

**Zeitschrift:** Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura  
**Herausgeber:** Association pour la défense des intérêts du Jura  
**Band:** 2 (1931)  
**Heft:** 4  
  
**Rubrik:** Communications officielles

### **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:** 13.01.2026

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

petit coin de terre, privilégié au point de vue du pittoresque, une de ces régions où touristes, villégiaturistes et voyageurs, se plairont toujours à revenir.

Un poète célèbre, dans un moment d'emphase, a lancé ces mots : « Voir Naples et mourir ! »

Nous ne voulons pas prétendre que le Jura puisse jamais se prévaloir d'une pareille citation, qui serait en contradiction avec sa nature modeste et reposante et nous préférons terminer cette courte étude par ces vers de notre poète jurassien, Virgile Rossel :

Si mon petit pays qui se cache dans l'herbe,  
N'a point de fier sommet, ni de ville superbe,  
Si parfois on en parle avec un air moqueur,  
Moi, je l'aime et le vois par les yeux de mon cœur.

A. J.

## COMMUNICATIONS OFFICIELLES

### Activité des organes de l'Association

#### VI<sup>e</sup> assemblée annuelle du 14 février 1931, à Delémont.

a) Personnes présentes: 33, représentant un gouvernement cantonal, 14 communes et groupement de communes, 7 sociétés, entreprises et établissements industriels et financiers, 3 membres individuels, 3 organes de presse.

Le procès-verbal de l'assemblée annuelle du 22 février 1930, les rapports et les comptes pour l'année 1930, sont acceptés sans modification. Les cotisations sont maintenues aux mêmes taux. Le comité en charge est réélu à l'unanimité. La commune de Saignelégier et M. W. Brand, directeur, à Reconvilier et président du Comité régional de la Vallée de Tavannes, sont désignés comme instance de vérification pendant le prochain exercice.

Les questions de l'assurance-chômage, d'une deuxième course automobile Moutier-Petit-Val, de la mévente actuelle du bois et de la réfection des routes du Jura, en particulier de celle de Pierre-Pertuis, après discussion, sont renvoyées au comité pour étude ou suite à leur donner selon les décisions prises.

b) Le problème de la **Réorganisation de l'industrie horlogère** traité dans la deuxième partie de l'assemblée, avait attiré 60 personnes : chefs d'entreprises, d'établissements financiers, représentants d'associations patronales et ouvrières, membres de l'A. D. I. E. J.

M. Dr L. Clerc, secrétaire de l'Association cantonale bernoise des fabricants d'horlogerie, à Bienne, présenta un rapport introductif documenté et complet sur la question. — L'horlogerie a toujours eu des périodes de crise, desquelles elle est sortie victorieusement ; par malheur, la crise actuelle dans cette industrie, se complique

d'une crise mondiale qui rend le travail de réorganisation extrêmement difficile. Commencé en 1924, il n'a pu encore sortir tous ses effets, vu la complexité, la division, l'individualisme de l'industrie horlogère. Malgré tout, les organisations patronales ont réussi à grouper et à faire discuter du problème dans son ensemble, presque tous les industriels de la montre. Les conventions signées, pas toujours respectées, se réfèrent à l'établissement d'une réglementation de l'exportation des chablons. L'application du système des conventions, très critiqué, est le seul qui puisse être placé à la base du mouvement de réorganisation de l'industrie. Sans conventions, les ponts sont coupés. Elles doivent englober la dissidence, qui continue à faire comme elle l'entend, sans contingentement ni limitation, ce qui cause un tort énorme à l'industrie.

Les mesures à envisager sont les suivantes : obligation d'inscription au registre du commerce ; élimination d'affaires tombées en déconfiture ; obstacles mis à la création d'affaires nouvelles reconnues non-viables ; stabilisation du prix des ébauches, mise en vigueur de cinq tarifs entre les fabricants d'horlogerie et les fabricants de fournitures ; absorption de la dissidence par Ebauches S. A. ou signature de conventions permettant de contrôler toute la fabrication des ébauches et l'exportation des chablons.

L'horlogerie suisse a le droit de revendiquer la première place dans le monde ; mais elle doit s'adapter aux formes nouvelles de la production. Elle doit nécessairement avoir pour base la qualité des produits, l'intelligence des fabricants, la dextérité des ouvriers ; il faut la faire bénéficier de toutes nos expériences horlogères suisses, et poursuivre avec persévérance, malgré les obstacles de toute nature, la tâche entreprise.

