

**Zeitschrift:** Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura  
**Band:** 20 (1949)  
**Heft:** 12  
**Rubrik:** Annexes

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.10.2024

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

## ANNEXES

### Action de solidarité jurassienne en faveur des communes intéressées financièrement à la réorganisation technique des Chemins de fer du Jura

Moutier et Delémont, le 6 décembre 1949.

Aux Conseils communaux des sept districts du Jura

Monsieur le Maire,  
Messieurs les Conseillers,

La réorganisation technique des Chemins de fer du Jura, après plus de 10 ans d'études et de tractations, pourra entrer prochainement dans la voie des réalisations. Le projet technique et le plan financier présentaient, tous les deux, des difficultés presque insurmontables. Ces difficultés étaient telles, que l'idée de remplacer purement et simplement le réseau ferroviaire par un service de transports routiers avait fini par gagner certaines sympathies dans de nombreux milieux. Aujourd'hui heureusement, la Confédération, le canton, les communes, l'assemblée générale des actionnaires et la Direction des C. J. ont mis au point un projet technique qui rallie tous les suffrages, grâce à des concessions importantes faites de part et d'autre.

#### Le projet 4 amélioré

L'unité s'est faite sur le projet 4 amélioré. Sa réalisation modifiera le réseau actuel de fond en comble. En voici les détails :

- voie étroite électrifiée de Glovelier à La Chaux-de-Fonds,
- voie étroite électrifiée de Tavannes au Noirmont,
- voie normale électrifiée de Porrentruy à Bonfol,
- service de trucs transbordeurs sur toutes les lignes à voie étroite pour le transport de wagons à écartement normal,
- service d'autocars de Saignelégier à Glovelier,
- service d'autocars de Glovelier à Saulcy.

Le réseau sera doté de matériel neuf. Il pourra assurer un service rapide et confortable, qui répondra aux exigences des temps modernes. Les Franches-Montagnes et l'Ajoie en seront transformées. Certes, le tracé de la ligne de Glovelier à Saignelégier subsistera, mais ses inconvénients pour le service local des voyageurs seront corrigés par le maintien des courses d'autocars entre Glovelier et Saignelégier et entre Glovelier et Saulcy.

#### Le plan financier

Le coût total de la réorganisation technique est devisé à 16,2 millions de francs, dont 7,5 millions seront à la charge de la Confédération et 8,7 millions à la charge du canton et des communes. Il s'agit d'un devis et d'un plan financier, c'est-à-dire que ces chiffres sont encore susceptibles de légères modifications, d'une part, parce que les décisions de la Confédération ne sont pas encore définitives et que celles du canton auront encore besoin de la sanction d'une votation

populaire, d'autre part, parce que nous savons tous qu'il y a rarement concordance absolue entre un devis et le boucllement des comptes.

#### La répartition des charges entre l'Etat et les communes

En vertu d'une tradition bernoise déjà ancienne, le canton met à la charge des communes environ 50 % des frais totaux qui incombent au canton. Dans le cas particulier il s'agit des 50 % de 8,7 millions, soit 4,35 millions.

Si cette répartition était admise, les communes des C. J. auraient à verser 4,35 millions de bons francs suisses.

Ainsi, à l'occasion d'assainissements et de réorganisations d'autres compagnies de chemins de fer privés du canton, la répartition suivante a été faite :

- Langenthal — Jura et Langenthal — Melchnau ;  
50% à la charge des communes, soit 37,500.— fr.
- Bienne — Täuffelen — Anet :  
50 % à la charge des communes, soit 150,000.— fr.
- Vereinigte Huttwilbahnen :  
45,9% à la charge des communes, soit 1,116,000.— fr.
- Chemins de fer de l'Oberland bernois :  
43,7 % à la charge des communes, soit 700,000.— fr.

