

Rapport de la Commission des travaux publics du Comité de Moutier

Autor(en): **Reusser, F.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **20 (1949)**

Heft 9

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825546>

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 Ausdrücke 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.

LES INTÉRÊTS DU JURA

Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XX^e ANNÉE

PARAIT UNE FOIS PAR MOIS

N^o 9 SEPT. 1949

SOMMAIRE :

*Les revendications jurassiennes.
Recensement des fabriques du Jura bernois.
Chronique bibliographique.*

Les revendications jurassiennes

Au cours de l'hiver 1947/1948 le Comité de Moutier, à la suite d'une enquête faite auprès des grandes associations jurassiennes et des associations de maires et présidents de bourgeoisies du Jura, a reçu un grand nombre de revendications. Il en a confié l'étude à des commissions, qui après les avoir examinées, lui ont communiqué leurs conclusions. Les rapports ainsi recueillis ont été remis aux députés du Jura, avec prière de s'en inspirer lors des délibérations au Grand Conseil. Le Comité de Moutier les a également envoyés aux trois grandes associations jurassiennes, la Société jurassienne d'Emulation, la Société jurassienne de développement Pro Jura et l'Association pour la défense des intérêts du Jura A.D.I.J. Il nous autorise à les publier dans notre bulletin. Nous sommes persuadés que nos membres et nos lecteurs en général, les liront avec intérêt, car ils sont l'expression de faits et de vœux dignes de l'attention, non seulement des Jurassiens, mais aussi de nos autorités cantonales législatives et exécutives.

Nous publions aujourd'hui le rapport de la commission des travaux publics du Comité de Moutier. D'autres rapports seront publiés par la suite.

La rédaction.

RAPPORT

de la Commission des travaux publics du Comité de Moutier

Composition de la commission :

MM. Frédéric Reusser, président; René Steiner, directeur, Delémont; Edouard Baumgartner, maire, Bienne; Marc Jobin, avocat, Saignelégier; Xavier Billieux, secrétaire municipal, Porrentruy; Jules Rebetez, géomètre, Reconvilier; Edouard Niffeler, maire, Saint-Imier.

1. Introduction.

D'une manière générale la question des travaux publics englobe les domaines des routes, des voies ferrées, des cours d'eau, des bâtiments publics et du sous-sol. Ces différents domaines feront chacun l'objet d'un examen très sommaire suivi d'une énumération des travaux qu'il nous paraît désirable d'effectuer au cours des prochaines années dans le Jura. La plupart d'entre eux ont déjà été présentés, et parfois même étudiés, mais il est bon de les rappeler tous en une sorte de tableau synoptique.

2. Routes.

Si le réseau des routes a été complété et amélioré dans le Jura au cours du siècle dernier et jusqu'à la première guerre mondiale, il n'a été adapté que très lentement à la circulation moderne. Les moyens techniques n'étaient pas au point et les matières imperméables de revêtement des chaussées faisaient défaut. On ne peut cependant pas se défendre de l'impression que par la suite, les travaux d'adaptation se sont faits plus lentement dans le Jura qu'ailleurs et qu'il en est résulté un retard qui frappe même les moins avertis. Nous avons assisté naguère dans le train à une conversation entre un Genevois et un compatriote de l'Ancien canton. Celui-ci expliquait au premier les particularités du paysage, puis la conversation roula sur la question jurassienne. Le citoyen de l'Ancien canton critiquait les Jurassiens et en fin de compte, il dit : « Ils ne sont même pas capables d'avoir des routes convenables, ils ne les entretiennent que fort mal ». Nous ne pûmes nous empêcher d'intervenir, ce qui mit fin à la critique.

Ceci n'est qu'une voix isolée et nous n'en tirons aucune généralisation. Mais, le citoyen de l'Ancien canton a mis le doigt sur un fait précis : Nos routes ne sont pas ce qu'elles devraient être.

