

**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:** 5  
  
**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:** 25.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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.: <b>M. F. REUSSER</b> Moutier — Tél. 7.	Secrétariat de l'A.D.I.E.J.: <b>M. G. MËCKLI</b> Delémont - Tél. 2.11	Administration du Bulletin: <b>Secrét. de l'A.D.I.E.J.</b> 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 (activité des organes, requêtes et réponses).

## COMMUNICATIONS OFFICIELLES

### Activité des organes de l'Association

#### Séance du Comité du 3 août 1931.

Il est pris connaissance : d'une lettre de l'Office cantonal du travail du 4 juin 1931, spécifiant les conditions d'engagement des ouvriers chômeurs sur les chantiers de chômage (voir aux annexes) ; d'une lettre de la Société de Développement de St-Imier du 25 juillet, selon laquelle l'accélération de l'électrification de la ligne du Vallon est refusée par la Direction générale des C. F. F. ; des résultats du travail du comité spécial pour l'amélioration des communications entre Bâle et La Chaux-de-Fonds par le Jura.

La liste des revendications en service direct pour l'horaire 1932-1933 est établie à l'intention de la Direction cantonale des chemins de fer. (Voir aux annexes.)

Le Comité décide de convoquer pour l'automne une assemblée générale à laquelle, à la demande du Comité régional de la Vallée de Tavannes, sera soumise la requête de subventionnement par l'A. D. I. E. J. de la correction de la route de Pierre-Pertuis.

Les rapports fournis sur la situation de la caisse et la marche du Bulletin ne donnent lieu à aucune observation.

L'action en faveur des régionaux jurassiens commencera par une réunion des administrations intéressées et du sous-comité spécial de l'A. D. I. E. J., tous les régionaux étant d'accord avec cette manière de procéder.

Pour intensifier le tourisme, décision de convoquer les comités des sociétés régionales des aubergistes et de discuter avec eux cette question.

Le Conseil municipal de la Neuveville demande une réunion des maires du Jura pour étudier les propositions à soumettre aux autorités supérieures en matière de chômage, de police des routes et de création de nouvelles ressources. Il sera répondu: Chômage: les mesures prises à aujourd'hui peuvent paraître suffisantes; police des routes: d'accord de soumettre le point spécial à l'appréciation de l'autorité compétente; ressources: réduction des dépenses militaires et des traitements à partir d'une certaine norme; une réunion des maires ne paraît pas opportune, ces objets sortant du cadre des travaux de l'Association et aucune unanimité ne pouvant être réalisée à leur sujet.

#### **Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois.**

**6<sup>e</sup> assemblée annuelle, lundi, 3 août 1931, à 14 h. 30, à Bienne,**

**Chambre cantonale du commerce et de l'industrie.**

La séance a été convoquée par le Bureau directeur de l'A. D. I. E. J. selon décision du Comité, chargé de l'Action cantonale, avec les tractanda suivants:

1. Ouverture de la séance et protocole.
2. Rapport d'activité.
3. Revendications pour les horaires internationaux 1932-1933.
4. « Die Vergangenheit und die Zukunft der bernischen Eisenbahnpolitik ». Rapport présenté par M. le Prof. Dr F. Volmar, directeur de la Compagnie du Lœtschberg.
5. Divers et imprévu.

Ont répondu à l'appel:

Direction cantonale des chemins de fer: M. Dr Moser, chef de service;

Municipalité de Interlaken: M. J. Roth;

» Berne: M. A. Reber;

» Neuveville: M. Grandjean, conseiller;

» St-Imier: M. le maire E. Chappuis;

» Granges: M. O. Siegrist;

» Moutier: MM. Chevalier, conseiller, et O. Robert;

» Delémont: M. G. Mœckli, conseiller;

» Laufon: M. O. Frey, conseiller;

» Saignelégier: M. Dr V. Moine;

District de Courtelary: M. le préfet Liengme, Courtelary;

Direction du B. L. S.: MM. Dr F. Volmar, directeur;

J. Gass, chef d'exploitation;

Chambre cantonale du commerce et de l'industrie: M. W. Iff, secrétaire, Bienne;

Verkehrsverein Biel: M. G. Kneubühler;

Verkehrsverein Basel: M. A. Oettinger, secrétaire;

Comité régional de la Vallée de Tavannes: M. W. Brand, président, Reconvilier;

Société jurassienne de Développement: M. le préfet A. Joray, président, Delémont;

Association pour la Défense des Intérêts Economiques du Jura : MM. F. Reusser, président, Moutier, et G. Mœckli, secrétaire, Delémont ;

en outre, 6 représentants de la presse de l'ancien canton et du Jura, soit au total 25 personnes.

Séance ouverte à 14.30 h.

**1. Ouverture de la séance et protocole.** — M. Fr. Reusser (Moutier) ouvre la séance en souhaitant une cordiale bienvenue aux personnes présentes. Il remercie les autorités des efforts accomplis en faveur de la ligne du Lœtschberg et la presse de l'appui constant qu'elle accorde aux revendications du canton. — Le protocole de l'assemblée du 30 juillet 1930, à Berne, a été communiqué par écrit aux membres de l'Action cantonale ; il ne donne lieu à aucune observation.