Il s'agissait assurément de projets plus modestes, ce qui, malgré la répartition traditionnelle des charges entre l'Etat et les communes, maintenait les charges financières de ces dernières dans des limites supportables. Il n'en reste pas moins que l'assainissement et la réorganisation des chemins de fer de l'Oberland bernois, qui a coûté 3,2 millions de francs, a imposé aux communes des charges importantes, dont voici le détail : Grindelwald 134,080.— fr., Interlaken 267,000.— fr., Matten 39,640.— fr., Wilderswil 76,120.— fr., Gsteigwiler 12,680.— fr., Gündlischwand 40,060.— fr., Lütschenthal 8680.— fr., Lauterbrunnen 121,540.— fr.

Dans le cas de la réorganisation technique des C. J. il s'agit d'une dépense totale 5 fois supérieure.

La répartition des charges entre l'Etat et les communes selon les normes traditionnelles devient impossible, car jamais les communes ne pourraient réunir une somme aussi importante sans compromettre leur équilibre financier. Aussi l'administration cantonale, tenant compte de l'importance du projet, de son coût élevé, des conditions économiques des régions desservies et de la capacité financière limitée des communes, et peut-être aussi de l'urgence qu'il y a de passer enfin aux actes, a-t-elle décidé de réduire la part des communes de 4,350,000.— fr. à 2,000,000.— fr. De cette façon la répartition sera de 75,9 % à la charge de l'Etat et de 24,1 % à la charge des communes.

#### Les charges des communes

22 communes, avec 26.408 habitants (tous les chiffres se rapportant à la population sont ceux du recensement de 1941) devront donc participer par 2 millions de francs à la réorganisation de leurs chemins de fer. Il s'agit cette fois d'une somme fixe et définitive. Malgré les excellentes intentions de l'administration et des autorités cantonales, malgré le fait que 1/8 environ des dépenses totales seulement est à leur charge, les communes seront encore très lourdement grevées. Mais il y a plus, les garanties qu'elles ont à fournir pour le paiement des 2 millions constituent en fait le soubassement de toute la réorganisation. Pour mettre en branle les décisions des autorités cantonales et fédérales, il faut d'abord que les communes votent les subventions qui leur

sont demandées. Rien ne pourra se faire si les 2 millions des communes ne sont pas préalablement garantis. C'est donc bien sur les épaules des citoyens des 22 communes des C. J. que repose la réorganisation technique des chemins de fer du Jura.

Les 22 communes n'ont évidemment pas à supporter des charges égales. Une commission spéciale, présidée par M. le Dr Moser, de la Direction cantonale des chemins de fer, s'est donné pour tâche de répartir les 2 millions entre les communes et de fixer la quote-part de chacune d'elles. La commission a déjà eu plusieurs séances et n'est pas loin d'arriver à chef. La répartition qu'elle envisage tient compte de tous les facteurs pouvant entrer en considération pour une semblable répartition, soit le trafic, le stationnement du personnel des chemins de fer, à cause du rendement des impôts, la capacité financière des communes, le coût des travaux de construction.

Le tableau de répartition n'étant pas encore définitivement approuvé, nous ne sommes pas autorisés à vous en donner le détail. Toutefois, sachez que la commune la moins taxée payera 12,400.— fr., que 7 communes auront à verser des montants de 17,000.— à 50,000.— francs, 7 communes des montants de 50,000.— à 100,000.— fr., 5 communes des montants de 100,000.— à 200,000 fr., 1 commune la jolie somme de 256,000.— fr. et la commune la plus taxée le montant record de 434,900.— fr.

#### Tableau de la répartition de l'ensemble des charges

Comme nous l'avons déjà dit, le projet de réorganisation coûtera 16,2 millions de francs selon devis. Ces 16,2 millions sont supportés par la Confédération (7,5 millions), soit par l'ensemble de la population suisse, par le canton de Berne (6,7 millions), soit par tous les citoyens du canton, et par les 22 communes intéressées (2 millions), soit par 26.408 habitants. La répartition par tête de population donne les chiffres suivants :

	Par tête de population		
	de la Suisse	du canton de Berne	des 22 communes
7,5 millions	1.75 fr.	1.75 fr.	1.75 fr.
6,7 millions	—	9.20 fr.	9.20 fr.
2 millions	—	—	86.70 fr.
	<hr/> 1.75 fr.	<hr/> 10.95 fr.	<hr/> 86.70 fr.