Certes, la Direction cantonale des travaux publics peut sans doute prouver par des chiffres que le Jura n'a pas été négligé, chaque arrondissement routier recevant approchant une part égale des sommes mises à disposition par le budget du canton. Cependant, comparaison n'est pas raison. Les chaussées du Jura formées de calcaires toujours friables sont plus coûteuses à entretenir que celles de l'Ancien canton faites de graviers de moraines et de galets roulés des Alpes. Pour rendre nos routes meilleures, il faut faire venir des matériaux durs de plus loin qu'outre Aar et cela est naturellement plus coûteux. Ces divers facteurs jouent un rôle non négligeable. Et puis, il va de soi que les routes des régions élevées ou qui sont en pente s'usent plus rapidement que celles se trouvant dans un climat moins rude et dans la plaine.

Nous faisons les remarques qui précèdent pour justifier les doléances qui ne cessent de se faire entendre dans nos vallées et sur nos plateaux et pour attirer l'attention du gouvernement sur l'effort spécial qui devrait être fait pour remettre en état les routes jurassiennes. Après cette remise en état, la répartition égale par arrondissements des fonds à disposition sera peut-être équitable, le « temps perdu étant rattrapé ».

Voici les points qui, à notre avis, devraient retenir l'attention :

1. Les routes doivent être corrigées où cela est nécessaire, élargies aussi et surtout asphaltées, selon un plan d'ensemble.
2. L'artère Delémont-Bâle doit être englobée dans le plan Zippel comme route de grand trafic, ainsi que cela est le cas pour la route No 6 Boncourt-Delémont-Pierre-Pertuis-Bienne. On ne comprend vraiment pas que cette antique et importante voie de communication soit délibérément laissée de côté.

3. Deux autres voies de pénétration devraient aussi être mises en état, outre celles qui viennent d'être mentionnées :
 - a) Delémont-Moulin-Neuf-(Mulhouse) ;
 - b) (Berne-Tavannes)-Saignelégier-Goumois-(Paris) (Route Tardieu).
4. Certaines artères sont vraiment trop délaissées. Nous n'en citerons que deux à titre d'exemple :
 - a) Sonceboz-Saint-Imier-La Cibourg, spécialement entre Corgémont et Cortébert ;
 - b) Tavannes-Bellelay-Le Pichoux-Glovelier, spécialement entre Bellelay et Undervelier.
5. Nouvelles routes désirables : Val Terbi-Laufon, Réclère-Montancy-Vaufrey, Court-Granges.
6. Nous nous devons aussi d'attirer l'attention des autorités sur l'aménagement projeté de la grande longitudinale qui doit suivre le Pied du Jura. La Société suisse des routes automobiles a étudié cette question et elle prévoit de laisser subsister l'artère Bienne-La Neuveville-Neuchâtel telle qu'elle est maintenant et d'en construire une autre avec deux variantes sur la rive droite du lac de Bienne. L'une de ces variantes comprend une route partant, dans ses grandes lignes, des environs de Bettlach, passant par Studen-Kallnach pour rejoindre près de Chiètres celle de Neuchâtel. L'autre variante fait partir la nouvelle route du pont de Nidau, longer le lac jusqu'à Täuffelen et aboutir à Anet. Ces deux projets sont de nature à léser gravement, en cas de réalisation, les intérêts des riverains jurassiens du lac de Bienne. Aussi demandons-nous instamment qu'avant tout ce soit l'artère existante Bienne-La Neuveville-(Neuchâtel) qui soit aménagée comme tronçon de la grande voie de communication entre la Suisse alémanique et la Suisse romande par le Pied du Jura.
7. Reprise par l'Etat des routes privées de Chasseral (Orvin-Métairie du Milieu, Cortébert-Près de Cortébert, Les Pontins-Chasseral-Nods) ou octroi de subsides d'entretien suffisants pour permettre la suppression des taxes d'utilisation par les véhicules à moteur. Ces taxes entravent le développement du tourisme et de la région en général.
8. Depuis longtemps on parle d'une route du Doubs. Des plans ont été élaborés. Il semble cependant que ce projet a du plomb dans l'aile et son exécution devient plus problématique que jamais, les agglomérations humaines à desservir faisant défaut. Mais dans la région même, il y a une autre question qui agite les esprits. Il s'agit de la taxe de passage que l'Etat prélève des communes riveraines pour l'utilisation commune du chemin qui dessert les forêts domaniales lors de transports de bois. Nous demandons instamment que cette taxe soit abolie.
En outre, il y aurait lieu de procéder à une révision du classement par ordre d'importance des routes jurassiennes. Cette route de jonction doit être considérée aujourd'hui comme artère principale et telle autre de secondaire est peut-être devenue route de jonction.