La discussion fut extrêmement nourrie et intéressante. Du côté ouvrier, on se déclare d'accord de participer à l'œuvre de réorganisation, à condition de se nourrir de réalités et non d'illusions : création de trusts, de cartels, d'organismes puissants capables de dominer le marché international. L'industrie de la boîte est perdue ; le chablonnage ruine toute l'industrie horlogère ; il faut agir vite. — Les communes manifestent les craintes de voir l'industrie quitter le Jura, si le mouvement de concentration réclamé devait continuer ; les procédés employés pour réduire la dissidence ne sont pas tous recommandables. Le maintien de l'industrie est, pour le Jura, une question de vie ou de mort. Il faut réorganiser, mais en tenant compte des intérêts légitimes de régions que l'on s'apprête à sacrifier.

Pour le surplus, il est renvoyé à la presse jurassienne qui a donné, de cette journée, des comptes-rendus détaillés.

L'assemblée vota les conclusions suivantes, dont les trois premières sont celles du rapport de M. Dr Clerc, tandis que la quatrième émane du bureau de l'A. D. I. E. J. :

1. L'action directe de l'Etat, réclamée par quelques-uns, est, de par la législation, fort limitée. Elle ne peut virtuellement porter que sur l'étude des possibilités d'introduire des mesures d'interdiction ou de contrôle de la sortie des chablons. Puis, sur le redressement ou le perfectionnement des statistiques officielles résultant des données douanières, en ce qui concerne le chablonnage. Enfin, sur une intervention offi-

- cieuse, dans le but de réduire la dissidence ou de rechercher une entente, à base conventionnelle, avec elle.
2. La question de la dissidence ébauches, doit trouver sa solution, soit dans son absorption par Ebauches S. A., soit dans la création d'un groupement lié par convention.
  3. Le régime conventionnel doit être amendé. D'une part, les fabricants d'horlogerie ne peuvent se lier qu'avec des maisons capables de respecter elles-mêmes les conventions, ayant un minimum d'expérience et présentant des garanties suffisantes. D'autre part, les dispositions concernant l'exportation des chablons sont à reviser. Le système du contingentement, tel qu'il a été établi, s'est révélé insuffisant. Dans l'intérêt de l'industrie horlogère, les contingents doivent être réduits encore, pour arriver finalement à une solution donnant satisfaction aux vœux du monde horloger.
  4. L'assemblée émet le vœu que la concentration et l'assainissement de l'industrie horlogère ne se fassent pas au détriment du Jura bernois; que, sous prétexte de rationalisation, des fabriques ne soient pas fermées, sans autre, mais qu'elles restent en exploitation; elle charge le comité de l'A. D. I. E. J. de suivre l'évolution de la situation et de faire telles démarches qui lui paraîtront nécessaires et utiles auprès des pouvoirs publics ou des organisations privées, pour sauvegarder les intérêts jurassiens.

---

#### Séance du Comité du 20 mars 1931.

Il est pris connaissances des nouvelles améliorations consenties pour la prochaine période d'horaires des C. F. F. (Voir N° 3/1931).

Le 24 février 1931, la Direction générale des postes répondait à notre requête du 5 juin 1930 sur l'organisation du service postal dans le Jura en annonçant de nombreuses améliorations (v. N° 2/1931); le Comité en prend acte avec satisfaction, mais décide de revenir sur la question des services-automobiles (voir annexe).

La suite à donner aux décisions prises par l'assemblée annuelle est examinée :

Au cours d'une entrevue spéciale, la délégation de Ebauches S. A. n'a pu fournir aucune garantie quant à la continuation de l'exploitation des usines d'ébauches à reprendre par le Trust dans le Jura; les maisons dissidentes, dont plusieurs du Jura, se sont groupées pour défendre leurs intérêts; les conventions horlogères sont prorogées jusqu'à fin juillet; d'une lettre de M. Reymond, fabricant à Tramelan, il résulte qu'aucune décision de départ de la localité n'a encore été prise. Vu le mémoire qui nous a été adressé par M. le député Dr G. Nahrath (la Neuveville), décision de soumettre tout le problème de la sauvegarde de notre industrie et de la reconstitution industrielle du Jura à la Direction cantonale de l'Intérieur;

la nouvelle loi sur l'assurance-chômage devrait prévoir l'égalité des charges entre les communes et l'Etat; les contributions du canton et de la Confédération aux frais d'exécution de travaux de chômage ne devraient pas être attribuées à certaines communes seulement;

la correction de la route de Pierre-Pertuis est décidée; les routes des Rangiers et du passage de la Scheulte doivent être remi-

ses en état ; le déblaiement des routes cantonales aux frais des communes n'est pas équitable ;

enfin, le problème de la mévente des bois étant étudié par une Association spéciale, l'A. D. I. E. J., après rapport, adhérera éventuellement à ce groupement.

Le Bureau directeur est chargé de la préparation des requêtes aux autorités dans le sens des décisions prises par le Comité.

L'examen de différentes questions doit être renvoyé à une nouvelle séance.