**2. Rapport d'activité.** — M. Reusser, président, rapporte sur l'activité du Bureau pendant l'exercice écoulé. Les résultats obtenus par l'Action cantonale ont été chèrement payés : le train 148 est devenu annuel avec départ de Paris à 9.45 h. et arrivée à Milan à 23.40 h. ; avec le train 135 avancé au départ de Berne et arrivant à Paris à 21.25 h., ce sont les relations les plus rapides entre Paris et Milan. La marche du train 138 a été accélérée avec retardement au départ de Paris à 22.50 h. par train français 39 au lieu de train 37 et raccourcissement de l'arrêt de Delle. Ce sont là les avantages. Par contre, le trafic Dunkerque-Oberland par Nancy a purement et simplement été supprimé (trains 233 et 248) ; les trains 135 et 148 ne conduisent pas de voiture de 3<sup>e</sup> classe entre Paris et Belfort. — En matière d'équipement des lignes, l'électrification se poursuit entre Delémont-Bâle et Delle ; la double-voie est en construction entre Courrendlin et Choindez et en préparation sur divers secteurs entre Bienne et Berne.

Le rapport est adopté sans discussion.

**3. Revendications pour les horaires internationaux 1932-1933.** — Les points suivants sont mis en discussion :

1. Conduite annuelle comme direct du train 131-431-1759-1668 et ajustement au train français Est 30 à Belfort, au moins en hiver ;
2. Assainissement de la marche du train 143 ; suppression de l'arrêt de Belfort et arrivée plus matinale à Paris ;
3. Continuation directe sur l'Oberland du train allemand D2 à Bâle, soit par Olten, soit par Delémont (train 212) ;
4. Introduction des trains 212 et 213 entre Bienne et Bâle ;
5. Assainissement de la marche des trains de luxe de et pour l'Oberland bernois.

Une discussion intéressante s'engage sur ces différents points : Le train 131 complétera les relations internationales sur Paris le matin et nous ramènera à l'état existant avant la guerre ; l'Oberland estime que sa voie naturelle d'accès pour le train D2 passe par Olten, tandis que les organes du B. L. S. ne désireraient pas conduire un nouveau train par Belp depuis Berne ; il faut réaliser à nouveau les correspondances sur Nancy à Belfort ; la question de l'utilisation des raccourcis de Mett-Brügg et du Wylerfeld sur l'Oberland à laquelle il

est fait allusion, se posera certainement à brève échéance, car il sera ainsi possible d'accélérer l'acheminement du trafic purement international.

Le programme ci-dessus est adopté avec l'adjonction d'un nouveau point 6 :

6. Réalisation de correspondances sur Nancy à Belfort.

Le Bureau est chargé de transmettre les revendications aux autorités compétentes. (Voir aux annexes.)

**4. Die Vergangenheit und die Zukunft der bernischen Eisenbahnpolitik.** — M. le Prof. Dr F. Volmar, directeur de la Compagnie du Berne-Lötschberg-Simplon entretient l'assemblée de ce problème très important pour l'économie du canton. Voici, résumées, les grandes lignes de son bel exposé :

L'Etat bernois ne s'intéressa pas de prime abord à la construction des lignes ferrées; mais, comme il fallait, déjà en ce temps-là, combattre une crise de chômage, le gouvernement entra dans les vues de la Centralbahn en accordant divers subsides; la Compagnie du Central ne sachant pas reconnaître la bonne volonté du canton de Berne, celui-ci soutint la constitution d'une nouvelle compagnie: la Ost-West-Bahn (Bienne-Neuveville, etc.); celle-ci ayant fait faillite, ses lignes furent reprises par le canton qui les exploita un certain temps en régie (de 1860-1870 environ). Mais il allait avoir d'autres problèmes à résoudre: Depuis 1852, le Jura demandait la construction des lignes jurassiennes Bâle-Delémont-Sonceboz, etc. La Compagnie du Central ne désirait pas les établir afin de ne pas concurrencer sa ligne de Bâle-Olten-Berne. Des assemblées populaires réclamèrent vivement la construction du réseau. Le financement de l'entreprise fut difficile; différents projets: lignes à voie étroite, établissement par tronçons entr'autres, se disputaient les faveurs de l'opinion. Finalement, grâce à l'influence de Stämpfli, on se décida pour une grande ligne réunissant le Jura à l'ancien canton et le Grand Conseil vota dans ce but une subvention de fr. 6.500.000; les communes du Jura, de leur côté, votèrent de très fortes sommes. Lors de l'achèvement de la ligne du Gothard, par un vote populaire, en 1872, la ligne de Berne à Langnau fut prolongée jusqu'à Lucerne; cette ligne fit aussi faillite et fut reprise par le canton qui en confia l'exploitation à la Jurabahn qui devint ainsi le Jura-Berne-Lucerne, dont les actions étaient en majeure partie entre les mains du canton; celui-ci garantissait en outre le service global de la dette. Puis le Berne-Lucerne fut vendu à la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale qui devint ainsi la Compagnie du Jura-Simplon dont les lignes furent rachetées par la Confédération.

Pour l'établissement de la grande ligne bernoise de transit, voir la brochure récente du conférencier: « Ueber Bernische Transitverkehrspolitik », qui donne le travail présenté à l'assemblée de 1930 de l'Action cantonale et qui a été publiée avec la collaboration de l'A. D. I. E. J.

Quant aux lignes secondaires, l'Etat ne put pas les financer dans la même mesure et toutes les lois sur le subventionnement des chemins de fer (1875, 1891, 1897, 1902, 1912, 1921) se montrèrent insuffisantes dans leurs effets.