3. Chemins de fer.

L'A.D.I.J. s'occupant activement des questions ferroviaires, la commission estime que ce domaine ne doit pas faire l'objet de revendications de détail de la part du Comité de Moutier. Nous nous limiterons donc ici aux questions principales.

Nous demandons en tout premier lieu que les autorités cantonales (Conseil-exécutif et Grand Conseil) définissent exactement leur posi-

tion à l'égard des problèmes ferroviaires de l'heure actuelle, tant en ce qui concerne les chemins de fer fédéraux que les chemins de fer privés. Le canton se doit d'avoir une politique ferroviaire précise et le peuple devrait la connaître ; du moins dans ses grandes lignes.

La charge imposée au peuple bernois par la construction du Lötschberg et des chemins de fer secondaires, l'emprise toujours plus grande de la route sur le rail, les déficits chroniques de certaines compagnies semblent avoir provoqué chez les responsables de la chose publique une sorte de lassitude, une mentalité de maison de commerce qui ne fait plus ses affaires. Et pourtant le chemin de fer sera pour longtemps encore le moyen de transport le plus puissant et le plus indispensable.

Au début du siècle a eu lieu la nationalisation des cinq principales compagnies de chemins de fer suisses : Central, Nord-Est, Chemins de fer suisses réunis, Jura-Simplon et Gotthard. Toutes les entreprises de moindre importance furent laissées de côté, quelle qu'ait été leur valeur économique. Par la suite, la Confédération procéda encore au rachat du Jura-Neuchâtelois, de la Seetalbahn et de la Tösstalbahn.

En 1913, la grande voie transalpine du Lötschberg fut livrée à l'exploitation pour être suivie en 1915 du raccourci Moutier-Longeau. Il y avait donc de nouveau, en plus des chemins de fer secondaires, une grande compagnie d'importance internationale non incorporée au réseau fédéral.

Le moins averti constate donc que la nationalisation des chemins de fer suisses est une œuvre inachevée et que des régions tout entières s'en trouvent lésées. Le canton de Berne, et avec lui le Jura, est une de ces régions. Comme Confédéré, le Jurassien contribue à couvrir tous les déficits et assainissements des C.F.F. Comme citoyen bernois, il aide à porter les charges imposées par les compagnies privées du canton. Et certaines communes jurassiennes doivent encore payer des parts de déficits d'exploitation de leur « traquet » régional. N'y a-t-il pas dans cette triple imposition quelque chose de choquant ?

Mais ce n'est pas tout. Alors que les C.F.F. ont pu, avec les deniers de la Confédération, abolir toutes les surtaxes de montagne et de distance, celles-ci continuent d'être perçues sur un grand nombre de chemins de fer privés. Dans le Jura, il s'agit du Moutier-Granges, du Moutier-Soleure et des lignes des chemins de fer jurassiens. C'est donc une quatrième mise à contribution, ce qui, on l'avouera, est un « privilège » peu enviable et une injustice.

Le seul remède vraiment efficace à cette situation, malgré toutes les solutions que l'on s'est efforcé de trouver jusqu'à maintenant et dont aucune ne donne entière satisfaction, est de nationaliser tous les chemins de fer suisses qui ont une valeur économique pour une région déterminée. C'est la seule façon de répartir également les charges d'un service public entre tous les habitants d'un même pays.

