établissement du passage supérieur des Rondez.

L'assemblée de Sonceboz a pris connaissance de la marche des pourparlers en cours au sujet de l'électrification de la ligne du Vallon.

REQUÊTE

concernant les améliorations à apporter à l'horaire des chemins de fer.
(Période du 22 mai 1932 au 14 mai 1933.)

A la Direction cantonale des chemins de fer, à

B e r n e .

Monsieur le directeur,

Comme chaque année, nous avons l'honneur de vous soumettre ci-après, à l'intention des instances ferroviaires intéressées, les demandes d'améliorations à l'horaire des chemins de fer du Jura. Le moment n'est certainement pas favorable pour obtenir des prestations nouvelles, vu la crise économique générale qui pèse aussi d'une manière sensible sur la situation financière, tant des chemins de fer privés que du réseau national. Des économies doivent être faites dans tous les domaines de l'activité humaine et nos administrations publiques sont tenues de veiller aux dépenses avec la plus grande prudence. Mais, nous avons pensé qu'il était pourtant nécessaire de maintenir notre programme de revendications et de présenter, à nouveau, celles qui n'ont pas été acceptées l'an dernier. L'état des affaires peut changer d'un moment à l'autre et nous estimons qu'il vaut mieux regarder l'avenir avec confiance que de se laisser envahir par un pessimisme exagéré. Les C. F. F. ont d'ailleurs consenti de nouvelles prestations sur plusieurs de leurs lignes, ainsi entre Lucerne et Chiasso, Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel-Gorgier, Vallorbe-Simplon, etc.

Le Jura n'a du reste pas encore, dans le domaine des horaires, la place qui lui revient et nous ne cesserons d'émettre des prétentions que lorsque nous aurons le sentiment d'être traités comme les autres régions du pays. Nous reconnaissons cependant, avec plaisir, que des progrès ont été réalisés ces dernières années et nous profitons de l'occasion qui nous est offerte, pour dire notre gratitude à toutes les instances qui nous ont témoigné une agissante bienveillance. Si nous faisons la comparaison avec les requêtes que nous présentons il y a 4 ou 5 ans, et celle d'aujourd'hui, nous constatons une grande diminution du nombre des demandes de modifications. A part l'introduction d'une 3^e paire de directs, entre Bâle et Bienne, et du direct matinal Thoune-Berne-Delle, celles-ci se bornent, en général, à des ajustements de correspondance ou des améliorations n'entraînant presque pas de frais nouveaux pour les administrations ferroviaires. Voici les points que nous aimerions voir considérés :

A. Ligne Bâle-Delémont-Bienne.

1. Introduction d'une 3^e paire de directs, Bâle-Bienne-Bâle (212 et 213).

Le besoin d'une 3^e paire de directs entre Bâle et la Suisse romande,

par le Jura bernois, c'est-à-dire, par la voie la plus courte et la plus avantageuse, se fait de plus en plus sentir. Nous estimons donc que cette amélioration devra être réalisée aussitôt que la crise économique s'atténuera quelque peu.

2. **Marche du train 1761, Laufon-Bâle (dimanche, Delémont-Bâle), après le D 207.** Ce train rendrait ainsi de plus grands services qu'actuellement, car il serait distributeur du 207 et aurait l'avantage d'arriver à Bâle à une heure plus favorable pour le service local.
3. **Arrêt des directs 138 à Granges et 208 à Laufon.**

