

Communications officielles

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **1 (1930)**

Heft 1

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

la Confédération en même temps que les voies principales ou sub-séquentement. Chez nous, les artères à bon rendement, où passe le grand trafic, appartiennent en général aux Chemins de fer fédéraux, tandis que celles d'intérêt local sont organisées en compagnies privées. Il n'est pas étonnant dès lors que plusieurs de celles-ci se débattent dans de grandes difficultés financières et que les contribuables bernois doivent délier largement les cordons de leur bourse pour aider à couvrir des déficits. Ici, ce sont les communes qui donnent des garanties pour assurer l'exploitation, là c'est l'Etat qui parfait le service des intérêts du capital emprunté. Cette situation anormale ne saurait durer à la longue. Les chemins de fer suisses doivent former un ensemble au service de toute la collectivité. Les bénéfices réalisés sur les bonnes lignes compenseront les pertes éventuelles subies sur celles conduisant dans les contrées éloignées et écartées. Et dans cette formule, nous englobons aussi les voies étroites qui, comme les autres, rendent des services dont on ne peut se passer.

N'a-t-on pas dit que le rachat des cinq grandes compagnies constituait une première étape? Trois entreprises plus petites ont depuis été réunies au réseau fédéral. L'œuvre est commencée. Il faudra l'achever à plus ou moins brève échéance, dans l'intérêt bien compris du peuple suisse tout entier.

Les considérations qui précèdent montrent que la politique ferroviaire active doit rester à l'ordre du jour de nos préoccupations et que ce serait une erreur de ne plus s'y intéresser.

F. REUSSER

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Activité des organes de l'Association

1. Assemblée annuelle du 22 février 1930, à Delémont

Personnes présentes : 37, représentant 1 gouvernement cantonal, 14 communes, 6 associations d'utilité publique, 2 membres individuels, 8 entreprises industrielles et commerciales, 2 organes de presse.

Les rapports et les comptes annuels sont acceptés sans modification. Les cotisations annuelles sont maintenues aux mêmes taux. La direction et le bureau directeur sont réélus par acclamations. Les communes de Courtelary et Neuveville fonctionneront comme communes vérificatrices pendant le prochain exercice.

L'assemblée procède ensuite à la revision des statuts ; leur nouvelle teneur a été communiquée à tous les membres.

Puis M. le conseiller national H. Sandoz (Tavannes) présente un rapport fort intéressant sur la **Situation actuelle dans l'industrie**

et plus particulièrement dans l'industrie horlogère. La première partie a trait à l'activité économique des principales industries suisses en 1929. Malgré la très forte concurrence étrangère, grâce à la bien-facture de ses produits, l'industrie nationale maintient victorieusement ses positions sur le marché mondial. Les 40 industries principales ont eu, en général, une année prospère : le papier, l'imprimerie, la librairie, la chaussure, l'industrie chimique, électro-chimique et électro-métallique, les couleurs et vernis, la pharmaceutique, les savons, les machines, le bâtiment, la chaux, le ciment, le linoléum, le tabac furent satisfaisants, favorables ou en progrès ; les cuirs, l'horlogerie, la menuiserie et le commerce de céréales ont eu une année exceptionnelle ; par contre, le chapeau a été calme, les ombrelles et les parapluies faibles, les conserves précaires, le commerce de bétail mauvais, la céramique et la verrerie dans le marasme et toute l'industrie textile a passé par une crise.

L'horlogerie est notre industrie la plus ancienne et la deuxième en importance ; elle fournit les 80 % de la production mondiale, avec un total de Fr. 300.000.000 en 1929. Si 1929 a été encourageant, 1930 débute par une crise inquiétante due à la saturation du marché américain par suite de la menace de hausse des tarifs douaniers et à la stagnation des affaires en Grande-Bretagne et en Allemagne. 1930 débute donc par un chômage général, mais qui ne doit pas nous inquiéter trop. Cette industrie a toujours passé par des crises violentes et prolongées, qu'elle a toujours fini aussi par surmonter.

Les organisations patronales, depuis 1924, cherchent à assainir la situation et à empêcher l'exportation des mouvements détachés : fondation de la F. H. qui groupe aujourd'hui 680 industriels, de Ebauches S. A. pour contrôler la production, de l'Ubah avec ses 17 groupements pour lutter contre la concurrence étrangère, de la Fidhor, trait d'union entre l'industrie et la banque et qui, fortement organisée, a déjà réussi à remédier aux agissements de certains fabricants peu scrupuleux dans le domaine des prix. Tous ces efforts contribueront certainement à rendre à notre horlogerie une prospérité qu'elle n'aurait jamais perdue s'ils avaient été déployés plus vite.