Voici maintenant les points principaux sur lesquels nous aimerions voir se concentrer les efforts de nos autorités :

1. Nationalisation des chemins de fer privés et suppression de toutes les surtaxes additionnelles de montagne et de tunnel.
2. En attendant cette nationalisation et en vertu du principe que tous les citoyens ont les mêmes droits, demander à la Confédération qu'elle prête comme aux C.F.F. son concours financier aux chemins de fer privés pour supprimer les surtaxes dont il vient d'être question.
3. Maintenir en état d'exploitation tous les chemins de fer privés que compte aujourd'hui le Jura, les assainir et les moderniser. Pousser à

LOSINGER & C^{ie} S. A.

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS

DELÉMONT

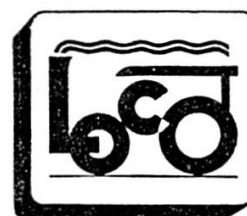
TÉLÉPHONE (066) 2 12 43

*Cylindrages. Revêtements et traitements superficiels
au goudron et bitume.*

Pavages. Asphaltages.

Travaux d'isolation.

388



La marque



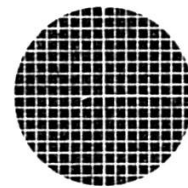
est à exiger chez vos fournisseurs. Elle est une garantie de
qualité pour :

- **Portes unies**
- **Panneaux forts**
- **Bois croisés**

381

**FABRIQUE DE PANNEAUX FORTS ET
BOIS CROISÉ S. A., TAVANNES**

CHAUX



pour blanchir et désinfecter les étables, etc.
pour améliorer les terres décalcifiées,
pour préparer la bouillie bordelaise,
pour fourrager (carbonate de chaux fourrager).

Fabrique de chaux, St-Ursanne (*Jura*)

Tél. 5 31 22

383

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone 2 56 22



*Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels*

366

fond l'étude du plan 4 pour le réseau des Franches-Montagnes et pour le Porrentruy-Bonfol, dont il a déjà été question à maintes reprises.

4. Continuer d'exiger des CFF les améliorations techniques nécessaires sur leurs lignes pour que celles-ci soient à même d'écouler le trafic d'une manière rapide : doubles-voies Choindoz-Moutier, Delémont-Aesch, Biemme-La Neuveville ; suppression des passages à niveau des routes cantonales ; améliorations dans les gares ; conduite plus rapide des trains de voyageurs ; meilleur horaire des trains internationaux. Simplification et accélération des formalités douanières ; réglementation définitive de la gare internationale de Porrentruy.

4. Bâtiments publics de l'Etat.

Plusieurs préfectures ont été rénovées au cours des dernières années, ce que nous constatons avec satisfaction. Certains problèmes ne sont cependant pas encore résolus. Parmi ceux-ci nous signalons :

1. Construction ou aménagement à La Neuveville d'une préfecture mieux adaptée que l'actuelle à sa destination.
2. Aménagement d'un certain nombre de chambres d'habitation pour les élèves de l'école normale de Porrentruy.
3. Construction d'une nouvelle halle de gymnastique pour l'école cantonale et l'école normale de Porrentruy.
4. Création dans le Jura d'une station d'observation pour enfants et d'une maison d'éducation de l'Etat pour garçons difficiles en âge de scolarité.
5. Rénovation des prisons de Porrentruy.