---

#### Séance du Comité du 14 avril 1931.

Les intéressés au chemin Court-Montoz-Granges se sont réunis le 7 avril à Granges; un tracé définitif a été choisi et les demandes de subventions seront adressées aux diverses instances cantonales et fédérales. Le coût total est devisé à fr. 60.000 environ.

Le Comité arrête le texte définitif des requêtes préparées par le Bureau, soit :

Requête à la Direction générale des postes: services-automobiles;

Requête au gouvernement bernois: reconstitution économique du Jura ;

Requête aux Directions cantonales de l'Intérieur et des Travaux publics : travaux de chômage ;

Requête à la Direction cantonale de l'intérieur : assurance-chômage ;

Requête à la Direction cantonale des Travaux publics : routes ;

Rapport à la Direction cantonale des chemins de fer sur notre propagande en faveur du tourisme.

Les textes y relatifs figurent en partie en annexes dans ce même numéro.

L'A. D. I. E. J. s'est jointe en outre aux communes jurassiennes dans la question de la revision de la loi sur l'assurance-chômage, de son application pour 1930 déjà sur un point, du subventionnement pour travaux de chômage.

Un rapport sur la marche du Bulletin ne donne lieu à aucune observation.

---

#### Séance du Comité du 28 mai 1931.

Le Comité prend connaissance des réponses fournies à ce jour à nos diverses requêtes et d'une lettre de la Direction cantonale des chemins de fer relative à l'électrification du secteur Moutier-Sonceboz. L'A. D. I. E. J. a signé la requête demandant l'accélération de l'électrification de la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds. (Voir aux annexes.)

Le Bureau directeur est chargé d'étudier la situation financière des régionaux du Jura, de convoquer l'Action cantonale, et de faire les démarches nécessaires au sujet de l'électrification de nos lignes et des horaires 1932-1933.

Statuant sur une lettre du Comité régional de la Vallée de Tavannes, sollicitant le versement par l'A. D. I. E. J. d'une somme de fr. 2000.— pour l'achat des terrains nécessités par la correction de la

rampe sud de la route de Pierre-Pertuis, le Comité constate qu'il ne peut pas suivre à cette proposition pour des raisons de principe. Son aide morale demeure entièrement acquise au Comité régional de Tavannes.

La halte de Duggingen (Laufon) a été ouverte à l'exploitation le 15 mai.

Il sera demandé à l'Office cantonal du travail de fixer le salaire horaire des ouvriers chômeurs sur les chantiers de chômage à fr. 1.— au minimum.

#### Séance des intéressés au trafic-voyageurs

**Bâle-Jura bernois-La Chaux-de-Fonds-Le Locle, le 30 juin 1931.**

La conférence, fort revêtue, a décidé de prendre toutes mesures utiles pour obtenir, en matière d'horaires et de tarifs, les améliorations qui s'imposent impérieusement. Un comité restreint spécial est chargé des démarches nécessaires.

#### Nouveaux membres.

Depuis le 5 janvier 1931, les membres suivants ont été reçus :

Commune municipale de Courgenay;

Société de Développement de St-Imier; Moto-Club Jurassien; Section de l'horlogerie de la Chambre cantonale du commerce et de l'industrie;

MM. Th. Hofner, hôtelier, Delémont; J. Baumann, imprimeur, la Neuveville; O. Wyss, notaire, la Neuveville; E. Koch, notaire, Porrentruy; E. Villemain, notaire, Porrentruy; A. Voisard, instituteur, Porrentruy; M. Fromaigeat, restaurateur, Courrendlin; Adam Rossel, administrateur, Tramelan; P. Mœckli, directeur, Delémont; A. Fleury, maire, Soyhières; J. Mertenat, entrepreneur, Soyhières; N. Frepp, avocat et notaire, St-Imier; G. Cléménçon-Delachaux, négociant, Moutier; A. Masset, architecte, Delémont; Préfet Fl. Imer, la Neuveville; Ed. Laubscher, restaurateur, Tavannes; Xavier Mouché, notaire, Porrentruy; Ch. Boéchat, député, Delémont; L. Christe, Ecole d'application, Porrentruy.

A tous ces nouveaux membres, nous présentons nos vœux de bienvenue au sein de l'A. D. I. E. J.

#### ANNEXES

##### Electrification Sonceboz-Moutier.

29 janvier 1931.

A la Direction générale des C F. F.,

Berne.

