

Communications officielles

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **4 (1933)**

Heft 5

PDF erstellt am: **16.08.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Les Intérêts Économiques du Jura

BULLETIN DE L' A. D. I. E. J.

PARAISANT TOUS LES DEUX MOIS

Présidence de l'A.D.I.E.J.: M. F. REUSSER Moutier — Tél. 7.	Secrétariat de l'A.D.I.E.J.: M. G. MÆCKLI Delémont - Tél. 2.11	Administration du Bulletin: Secrét. de l'A.D.I.E.J. Delémont.
--	---	---

Compte de chèques postaux: IVa 2086, Delémont. — **Abonnement annuel:** fr. 3.—; le numéro: fr. 0.50. — **Annonces:** S'adresser à l'Imprimerie du « Démocrate », Delémont.

SOMMAIRE:

COMMUNICATIONS OFFICIELLES.

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

VIII^e assemblée annuelle le samedi, 11 février 1933, à Delémont

Une vingtaine de municipalités, membres collectifs et associations sont représentées pour prendre connaissance des tractanda d'ordre administratif qui forment la première partie de l'assemblée. Les rapports et les comptes annuels publiés dans le N° de janvier du Bulletin, sont acceptés avec décharge au Comité; ils accusent la bonne marche de l'Association. Les mêmes instances et autorités seront représentées au Comité, lequel compte donc 12 membres. Le Bureau directeur est réélu avec MM. F. Reusser, Moutier, comme président, A. Hof, Delémont, vice-président, et G. Mœckli, Delémont, secrétaire-caissier. La commune de Granges et la Société des Arts et Métiers de Delémont fonctionneront en 1933 comme instance vérificatrice. La cotisation demeure fixée à Fr. 20.— par 1000 âmes de population domiciliée pour les communes.

Le programme d'activité comportera: Affaires de chemins de fer: doubles-voies, passages à niveau, halte de Frinvilier; régionaux jurassiens; Route: chemin de Montoz, route de la Scheulte, chemins pour piétons; Affaires industrielles: Foire d'échantillons de Bâle, situation industrielle du Jura.

Il est décidé de verser à titre de don la somme de fr. 300.— aux communes bourgeoise et municipale de Court, si elles décident la quote-part demandée pour la construction du chemin de Montoz.

Puis on passa à

l'Assemblée publique

qui avait réuni 50 personnes venues pour prendre connaissance de deux rapports très intéressants.

M. le maire E. Chappuis (St-Imier), président de l'Union des villes suisses, parla des Travaux de la Commission fédérale préconsultative chargée d'étudier les prix des denrées alimentaires, commission dont la présidence lui avait été confiée. Vu la complexité et les difficultés de la question, la commission ne put aboutir qu'à des recommandations touchant l'éducation à faire des éducateurs en matière d'achats, l'institution de commissions locales des prix, le développement des compétences de la Commission fédérale d'étude des prix, la législation en matière de trusts et cartels, l'institution d'un conseil économique national, la rationalisation dans le commerce, l'abaissement des taxes de transport et des droits d'entrée dans le pays.

Illustré par des chiffres et des commentaires sur la composition et la manière de travailler de la commission, cet exposé d'une matière aride, semble-t-il, fut accueilli avec beaucoup d'intérêt par les auditeurs.

Puis, M. H. Strahm, maire et député à Cormoret, traita d'un sujet tout d'actualité : La crise économique dans le Jura et ses conséquences : la situation financière de nos communes. Une crise intense sévit actuellement dans l'industrie horlogère ; l'agriculture et l'artisanat sont également frappés ; la situation financière des communes horlogères est grave, sinon tragique ; tout un ensemble de mesures a été étudié et réalisé en partie jusqu'à présent pour parer à la ruine menaçante. Malgré tout, soyons optimistes ; le passé nous enseigne que le Jura a vécu, à d'autres époques, des heures difficiles. La prospérité reviendra, si nous ne jetons pas le manche après la cognée.

Nous bornons à ces quelques lignes, aujourd'hui, notre compte-rendu, l'étude si intéressante de M. Strahm devant paraître prochainement in-extenso dans le Bulletin de l'A. D. I. E. J.