Remarques générales : L'introduction de la traction électrique n'a pas apporté les améliorations attendues dans l'horaire de la ligne Delémont-Bâle. Le gain de temps réalisé, autant par les directs que par les trains omnibus, n'est pas suffisant. Nous avons la certitude que l'on pourrait faire marcher les trains sensiblement plus vite, tout en laissant une marge assez grande pour regagner des retards éventuels. Nous vous rappelons ce que nous disions dans notre lettre du 16 novembre 1931: « Ainsi les trains 1776 Bâle-Bienne, 1790 et 1690 Bâle-Delémont n'accusent aucun gain de temps. Le train 1753 Bienne-Bâle, qui pourrait partir de Bienne au moins 8-10 minutes plus tard, perd même 1 minute sur l'horaire actuel. Le train 1664 pourrait très bien partir de Bâle à 5.28 heures, au lieu de 5.20 heures, pour améliorer les correspondances à Delémont, pour Bienne, Sonceboz et Porrentruy. Le train direct 208 ne gagne que 3 minutes sur l'horaire actuel, l'accélééré 1757 que 2 minutes, etc. Voici à titre documentaire et de comparaison les temps de parcours des omnibus:

1795	58 minutes	1792	66 minutes
1753	60 »	1679	67 »
1673, 1775, 1781	61 »	1668	68 »
1664, 1774, 1782, 1751	62 »	1759	69 »
1776, 1778, 1790	63 »	1761	71 »
1766, 1690	64 »	1763	72 »
1800	65 »		

Nous estimons que la plupart des trains omnibus pourraient effectuer le parcours, Bâle-Delémont et vice-versa en 56-58 minutes au maximum.

On demande aussi, d'une manière générale, la diminution des longs arrêts en gare de Delémont et de Bienne. Ainsi, le train 1774 pourrait partir plus tard de Bâle tout en conservant son arrivée actuelle à Bienne à 12.19 heures. Il en est de même du train 1664 dont nous avons déjà fait mention, du train 1753 en sens inverse, etc.

Pour faciliter la lecture des horaires et ne pas induire le public en erreur, il serait désirable aussi que les trains soient notés dans les diverses colonnes avec leur numéro exact. Ainsi entre Delémont et Bâle, le voyageur peut croire que le 4777 circule entre ces deux gares les jours de semaine seulement, s'il n'a pris garde à l'annotation en très petits caractères, peu visible, se trouvant à côté de la colonne des heures: « Zug 1777 2. und 3. Klasse ». Il en est de même du train 4784/1786 Moutier-Bienne.

B. Ligne Bâle-Delémont-Sonceboz.

1. **Prolongation du train 1788, de Laufon à Delémont, comme accéléré et établissement de la correspondance avec le 1654, Delémont-Sonceboz.** Dans notre lettre du 16 novembre 1931, nous indiquons l'horaire possible de ces trains, comme suit :

	1788	Zwingen	départ 16.45 h.
Bâle	départ 16.15 h.	Laufon	> 16.47/48
Münchenstein	> 16.21 >	Delémont	> 17.06 h.
Dornach	> 16.26 >		
Aesch	> 16.30 >	1654	départ 17.10 h.
Grellingue	> 16.36 >	Moutier	> 17.32 >

Malgré les temps difficiles actuels, nous estimons pouvoir demander instamment aux C. F. F. de réaliser cette modification, car depuis de longues années, on cherche à améliorer les correspondances de Bâle vers La Chaux-de-Fonds et vice-versa. La petite prestation supplémentaire que demande la prolongation du train 1788, de Laufon à Delémont, est bien minime et n'occasionnera certainement pas de frais spéciaux à l'administration. Les avantages sont d'ailleurs si évidents que la prise en considération de ce desiderata ne saurait faire de doute, si les C. F. F. sont soucieux de leurs intérêts. La région horlogère et La Chaux-de-Fonds auraient, en effet, non pas seulement une relation partant de Bâle, mais pourraient bénéficier du D 76 venant de Hambourg.

Le train pourrait être conduit de Bâle à Sonceboz, sans changement de voitures à Delémont.