Nous avons actuellement, dans le canton, diverses sortes de lignes ferrées : les lignes des C. F. F. ; les lignes bernoises : B. L. S., Moutier-Longeau et B. N. ; les lignes secondaires, à voie étroite et électriques dès 1912. Ce réseau non-nationalisé a une longueur de km. 440 et le canton de Berne y est intéressé pour une somme de plus de fr. 100.000.000.—.

Que réserve l'avenir aux chemins de fer bernois ? C'est une question vitale pour notre peuple et dont celui-ci ne paraît pas se préoccuper d'une manière suffisante.

C'est donc la première tâche à organiser : il faut orienter le peuple sur toutes ces questions dans leurs rapports avec l'Etat et lui faire saisir leur importance, l'importance des sommes énormes engagées dans nos entreprises ferroviaires et qui constituent une bonne part de la fortune du canton. On comprendra aussi l'attitude bernoise dans la lutte entre l'auto et le rail à la lumière des intérêts financiers considérables engagés dans le deuxième. La construction de nouvelles lignes ne peut plus être recommandée et voici la meilleure preuve qu'elle n'est plus recommandable : il existe encore 20 projets de nouvelles lignes à subventionner d'après la loi de 1921, mais aucun de ces projets ne sera probablement réalisé. Au point de vue organisation et exploitation des lignes, des fusions administratives sont nécessaires ; on s'y achemine peu à peu. Enfin, on relèvera l'illogisme de cette situation : dans le canton de Berne, les C. F. F. détiennent les grandes lignes et le canton les petites, alors que les charges de ces dernières devraient être compensées par les bénéfices des premières ; conséquence : notre canton supporte les charges, mais n'a aucune part aux bénéfices. — Dans certains milieux, on pousse au rachat de la ligne du Lötschberg par la Confédération : c'est une erreur. Le moment du rachat n'est pas encore venu. La ligne vaut mieux que ce qu'on voudrait aujourd'hui nous en offrir ; elle fait partie, « nolens volens », du grand réseau national, et doit être traitée comme telle. Nous voulons la parité dans le trafic-voyageurs. Le trafic-marchandises dépend du trafic étranger ; c'est un facteur variable à l'excès. Le B. L. S. fait tout ce qui est en son pouvoir pour l'alimenter.

Fortifions donc notre grande artère par tous les moyens, elle en vaut la peine. Ayons confiance dans le retour de conditions tant soit peu normales, qui nous permettront d'envisager sans crainte l'avenir.

L'exposé de M. le Dr Volmar a été suivi avec beaucoup d'attention par les assistants sur lesquels il a produit une forte impression.

Mais le temps passe ; après avoir chaleureusement remercié le conférencier et souhaité à tous un bon retour dans leurs foyers, le président lève la séance à 17 h.

Depuis lors, la liste des revendications bernoises en matière de services ferroviaires internationaux a été déposée à la Direction cantonale des chemins de fer. (Voir annexe.)

## **LA NEUVEVILLE**

Dimanche, 27 septembre 1931

# Fête de la Vigne

**GRAND CORTÈGE (300 participants) Sujet: Le Vin dans l'Histoire**

**Cantine - Ballets**

**A 20 heures : Cortège aux flambeaux**



ANNEXESTravaux publics et chômage.

Berne, le 9 mai 1931.

La Direction cantonale des Travaux publics à l'Association pour la Défense des Intérêts Economiques du Jura.

Par vos missives du 9 avril <sup>1)</sup>, dont l'une était adressée à la Direction des travaux publics et l'autre aux Directions de l'intérieur et des travaux publics, vous nous rendez attentifs au grand chômage qui règne dans le Jura et vous demandez que le canton et la Confédération, pour le combattre, fassent exécuter des travaux publics. Vous relevez spécialement la route « Les Rangiers-Porrentruy-Delémont » et celle de « La Scheulte-Mervelier-Mümliswil ». Vous nous faites part en outre que vous étudiez la question de l'ouverture des routes en hiver et de la nouvelle réglementation concernant le déblaiement des neiges.

Nous avons aujourd'hui l'avantage de vous informer de ce qui suit :

Depuis longtemps déjà la Direction cantonale des travaux publics a reconnu que le moyen le plus efficace et le plus moral aussi pour lutter contre le chômage était de créer des possibilités de travail et elle n'a pas manqué, en temps de crise, de prêter une aide bienfaisante aux contrées souffrant du chômage.

Pour aucun exercice encore, le budget de l'Etat de Berne n'a prévu des dépenses aussi élevées pour des travaux publics dans le Jura, que ce n'est le cas pour l'année 1931. Ces montants extraordinaires ont été alloués en considération de leur nécessité, de l'urgence qu'il y a d'occuper des ouvriers sans travail et, ce faisant, d'apporter un allègement à la situation difficile dans laquelle se trouvent les communes et les particuliers. La part faite au Jura est si importante que c'est nécessairement au détriment d'autres parties du canton qu'elle a été réservée. C'est ainsi que le 1/6 du crédit spécial de 5 millions sera affecté à la route de Pierre-Pertuis.

Quant aux travaux concernant la route des Rangiers, dont vous nous entretenez, nous tenons à déclarer qu'avant la réception de votre lettre nous avons déjà prévu pour 1931 un montant de plus de 150 mille francs pour les dits travaux. Comparée au total des charges qui nous incombent, cette somme, vous le reconnaîtrez avec nous, est à même de vous donner satisfaction.

La route de La Scheulte a eu notre attention déjà et nous avons pris contact avec les autorités militaires fédérales en vue de l'exécution des travaux. Ce fut toutefois sans succès. Cette route n'étant pas une route cantonale, mais une route communale, nous devons, pour le moment, nous abstenir d'y faire exécuter des travaux, vu les grandes tâches qui nous incombent encore quant à notre propre réseau routier.