Séance du Comité du 13 mars 1933.

Le Comité prend acte avec regret du fait que le chemin de Montoz ne pourra être construit sur le parcours bernois, vu l'opposition de la commune bourgeoise de Court.

Décision d'appuyer une requête du Verkehrs-Verein de Bâle qui demande l'introduction de trains de sport en été à destination du Jura bernois ; cette requête a été prise en considération ultérieurement par les autorités des C. F. F. Par contre, les billets de sport Bâle-Porrentruy n'ont pas été concédés.

La commune de Sonceboz ayant demandé l'intervention de l'A. D. I. E. J. pour empêcher la fermeture de sa fabrique d'ébauches par Ebauches S. A., il est décidé de faire toutes démarches utiles auprès des organes de Ebauches S. A. et de la Super-Holding horlogère.

De lourdes charges d'intérêts grevant nos communes frappées par la crise, et la Caisse bernoise de crédit ne pouvant encore mettre des capitaux à leur disposition à des taux favorables, les créanciers doivent être priés de réduire leurs taux en rapport avec la situation actuelle. Depuis lors, la Caisse bernoise de crédit a alloué des prêts importants à diverses communes.

Séance du Comité du 1^{er} juin 1933.

Les travaux d'électrification de la ligne du Vallon allant commencer, il est décidé de réunir les intéressés à l'établissement d'une halte à Frinvilier. Depuis lors, une solution est intervenue avec les C. F. F. et la halte pourra être ouverte à l'exploitation au commencement de la prochaine période d'horaire.

En réponse à notre demande d'utilisation sur les lignes non-électrifiées d'automotrices Auto-Daimler, la Direction générale des C. F. F. répond que la question est à l'étude.

L'élaboration de requêtes à la Direction cantonale des travaux publics concernant les routes et d'une circulaire aux communes relative aux passages à niveau est décidée, conformément aux décisions prises par l'assemblée annuelle. (Voir Annexes 1 et 2.)

Les prix de l'énergie électrique fournie par les F. M. B. seront abaissés à partir du 1^{er} janvier 1934 et les revendeurs mis en mesure de faire bénéficier leur clientèle des mêmes avantages ; les F. M. B. seront priées d'examiner s'il n'y aurait pas possibilité d'avancer cette date au 1^{er} septembre 1933 vu la situation angoissante du Jura. On demandera également des précisions sur l'étendue des réductions de prix envisagées. (Voir déjà le Bulletin N° 3.)

Il est pris connaissance de l'état des faits dans la question de la Fabrique d'Ebauches de Sonceboz ; les négociations avec la Super-Holding continuent.

Vu la situation difficile de toutes les administrations ferroviaires, l'assemblée habituelle de l'Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois n'aura pas lieu cette année.

Séance du Comité du 21 juillet 1933.

Plusieurs membres collectifs et individuels sont reçus dans le sein de l'Association.

Par lettre du 5 juillet 1933, la Direction du Chemin de fer Soleure-Moutier refuse d'accorder les réductions de tarifs sollicitées ; par contre, elle relate les nombreuses améliorations à l'horaire apportées depuis le 15 mai écoulé et l'introduction de divers billets du dimanche. (Voir Annexe N° 3.)

Il est décidé d'intervenir auprès de la Direction du 1^{er} arrondissement des C. F. F. afin de recommander les propriétaires de la carrière de Roches pour la fourniture de ballast. La réponse parvenue depuis, est négative. (Voir aux Annexes, N° 4.)

La Commission cantonale d'utilité publique nous demande la création de camps de travail pour les jeunes gens de 16 à 20 ans sans travail ; décision d'étudier la question.

Les pourparlers relatifs à la fermeture du département des ébauches de la Fabrique d'horlogerie de Sonceboz ne sont pas encore terminés. La population de ce village s'inquiète à juste titre et étudie les mesures propres à empêcher sa ruine économique.

Sur requête de la commune de Porrentruy, décision de demander aux communes membres de l'Association si elles sont d'accord de revendiquer une répartition aux communes durement frappées, d'une part de l'impôt fédéral de crise dont on étudie actuellement l'intro-

duction. (Voir aux Annexes, N° 5.) Les communes consultées se sont toutes prononcées favorablement.