Monsieur le Directeur général,

Nous prenons la liberté de vous soumettre une fois encore une requête concernant l'électrification des lignes jurassiennes. C'est avec satisfaction que la population de notre région a appris, en son temps, que dans un avenir assez rapproché, le nouveau mode de traction sera introduit sur les lignes Delémont-Bâle, Delémont-Delle et Bienne-La Chaux-de-Fonds. Mais il y a dans votre second programme d'électrification un point noir qui nous préoccupe vivement et qui motive notre lettre d'aujourd'hui. Il s'agit du tronçon Moutier-Sonceboz dont vous



ne prévoyez la transformation qu'en 1935/36. Personne chez nous ne comprend cette mise à l'arrière-plan d'une ligne qui joue un rôle important, si ce n'est par la densité du trafic, du moins comme trait d'union entre le Nord et le Sud du Jura. Nous nous permettons de rappeler qu'avant l'ouverture du Moutier-Longeau, toutes nos vallées étaient bien reliées par le chemin de fer. Les horaires jouaient mieux que maintenant; probablement étaient-ils plus faciles à établir. Voici quelques exemples qui prouveront combien notre remarque est fondée:

1. Les habitants de la Vallée de Tavannes, de Tramelan, de Moutier et ceux plus au nord ne peuvent atteindre plusieurs localités importantes du Vallon de St-Imier avant 10-11 heures du matin. La situation est surtout curieuse le dimanche où de Tavannes, il n'est pas possible d'aller à Corgémont, Cortébert, etc. (distance 6-8 km.) par le premier train.
2. Le samedi, il est pour ainsi dire impossible de se rendre de la Vallée de Tavannes dans les stations intermédiaires du Vallon de Saint-Imier entre 14 heures et 20 heures; le dimanche il faut dire entre 14 heures et 22 heures. A moins d'avoir le temps d'attendre 94 minutes à Sonceboz !
3. En sens inverse, ce n'est pas plus brillant. Il n'y a pas de correspondance convenable à Sonceboz, de La Chaux-de-Fonds pour Tavannes et au-delà entre 14.25 heures et 20.09 heures. Entre les trains 1628 et 1653, l'attente est de 85 minutes !
4. Quand on se rend, le soir, de la région de Porrentruy dans le Jura-Sud, il faut attendre 68 minutes à Delémont !

Ces exemples que nous pourrions multiplier, suffisent pour montrer combien la région industrielle de Tavannes-Tramelan souffre de l'isolement actuel. Nous croyons que **l'électrification de la ligne Sonceboz-Moutier en même temps que celle de Bienne à La Chaux-de-Fonds** porterait remède à cette situation peu favorable et c'est pourquoi nous venons vous prier de bien vouloir en examiner la possibilité avec la même bienveillance que vous avez déjà témoignée au Jura à diverses occasions. Sans même penser à de nouvelles prestations éventuelles, il serait plus facile, aux points de bifurcation, d'ajuster les trains existants, grâce au gain de temps appréciable réalisé. La ligne accuse, en effet, de longues et fortes rampes et déclivités que la traction à vapeur ne vainc qu'avec difficulté. Nous craignons aussi peut-être une tendance à négliger le parcours davantage encore en ne le transformant pas, car il se trouverait seul au milieu d'un réseau électrifié. Son exploitation coûterait davantage et serait difficilement rationnelle.

Avec le vif espoir que vous pourrez prendre notre demande en considération et en vous remerciant d'avance de votre obligeante réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Au nom de l'A. D. I. E. J. (signatures).

La Direction cantonale des chemins de fer, par les soins de laquelle la requête qui précède a été transmise, a bien voulu l'accompagner d'une lettre adressée également à la Direction générale des C. F. F. et dont nous extrayons le passage suivant :

« Après la transformation des lignes Delémont-Bâle, Delémont-Delle et Bienne-La Chaux-de-Fonds, qui selon le programme établi sera terminée en 1933, le parcours Moutier-Sonceboz exploité encore à la vapeur se trouvera complètement isolé et voué à une existence sépa-

rée défavorable à tous les intéressés. Les avantages manifestes (répartition du personnel et du matériel, agencement de l'horaire, etc.) qu'apporte la réunion d'une ligne à un système ferroviaire formant une unité technique importante, seront en grande partie perdus. On offrira à la région encore moins de facilités qu'aujourd'hui et l'exploitation à la vapeur d'une ligne isolée vous occasionnera des frais supplémentaires considérables. La conduite inévitable de trains à la vapeur sur le Moutier-Delémont s'avérera très nuisible aux installations électriques.

» La contrée desservie par la ligne Moutier-Sonceboz est industrielle. Seule l'industrie peut assurer sa prospérité, car ce pays montagneux n'est pas fertile et le climat est trop rude pour l'agriculture. Cette situation spéciale nécessite des relations commerciales nombreuses et exige, par conséquent, des communications ferroviaires convenables. Sans la réalisation de cette condition primordiale, la région en cause serait vouée à l'appauvrissement et à la ruine. »

Le Directeur cantonal des chemins de fer :  
(signé) W. BÖSIGER.