Cet exposé fit une profonde impression sur les assistants, malheureusement, vu l'heure avancée, il fallut renoncer à ouvrir une discussion qui n'aurait pas manqué d'être intéressante.

Dans les « Divers », l'assemblée vota encore deux résolutions :

- a) demandant instamment que les justes revendications jurassiennes en matière d'horaires et d'ajustement des correspondances soient prises en considération par les instances compétentes des C. F. F., et que ceux-ci cessent de couper de plus en plus le Jura de la Suisse romande au point de vue des communications ;
- b) appuyant le projet de revision du régime des alcools et engageant le peuple jurassien à manifester à cette occasion sa ferme volonté de contribuer à la prospérité morale et économique du pays.

2. a) Séance de la Direction du 7 avril 1930

Il est pris acte du fait que les crédits nécessaires ont été accordés pour l'exécution de la double-voie Courrendlin-Choindez, des passages sur voie des Rondez près Delémont et de l'électrification de la ligne Delémont-Bâle.

Par contre, il est décidé de revenir à charge en ce qui concerne les services directs internationaux et les mauvaises communications entre les diverses régions du Jura, entre le Jura et la Suisse romande, entre l'Ajoie et la région française limitrophe. La question du point terminus à électrifier sur la ligne Delémont-Delle sera également soulevée.

La Direction dresse, à l'intention de la Direction générale des C.F.F. une liste des passages à niveau dont la suppression s'impose dans le Jura (V. Annexe 1).

La situation angoissante de certains chemins de fer régionaux sera étudiée ultérieurement, et il a été demandé un premier rapport à M. Dr Moine (Saignelégier).

b) Séance de la Direction du 3 juin 1930

La Direction de l'Arrondissement des Postes de Neuchâtel nous avise qu'il a été fait droit à la réclamation du Conseil communal de Bassecourt appuyée par l'A. D. I. E. J. et qu'une deuxième distribution postale se fera dorénavant à Berlincourt.

La Direction de l'Emmentalbahn fait savoir qu'elle met à l'étude la question de l'établissement d'une halte à Corcelles dès l'électrification de la ligne Soleure-Moutier ; tous les trains descendants desservent la nouvelle halte de Grandval dès le 15 mai 1930.

Sur requête de la commune de Vauffelin, le bureau est chargé de demander aux C.F.F. l'établissement d'une station ou halte à Frinvilier.

La Direction générale des C.F.F. nous invitait à lui désigner deux passages à niveau à supprimer, autres que ceux dont la suppression est déjà envisagée (Zwingen, Rondez, Cortébert-Courtelary), décision de préavis en faveur de Porrentruy-St-Germain, Soyhières-village et éventuellement Sonceboz-Tournedos (V. Annexe 2).

Est ensuite examiné et approuvé le projet de requête établi en matière postale sur la base de l'enquête faite en 1929 auprès des membres et complétée après coup (V. Annexe 3).

c) Séance de la Direction du 30 juin 1930

Par lettre du 19 juin, la Direction générale des C.F.F. fait savoir que la ligne Delémont-Delle sera électrifiée jusqu'à Delle ; elle annonce également que la question de l'établissement de meilleures correspondances entre l'Ajoie et Montbéliard par Delle sera reprise.

Il est pris acte des démarches effectuées à ce jour dans les affaires : halte de Frinvilier et route Granges-Court par le Harzer (les textes seront publiés dans le prochain numéro).

La crise industrielle s'intensifie en se prolongeant sans qu'on entrevoie la possibilité d'intervenir d'une manière efficace que par le soutien des caisses de chômage et la mise en chantier de travaux spéciaux.

L'assemblée de l'Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois aura lieu à Berne, le 30 juillet 1930, selon convocation du bureau de l'A. D. I. E. J.

3. Assemblée de l'Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois

La 5^{me} réunion des intéressés bernois à la ligne internationale du Lœtschberg, eut lieu le 30 juillet écoulé, à Berne, avec la participation de nombreux délégués des municipalités et associations d'utilité publique du canton, de représentants du gouvernement et de membres des Conseils d'arrondissement des C. F. F.

Convoquée comme d'habitude par les soins de l'A. D. I. E. J., elle entendit tout d'abord un excellent rapport d'activité de M. Reusser (Moutier), puis une conférence de M. le Dr Volmar, directeur de la Compagnie du Lœtschberg, sur la Politique bernoise en matière de trafic de transit, qui justifia éloquemment la part prise par le canton de Berne, vu le désistement de la Confédération, à la construction d'une grande ligne transalpine. M. Gass, adjoint au chef d'exploitation de la Cie du Lœtschberg, présenta la situation au point de vue des horaires internationaux et soumit des propositions, admises dans leurs grandes lignes, à leur sujet. Ces revendications bernoises seront portées à la connaissance des administrations intéressées par le canal de la Direction cantonale des chemins de fer, qui les défendra, on n'en saurait douter, avec son énergie habituelle.