Divers objets de moindre importance sont encore liquidés.

Nouveaux membres.

Depuis le 1^{er} janvier 1933, la liste des membres s'est augmentée des noms suivants :

Membres individuels : M. le maire Jung, Court ;
 M. A. Droz, professeur, Delémont ;
 M. G. Montavon, ancien aubergiste, Courgenay ;
 M. F. Pfister, directeur, Sonceboz ;
 M. E. Pfister fils, Sonceboz ;
 M. A. Challande, secrétaire communal, Sonceboz ;
 M. P. Vorpe, voyer-chef, Sonceboz ;
 M. le maire H. Bourquin, Sonceboz ;
 M. W. Gisiger, technicien, Sonceboz ;
 M. H. Rougemont, professeur, Moutier ;
 M. R. Salgat, professeur, Moutier.

Membre collectif : Société anonyme électrique et immobilière de Sonceboz.

A tous ces nouveaux membres, nous souhaitons ici une cordiale bienvenue.

Rappelons qu'on peut adhérer en tout temps à l'A. D. I. E. J. moyennant simple avis à l'un des membres du Comité ; ceux-ci fournissent volontiers tous les renseignements nécessaires. Pour plus de détails, prière de s'adresser au bureau : Moutier/Delémont.

ANNEXES

11 juillet 1933.

L'Association pour la défense des intérêts économiques
 du Jura à la Direction cantonale des travaux publics,

B e r n e.

N° 1.

Routes, chemins pour piétons.

Monsieur le Directeur,

En exécution des décisions prises par notre assemblée générale, nous prenons la liberté de vous soumettre les objets suivants, qui ont trait à l'amélioration du trafic routier dans nos régions.

1. **Route de la Scheulte.** — Une fois déjà, nous avons pris la liberté de vous signaler l'état précaire dans lequel se trouve cette artère intéressante qui relie le Val-Terbi au canton de Soleure ; les démarches entreprises par vos services à ce moment-là s'étaient heurtées à une fin de non-recevoir de la part des autorités compétentes soleuroises. — Nous nous permettons de revenir à charge aujourd'hui et de vous demander si, vu la situation toujours angoissante du marché du travail, il ne serait pas possible de prévoir la remise en état de cette route qui, à notre avis, s'impose en raison de son attrait touristique et de l'occupation que l'ouverture de ces chantiers fournirait.

2. **Chemins pour piétons.** — La circulation automobile s'intensifie encore. Le dimanche, par exemple, c'est devenu une véritable

expédition de guerre que de circuler sur nos routes. Nous ne demandons pas de mesures restrictives au trafic automobile, mais nous estimons que le piéton doit, lui aussi, pouvoir se promener, et ce, sur des voies qui lui seraient réservées. Nous pensons à des trottoirs bordant les grandes routes en pleine campagne, à la remise en état de chemins de doublure existant déjà — comme par exemple dans les gorges de Court — ou à la construction de semblables chemins là où la configuration du sol s'y prête. Entre la Neuveville et le Landeron, il en a été établi lors de la pose de la double-voie ; les chemins de la rive du lac de Biemme en chantier, serviront au même but.

Notre association demanderait que ces solutions soient appliquées d'une manière générale, ce qui contribuerait inmanquablement à augmenter la sécurité de tous les usagers de la route et procurerait également un travail bienvenu pour nos chômeurs.

Nous nous rendons compte qu'il s'agit d'un problème de vaste envergure, mais nous osons espérer que votre Direction voudra néanmoins le mettre à l'étude et nous communiquer en temps et lieu le résultat de ses recherches.

3. Passages à niveau. — Nous avons soumis à un certain nombre de communes jurassiennes la question de la suppression de passages à niveau, à réaliser avec leur participation financière, et nous permettrons de vous nantir de nos projets à ce sujet, dès que nous serons en possession des pièces nécessaires.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, avec nos remerciements anticipés pour tout ce que vous voudrez bien faire pour donner suite à nos suggestions, etc.

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

Signatures.