Le 10 avril 1931, la Direction générale des Chemins de fer fédéraux répondait ce qui suit à la Direction cantonale :

Nous avons l'honneur de vous faire savoir que nous ne pouvons songer à une accélération des travaux d'électrification prévus du reste par un programme de caractère non-obligatoire ; diverses circonstances s'y opposent. Les tractations avec la Compagnie de l'Est pour l'utilisation de la gare de Delle ne sont pas encore terminées. Les travaux d'infrastructure des voies sur les lignes à électrifier, ainsi que le remplacement des revêtements des tunnels exigent un temps plus long que nous ne le supposions de prime-abord. **Nous serons donc conduits à un ralentissement, plutôt qu'à une accélération des travaux d'électrification** (non-souligné dans le texte).

Les avantages dans l'exploitation du tronçon électrifié Moutier-Sonceboz ne compenseront pas les grosses dépenses causées par les transformations dans les tunnels et les renforcements de ponts ; l'électrification de ce parcours ne sera certainement pas une bonne affaire. Nous ne pouvons en outre pas nous résoudre à ce changement du programme établi : les autres régions du pays ne manqueraient pas de formuler immédiatement leurs réclamations. Si nous devons consentir une exception en faveur de la ligne Ziegelbrücke-Linth, ce ne serait qu'à la condition que le canton de Glaris renonce à l'exploitation du tronçon Weesen-Näfels, de sorte qu'il s'agit ici d'un cas tout à fait exceptionnel dont personne ne saurait songer à se prévaloir.

Vu ces motifs, nous regrettons ne pouvoir donner suite à votre suggestion de procéder, ces prochaines années, à l'électrification du tronçon Moutier-Sonceboz.

La Direction cantonale des chemins de fer ajoutait, en nantissant l'A. D. I. E. J. de cette réponse :

que, lors de la dernière séance du Conseil d'administration du 1er arrondissement des C. F. F., prenant état de cette lettre de la Direction générale, son chef, M. le conseiller d'Etat Bösiger, n'avait pas manqué de s'opposer, à l'avance et par principe, à toute tendance de ralentissement des travaux d'électrification prévus au programme de novembre 1929. La Direction générale des C. F. F., pas plus que les pouvoirs de la Confédération, ne sauraient légitimer selon lui, en ces temps de crise économique et de chômage, un ralentissement dans l'exécution des travaux commencés.



### Affaires postales.

La Direction générale des postes suisses écrivait en date du 29 avril 1951 :

Par lettre du 15 avril, dont le contenu a retenu toute notre attention, vous nous demandez de prendre une décision de principe sur les points suivants concernant l'organisation de services automobiles dans la région du Jura bernois :

1. Toute commune ou localité de 200 à 300 habitants et située à plus de 2 km. d'une voie ferrée, a droit à être touchée par un service automobile régulier. Il en sera de même pour les groupements de localités plus petites, mais comprenant ensemble ce nombre d'habitants.

2. Ce service comprendra au moins deux courses dans chaque sens, dimanches compris.

3. Pour les lignes desservant une population de plus de 1000 habitants, le nombre des courses sans garantie sera de trois au moins, dans chaque sens.

4. La capacité des voitures sera proportionnée au besoin du trafic.

5. Pour les besoins du tourisme, l'administration organisera dans la mesure du possible et d'entente avec les organisations s'occupant de développer le tourisme, par temps favorable, des courses destinées à faire valoir les plus belles parties de notre région. En collaboration avec la Société jurassienne de développement, nous sommes disposés à vous soumettre des projets détaillés de circuits intéressants.

6. Le service de courses spéciales organisées à la demande des voyageurs devrait être étendu et facilité.

Après examen de ces différents points, nous avons l'honneur de vous faire part de ce qui suit :

**ad. 1.** L'Administration des postes ne peut prendre aucun engagement au sujet de la création de nouveaux services automobiles. Elle examine de cas en cas la nécessité de nouvelles communications, en se basant à la fois sur l'importance économique et numérique des localités à desservir.

La prise en considération de votre demande aurait des conséquences financières considérables, qui ne seraient le plus souvent pas en rapport avec les avantages qu'apporterait la création de nouveaux services automobiles.

**ad. 2.** Sur les rares lignes qui ne sont desservies qu'une seule fois par jour dans chaque sens, nous envisageons maintenant déjà d'introduire une deuxième communication quotidienne.

**ad. 3.** Ainsi que nous avons déjà eu l'avantage de le dire sous chiffre 1 ci-dessus, l'importance numérique d'une localité ou d'un groupe de localités n'est pas seule déterminante pour la fixation du nombre des courses postales. Ici encore, l'administration des postes se réservera d'établir des horaires restant dans le cadre des besoins réels du trafic. Si les communes intéressées revendiquent une organisation dépassant ces besoins, elles auront à souscrire une garantie en rapport avec les dépenses supplémentaires occasionnées.

