

La modernisation des chemins de fer jurassiens : l'électrification du Porrentruy-Bonfol

Autor(en): **Ribeaud, Alfred**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **23 (1952)**

Heft 6

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825338>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

P34

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

XXIII^e ANNÉE

PARAIT UNE FOIS PAR MOIS

N^o 6. JUIN 1952.

SOMMAIRE :

La modernisation des chemins de fer jurassiens : L'électrification du Porrentruy-Bonfol.

La restauration du château de Domont, près de Delémont.

Le marché du travail. — Chronique bibliographique du Jura

La modernisation des chemins de fer jurassiens

L'électrification du Porrentruy-Bonfol

Le régional d'Ajoie a connu, le 17 mai 1952, un jour faste. C'était l'inauguration de la traction électrique sur cette ligne qui, malgré bien des vicissitudes, a rendu, depuis cinquante ans, de grands services à la région. L'histoire du Porrentruy-Bonfol a été évoquée par divers orateurs, au cours d'une manifestation populaire qui s'est déroulée dans des sites charmants, en une radieuse journée de printemps.

L'heureuse modernisation de la voie ferrée et du matériel roulant, l'allégresse de la ville et des villages devant un incontestable progrès, l'expression de la confiance générale en l'avenir n'ont pas empêché la reconnaissance publique de rendre hommage aux initiateurs de l'entreprise. A cet égard, une lettre de Bonfol, adressée au **Démocrate**, a rappelé très opportunément la mémoire du docteur Boéchat, médecin dans cette localité à la fin du siècle dernier : « Il fut un des plus ardents promoteurs du régional. Partout, dans les villages intéressés, à Porrentruy, à Berne, il prit part inlassablement à la croisade en faveur du chemin de fer. Sans compter, il dépensa ses forces, son temps, son argent pour tirer la contrée d'un isolement presque absolu. » Le nom du docteur Boéchat, humaniste, historien, philanthrope, est, en effet, intimement lié au R.P.B.

Mais les regards sur le passé sont assez fugitifs, en cette matinée de mai étincelante de renouveau. Les couleurs fédérales flottent au-dessus de la gare de Porrentruy, complètement mise à neuf. Le quai est décoré de nombreux drapeaux suisses, français, bernois et jurassiens.

Le président du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Jura, M. J. Schlappach, député, avocat à Tavannes, reçoit ses invités vers midi, et un banquet est servi au buffet de la gare. Le Conseil d'Etat bernois a délégué son président, M. Virgile Moine, directeur de l'instruction publique, et M. Brawand, chef des tra-

vaux publics. Le Département fédéral des postes et chemins de fer est représenté par M. Hirzel. Les autorités régionales sont présentes, avec les conseils communaux des localités situées sur la ligne Porrentruy-Bonfol « in corpore », les maires d'Ajoie et les présidents des grandes associations du Jura. La France a envoyé plusieurs personnalités de la région limitrophe, de la Société nationale des chemins de fer, et des services commerciaux de l'ambassade à Berne. Il y a là plus de cent-cinquante personnes.

Tous les orateurs replacent dans son cadre économique la mise en circulation du P.-B., le 14 juillet 1901. Un raccordement fut opéré, en 1910, avec la voie Pfetterhouse-Dannemarie. Mais les déficits accumulés pendant deux guerres créèrent une situation que l'on put appeler la grande pitié des chemins de fer jurassiens. Les administrations des différentes lignes privées convinrent de se grouper en une compagnie unique, qui fût mieux à même de défendre les intérêts et l'existence du réseau secondaire du Jura.

La nouvelle Compagnie

Dans un brillant discours, Me Schlappach parle donc de la constitution, en 1945, de la Compagnie des chemins de fer jurassiens réunissant les anciennes entreprises, en vertu d'un acte de fusion exigé par la Confédération. A l'assemblée de Saignelégier, les délégués des communes approuvèrent le projet prévoyant l'électrification du Porrentruy-Bonfol et la rénovation du réseau central.

« Il est clair, expose le président, que, pour réaliser un problème de cette importance, la question financière jouait un rôle primordial. Dans ce domaine, les organes responsables de la nouvelle Compagnie ont travaillé d'arrache-pied et ont réussi à convaincre les autorités fédérales que la somme de 3 ½ millions en faveur de la modernisation des Chemins de fer du Jura, prélevée sur le crédit de 125 millions de francs de la loi fédérale du 6 avril 1939 concernant l'aide aux entreprises privées de chemins de fer, était nettement insuffisante et ne correspondait plus à nos prévisions budgétaires. Comme la procédure parlementaire n'est pas encore atteinte par le mal du siècle, la vitesse, nous avons dû prendre patience, et c'est par la loi fédérale du 21 décembre 1949 que la Confédération a été autorisée à porter sa subvention à la somme de 7 millions.