Afin de vous permettre de vous rendre compte exactement des travaux publics qui seront exécutés dans le Jura au cours de l'année 1931, nous vous donnons, ci-après, une récapitulation des travaux prévus par le Service cantonal des ponts et chaussées, par la Direction des forêts et par les C. F. F.

Le montant total des dépenses qui ascende à fr. **10.843.270.**— vous prouvera que l'Etat a depuis longtemps compris le devoir que lui dicte la crise économique qui éprouve le Jura, et qu'il a pris sans retard

<sup>1)</sup> Voir le N° 4/1931.

les mesures paraissant nécessaires pour obvier au chômage, pour autant qu'il est en son pouvoir.

Nous admettons, que nos renseignements vous donneront entière satisfaction et vous présentons,...

Le Directeur des travaux publics du canton de Berne:  
W. BÖSIGER.

Suit le programme des travaux envisagés dans le Jura, soit :

**V<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT : JURA-NORD**

**Programme des travaux à exécuter du crédit spécial de 5 millions**

**Désignation des travaux 1931**

Route Tavannes-Tramelan; correction à Tavannes	36.000.—
Entre Moutier et Court; correction et revêtement	79.000.—
Entre Develier et les Rangiers ; correction Fer à cheval	75.000.—
Entre Courtemaîche et Buix ; correction et revêtement	30.000.—
Entre les Emibois et les Bois ; corrections	28.000.—
Route Malettes-St-Ursanne ; correction Lorette à St-Ursanne	12.000.—
Divers	35.000.—
	<u>Fr. 295.000.—</u>

**Entretien des routes**

Route Chevenez-Fahy ; cylindrages partiels	25.000.—
Courtedoux-Chevenez ; cylindrages partiels	25.000.—
Cylindrages partiels aux Franches-Montagnes	30.000.—
Entretien des routes	90.500.—
Petits travaux divers	54.500.—
Total	<u>Fr. 225.000.—</u>

**Travaux de réfection et digues** 26.700.—

**Constructions nouvelles des ponts et chaussées** 23.700.—

**En outre comme réserve ; Attribution** 9.000.—

**Produit de l'impôt d'automobiles.**

Pont de la Birse à Laufon ; solde	10.000.—
Route Chevenez-Fahy ; cylindrages	10.000.—
Goudronnages aux Franches-Montagnes	45.000.—
Route Porrentruy-Bure ; pavage à Porrentruy	18.000.—
Develier village ; aménagement	30.000.—
Moutier-Verrerie ; aménagement de la route	80.000.—
Moutier-Court ; aménagement de la route I <sup>re</sup> partie	91.000.—
Sorvilier village ; aménagement de la route	30.000.—
Bévilard village ; aménagement des trottoirs	12.000.—
Tavannes-Pierre-Pertuis ; aménagement	36.000.—
Duggingen village ; goudronnages	5.000.—
Brislach village ; goudronnages	5.000.—
Courchavon-Courtemaîche ; aménagement	100.000.—
Revêtement des routes aménagées	94.000.—
Total	<u>Fr. 566.000.—</u>



**Part cantonale des droits de douane sur la benzine.**

Delémont-Courroux ; aménagement	44.000.—
Les Emibois-Noirmont ; aménagement	52.500.—
Aménagement à la Sentinelle des Rangiers	40.000.—
Bassecourt-Glovelier ; aménagement 1 <sup>re</sup> partie	50.000.—
<b>Total</b>	<b>Fr. 186.500.—</b>

**Crédit pour travaux hydrauliques** 16.000.—

**Total pour le V<sup>e</sup> arrondissement** Fr. 1,347.900.—

**III<sup>me</sup> ARRONDISSEMENT : JURA - SUD**

**Entretien des routes** 29.600.—

**Travaux de réfections et digues** 10.800.—

**Taxe d'automobiles.**

Entretien des routes goudronnées.  
Revêtement 49.600.—

**Part cantonale des droits de douane sur la benzine.**

Route Cortébert-Courtelary, correction II<sup>e</sup> partie 120.000.—

**Crédit spécial de l'emprunt de 5 millions.**

De Villeret à St-Imier, aménagement et mise en état 22.000.—  
Pierre-Pertuis 800.000.—

**Total** Fr. 822.000.—

**Crédit pour travaux hydrauliques.**

Correction de la Suze à Sonvilier 9.000.—

**Total du III<sup>e</sup> arrondissement** Fr. 1.041.000.—

**Récapitulation des III<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> arrondissements pour 1931**

V <sup>e</sup> arrondissement Jura-Nord	Fr. 1.347.900.—
III <sup>e</sup> arrondissement Jura-Sud	» 1.041.000.—
<b>Total</b>	<b>Fr. 2.388.900.—</b>

**Travaux de bâtisses et d'entretien pour les bâtiments de l'Etat  
dans le Jura prévus pour l'année 1931**

**Bellelay : Maison de santé. Nouveau pavillon pour femmes.**

Travaux de garantie	35.000.—
Ameublement	30.000.—
Entretien	19.000.—

**Bienne : Ecole technique.**

Halle à machines, construction neuve	58.400.—
Travaux de ferblanterie ; canalisation, peinture, travaux d'aménagement	10.000.—
Rénovation du laboratoire électro-technique	10.200.—
Imprévu	2.400.—
Entretien	300.—