**ad. 4.** Il arrive assez fréquemment qu'après des débuts modestes, le trafic voyageur augmente dans des proportions insoupçonnées. En pareils cas, nous n'avons jamais négligé d'adapter la capacité des voitures à l'importance du trafic. C'est ainsi que nous avons remplacé les petites voitures à 5-6 places des services automobiles St-Ursanne-

Soubey, Soyhières-Pleigne, (Delémont)-Soyhières-Roggenbourg, Prêles-Nods, etc., par des cars à 10-16 places et que prochainement des véhicules de même capacité circuleront entre Glovelier-Soulce et Lignières-Neuveville. La ligne en régie Delémont-Montsevelier sera également dotée d'un nouveau car à 26 places assises.

ad. 5. La presque totalité des lignes automobiles de la région du Jura étant exploitées par des entrepreneurs pour le compte de la poste, nous ne pouvons regrettablement entrer dans vos vues au sujet de l'organisation de courses spéciales d'excursions. Les entrepreneurs en cause ne sont liés contractuellement avec l'Administration des postes que pour l'exécution du service régulier. Au reste, ceux-ci possèdent, dans la règle, des voitures dont la capacité restreinte ne se prête pas pour des transports de ce genre. D'autre part, l'horaire des courses régulières ne permettrait pas, d'une façon générale, de disposer de la voiture pour des excursions privées.

A Delémont, par contre, où nous possédons une voiture de réserve pour la ligne automobile en régie Delémont-Montsevelier, nous exécutons des courses spéciales à tarif réduit, sur commande préalable. Le bureau de poste de cette localité donne tous renseignements désirables à ce sujet.

Nous vous prions de croire, Messieurs, à l'expression de nos sentiments distingués.

Le Directeur général des postes et des télégraphes :

signé : FURRER.

9 avril 1931.

#### Assurance-chômage.

A la Direction de l'Intérieur du canton de

Berne.

L'assemblée annuelle de l'A. D. I. E. J. nous a chargé de vous exposer ce qui suit en matière d'assurance-chômage :

La crise économique excessivement grave dans l'industrie horlogère, a placé toutes les communes jurassiennes en face de revendications des caisses d'assurance-chômage syndicales et spécialement de celles de la F. O. M. H. Ces caisses ayant épuisé presque toutes les réserves qu'elles avaient pu constituer depuis 1924, ont été obligées de relever les primes de leurs membres et de demander le relèvement des contributions des pouvoirs publics ; Confédération, canton, communes, si elles voulaient non seulement servir les prestations statutaires durant 90 jours par an, mais encore les étendre sur une plus grande durée : 120, 180, 210 jours par année, en présence du manque presque complet d'occupation dans certaines localités ou branches d'industrie.

Or, tandis que les contributions de la Confédération et du canton sont fixées par des textes légaux, les communes peuvent être appelées à contribuer, par simple décision d'une assemblée communale, sans être limitées dans leurs montants. Plusieurs communes ont ainsi voté l'allocation du 30 % des indemnités journalières servies sur leur territoire, d'autres du 25 %, alors que le canton, et ceci assez récemment, haussait sa quote-part du 10 au 20 %, maximum prévu par la loi de 1926.

Les charges imposées par le chômage, à tous les points de vue : assurance-chômage, assistance publique, travaux de chômage, apparaissent réparties d'une manière inéquitable entre les communes et

le canton, la part des premières étant trop lourde comparativement.

La revision de la loi de 1926 sur l'assurance-chômage étant à l'étude, nous vous prions, afin de rétablir l'équilibre qui permettra à nos communes de traverser la crise présente sans voir leurs finances irrémédiablement compromises — nous rappelons à ce propos que certaines communes du Jura sont encore redevables de montants qui leur ont été alloués en trop en 1921-1924 — de prévoir en principe :

1. l'obligation de l'adhésion à une caisse d'assurance-chômage, et
2. la limitation des prestations communales à 25 % des indemnités journalières versées, la quote-part du canton étant fixée, elle aussi, à 25 % des dites indemnités. La quote-part des communes ne devrait en aucun cas être supérieure à celle de l'Etat.
3. Vu la situation critique actuelle, la contribution de l'Etat aux caisses de chômage devrait se monter à 25 % des indemnités journalières versées, déjà pour l'année 1931.

Dans d'autres requêtes adressées à votre Direction ainsi qu'au gouvernement bernois, nous avons l'honneur de présenter d'autres suggestions pour combattre le chômage actuel et écarter, si possible, le spectre de la ruine économique du Jura.

Veuillez bien agréer, etc.

Au nom de l'A. D. I. E. J. (signatures).

9 avril 1931.

#### Travaux de chômage.

Aux Directions de l'Intérieur et des Travaux  
publics du canton de

B e r n e.