L'électrification prochaine des lignes Bâle-Delémont et Delémont-Delle, aura, espère-t-on, des effets heureux sur le développement de nos relations internationales.

ANNEXE 1

28 avril 1930.

Passages à niveau.

Tit. Direction générale des Chemins de fer fédéraux,
Berne.

Monsieur le Directeur général,

Donnant suite à un des points soulevés lors de l'entrevue qu'une délégation de notre Association a eu l'honneur d'avoir avec votre délégation en décembre 1929, et après consultation des intéressés, nous

vous soumettons ci-dessous une liste des passages à niveau du Jura bernois dont la suppression est, ou urgente ou nécessaire.

1. Suppression d'une urgente nécessité :

- a) Ligne Delémont-Delle : Passages de Grandgourt, St-Germain à Porrentruy et de Courgenay ;
- b) Ligne Delémont-Bâle : Passages du Vorbourg entre Delémont et Soyhières, de Soyhières, de Liesberg (2) et de Zwingen, sans parler de ceux des Rondez à Delémont ;
- c) Ligne Moutier-Sonceboz : Passages de Bévillard et de Reconwillier ;
- d) Ligne Bienne-Chaux-de-Fonds : Passages de Rondchâtel, de Reuchenette, de Tournedos près Sonceboz, de Corgémont, de Cormoret, de St-Imier et de Renan, sans compter ceux de Cortébert-Courtelary ;
- e) Ligne Bienne-Neuchâtel : Passage de Vigneules près Bienne.

2. Suppression moins urgente, quoique nécessaire :

Dans cette catégorie, nous rangeons les passages de Courtételle, de Bassecourt, de Glovelier, de Grellingen, de Baerschwil et de Reconwillier-village.

Conformément aux déclarations faites par les représentants de votre Direction lors de l'entrevue précitée, etc.

ANNEXE 2

4 juin 1930.

Passages à niveau.

A la « Direction générale des Chemins de fer fédéraux »,
B e r n e.

Monsieur le Directeur général,

En réponse à votre honorée du 17 mai écoulé, qui a eu toute notre attention, nous avons l'avantage de vous informer que, après discussion au sein de notre Comité, les deux passages que nous désirons voir supprimer en premier lieu — outre celui de Zwingen au sujet duquel vous nous dites que votre Direction est déjà en tractations avec la Direction cantonale des travaux publics — sont ceux de Porrentruy-St-Germain et de Soyhières-village. Ce préavis se base sur l'importance du trafic routier et du trafic ferroviaire.

En outre, et à titre éventuel, nous prenons la liberté de vous signaler, parmi la liste qui vous a été soumise par notre lettre du 28 avril écoulé, le passage de Sonceboz-Tournedos, dont la suppression doit également être envisagée à titre presque égal.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur général, etc.

ANNEXE 3

5 juin 1930.

Service postal.

A la « Direction générale des Postes »,

B e r n e.

Monsieur le Directeur général,

Le Comité de notre Association, qui groupe toutes les communes importantes du Jura bernois, des firmes industrielles et des particu-

liers, au vu des critiques et réclamations qui se sont exprimées parmi ses membres au sujet de diverses questions touchant le service postal dans nos régions, a, au courant de l'année 1929, procédé à une enquête de laquelle, après mûre délibération, il désire vous soumettre quelques résultats pour examen bienveillant,

a) **Remarques d'ordre général :**

1. **Taxes.** — Unanimement, on désire l'abaissement de la taxe de la lettre interne de 20 à 15 ct. ; certains avis vont même plus loin dans la voie de la réduction de la taxe. — Il faut reconnaître que la taxe de 20 ct. ne peut plus être justifiée actuellement par la mauvaise marche financière de la régie des postes ; en revanche, une réduction telle que celle que nous demandons, serait ressentie par le monde du commerce, de l'administration, de l'industrie et des services publics comme un allègement marqué de leurs charges.

Nous pensons qu'il n'est plus possible aux organes directeurs des postes fédérales d'é luder le problème qui est à nouveau soumis à leur examen.