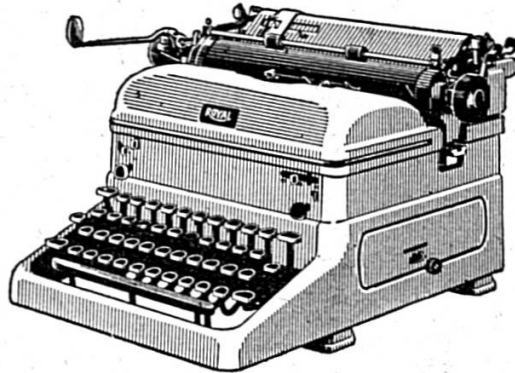
» Le canton, de son côté, s'est mis sérieusement à la tâche, en mettant à la disposition de la Compagnie le montant très important de 9.400.000 fr., à la condition que, de leur côté, les communes intéressées participent à cette dépense jusqu'à concurrence de 2 millions. Cette part communale est d'ailleurs réduite à 1.500.000 fr. et répartie le plus équitablement possible entre ces 22 communes. En votation populaire du 3 décembre 1950, le peuple bernois a ratifié le crédit de 7.900.000 fr., et du même coup s'épanouissait ce rêve si longtemps caressé, la modernisation désormais indiscutable de nos chemins de fer.

» Je pense que c'est ici l'occasion de remercier très chaleureusement au nom de toutes nos populations les autorités fédérales, cantonales et communales pour leur bienveillance et leur compréhension. J'aimerais rendre un témoignage de gratitude tout particulier à M. le conseiller d'Etat Brawand, directeur des chemins de fer du canton de

ROYAL.

STANDARD
ELECTRIC
PORTABLE

513



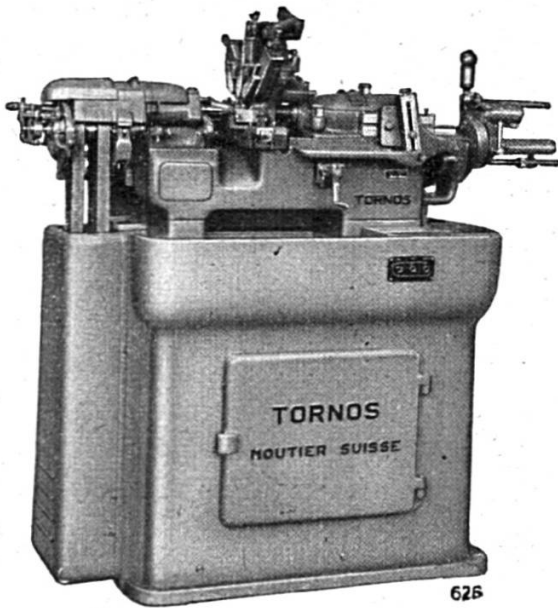
Réfléchissez !

Le rendement rationnel de la dactylo ou de la secrétaire dépend en large partie de machines de bureau travaillant rationnellement. Augmentez donc la capacité de travail de vos employées avec la nouvelle GRAY MAGIC ROYAL — la machine à écrire possédant plus de commodités que n'importe quelle autre pour économiser du temps et du travail.

Représentant pour le Jura bernois :