**Courtelary : Préfecture et prison.**

Divers travaux d'entretien	5.800.—
----------------------------	---------

**Corgémont : Cure.**

Réfection	4.100.—
-----------	---------

**Delémont : Transformation de la prison**

16.000.—

**Laufon : Préfecture.**

Réfection intérieure, travaux d'entretien	15.500.—
---	----------

**Laufon : Grange de la préfecture**

2.610.—

**Lamboing : Cheval Blanc. Travaux de réfection**

9.000.—

**Moutier : Préfecture. Construction neuve fr. 333.000.—, exécutée en 1931 pour**

160.000.—

**Montagne de Diesse : Maison disciplinaire. Logement du directeur fr. 60.000.—, exécuté en 1931 pour env.**

50.000.—

Total pour l'année 1931 Fr. env. 440.000.—

**Travaux subventionnés par la Direction de l'agriculture,  
exécutés probablement en 1931**

**Association pour la construction de chemins sur le plateau  
du Chasseral fr. 243.000.—  
exécuté en 1931**

80.000.—

**Association pour la construction de chemins d'Orvin à la  
métairie du Milieu, Bienne, fr. 560.000.—  
exécuté en 1931**

180.000.—

**Chemin de la Montagne de Diesse au Chasseral 200.000.—  
francs  
exécuté en 1931**

60.000.—

**Chemin de St-Imier au Chasseral fr. 200.000.—  
exécuté en 1931**

40.000.—

**Alimentation d'eau à la Chaux d'Abel**

70.000.—

**Alimentation d'eau à Tramelan-dessus**

205.000.—

**Divers chemins**

50.000.—

**Construction de citernes**

50.000.—

**Chemin de Malvaux au Vion**

14.500.—

**Chemin des vignobles du lac de Bienne fr. 1.700.000.—  
exécuté en 1931 probablement**

300.000.—

Total Fr. 1.049.500.—

## Voie Ve section Delémont.

1931

Liste des chantiers ouverts sur les lignes des C. F. F.  
Bâle-Delémont-Delle, Delémont-Sonceboz-Bienne  
et Sonceboz-La Chaux-de-Fonds

Gares ou tronçons :	Désignation des travaux :	Coût approx.
Courrendlin-Choindaz	Double voie, 1.880 km.	1.410.000.—
Delémont	Remplacement de deux passages à niveau par un passage supérieur	610.000.—
Renan	Allongement de la voie d'évitement et installation de l'enclanchement	118.000.—
Delémont-Delle	Réfection des tunnels 1931/32	1.961.000.—
Zwingen	Suppression du passage à niveau de la route Brislach-Zwingen	180.000.—
Grellingue	Allongement de la voie d'évitement	220.000.—
	Agrandissement de la halle aux marchandises	12.000.—
Bienne-La Chx-de-Fds	Remplacement du tablier métallique et 4 ponceaux	74.000.—
Moutier	Pose de bordures aux deux quais à voyageurs	44.000.—
St-Ursanne	Extension	34.000.—
Courtemaîche	Construction d'un quai aux longs bois	10.000.—
Aesch	Construction de nouveaux W. C.	11.000.—
	Réfection de voie et de ballast sur divers tronçons	600.000.—

## Electrification Delémont-Bâle

Delémont-Bâle	Exhaussement de passages supérieurs	50.000.—
id.	Déplacement des signaux	90.000.—
id.	Etablissement du profil d'espace libre	88.000.—
id.	Installation de câbles pour signaux lumineux	130.000.—
id.	Installations à faible courant	400.000.—
id.	Etablissement de la ligne de contact et de transport	900.000.—
		<u>6.942.000.—</u>

## Travaux de chômage.

Berne, le 21 avril 1931.

La Direction de l'intérieur du canton de Berne à l'Association pour la Défense des Intérêts Economiques du Jura (voir Bulletin N° 4):

Nous vous accusons réception de votre requête du 9 avril 1931 à laquelle nous avons apporté toute l'attention voulue et, nous avons l'avantage de vous donner les renseignements suivants :

1. Nous reconnaissons volontiers les efforts d'un grand nombre de communes du Jura qui ont exécuté ou font exécuter actuellement avec succès des travaux d'utilité publique dans le but d'atténuer le chômage.
2. Les travaux de suppression de passage à niveau, construction de double-voie, électrification de la ligne Delémont-Bâle, etc., constituent une excellente occasion de travail pour de nombreux chômeurs appartenant à l'industrie horlogère. Il y a lieu de noter que ces travaux devaient être entrepris bien plus tard et que leur exécution a été avancée justement pour obvier au chômage grandissant.

Nous constatons, par exemple, que pour les travaux du Passage de la Turquie à Delémont, nous avons assigné, à ce jour, 40 hommes pour la plus grande partie des horlogers et des manœuvres de fabrique.

Il y a en outre 45 hommes, horlogers et ouvriers d'usine occupés aux travaux de la double-voie Choindez-Courrendlin. Pour les travaux d'électrification Delémont-Bâle 75 hommes au moins ont été placés, dont une bonne partie appartiennent à l'industrie horlogère et qui se répartissent dans les communes se trouvant sur le parcours de la ligne.

Tous ces gens travaillent en dehors de leur profession et sont en grande partie membres d'une caisse d'assurance-chômage. Il est donc incontestable que ces travaux décongestionnent la situation du marché du travail. Nous attendons de nouveaux ordres des entreprises chargées de ces travaux pour y placer autant que possible des ouvriers horlogers.