26 juillet 1933.

La Direction des travaux publics du canton de Berne à
l'Association pour la défense des intérêts économiques du Jura.

Messieurs,

Par lettre du 11 juillet 1933 vous nous soumettez un certain nombre d'objets qui ont trait à l'amélioration du trafic routier dans le Jura. Nous avons l'avantage de vous répondre ce qui suit :

1. Route de la Scheulte. Il s'agit ici d'un chemin communal qui pendant la guerre a été construit par les troupes militaires. Nous reconnaissons fort bien qu'il est d'une certaine importance pour le trafic entre le Val-Terbi et le canton de Soleure et qu'il offre un certain attrait touristique.

Vous avez cependant pu remarquer que nos routes d'Etat sont encore loin de répondre en leur totalité aux besoins modernes et vous comprendrez certainement qu'avant d'entreprendre de nouveaux travaux de cette importance, nous sommes tenus de vouer toute notre attention à l'amélioration de nos artères existantes. Une fois ce but atteint, nous pourrions procéder à la réfection d'autres voies de communication.

2. Chemins pour piétons. Il est hors de doute que des trottoirs le long de nos routes seraient bien désirables au point de vue de la sécurité des piétons. Malheureusement la portée financière pour des constructions pareilles est telle, que pour le moment l'Etat ne peut pas y songer. Dans les parcours de localités cependant nous encoura-

geons les communes à établir des trottoirs et nous leurs venons en aide par des subventions.

En outre nous avons marqué le long de nos routes les chemins pouvant servir aux piétons par des poteaux indicateurs. Ce sont en général des chemins communaux.

3. Passages à niveau. Vous savez sans doute que nous nous proposons d'éliminer les deux passages à niveau de Liesberg ainsi que celui entre Reconvilier et Tavannes. La suppression de certains autres passages est également à l'étude. Mais là aussi la question financière jouera le rôle principal soit pour les Chemins de fer, soit pour l'Etat.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération très distinguée.

Le Directeur des travaux publics du canton de Berne:

Le rempl., signé : GUGGISBERG.

11 juillet 1933.

N° 2.

Passages à niveau.

L'Association pour la défense des intérêts économiques du Jura
aux Conseils communaux de Courtételle, Corgémont,
Sonceboz, Péry, St-Imier, Renan.

Messieurs les Présidents et Messieurs,

La crise se prolonge, nos nombreux ouvriers sont toujours sans occupation suffisante ; il y a donc lieu de rechercher les travaux capables de ranimer l'activité économique tout en soustrayant la main-d'œuvre à la dépression morale engendrée par le chômage.

Parmi les travaux qui répondent parfaitement au but signalé et qui sont en outre d'une grande utilité pratique, il faut ranger la **suppression des passages à niveau**. Mais les C. F. F. n'envisagent plus actuellement aucune mise en chantier de ce genre, si les communes ne décident pas d'y contribuer financièrement. Nous ne discuterons pas le bien-fondé de cette contribution des communes, nous en constatons la nécessité si ces travaux doivent être entrepris chez nous aussi.

C'est pourquoi nous vous prions de nous faire savoir si votre commune est déjà en pourparlers avec les C. F. F. à ce sujet, ou si elle est d'accord d'en entreprendre sur cette base ; par l'entremise de la Direction cantonale des chemins de fer — le canton étant également appelé à contribution — nous soumettrions alors le dossier rassemblé aux autorités compétentes pour établissement de plans et devis et propositions de répartition des frais, ensuite de quoi votre commune serait appelée à statuer pour l'objet qui la concerne spécialement.

Dans l'attente de vos nouvelles, nous vous présentons, etc.

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

Signatures.

Les passages à niveau en question sont ceux de : Courtételle-village, route Corgémont-Sonceboz, Tournedos, Rondchâtel, route Villeret-Sonvilier, route de la Cibourg.

Berthoud, le 5 juillet 1933.

N° 3.

Réduction de taxes.

La Direction du Chemin de fer de l'Emmenthal à l'Association pour la défense des intérêts économiques du Jura.