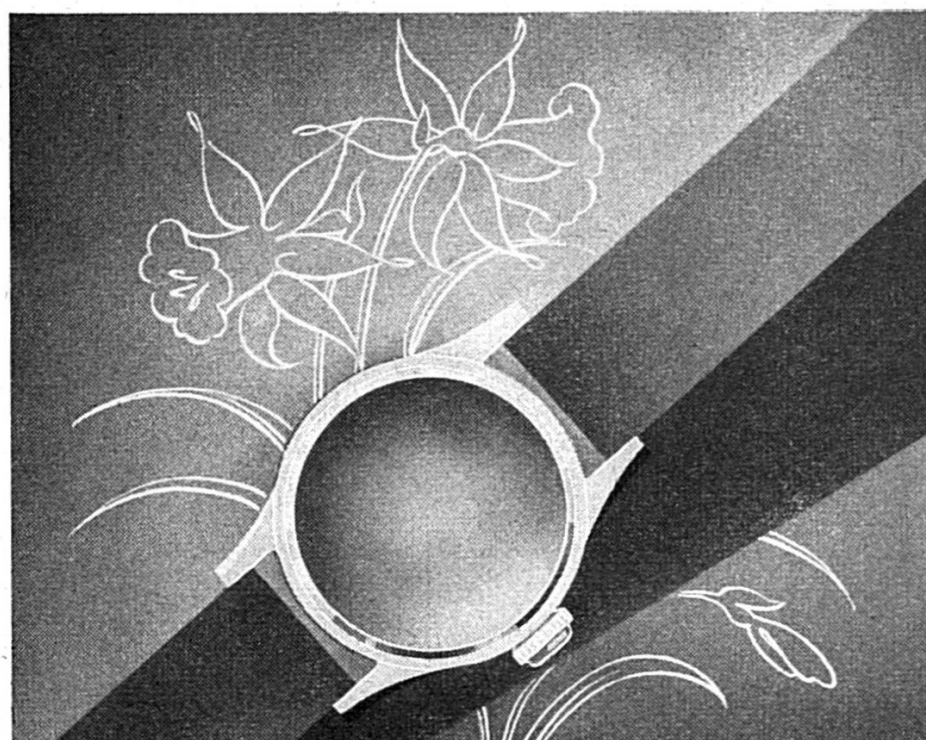
PAUL LUTHERT Royal Office **Saint-Imier**