3. Par ordonnance du 24 février 1931, le Conseil-exécutif a mis une somme de fr. 100.000.— à disposition pour l'encouragement des travaux de chômage communaux dans la région horlogère et nous ajoutons que la Confédération a accordé à notre canton une même somme dans ce but, ce qui fait au total fr. 200.000.—. Avec ce crédit, nous avons eu l'occasion de déclancher jusqu'à ce jour des travaux de chômage communaux pour un devis de plus de fr. 900.000.—. Les salaires de ces travaux atteignent la somme de fr. 400.000.— environ. Une grande partie de ces travaux ne sont pas encore commencés.

Si la crise continue et si notre action se montre insuffisante, nous examinerons sans aucun doute la situation avec la Confédération pour prendre d'autres mesures ayant pour but d'obvier au chômage. (De nouveaux subsides ont été accordés depuis lors. — Rédaction.)

4. Pour ce qui concerne les travaux ordinaires et exécutés par le canton dans le Jura, la Direction cantonale des travaux publics vous donnera certainement tous les renseignements pouvant vous intéresser, cette autorité ayant également reçu votre requête.

Nous notons, en passant, que pour les travaux exécutés par le canton dans la commune de Fahy, «canalisation de route cantonale», nous avons assigné 21 chômeurs des communes de Fahy et de Bure, dont 12 pierristes.

Enfin pour les travaux de canalisation de la route cantonale dans le village de Sorvilier 14 chômeurs y sont occupés dont 6 ouvriers horlogers.

Nous attendons d'autres rapports qui ne tarderont pas à nous parvenir.

Espérant que ces renseignements pourront vous donner satisfaction, nous vous présentons,...

Le Directeur de l'intérieur :

Son remplaçant,  
W. BÖSINGER.

Assurance-chômage.

Berne, le 21 avril 1931.

La Direction de l'intérieur du canton de Berne à l'Association pour la Défense des Intérêts Economiques du Jura (voir Bulletin N° 4):

Nous vous accusons réception de votre honorée du 9 avril courant à laquelle nous avons apporté toute l'attention voulue.

Les suites fâcheuses de la crise de l'industrie horlogère nous sont parfaitement connues et nous avons pris toutes les mesures possibles pour en atténuer les effets.

Veuillez nous permettre, en liaison avec ces faits, de vous exposer ce qui suit :

1. L'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail et le canton de Berne se sont déclarés d'accord pour autoriser les caisses de chômage à prolonger, pour l'année courante, la durée d'indemnisation jusqu'à 150 jours, aux assurés appartenant à l'industrie horlogère. Pour les caisses avec l'année d'indemnisation individuelle, cette prolongation est même accordée jusqu'à 180 jours. La durée d'indemnisation pour les ouvriers sur métaux est limitée à 120 jours.

Néanmoins, la Confédération et le canton estiment qu'une caisse de chômage ne devrait procéder à une prolongation au delà de 90 jours que si sa situation financière le lui permet. C'est sans doute inspirées par cette manière de voir que certaines caisses de chômage ont demandé aux communes jurassiennes le relèvement de leur contribution jusqu'à 30 %.

On ne doit cependant pas perdre de vue que les communes doivent adapter leur subvention aux caisses de chômage, à la situation communale. Elles ne peuvent donc pas être obligées d'accorder des subventions dépassant leur capacité financière.

Pour qu'à l'avenir il soit mieux tenu compte de la situation des communes, le projet de la nouvelle loi sur l'assurance-chômage prévoit que la subvention communale ne sera pas plus élevée que celle du canton.

2. La loi nouvellement révisée dispose l'introduction de l'assurance-chômage obligatoire partielle. La Commission nommée par le Grand Conseil, chargée de délibérer à cet effet, a approuvé ces modifications.
3. Le Conseil-exécutif a décidé d'élever le taux du subside de 10 à 20 % pour l'année 1931, aux caisses d'assurance-chômage reconnues, pour les assurés appartenant à l'industrie horlogère.

Par contre, il n'est pas possible d'accorder une augmentation jusqu'à 25 %, car le 3<sup>e</sup> alinéa de l'article 2 de notre loi du 9 mai 1926 prescrit qu'il n'est loisible au Conseil-exécutif que d'élever passagèrement, en temps de crise, les subventions d'encore 10 % au maximum, et cela soit pour l'ensemble du canton, soit pour une région ou une industrie déterminée.

Le projet de la nouvelle loi prévoit une subvention du canton pouvant aller jusqu'à 25 % suivant les risques et les charges assumés par les caisses d'assurance-chômage.

4. De son côté, la Confédération examinera la question d'augmenter également, pour l'année 1931, la subvention de 10 %, mais ne veut prendre une décision que si les décomptes des caisses de chômage en donnent la justification.

Nous demeurons au surplus bien volontiers à votre disposition pour tous les renseignements qu'il vous semblerait utile de posséder. Veuillez agréer,...

Le Directeur de l'intérieur :  
Son remplaçant,  
W. BOSIGER.

### Chantiers de chômage : salaires.

Berne, le 4 juin 1931.

L'Office cantonal du travail, Berne, à l'Association pour la Défense des Intérêts Economiques du Jura (voir Bulletin N° 4) :

Nous vous accusons réception de votre honorée du 1<sup>er</sup> juin 1931 qui a retenu toute notre attention.