En date du 19 mai 1932, vous nous avez adressé une requête contenant diverses suggestions au sujet de l'élaboration des tarifs et des horaires de la ligne Soleure-Moutier, et plus spécialement d'une réduction des taxes-voyageurs pour le service en transit. Le 6 avril 1933, nous avons fait part verbalement à vos représentants, au cours d'une entrevue, de notre manière de voir sur les points soulevés. Selon votre désir, nous vous confirmons la chose par écrit. Par suite d'autres obligations, cela ne nous fut pas possible plus tôt, ce dont nous vous prions de nous excuser.

La réponse aux divers points de la requête s'effectuera dans l'ordre de leur présentation.

1. Taxes.

Vous attribuez le fait que le trafic-voyageurs entre le Jura-Nord et la Suisse centrale et orientale, entre Bâle et Soleure, emprunte principalement la voie de Bâle-Olten, et celui de Moutier pour Berne, Thoune et au-delà, celle de Longeau-Bienne, au coût plus élevé du transport par St-Joseph.

Cet argument ne peut être retenu, car les lois d'une vieille expérience démontrent que le choix du tracé est déterminé en première ligne par l'horaire (durée du trajet, trains directs, voitures directes, etc.), en un mot par l'acheminement rapide et commode du trafic. Le prix du billet ne joue par contre qu'un rôle secondaire. La preuve de cet état de faits est fournie par l'importance pour la ligne Berthoud-Thoune du trafic-voyageurs direct entre Berthoud et Thoune. Bien que la ligne par Konolfingen soit de km. 13 plus courte que par Berne et que le prix du billet soit réduit d'autant, la très grande majorité des voyageurs utilise cependant la deuxième ligne, et ceci surtout presque uniquement parce que ce tracé ne demande pas ou seulement un changement de train (à Berne), et que l'utilisation de trains directs est préférée, malgré que le B. T. B. assure dans la règle à Thoune et à Berthoud les correspondances sur ou des directs en question passant par Berne.

Quelles sont les conditions de l'horaire pour la ligne Soleure-Moutier? Une comparaison avec les lignes Bâle-Soleure, Delémont-Zurich et Moutier-Thoune montre que la durée du parcours sur les rails fédéraux est presque sans exception et même de beaucoup plus courte que par le Soleure-Moutier. Malgré l'électrification, il ne sera possible que dans peu de cas de réaliser par St-Joseph des durées de parcours aussi favorables que par les lignes des C. F. F. En outre, les changements de trains par le Soleure-Moutier sont le plus souvent nécessaires, ce qui n'est que rarement le cas si l'on utilise les lignes directes des C. F. F.

Malgré ces circonstances, le trafic-voyageurs sur le Soleure-Moutier s'est développé favorablement dans les années 1928 à 1930 et ceci par suite des plus grandes prestations dans le service-voyageurs auxquelles on s'est résolu dès 1928. Les chiffres suivants illustrent ce fait:

Année	Km.-trains	Voyageurs transportés	Recettes du service-voyag.
		Nombre	Fr.
1927	98.874	313.543	185.880
1928	108.128	383.188	204.198
1929	127.805	464.951	220.581
1930	148.575	444.098	214.111

L'augmentation du trafic est due il est vrai pour la plus grande partie au trafic local qui constitue du reste l'essentiel pour le Soleure-Moutier.

Vous suggérez de ne frapper d'une surtaxe que le trajet en tunnel, l'établissement des rampes n'ayant pas occasionné de plus grands frais que pour la majorité des lignes suisses. Cette objection ne résiste pas non plus à l'examen. Les rampes accusent des travaux d'art importants, des remblais et des tranchées qui justifient la perception d'une surtaxe. Mais ce sont surtout les frais d'exploitation élevés dus aux fortes déclivités (consommation plus forte de courant, usure plus rapide des bandages de roues et des sabots de freins, personnel de freinage plus nombreux) qui justifient les surtaxes appliquées.

La proposition faite de rabaisser la distance-tarif de 35 à 30 km. entre Vieux-Soleure et Moutier se traduirait, annuellement, avec le même nombre de voyageurs, par une diminution de recettes de 8000.— francs. Pour compenser cette perte, 5000 personnes en plus devraient transiter par le parcours complet, soit 14 par jour en moyenne, ce qui n'apparaît pas possible, puisque actuellement 70 voyageurs seulement utilisent journallement le parcours entier. Mais nous n'aurions encore réalisé aucune recette supplémentaire.