5. Eaux.

1. Des corrections de rivières ont été faites dans le Jura il y a de nombreuses années. Les dernières sont celles de la Suze à Sonceboz-Sombeval, de l'Allaine en amont de Porrentruy et de la Birse à Moutier. Mais il reste encore bien des tronçons de rivières à corriger : L'Allaine en aval de Alle et entre Porrentruy et Boncourt ; la Sorne entre Bassecourt et Courfaivre ; la Birse en aval des Rondez, près de Delémont et dans la vallée de Laufon, spécialement en aval de Zwینگen ; la Suze en aval de Corgémont, jusqu'à la correction de Sonceboz. L'Etat devrait amorcer l'étude de ces corrections et pousser à la réalisation.
2. Les Forces Motrices Bernoises avaient élaboré un projet d'usine électrique près d'Ocourt avec aménage de l'eau du Doubs par un tunnel partant de Soubey. Saint-Ursanne ne serait plus baignée que par une rivière insignifiante. Or, Saint-Ursanne sans le Doubs ne serait plus Saint-Ursanne. Nous savons que les F.M.B. ont préparé maintenant les plans d'un autre projet propre à donner satisfaction à la petite ville moyenâgeuse que tout le Jura veut sauvegarder. Nous émettons le vœu que le gouvernement ait l'œil ouvert pour qu'on ne revienne pas au projet primitif.
3. Le canal du Rhône au Rhin passe à proximité de la Suisse, à Bourgogne. Il serait relativement aisé de canaliser l'Allaine jusqu'à Boncourt et même Porrentruy pour y amener les chalands. Le canton ne pourrait-il pas prendre l'initiative de faire procéder à une étude complète de ce problème, en accord avec les autorités fédérales et françaises ? L'intérêt économique que cela représente justifierait amplement les sacrifices financiers à consentir.
4. La question de l'eau potable devient de plus en plus difficile à résoudre pour plusieurs localités du Jura. Nous souhaitons que le canton

continue de prêter son appui efficace aux adductions englobant une population ou un territoire important, comme il l'a fait pour les Franches-Montagnes et dernièrement pour la Haute-Ajoie.

6. Sous-sol.

La valeur économique du sous-sol est encore pour tout notre pays une énigme. Pour savoir ce qu'il renferme, il faut aller voir, c'est-à-dire qu'il faut procéder à des sondages. On a certaines raisons de croire que dans le nord du Jura et peut-être aussi ailleurs, on pourrait, en forant, trouver des matières premières de valeur : sel gemme, charbon, potasse et... pétrole, en plus du fer et du sable vitrifiable connus depuis la plus haute antiquité. Ici aussi, il serait très souhaitable que les recherches soient encouragées par l'Etat dans une plus grande mesure que jusqu'à présent.

Arrivés au terme de notre rapport, nous osons espérer qu'il pourra contribuer dans une modeste mesure à rendre notre petit coin de terre plus prospère et plus confiant dans ses destinées au sein de la communauté bernoise.

Moutier, 16 novembre 1948.

Le président : F. REUSSER.

Registre des fabriques du Jura bernois

La Chambre du Commerce de Bienne a eu l'amabilité de nous remettre le tableau du registre des fabriques du 16 septembre 1948 dans les districts jurassiens. Nous lui en sommes reconnaissants et publions cette statistique dans le but de contribuer à faire connaître l'un des aspects importants de l'économie du Jura. La comparaison des chiffres de 1947 et de 1948 permet de tirer diverses conclusions. Le nombre des entreprises est en augmentation de 29, dont 10 pour les industries diverses et 9 pour l'horlogerie. Le nombre des ouvriers est en augmentation de 285, dont 239 pour les industries diverses et 46 pour l'horlogerie. L'augmentation du nombre des entreprises autres que l'horlogerie est plus grande que celle des fabriques d'horlogerie. Cette différence est encore plus marquée, si l'on tient compte de l'augmentation du nombre des ouvriers.

En une année le nombre des entreprises a passé de 9 à 11 dans le district de La Neuveville, de 123 à 131 dans le district de Courtelary, de 93 à 102 dans le district de Moutier, de 51 à 52 dans le district de Delémont, de 24 à 29 dans le district des Franches-Montagnes, de 91 à 95 dans celui de Porrentruy. Il est resté inchangé dans le district de Laufon avec 27 entreprises. La progression est plus marquée dans le Jura sud que dans le Jura nord. Dans le district de Porrentruy le nombre des ouvriers et ouvrières est même en légère baisse.

Les tableaux du recensement des fabriques sont suivis des tableaux des petits établissements et entreprises familiales de l'industrie horlogère, selon le pointage fait le 20 mai 1949. Ils illustrent remarquablement combien notre industrie horlogère est décentralisée et quel rôle les petites entreprises familiales jouent dans tous les districts. Le district de Porrentruy en compte le plus grand nombre, soit 199, qui sont autorisées à occuper jusqu'à 647 ouvriers et ouvrières.

LA RÉDACTION.