1. Il est vrai que l'ordonnance du 24 février 1931, sur l'encouragement des travaux de chômage communaux dans la région horlogère, ne fixe pas de salaire-minimum horaire pour les ouvriers occupés à ces travaux. Par contre, les instructions de la Direction de l'intérieur relatives à cette ordonnance, prescrivent ce qui suit :

« Le salaire devra être celui qui est ordinairement octroyé dans la région et doit être suffisant pour un entretien normal et convenable. Est considéré comme salaire normal, celui qui est habituellement versé aux ouvriers professionnels de la région si les travaux sont exécutés librement. Le travail à la tâche n'est pas exclu, cependant on devra assurer aux chômeurs un gain moyen minimum de la contrée, de manière à ce que ceux qui y sont occupés en dehors de leur profession, puissent s'y familiariser, sans qu'il soit nécessaire de leur octroyer, à part le salaire, un secours supplémentaire, que ce soit par l'assurance-chômage ou par l'aide d'une institution sociale, publique ou privée. »

Toutes les communes, mettant en chantier des travaux de chômage, ont reçu ces instructions. C'est donc en premier lieu à ces dernières de veiller à ce que ces instructions soient mises en pratique pour autant que les travaux soient exécutés en régie ou alors de faire les démarches nécessaires auprès des entrepreneurs intéressés. Nous nous permettons de vous faire savoir, ensuite des observations faites, qu'en général on paye un salaire-minimum horaire de fr. 1.—.

2. Les Chemins de fer fédéraux qui exécutent des travaux de transformation dans le Jura ont également spécifié dans les clauses générales des contrats, conclus avec les entreprises, ce qui suit :

« Art. 92. — L'entreprise accordera les conditions de travail et paiera les salaires en usage au lieu où les travaux sont exécutés. »

Vous constaterez, à l'appui de ce qui précède, que les **salaires en usage** dans les régions où ces travaux sont exécutés, doivent être appliqués, ceci aussi bien pour les travaux mis en chantier par les Chemins de fer fédéraux que pour les travaux de chômage communaux.

Pour le cas où vous auriez connaissance d'une application contraire à ces prescriptions vous nous obligeriez en nous le signalant.

Nous vous remettons dans l'annexe, pour votre orientation, l'ordonnance du 24 février 1931 et les instructions de la Direction de



l'intérieur y relatives. Si d'autres renseignements peuvent vous être utiles, nous sommes bien volontiers à votre disposition pour vous les donner.

Veuillez, agréer,...

Office cantonal du travail :

Le Directeur,  
BUCHER.

### Horaire 1932/33.

8 août 1931.

A la Direction cantonale des chemins de fer à  
B e r n e.

Monsieur le directeur,

Nous avons l'honneur de vous donner connaissance ci-après des améliorations que nous aimerions voir apporter à l'horaire des trains directs pour la période allant de mai 1932 à mai 1933. Les vœux énumérés sont le résultat de délibérations qui ont eu lieu à l'assemblée annuelle de l'« Action cantonale en faveur des chemins de fer bernois », le 3 août dernier à Bienne, où les principaux cercles intéressés à la prospérité de notre grande artère ferroviaire Delle-Lötschberg étaient représentés. Nous y avons ajouté ceux qui concernent spécialement le Jura bernois et qui ont été discutés au sein du comité de notre association.

Nous désirons :

#### **Action cantonale :**

1. **Le rétablissement d'un direct matinal Thoune-Delle**, pour faire suite au 131 venant de Milan, avec correspondance à Belfort sur train 30 Est pour Paris ; au moins pendant la période de l'heure normale, cette correspondance serait très facile à établir, tout en laissant circuler le nouveau train demandé sur territoire bernois à une heure convenant au trafic régional.

Trois relations directes existent actuellement dans la direction Paris-Milan, via Delle-Lötschberg ; dans le sens opposé, il n'y en a que deux. Il importe donc de compléter l'œuvre commencée et de doter notre grande artère de trois express quotidiens dans chaque sens, comme c'était le cas avant la guerre.

On réaliserait à Belfort, pendant une partie de l'année au moins, de bonnes correspondances pour Nancy et pour Boulogne-Londres. Ce train pourrait aussi, éventuellement, relier le **direct 103** arrivant à Bienne de Genève et de Lausanne à 7.03 h. à l'**accéléré 1757** partant de Delémont pour Bâle à 7.50 h.

D'autre part, il faut se rappeler que le Jura bernois et en particulier la région de Porrentruy ne dispose d'aucune communication matinale avec Belfort avant 10.58 h.

2. **Amélioration de la marche du direct 143CFF/38Est** et suppression du long arrêt de ce train à Belfort. L'arrivée à Paris pourrait facilement être avancée d'une heure au moins.
3. **Etablissement à Belfort de bonnes correspondances de et pour Nancy** avec circulation de voitures directes Milan-Nancy-Milan. Ici aussi, nous ne demandons que le retour à l'état d'avant-guerre.
- 4a. **Etablissement d'une troisième paire de directs Bâle-Bienne-Bâle, via Delémont**, en correspondance avec les trains 112 et 113. Cette

revendication se renouvelant depuis de nombreuses années, nous nous dispensons de répéter les arguments que nous avons déjà fait valoir en sa faveur. Nous ne cesserons de dire que les lignes principales du Jura ont le droit d'être mises sur le même plan que les autres voies ferrées suisses et qu'il faut donner au public la possibilité de voyager en utilisant les parcours les moins chers et les plus courts.

Le nouveau train 212 Bâle-Bienne devrait en tout cas relever la correspondance du D2 allemand.