Si la distance tarifaire était réduite également en trafic local, cela signifierait une diminution de recettes de fr. 58.000.— env. par an.

Ces conditions — impossibilité d'améliorer l'horaire du Soleure-Moutier de manière à lui permettre de concurrencer celui des lignes des C. F. F. — nous font exclure l'éventualité de voir la réduction des tarifs compensée par une augmentation du trafic ; cette opération ne serait donc pas dans l'intérêt de l'entreprise.

Nous pouvons aussi ajouter que la question de l'abaissement des taxes, c'est-à-dire l'égalité des taxes entre Soleure-Bâle via Olten ou St-Joseph, a fait l'objet, en 1923, d'une étude approfondie ensuite d'une suggestion de la direction du Soleure-Moutier. Aucune suite n'a pu lui être donnée, vu les motifs indiqués (constitution de l'horaire).

Cependant, on n'a rien négligé pour ranimer le trafic. Depuis plusieurs années déjà, des billets du dimanche à prix réduit, qui ont fait leurs preuves en temps normal, ont été introduits pour les relations Soleure-Oberdorf-St-Joseph et Moutier. Ces billets existent aussi actuellement pour les relations Moutier-Thoune et Berne Place de la Gare et vice-versa.

2. Billets circulaires.

Contrairement à ce que vous croyez, il existe des billets circulaires pour Berne par Bienne et retour par Soleure-St-Joseph, qui peuvent être obtenus aussi bien à Moutier qu'à Delémont. Si les autres stations n'en délivrent point, c'est que le besoin ne s'en est pas fait sentir. Sur requêtes motivées, la délivrance de billets de ce genre par d'autres gares serait certainement autorisée.

Les billets circulaires Moutier-Soleure-Olten-Bâle-Moutier, et Moutier-Soleure-Olten-Zurich-Bâle-Moutier, existent depuis longtemps déjà, en partie dès l'ouverture de la ligne à l'exploitation ; le premier peut être obtenu à Delémont également.

3. Horaires.

Vous avez pu suivre d'autre part le développement de l'horaire du Soleure-Moutier. Nos efforts tendront toujours à lui assurer son maximum d'efficacité. Cependant, la situation géographique de la ligne, placée entre des réseaux des C. F. F. desservis par des trains directs, ne permettra probablement pas de réaliser des temps de parcours aussi favorables que par les voies concurrentes. Enfin, il ne faut

pas oublier, et nous l'avons déjà noté, que le trafic local des voyageurs demeurera pour nous toujours le plus important, qu'en conséquence il faudra lui accorder, avant d'autres, l'importance qu'il mérite.

En terminant, nous tenons à vous remercier pour l'intérêt que vous portez à la ligne du Soleure-Moutier, et dont vos suggestions font preuve. Nous saluons avec plaisir le fait que des personnes et des cercles étrangers à l'administration travaillent à la prospérité des chemins de fer et présentent des propositions pour augmenter leurs recettes.

Veillez agréer l'assurance de notre considération distinguée.

Emmenthalbahn-Gesellschaft :

Pour la Direction,

signé : BRAUN.

4 août 1933.

N° 4.

Fourniture de ballast.

L'Association pour la défense des intérêts économique du Jura à la « Direction du 1^{er} Arrondissement des C. F. F. », Lausanne.