2. **Nombre des distributions.** — Nos milieux ruraux demandent, unanimement aussi, une deuxième distribution postale le soir, là où il n'y en a qu'une avec faculté pour le public de chercher le courrier à l'office postal à partir d'une certaine heure. Notre Comité se rend bien compte des répercussions de tout genre que la nouvelle prestation demandée à l'administration entraîne ; c'est pourquoi il la soumet à votre bienveillante appréciation, mais sans en faire l'objet d'une revendication formelle. — Par ailleurs, certains milieux demandent une troisième, voire une quatrième distribution ; ici aussi, nous ne saurions charger l'administration au-dessus de ses forces et nous ne citons ces faits que pour mémoire.
3. **Journaux.** — Par contre, nous estimons que les mesures nécessaires devraient être prises afin que les journaux qui arrivent avant 16.30 h. dans nos différentes localités, soient distribués le jour même, et non pas seulement le lendemain matin ou même le lundi matin pour les numéros du samedi. Il y a là une situation à laquelle très certainement il peut être remédié d'une façon aisée en retardant, par exemple, quelque peu le départ de la dernière distribution.
4. **Courses automobiles.** — Nos communes ont en général garanti jusqu'à aujourd'hui le paiement des déficits d'exploitation des courses automobiles mais nous ne saurions vous celer le fait que les exigences de l'administration dans ce domaine, devraient être modifiées. En effet, ces déficits sont parfois fort importants et tout à fait hors de proportion avec les services rendus. En outre et surtout, le monopole de l'Etat implique l'idée de la prise en compte du service postal par la Confédération à des conditions identiques sur toute l'étendue du territoire national moyennant l'acquittement de certaines taxes données. Avant la guerre, votre administration n'avait pas formulé de telles exigences et certainement que l'exploitation du service des diligences n'était pas rentable sur toutes les lignes.

D'un autre côté, la légitimité de l'appel aux communes étant reconnue par hypothèse, il n'est pas soutenable de ne vouloir les faire contribuer qu'aux déficits ; les bénéfices réalisés devraient, en bonne logique, être répartis également entre les garants. Jamais en tous cas, une manière de faire aussi unilatérale ne serait acceptée en matière privée. Elle explique en partie les résultats satisfaisants des comptes de l'administration des postes, mais, et nous

tenons à le répéter, l'usage en vigueur est en opposition avec le système du monopole, qui doit mettre sur le même pied toutes les affaires, bonnes et mauvaises, et compenser les effets des unes par ceux des autres.

Une autre régie nationale, celle des C.F.F., serait plutôt placée pour procéder à des calculs de ce genre ; elle l'a tenté en maintes occasions, mais elle a dû y renoncer devant l'opposition justifiée du public voyageur ; et il est hors de doute qu'une manière d'agir de sa part semblable à celle de l'administration des postes entraînerait immédiatement, vu l'importance des répercussions financières sur les communes, l'intervention extrêmement énergique des pouvoirs publics des communes et des cantons. — Ce qui ne peut être concédé à la régie des C.F.F. ne peut l'être non plus à l'administration fédérale des postes.

Nous vous prions donc d'accorder à la question soulevée ici toute l'attention qu'elle mérite.

5. **Divers.** — Enfin, de divers côtés, on se plaint de la rigidité excessive des règlements en matière de remise gratuite de formulaires au public, d'interprétation des prescriptions de service. Il doit y avoir possibilité de concilier le souci d'économie de l'administration avec celui de l'intérêt du client forcé qu'est le public

b) Remarques d'ordre particulier :

1. **Heures d'ouverture des guichets.** — En plusieurs endroits, on demande une modification ou une prolongation de l'heure d'ouverture des guichets. Dans les localités industrielles, la pause de midi paraît trop longue ou fâcheuse.
2. **Service des ambulants.** — Le Vallon de St-Imier réclame un service d'ambulant sur Bienne plus tôt le matin. Dans d'autres régions, on demande de nouvelles courses.
3. **Heures de distribution.** — Dans diverses localités, on se plaint de l'arrivée tardive des courriers le matin et le soir, de l'insuffisance du nombre des facteurs et de l'ordre dans lequel sont effectuées les tournées de distribution.

A l'appui de toutes ces remarques, nous sommes en mesure de vous signaler des faits véritablement curieux pour ne pas dire plus et où des demandes de changements sont absolument fondées.

D'autre part, nous pensons que pour donner une suite pratique à notre intervention, une entrevue d'une délégation de notre Association avec votre Direction serait utile pour présenter les détails des réclamations et vœux formulés. Nous serions heureux de vous savoir du même avis que nous à ce sujet.

Enfin, dans beaucoup de cas, les particuliers et les communes nous ont manifesté leur satisfaction de l'organisation actuelle du service postal et nous sommes particulièrement heureux de vous notifier ces approbations, dans l'espoir qu'il vous sera possible, après bienveillant examen de la situation, de remédier aux inconvénients que nous nous sommes permis de vous signaler.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur général, etc.