Ainsi le citoyen de Schuls-Tarasp contribue par 1.75 fr. à la réorganisation de nos C. J., celui de Guttannen par 1.75 plus 9.20 fr. = 10.95 francs et celui de Alle par 1.75 plus 9.20 plus 75.75 fr. = 86.70 fr., chiffre moyen. Mais la charge par tête de population des 22 communes peut varier de 308.— à 23.15 fr. 4 communes payeront moins de 50.— fr. par tête d'habitants, 9 communes entre 50.— et 100.— fr., 8 communes entre 100.— et 200.— fr. et une seule commune payera 297.— fr. par tête de population, auxquels s'ajoutent 11.— fr. qui sont la part des citoyens du canton et de la Confédération.

Reconnaissons-le sans ambages, il s'agit de charges extrêmement lourdes pour les populations des 22 communes. Pour payer leur part, ces dernières devront presque toutes recourir à l'emprunt.

En plus de ces charges, elles devront encore couvrir chaque année une partie des déficits d'exploitation.

#### Ce que l'on peut attendre des Chemins de fer du Jura

Quoiqu'on dise, les transports par routes ne remplaceront jamais les transports par chemins de fer. Ces derniers sont indispensables à l'essor économique d'une région. Les transports de matières premières et de produits terminés, les transports de bois et de bétail ne peuvent

plus être effectués par la route dès qu'ils dépassent un certain volume. Le transport de la main-d'œuvre des campagnes dans les centres industriels ne sera jamais aussi bon marché que par chemin de fer, et les autocars ne peuvent d'ailleurs transporter de grandes masses d'ouvriers et d'ouvrières. Avant la construction de notre réseau nationalisé, la répartition de la population du Jura était tout différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Des localités maintenant importantes ne l'étaient pas il y a 100 ans, d'autres, et nous pensons justement à celles des Franches-Montagnes, étaient beaucoup plus peuplées qu'aujourd'hui. Certes les facteurs qui sont à la base du mouvement des populations sont multiples et divers, mais il n'en est pas moins certain que les localités, placées le long des voies ferrées à grand rendement et aux tarifs bon marché, se sont développées d'une façon extraordinaire au cours des 70 dernières années. On peut en conclure que les chemins de fer sont d'une grande utilité publique incontestable et d'ailleurs incontestée, qu'ils sont un facteur important de l'essor économique et qu'il devrait appartenir à la collectivité la plus large de les construire, de les entretenir et de les administrer. C'est bien là une opinion très répandue et que le Gouvernement du canton de Berne a fait sienne, puisqu'il a adressé ce printemps au Conseil fédéral une demande formelle de rachat par la Confédération de tous les chemins de fer privés du canton, y compris nos chemins de fer jurassiens. Un autre canton a fait une demande analogue, celui des Grisons. Mais la Confédération défend ses finances. Elle ne cherche pas à placer des millions ou des milliards dans des entreprises déficitaires ou en mauvais état. Elle ne se refuse pas, par principe, à racheter de nouveaux chemins de fer existants, mais elle exige que les réseaux qui passeront entre ses mains soient d'abord assainis financièrement et en parfait état technique. Elle a racheté dans ces conditions, dernièrement, une ligne de chemin de fer de l'Oberland zurichois. Donc, même si nous pouvons admettre qu'un jour la Confédération se penchera avec toute la sympathie d'un acquéreur éventuel sur nos chemins de fer du Jura, nous devons procéder au préalable à leur réorganisation technique.