Monsieur le Directeur,

Nous avons été sollicités d'intervenir en faveur de l'entreprise : Carrière de Roches (Jura bernois), qui se plaint en particulier de ce que ses offres de fourniture de ballast pour les C. F. F. n'aient jusqu'à présent pas été prises en considération par les services compétents. Pour plus de clarté, nous nous permettons de citer, ci-dessous, les passages y relatifs des réclamants :

« Pour ce qui concerne les C. F. F. nous avons soumissionné en décembre dernier pour la fourniture de ballast. Notre soumission était accompagnée d'une analyse du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux E. P. F., attestant la bonne qualité de notre pierre. Dans un entretien verbal que j'ai eu avec M. l'ingénieur en chef du 1^{er} arrondissement à Lausanne, celui-ci me fit part qu'en général les expériences faites avec la pierre calcaire du Jura n'étaient pas encourageantes, qu'ils continuaient — les C. F. F. — à se servir de la pierre de Sauley-St-Brais, mais qu'en aucun cas ils n'utiliseraient encore de la pierre de Reuchenette dont la qualité laissait par trop à désirer (souligné dans le texte). Malgré cela, nous avons appris que l'entreprise de Reuchenette a bénéficié cette année encore d'une commande de 8.000 m³ des C. F. F. N'y a-t-il pas là de quoi... s'étonner ? »

Nous avons donc l'avantage de soumettre le cas à votre appréciation et espérons que vous voudrez bien nous faire connaître les résultats de l'enquête à laquelle se seront livrés vos services, à ce sujet.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, etc.

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

Signatures.

Lausanne, le 10 août 1933.

Chemins de fer fédéraux, 1^{er} arrondissement, à l'Association pour la défense des intérêts économiques du Jura (A. D. I. E. J.).

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de répondre à votre lettre du 4 août 1933 concernant la fourniture aux Chemins de fer fédéraux de ballast de votre région.

Nous ne pouvons tout d'abord que vous confirmer les déclarations que notre Ingénieur en chef a faites en son temps à l'entreprise des carrières de Roches.

La pierre calcaire du Jura n'est en effet guère propre au ballastage des voies et nous en restreignons l'emploi dans la mesure du possible. Si nos commandes ont encore été relativement importantes pour Saulcy et Reuchenette, au cours de 1933, il n'est pas exclu qu'elles soient sensiblement réduites l'année prochaine.

Dans ces conditions, nous estimons qu'il est incompatible avec une économie nationale bien entendue que nous encourageons l'ouverture ou le développement de nouvelles carrières, par des commandes occasionnelles qui les poussent à établir des installations dépassant les besoins de leur clientèle stable et qui, faute du renouvellement de nos commandes, ne peuvent pas être amorties dans un délai raisonnable.

D'ailleurs, le coût de la marchandise offerte par la carrière de la Charbonnière à Roches est si élevé que cela seul aurait suffi à faire écarter cette entreprise de la concurrence. Le prix d'unité réclamé par votre mandant est en effet de fr. 7,40 la tonne, tandis que nous pouvons avoir d'excellents grès ou autres pierres de nature analogue à fr. 4,80 la tonne dans la région de Villeneuve à Martigny. Cette différence de prix et la qualité supérieure compensent largement les frais réels de transport plus élevés qui grèvent la marchandise de la vallée du Rhône pour son emploi dans certaines parties du pays relativement éloignées des lieux de production.

Veillez agréer, Monsieur le Président, nos salutations distinguées.

Le Directeur du 1^{er} arrondissement
des Chemins de fer fédéraux :

SAVARY.

27 juillet 1933.

N° 5

Répartition de l'impôt fédéral de crise.

L'Association pour la défense des intérêts économiques du Jura aux Conseils municipaux des communes membres de l'A. D. I. E. J.

Messieurs les Présidents et Messieurs,

Au cours de sa dernière séance, le Comité de l'A. D. I. E. J. a pris connaissance de la pièce reproduite ci-contre que le Conseil municipal de Porrentruy a adressée au Gouvernement bernois, ainsi que de la suggestion qui lui était faite par la même autorité de solliciter l'appui des communes jurassiennes frappées par la crise pour obtenir en leur faveur une part de l'impôt fédéral extraordinaire de crise dont la perception est actuellement à l'étude.

Notre Comité a salué avec plaisir la proposition elle-même de l'autorité communale de Porrentruy et la manière dont le succès pourrait lui être assuré. Il a décidé de soumettre cette question aux communes jurassiennes membres de l'Association en les priant de lui faire connaître si elles peuvent se déclarer d'accord avec ce point de vue :

**Répartition aux communes frappées par la crise d'une part
de l'impôt fédéral extraordinaire de crise.**

Nous vous prions donc de bien vouloir, pour le cas où votre réponse serait affirmative, retourner au président soussigné, la déclaration, munie des signatures nécessaires et de vos observations éventuelles, que nous transmettrons aux autorités compétentes.