- 4b. Nous sommes aussi chargés de demander que ce direct allemand D2 ait une continuation sur l'Oberland bernois, soit par Olten, soit par Delémont. Cette dernière éventualité a été retenue en prévision d'une combinaison avec le 212, ce qui permettrait aux C.F.F. de réduire les prestations nouvelles à un minimum.

#### **Jura :**

Les revendications qui suivent sont des vœux formulés spécialement par l'Association pour la défense des intérêts économiques du Jura au nom des populations qu'elle représente.

1. **Réduction des temps de parcours entre Bâle et La Chaux-de-Fonds** ainsi qu'en sens inverse. Ce trajet devrait pouvoir être effectué en trois heures ou moins, comme avant la guerre. Nous demandons trois bonnes communications quotidiennes dans chaque sens entre ces deux gares, par la voie la plus courte et la moins chère, l'une le matin, la seconde vers le milieu du jour et la troisième le soir. Des voitures directes entre Bâle-La Chaux-de-Fonds et retour devraient être réintroduites.
2. **Rétablissement des correspondances suivantes :**
  - à Bâle : 207 (Delémont)/189 (Zurich),  
192 (Zurich)/222 (Delémont),
  - à Delémont : 138 (Porrentruy)/1646 (Sonceboz-St-Imier),  
ou Moutier,
  - à Bienne : 138 (Delle)/104 (Lausanne),  
432 (Sonceboz)/1510 (Neuchâtel).
3. **Introduction de voitures directes Calais-Lausanne, via Delle-Bienne.**

Nous nous réservons de formuler de nouveaux vœux, tant pour le trafic direct que pour les communications locales lorsque les projets d'horaire seront soumis à l'enquête publique.

Tout en vous remerciant bien sincèrement de la bienveillance avec laquelle vous accueillez toujours nos requêtes, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur...

**Au nom de l'Action cantonale et de l'A. D. I. E. J. :**

Signatures.

**Loi sur le commerce  
des marchandises**

29 août 1931.

A la Chambre cantonale bernoise du Commerce et de l'Industrie,

Bienne.

Messieurs.

La Chambre cantonale bernoise du Commerce et de l'Industrie, bureau de Bienne, a bien voulu nous transmettre votre exposé relatif

à la revision de la loi sur le commerce des marchandises du 19 mai 1926, en nous priant de vous faire parvenir nos observations éventuelles d'ici à fin août.

Le Bureau de notre Association a examiné votre intéressant exposé et déclare adhérer purement et simplement, dans les grandes lignes, à votre projet.

Nous nous permettons cependant de relever les points suivants :

**Ad. Art. 24.**

La dernière phrase du dit article prévoit : Un visa communal donne le droit de colporter pendant 6 jours au plus dans la même commune ou pendant 1 jour au plus dans la même localité.

Ce texte nous paraît difficilement compréhensible. Il semble qu'il signifie que dans les communes comportant plusieurs localités, il ne soit permis de colporter qu'un jour dans chaque localité. Or, nous ne voyons pas pourquoi un visa pour 6 jours pourrait être accordé, cas échéant, dans de petites communes et pourquoi une restriction dans le sens de celle préconisée serait admise dans une commune comportant plusieurs localités. Le texte français en tous cas devrait être modifié et pourrait l'être par la suppression pure et simple des mots : « ou pendant 1 jour au plus dans la même localité ».

**Ad. Art. 17a.**

Cette disposition nous paraît contraire au texte et à l'esprit de la loi. Sous lettre B, chiffre I, figure, avant art. 15, le titre « Industries ambulantes (colportage) ». Nous estimons que dès qu'une personne a un domicile fixe et qu'elle quête à domicile des objets à réparer, tels que ceux mentionnés sous art. 17a, on ne peut plus parler d'une industrie ambulante. Les inconvénients pouvant résulter pour le public de l'exercice de cette profession par l'une ou l'autre personne peu consciencieuse, ne justifie pas à notre avis l'insertion d'une disposition semblable.

Nous avons d'autre part pris connaissance avec intérêt des postulats de l'Union Ouvrière de Berne.

Nous ignorons si effectivement tout permet de prévoir que la loi fédérale que prépare l'Office fédéral de l'Industrie, des Arts et Métiers et du Travail pourra entrer en vigueur avant les dispositions de la loi de 1926 révisée. Si tel n'était pas le cas, nous estimons que des dispositions législatives, dans ce sens, devraient être insérées dans la loi modifiée de 1926. Nous ne pourrions toutefois acquiescer sans autre aux propositions de l'Union Ouvrière de Berne. Il nous paraît qu'une durée normale du travail hebdomadaire devrait être fixée à 48 heures. L'augmentation successive du nombre de jours fériés devrait être portée de 6 à 18 et non de 6 à 24. La disposition relative au paiement du salaire pendant les jours de maladie devrait être insérée.

Nous avons pris note que les dispositions pénales pour contravention à la protection du personnel seront portées dans la loi modifiée. Toutefois nous nous permettons de relever que le motif militant en faveur de l'introduction de ces dispositions et figurant à page 6 sous litt. e) n'est pas très heureux. En effet, la protection du personnel garantie par une sanction pénale se justifie indépendamment du fait que des plaintes n'ont pas été portées. On peut par contre constater avec satisfaction que l'introduction de ces dispositions ne créera, d'après les expériences faites, que peu ou pas de difficultés.

En vous remerciant d'avoir bien voulu nous soumettre votre projet, auquel nous adhérons bien volontiers, sous réserve des quelques points énumérés ci-dessus, nous vous prions d'agréer, etc.

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

Signatures.