### L'action de solidarité jurassienne

Si, en vertu de la législation actuelle, une charge de 2 millions de francs doit être imposée à la population des 22 communes des C. J., il est évident que les populations de ces communes ne sont pas seules à bénéficier de l'exploitation de leur réseau. Les communes avoisinantes en bénéficient aussi dans une large mesure, les communes plus éloignées, mais ayant une certaine activité industrielle et commerciale en tirent également des avantages, et finalement le Jura tout entier profitera d'un réseau modernisé, apte à satisfaire les exigences multiples du commerce, de l'industrie, du tourisme, des relations familiales et d'amitié. Le Jura tout entier pourra d'ailleurs être fier de l'œuvre qui va se réaliser et qui transformera d'une heureuse manière l'aspect de quelques-uns de ses sites parmi les plus beaux et les plus dignes de notre admiration. C'est bien pourquoi, dans tous nos districts jurassiens, les citoyens ne se contenteront pas de féliciter les 22 communes payantes de l'effort de compréhension qu'elles viennent de faire et des sacrifices financiers qu'elles s'imposent, mais ils seront prêts aussi à contribuer, dans une mesure supportable, à faciliter la tâche de leurs concitoyens. Une action de solidarité s'impose. Elle s'impose d'abord moralement. L'unité jurassienne ne doit pas être un vain mot, une formule vide de sens que l'on agite uniquement quand il s'agit de demander le respect de nos droits, elle doit être aussi quelque chose de plus profond, de sacré, même s'il faut à l'occasion, pour l'affirmer,

mettre la main à son porte-monnaie. Une idée n'a d'ailleurs de valeur que si elle n'est pas contredite par les faits.

Ne croyons pas qu'en participant par un don volontaire au financement de la réorganisation des chemins de fer du Jura, on n'aura obtenu comme seul résultat de réduire légèrement les charges que supporteront les populations des 22 communes des C. J. Non, ce geste aura des répercussions morales lointaines et durables. Il sera la plus belle démonstration que les Jurassiens sont naturellement généreux, qu'ils se sentent unis, qu'ils sont disposés à faire des sacrifices quand l'intérêt supérieur du Jura est en jeu. L'action de solidarité sera une démonstration vivante de la volonté du Jura de réaliser une grande œuvre dans l'union et la concorde. C'est à notre avis une occasion rare et nous ne pouvons pas la négliger. Devant la portée morale d'une action de solidarité, tous les scrupules et toutes les réticences doivent se faire. Les sacrifices financiers qu'elle implique seront d'ailleurs relativement modestes.

#### **Ampleur de l'action de solidarité**

La presse s'est déjà fait l'écho d'idées tendant à réduire la part des communes de 2 millions à 1 million de francs. Le million à trouver devrait être mis à la charge de l'Etat. Cette idée n'est pas réalisable dans les conditions actuelles de notre législation. Nous ne pouvons pas non plus songer à trouver un million dans le Jura. Nous devons être plus modestes, beaucoup plus modestes, car nous faisons appel à la bonne volonté des 124 communes (le Jura en compte 146) qui ne sont pas directement touchées financièrement par la réorganisation des C. J. Nous pensons que si nous pouvons réduire de 10 % la part incombant aux 22 communes des C. J., nous aurons réalisé le maximum de ce qui peut être obtenu en faisant appel à l'esprit de solidarité de nos populations. C'est donc 200,000.— fr. que nous nous proposons de réunir. Cela réduira à 1,8 million la part des 22 communes. C'est peu et c'est beaucoup tout en même temps. C'est peu quant à l'aide effective qui en résultera, c'est beaucoup quant au rendement d'une action de solidarité, librement consentie. Mais cette disproportion entre le rendement et l'effet démontre une fois de plus combien les charges des 22 communes des C. J. sont lourdes.