A part l'assurance-chômage, l'organisation de travaux de chômage constitue l'un des moyens de parer aux circonstances défavorables sur le marché du travail. Plusieurs communes jurassiennes l'ont toujours compris et ont exécuté, de 1921-1924, lors d'une première crise économique, ou font exécuter actuellement, des travaux d'utilité publique au titre de lutte contre le chômage. Le canton et la Confédération, de leur côté, ont mis ou vont mettre en chantier, dans le Jura, d'importantes constructions pouvant occuper un certain nombre de chômeurs.

Cependant, nous devons dénier aux travaux de suppression de passages à niveau (Rondez, Zwingen), de construction de doubles-voies (Courrendlin-Choindez) d'établissement de nouvelles routes (Pierre-Pertuis, vignoble du lac de Biemme, Chasseral), le caractère de travaux entrepris au titre de lutte contre le chômage. Bien plutôt, ils rentrent dans le cadre des améliorations au trafic réclamées depuis plusieurs années, et dont la réalisation malheureusement si différée fait partie du programme ordinaire des travaux des C. F. F. ou du canton.

Néanmoins, l'ouverture de ces chantiers procurera de l'occupation, d'abord aux entreprises spécialisées dans ces travaux avec leur personnel habituel, et, en outre, à un certain nombre de sans-travail.

Mais un grand nombre de communes ne verront en rien ou presque, diminuer de ce fait le nombre de leurs chômeurs, et pourtant elles auraient également des travaux intéressants d'utilité publique à accomplir, devant l'exécution desquels elles ont reculé jusqu'à

aujourd'hui pour des motifs d'ordre financier. Elles les entreprendraient certainement, si des subsides pouvaient leur être alloués, comme ce fut le cas en 1921-1924. A aujourd'hui, seule une somme de fr. 100.000 a été mise à disposition par le canton dans ce but, mais cette somme est insuffisante et ne peut être répartie qu'entre quelques communes, selon la décision du Conseil-exécutif. Quant à la Confédération, elle n'a pas encore répondu à notre lettre du 3 octobre 1930 sur cet objet.

Nous avons l'honneur de vous prier :

1. de pousser autant que possible l'exécution des travaux prévus ou actuellement en cours d'exécution dans le Jura ;
2. d'intervenir auprès des pouvoirs publics : Confédération et gouvernement cantonal, afin que des subsides spéciaux soient à nouveau assurés aux communes qui entreprendront des travaux de chômage.

Tout en vous remerciant d'avance de ce que vous ferez pour le Jura, etc.

Au nom de l'A. D. I. E. J. (signatures).

9 avril 1931.

#### Entretien des routes.

A la Direction cantonale des Travaux publics,

Berne.

Sur mandat de l'assemblée annuelle de l'A. D. I. E. J., nous avons l'honneur de vous soumettre les questions suivantes à propos de l'entretien et de la réfection des routes du Jura :

1. Nous avons pris connaissance avec satisfaction du fait que la route de Pierre-Pertuis figure dans la liste des artères dont la correction est prévue, une fois le crédit spécial de 5.000.000 de francs accordé par le peuple bernois; quant au moment de l'exécution, vu la crise industrielle très grave par laquelle passent la Vallée de Tavannes et Tramelan, ainsi que le Vallon de St-Imier, nous exprimons le vœu de voir les travaux commencer aussitôt que possible, afin de pouvoir y occuper un certain nombre de nos chômeurs.
2. Comme travaux ordinaires, nous nous permettons d'attirer votre attention sur les tronçons ci-après :

route des Rangiers-Porrentruy-Delémont, dont la correction s'impose en divers endroits dangereux ;

route de la Scheulte Mervelier-Münliswil, établie par le génie militaire pendant les mobilisations, et qui se trouve actuellement, sur parcours bernois, dans un si mauvais état d'entretien que le passage des automobiles y est pratiquement devenu impossible.

Ces deux routes présentant un intérêt tout spécial pour le trafic et le tourisme, nous osons espérer que les services compétents de votre Direction, recevront les instructions nécessaires au sujet de la mise ou de la remise en état des points et des secteurs en cause.

Nous étudions également la question de l'ouverture des routes en hiver, qui incombe aux communes de par la loi, et nous nous per-

mettrons de vous soumettre en temps opportun le résultat de nos investigations, accompagné de nos propositions éventuelles.

Tout en saisissant cette occasion pour vous remercier à nouveau sincèrement de la bienveillance que vous témoignez au Jura dans toutes les questions de trafic, nous vous présentons, etc.

Au nom de l'A. D. I. E. J. (signatures).

---

9 avril 1931.

### Reconstitution économique du Jura.

Au Gouvernement du canton de

Berne.