2. **Circulation des trains 1647 et 1656, Sonceboz-Moutier-Sonceboz, tous les dimanches de l'année.** Nous espérons que bientôt on pourra accorder satisfaction sous ce rapport, à la population de la vallée de Tavannes, qui de plus en plus réclame l'introduction de ces trains du dimanche, en hiver.
3. **Circulation des trains de sport 1646 b/1664 B et 1778 Bâle-Sonceboz-St-Imier et retour, aussi les dimanches du 22 mai au 30 septembre. Correspondance à Delémont du train 1646 b avec le D 138.**

Pendant la période d'été, le train 1779 devrait cependant circuler à une heure plus tardive, de façon à ce que l'arrivée à Bâle ait lieu après 20.00 heures. L'intérêt national demande de plus en plus que les excursionnistes bâlois soient attirés vers le Jura bernois, plutôt que vers les Vosges ou la Forêt-Noire. Notre balance commerciale déficitaire demande que l'on empêche par tous les moyens la sortie des capitaux. Or, pour inciter le touriste à rester dans le pays, il ne suffit pas seulement de lui donner des billets à prix réduits, mais il faut lui offrir aussi la possibilité de voyager avec rapidité et commodité.

Remarque générale : Nous attirons une fois de plus l'attention sur les mauvaises communications existant entre Bâle et La Chaux-de-Fonds, aussi bien pour l'aller que pour le retour, et sur celles tout aussi défavorables qui existent entre le nord et le sud du Jura, tout particulièrement entre la vallée de Tavannes et le vallon de Imier, à certaines heures de la journée. Il n'est, par exemple, pas possible de se rendre dans quelques stations du Vallon de St-Imier avant 10.30-11 heures du matin, lorsqu'on vient de la région située au nord de Pierre-Pertuis. L'électrification prochaine de toutes les lignes jurassiennes s'impose pour améliorer la situation dans une mesure satisfaisante.

C. Ligne Bienne-Delémont-Delle.

1. **Rétablissement du direct matinal d'avant-guerre Thoune-Berne-Delle N° 131, en remplacement de la combinaison défectueuse actuelle 131/431-1759/1668.** Cette amélioration devra en tout cas être réalisée lorsque la ligne Delémont-Delle sera électrifiée. En attendant, nous n'insistons pas pour sa prise en considération.

2. **Etablissement des correspondances suivantes :**

à **Bienne** : D 138 de Delle avec D 104 pour Lauanne ;

à **Delémont ou Moutier** : D 138 de Delle avec 1646 pour Sonceboz-La Chaux-de-Fonds ;

à **Delémont** : train 4643 de Moutier avec 1672 pour Porrentruy.

3. **Accélération du train 4677 Porrentruy-Delémont.** Départ de Porrentruy à la même heure, mais arrivée à Delémont à 18.10 heures, pour assurer les correspondances vers Bâle et vers Bienne.

4. **Introduction d'une communication St-Ursanne-Delle,** à l'usage des ouvriers de fabrique. Départ vers 17.30-17.45 h. Passage à Porrentruy vers 18.15 h. Une voiture de voyageurs ajoutée à un train de marchandises suffirait.

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

1. **Prolongation sur Bienne, dès Sonceboz, du 1618 comme omnibus et correspondance de ce train avec le 1616 pour Berne.** Cette revendication fait l'objet de doléances continues de la part de la population du Vallon de St-Imier, qui ne peut se rendre dans la capitale pour le début de l'après-midi, sans partir déjà à 9.30 heures du matin. Le 1618 pourrait être un peu avancé et le 1616 quelque peu retardé et accéléré. L'entrée difficile en gare de Berne entre 13.30 h. et 13.45 h. ne doit pas être un obstacle insurmontable, des interversions de trains étant possibles.

2. **Circulation des accélérés 441 et 448 tous les dimanches de l'année.** Ces deux trains ont rendu d'excellents services et sont bien fréquentés. Le 441 permet d'éviter aux voyageurs le trop long arrêt à Bienne, de 20.35 heures à 21.24 heures du train 1635.

3. **Circulation du train 1609 tous les jours de l'année.** On ne comprend pas que ce train soit supprimé les dimanches en hiver, attendu qu'il comble une lacune presque intolérable, surtout si l'on songe aux communications avec la Vallée de Tavannes.

Avec l'électrification, ce train devra être poussé jusqu'à La Chaux-de-Fonds.