#### **Bases pour le calcul de la participation des communes**

C'est ici que commencent les difficultés, car il faut trouver des bases acceptables pour toutes les communes. Les critères applicables sont multiples et divers. En outre, il n'est pas possible de soumettre des propositions aux communes, qui les mettraient en discussion et prendraient ensuite une décision qui les lierait toutes. Une simple action de solidarité ne justifie d'ailleurs pas la mise en train d'une pareille procédure. Nous devons nous borner à soumettre aux autorités communales le principe même de l'action de solidarité et leur présenter un barème pour l'évaluation de leur quote-part. De cette façon dans chaque commune on saura qu'en appliquant le barème, on fera toutes proportions gardées, un sacrifice équivalent à celui des autres communes.

Nous avons essayé d'établir un barème tenant compte du profit direct que certaines communes tirent de l'exploitation des C. J., du chiffre de leur population et de la capacité financière des communes. Nous avons dû nous rendre compte qu'un tel barème présente tant de possibilités de discussions et de marchandages, tant d'inégalités aussi, du fait que les données de base même peuvent être sujettes à caution, que nous y renonçons. Nous avons admis que le seul facteur qui pou-

vait être pris en considération sans créer de conflits, est le facteur population.

Les 124 communes, auxquelles s'adresse notre appel, avaient un chiffre de population de 85.571 habitants en 1941. Actuellement elles peuvent en avoir 90.000 en chiffre rond. A raison de 2.— fr. par tête de population, on obtiendrait un montant de 180.000.— fr. environ. Les 20.000.— fr. qui resteraient à trouver l'ADIJ et Pro Jura peuvent les garantir.

En conséquence, nous adressons à toutes les communes du Jura, à l'exclusion des 22 communes touchées financièrement par la réorganisation technique des chemins de fer du Jura, un vibrant appel, et les invitons à participer à l'action de solidarité, en souscrivant une subvention de 2.— fr. par tête de population actuelle. Nous faisons appel à leur esprit de compréhension et voulons croire qu'aucune d'entre elles ne refusera de collaborer à l'action commune. Nous comptons sur la bonne volonté de toutes et tout particulièrement sur l'esprit de sacrifice des petites communes éloignées, dont nous connaissons les difficultés. Le Jura doit sortir grandi de cette action de solidarité.

#### Bénéficiaires de l'action de solidarité

La totalité des contributions des communes sera affectée au but recherché sans aucune déduction pour frais d'administration.

Les communes verseront leur subvention à la Banque cantonale de Berne, siège de Delémont, où sera ouvert un compte particulier « Action de solidarité jurassienne en faveur de la réorganisation des chemins de fer du Jura ».

La répartition des fonds réunis sera faite par l'ADIJ et par Pro Jura sur la base des propositions que lui soumettra la commission spéciale chargée de fixer la participation financière des 22 communes des C. J., bénéficiaires directes et exclusives de l'action de solidarité.

#### Décisions des communes sollicitées

Les conseils communaux des communes sollicitées auront à prendre une première décision de principe. La seconde décision portera sur le montant de la subvention. Elle sera soit du ressort du conseil communal, soit de celui de l'assemblée communale ou du conseil général.

Nous prions les conseils communaux sollicités de nous faire connaître dans un avenir prochain leur décision de principe. Ils voudront bien nous faire savoir en même temps à combien ils ont fixé le montant de leur subvention, si la décision est de leur compétence, ou quel montant ils proposeront à l'assemblée communale ou au conseil général. Dans ce dernier cas la décision ne deviendra définitive qu'après ratification par l'instance compétente, mais nous saurons déjà à quel montant nous pourrions nous attendre.

Pour des raisons pratiques faciles à comprendre, nous devons fixer un terme à cette action de solidarité. Au 31 décembre de cette année, nous devrions être en possession des réponses définitives ou provisoires de toutes les communes. Celles-ci peuvent verser leur contribution en une, deux ou trois tranches annuelles, ce qui permettra à celles d'entre elles qui manquent de liquidités de participer tout de même à l'action de solidarité dans la même mesure que toutes les autres.

Les versements seront faits sur appel. La première tranche sera demandée au cours du premier semestre 1950.