M. le député Dr G. Nahrath, de la Neuveville, membre de notre Association, nous a donné connaissance du mémoire qu'il a soumis sur cette question au Département fédéral de l'Economie publique, après l'avoir soulevée au Grand Conseil bernois. Malheureusement, il ne nous semble pas possible de ne pas approuver les conclusions générales qui s'en dégagent, et que nous formulerions comme suit :

1. l'industrie horlogère, même la crise actuelle passée, n'assurera peut-être plus à nos populations jurassiennes une base économique stable ;
2. d'autres industries quittent le Jura : tissage de la soie dans le Val-Terbi et le Laufonnais, fabrication des compteurs électriques à St-Imier ;
3. il est urgent que les pouvoirs publics du canton s'occupent de cette situation de toute une partie du pays menacée de ruine économique.

En particulier, et selon avis de M. le député Nahrath, la conférence que le Département fédéral de l'Economie publique doit avoir avec les gouvernements des cantons de Berne et de Neuchâtel pour examiner la première question, n'ayant pas encore eu lieu, nous prenons la liberté d'intervenir auprès de votre haute Autorité afin que celle-ci veuille bien lui accorder toute l'attention qu'elle mérite, et en suivre le développement avec toute la sollicitude qu'elle a toujours témoignée envers le Jura. D'ici quelques années, en effet, si les mesures nécessaires ne sont pas étudiées et prises, la situation économique du Jura sera devenue véritablement angoissante, et il est du devoir de tous les Jurassiens et des autorités de faire tous les efforts possibles pour conjurer un avenir qui apparaît bien sombre pour notre petit pays.

Dans l'espoir que la présente recevra un accueil favorable, etc.

Au nom de l'A. D. I. E. J. (signatures).

---

1er juin 1931.

### Chantiers de chômage : salaires.

Office cantonal du travail,

Berne.

Dans sa dernière séance, le Comité de notre Association a décidé de vous nantir de la question suivante, comme étant l'Office qui s'occupe du placement des chômeurs sur les chantiers de chômage :

Nous avons été frappés, ces dernières années, par le fait que

les conditions de travail (salaires) imposées aux ouvriers de nos régions sur certains chantiers dépendant des administrations fédérales (Chemins de fer fédéraux en particulier), ne peuvent pas être considérées comme normales dans tous les cas.

La situation s'est encore compliquée depuis que votre Office assigne aux entrepreneurs les ouvriers chômeurs qu'ils doivent occuper sur les chantiers dénommés chantiers de chômage. Notre Comité estime qu'une trop grande latitude est laissée aux chefs d'entreprises dans la fixation des salaires, latitude de laquelle il est possible de faire un mauvais usage.

Les adjudications de travaux auxquelles procèdent les administrations publiques : Chemins de fer fédéraux, téléphones et télégraphes, canton, doivent, à notre avis, l'être à des conditions qui permettent aux chefs d'entreprises et aux ouvriers chômeurs d'y gagner honnêtement leur vie ; nous ne doutons pas que ce ne soit le cas, aussi nous permettons-nous de vous prier de faire le nécessaire afin que :

1. le salaire minimum horaire soit fixé à fr. 1.— ;
2. une allocation familiale soit prévue quand les circonstances l'exigent.

Dans l'agréable attente de vos nouvelles, etc.

Au nom de l'A. D. I. E. J. (signatures).

---

2 juin 1931.

#### Chômage.

A la Direction de l'Intérieur du canton de

B e r n e.

Notre Comité a pris connaissance avec intérêt des réponses du 21 avril écoulé que vous avez bien voulu fournir à nos requêtes du 9 avril concernant l'assurance-chômage et les travaux de chômage. Il vous en remercie sincèrement.

D'autre part, l'action menée dans le même sens par le Conseil municipal de St-Imier au nom des communes jurassiennes les plus touchées par la crise économique, nous a permis de constater que de louables efforts sont tentés actuellement pour faire aboutir à une solution honorable les questions de revision de la législation sur l'assurance-chômage et de subventionnement des travaux de chômage entrepris par les communes. Nous espérons qu'ainsi, avec le concours de la Confédération qui fait exécuter d'importants travaux dans nos régions quoique à notre avis, à une allure trop peu rapide, les conséquences désastreuses de la situation présente pourront être ramenées, sinon à un niveau supportable, du moins à une limite permettant à nos communes jurassiennes d'échapper à la ruine totale.

Tout en recommandant encore une fois le Jura à la bienveillance de votre Direction, etc.

Au nom de l'A. D. I. E. J. (signatures).

---

**Nota.** — Nous avons regrettamment dû renoncer à la publication dans ce numéro des réponses intéressantes et bienveillantes reçues des Directions cantonales de l'Intérieur et des Travaux publics. Elles paraîtront dans le numéro de septembre.