4. **Circulation du 1636, La Chaux-de-Fonds-St-Imier, tous les dimanches de l'année.**

5. **Etablissement de la correspondance à Bienne du train 432 de St-Imier avec le 1510 pour Neuchâtel.** Pour enfin arriver à une solution satisfaisante, nous proposons d'avancer l'accéléré 432 sur tout son parcours, selon l'horaire approximatif suivant :

La Chaux-de-Fonds	dép. 8.00 heures
Bienne	ar. 9.00 »
»	dép. 9.16 »
Berne	ar. 9.51 »

Le train 1510 pourrait être modifié comme suit :

Bienne	dép. 9.05 heures
Neuchâtel	ar. 9.48 »

On réaliserait ainsi, non pas seulement la correspondance si désirable à Bienne avec le train de Neuveville, mais aussi celle à Berne avec le D 8 pour Fribourg, qui depuis longtemps est également demandée par nos régions.

Il est vrai que l'on perdrait à Bienne, la correspondance du 108 avec le 431, mais nous estimons que celle-ci n'est pas importante, puisqu'elle ne concerne uniquement que Soleure et Lyss.

6. **Le train 4619 doit desservir la halte de la Heutte, à 18.46 heures, toute l'année et non pas seulement pendant la période allant du**

1^{er} novembre au 31 mars. La population ouvrière de la Heutte demande instamment que cette facilité lui soit accordée. S'il en est ainsi, la Heutte renonce, dès lors, à exiger l'arrêt du 439.

Remarque générale : Les trains omnibus, Bienne-La Chaux-de-Fonds, circulent beaucoup trop lentement et il est absolument nécessaire d'accélérer la plupart d'entre eux. Les horaires d'avant-guerre étaient à cet égard plus favorables.

E. Ligne Bienne-Neuchâtel.

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

2. Etablissement des correspondances suivantes :

à Bienne : 1517 de Neuchâtel avec 148 pour Berne,
1781 pour Delémont,
1627 pour Sonceboz.

Il suffirait pour cela d'avancer le train 1517 de 15 à 20 minutes, ce qui nous paraît très facile.

F. Trafic international.

1. Nous demandons que soit examinée la possibilité d'introduire des voitures directes Boulogne-Belfort-Bienne-Lausanne-Genève et retour. Nous sommes persuadés que cette mesure rendrait service au tourisme, les voyageurs anglais n'aimant pas passer par Paris à cause du changement de gare.

2. Nous aimerions que des démarches soient tentées par les C. F. F. auprès de la Compagnie de l'Est, pour que le train qui quitte Belfort à 8.07 heures, soit avancé pour qu'il puisse correspondre, à Delle, avec le train 1671 pour Delémont, pendant la durée de l'heure normale.

Il en est de même avec le train qui quitte Belfort à 12.08 heures et qui ne correspond pas, à Delle, avec le train 1675.

G. Régional Saignelégier-Glovelier.

1. Introduction d'un 531 et 534, en été. Le 531 pourrait partir de Glovelier vers 6.00 heures de façon à correspondre avec le 83, en direction de la Chaux-de-Fonds, et le 534 partirait de Saignelégier vers 9.10 heures, pour atteindre à Glovelier le 1671 pour Delémont.

2. Suppression des 533 et 536.

3. Circulation des trains 35 et 36 tous les jours de l'année. Ainsi, les battements seraient supprimés à Saignelégier et à Glovelier.

H. Ligne Moutier-Soleure.

Nous nous réservons de revenir sur l'horaire de cette ligne lorsque celle-ci sera électrifiée. Le projet qui nous est soumis ne donne pas entière satisfaction, mais comme il n'est prévu que pour l'été 1932, nous renonçons à présenter des demandes de modifications.

Avec l'assurance que notre requête trouvera un accueil favorable et en vous remerciant d'avance de votre bienveillance, etc.

Delémont et Sonceboz, les 21 et 22 décembre 1931.

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

Signatures.