Avec l'espoir que vous réserverez un bon accueil à notre appel, que vous vous prononcerez avec enthousiasme en faveur du principe même de l'action de solidarité jurassienne et que vous pourrez accepter notre proposition quant au montant minimum de votre contribution,

nous vous prions de nous faire connaître vos décisions avant la fin de l'année et vous présentons, Monsieur le Maire et Messieurs les Conseillers, l'expression de notre considération la plus distinguée.

**Au nom de l'Association pour la Défense des Intérêts du Jura :**

Le président :	Le caissier :	Le secrétaire :
F. REUSSER.	H. FARRON.	R. STEINER.

**Au nom de Pro Jura, Société jurassienne de développement :**

Le président :	Le caissier :	La secrétaire :
D <sup>r</sup> G. RIAT.	O. SCHMID.	M. LACHAT.

### CHRONIQUE BIBLIOGRAPHIQUE DU JURA

Joseph BEURET-FRANTZ, *Sous les vieux toits*. Porrentruy, Edition de la lithographie Frossard (1949).

Si vous ouvrez ce gros volume relié en toile rouge, si vous commencez à lire ces légendes et ces contes jurassiens, vous aurez de la peine à refermer l'ouvrage avant de l'avoir terminé. C'est que « *Sous les vieux toits* » vous offre des histoires bien captivantes par leur vérité, leur poésie, leur étrangeté.

Joseph Beuret-Frantz n'est pas seulement un conteur, un poète ; c'est encore un historien. Dans ses récits, il mêle l'histoire à la légende ; il évoque les us et les coutumes des Jurassiens d'autrefois, des seigneurs médiévaux de ce pays ; il redonne vie aussi aux fées, aux démons créés par l'imagination fertile de nos ancêtres.

Les histoires de Jos. Beuret-Frantz nous font entrer dans un monde extraordinaire, fantastique, qui a bien du charme. Ce n'est pas tout. Ces récits émouvants, curieux ou terrifiants, nous aident aussi à mieux connaître notre pays, ses beautés, ses particularités, à mieux pénétrer l'âme de notre petite patrie.

Cet ouvrage, dont l'intérêt folklorique est grand, est illustré de dessins fort bien venus de Jos. Beuret-Frantz lui-même. Présenté avec un soin tout particulier, le nouveau livre du bon conteur jurassien aura certainement le même succès que ceux qu'il nous a déjà donnés. — R.

NINO NESI, *Désenchantement*. Poèmes. Avec une préface de Charles Fournet. Bienne, Les Editions du Chandelier. S. d. (1949). Une plaquette in-8 de 32 pages.

Nino Nési s'était fait connaître, il y a six ans, par deux recueils de poèmes qui chantaient l'amour. Puis ce fut la guerre. Nino Nési, plus Biennois qu'Italien, dut pourtant rejoindre son régiment. Fait prisonnier, il connut l'horreur des camps de concentration.

Rentré en Suisse, reposé maintenant, le poète a repris son chant. Mais sa voix est plus grave que jadis. L'inquiétude, la désespérance des temps présents se reflètent dans ses vers. Depuis « *Ame au vent* », depuis « *Tout bas* », le métier de Nino Nési s'est affermi.

Quelques-uns des poèmes de « *Désenchantement* » ont obtenu, à Paris, le premier prix du concours littéraire des prisonniers de guerre. — R.

#### ORGANES DE L'ADIJ

Présid.: F. REUSSER, Moutier, tél. 9 40 07.    O    Secrét.: R. STEINER, Delémont, tél. 2 15 83  
Caissier : H. FARRON, Delémont. tél. 2 14 37

*Compte de chèques postaux de l'ADIJ: Delémont, IVa 2086*

Administr. du bulletin : R. STEINER.    Resp. de la rédaction : MM. REUSSER et STEINER  
Publicité Par l'administration du Bulletin — *Editeur: Impr. du Démocrate S.A., Delémont*

Abonnement annuel : Fr. 6.—    Prix du numéro : Fr. 1.—

*Les reproductions de textes ne sont autorisées qu'avec indication de la source*