Veillez agréer, Messieurs les Présidents et Messieurs, nos salutations distinguées.

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

Signatures.

Délai de réponse : 15 août 1933.

ANNEXE : Lettre de la Municipalité de Porrentruy au Gouvernement bernois.

Municipalité de Porrentruy.

Porrentruy, le 12 juillet 1933.

Au Conseil-exécutif du canton de et à Berne.

Monsieur le Président,

Messieurs les Conseillers d'Etat,

Vous n'ignorez pas l'ampleur des projets fiscaux envisagés par la Confédération en vue de rétablir l'équilibre de ses finances. Parmi les mesures à l'étude figure un nouvel impôt de crise.

Il résulte des échanges de vue qui ont déjà eu lieu entre les organes du Conseil fédéral et les experts, que les cantons recevront une part de cet impôt. Ils en seraient bénéficiaires dans une proportion allant même jusqu'au 40 %, paraît-il.

Le Conseil municipal estime que les communes, tout au moins celles particulièrement frappées par la crise, devraient recevoir aussi une part du produit du futur impôt. Cette prétention procède de la stricte justice.

Vous savez comme nous, l'aggravation résultant pour la situation financière des communes, de la prolongation de la crise. Ensuite de la mise en vigueur des projets fédéraux les communes verront se restreindre encore le champ, déjà si amoindri, de leurs forces contributives. Il serait donc de bonne politique de leur assurer, alors qu'elles doivent faire face à tant de charges, qu'elles sont en somme les organes les plus aux prises avec les difficultés, une compensation sous forme de quote-part à l'impôt de crise.

Notre point de vue sera le vôtre, nous n'en doutons aucunement. Aussi nous vous demandons de bien vouloir prendre les mesures utiles, en vue de faire entrer en ligne de compte, dans la répartition du produit, des lourds sacrifices imposés aux contribuables, les intérêts légitimes des communes.

Nous vous remercions d'avance pour les soins que vous prendrez à soutenir la cause des communes lourdement frappées par la

crise, et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président et Messieurs les Conseillers d'Etat, l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil municipal :

Le secrétaire,
signé : X. BILLIEUX.

Le président,
signé : Ach. MERGUIN.

**Association pour la Défense
des Intérêts économiques du Jura.**

Le Conseil municipal de, après avoir pris connaissance de la requête du Conseil municipal de Porrentruy du 12 juillet 1933 au Conseil-exécutif du canton de Berne concernant la répartition aux communes frappées par la crise d'une part de l'impôt fédéral extraordinaire de crise dont la perception est actuellement à l'étude, requête qui lui a été transmise par l'Association pour la défense des intérêts économiques du Jura, déclare appuyer la dite requête, et charge le Comité de l'A. D. I. E. J. de transmettre la présente aux autorités cantonales compétentes.

., le 1933.

Au nom du Conseil municipal :

Le président,

Le secrétaire,

AVIS A NOS MEMBRES.

Prière aux membres qui ne l'ont pas encore fait, de bien vouloir s'acquitter de leur cotisation pour l'exercice 1933. Compte de chèques postaux IVa 2086, Delémont. Passé fin septembre, les montants non rentrés seront perçus par remboursement postal.

VISITEZ

LA NEUVEVILLE (Lac de Bienne)

et sa **NOUVELLE PLAGE**

Neuveville - Hôtel du Faucon Téléphone 25

Pension de 7 à 9 fr. — Spécialités : Filets de poisson, truites, petits coqs, viande fumée.

Famille RIHS.

Hôtel-Restaurant du Lac - Neuveville

Complètement rénové

CHAMBRES depuis fr. 2.50
Cuisine et cave soignées

Se recommande : A. Haefliger.

HOTEL DE L'OURS - DIESSE

E. BOURQUIN

Téléphone 3.54

Séjours d'été. Cuisine bourgeoise.
Charcuterie de campagne. Grande
salle pour sociétés.