Tours automatiques



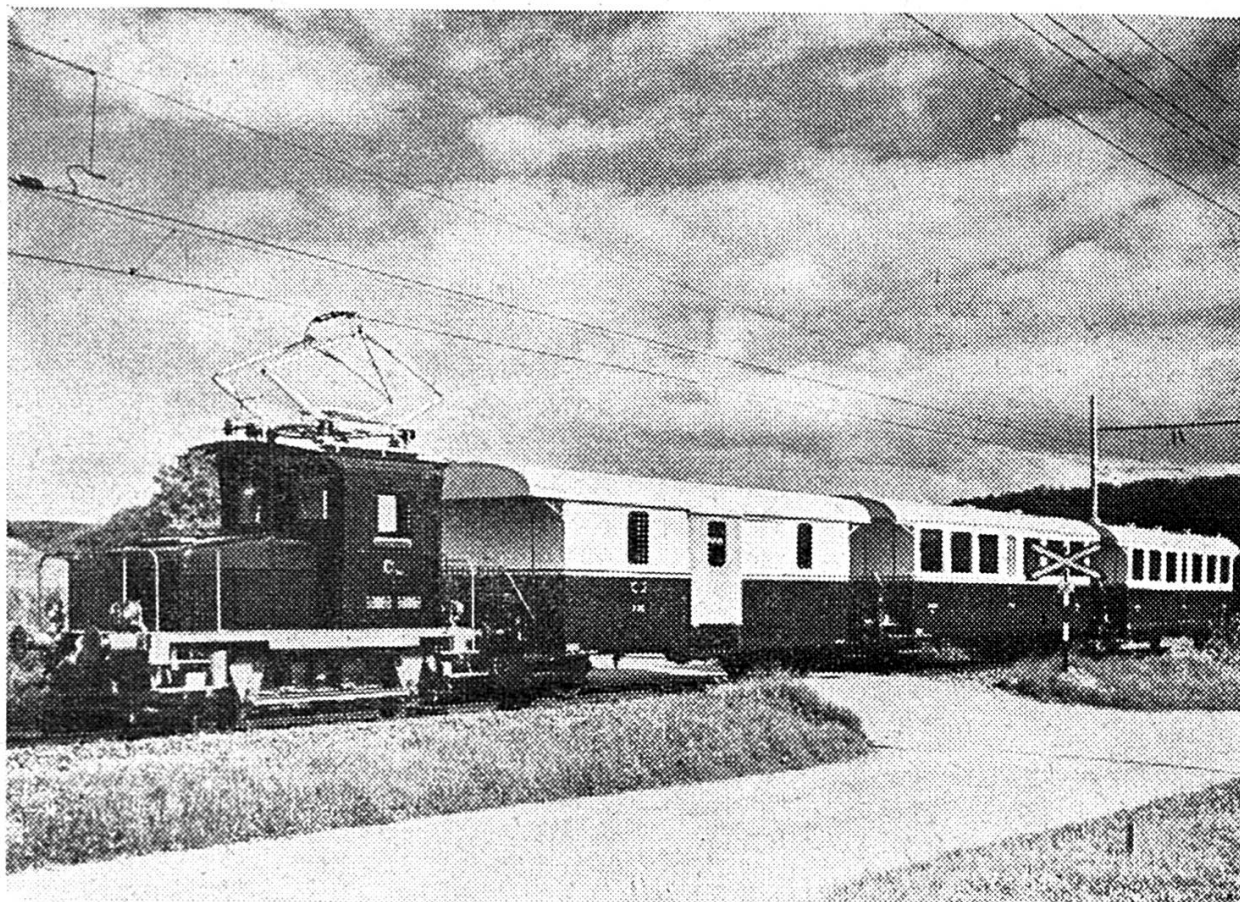
à décolleter
de haute
précision

517



LÉON BERDAT S.A.
COURTÉTELLE
FABRIQUE
DE BOITES
METAL ET
ACIER

522



Le nouveau Porrentruy-Bonfol. — Photo Enard (cliché Démocrate)

Berne, qui a manifesté vis-à-vis des chemins de fer privés du Jura une sympathie constante et une indéfectible amitié. J'aimerais associer à son nom celui de notre directeur, M. Jean von Kaenel, qui a fait preuve, dans tous les secteurs de la réorganisation de nos lignes, d'un sens des réalités et d'un dynamisme vraiment exceptionnels.»

Après avoir remercié ses collègues et collaborateurs du comité de direction et du conseil d'administration, Me Schlappach poursuit :

« La traction électrique remplace aujourd'hui sur la ligne Porrentruy-Bonfol la traction à vapeur. Cet événement constitue la première étape de la réorganisation technique de notre Compagnie. Le grand œuvre est en cours, mais la grande partie en sera également terminée dès l'année prochaine. Sur 90 km. de lignes que comporte le réseau des Chemins de fer du Jura, le parcours Porrentruy-Bonfol représente une distance de 11 km. environ.

» La deuxième étape qui comprend le réseau central, on peut l'appeler aussi réseau franc-montagnard, est donc de loin la plus importante. Non seulement toutes les commandes ont été passées, mais le matériel est en cours d'exécution, et nous avons exigé des entrepreneurs un effort spécial pour la réfection des voies et les travaux d'électrification. La patience des Francs-Montagnards ne sera pas déçue.

» J'ajoute que nous avons été satisfaits des travaux exécutés sur la ligne Porrentruy-Bonfol, et il est juste que j'adresse mes remerciements

aux entrepreneurs qui ont manifesté dès le début leur intention de nous donner entière satisfaction.

» Je me suis efforcé d'abrèger dans la mesure du possible cette orientation générale sur la réorganisation technique de nos chemins de fer. Je dois cependant la compléter en ajoutant que pour le secteur Porrentruy-Bonfol, la dépense s'élève à la somme de 2.100.000 fr., tandis que l'ensemble de la modernisation de nos chemins de fer s'élève à 16.400.000 fr. Je puis donc dire que du point de vue régional, nous avons réparti dans une juste et équitable proportion les crédits mis à notre disposition, et il est important de le constater.

» Enfin, j'aimerais tranquilliser les populations d'Alle, de Vendlin-court et de Bonfol, et leurs autorités ici présentes, en leur disant que nous n'avons pas oublié la rénovation de leurs gares, et qu'incessamment, du reste, commencera celle de Bonfol. J'espère que cette communication augmentera la joie que les maires de ces trois beaux villages éprouvent certainement aujourd'hui. »

La liaison avec l'Alsace

Au sujet de la liaison avec l'Alsace, l'orateur déclare :

« Nous espérons toujours que nos amis français, dont nous apprécions vivement la présence parmi nous, n'oublieront pas qu'un transport par Dannemarie et Pfetterhouse est moins onéreux que par toute autre ligne et qu'en conséquence, les services de la S. N. C. F. n'ont aucune raison de nous oublier. Nous avons pris contact en janvier dernier à la Préfecture de Colmar. Je forme le vœu que les pourparlers qui ont été engagés aboutissent à une solution heureuse et équitable.

» Puis-je rappeler à cette occasion les paroles que prononçait en 1901, lors de l'inaguration du Porrentruy-Bonfol, M. Ricklin, maire de Dannemarie, et que la presse d'alors rapportait de la façon suivante :

« Le régional est appelé à devenir une ligne internationale. Cette ligne est nécessaire et elle resserra les liens d'amitié qui ont toujours existé entre la Suisse et l'Alsace. »

» En fait, la ligne Porrentruy-Bonfol est devenue internationale par la convention du 21 juin 1906, et c'est le 1^{er} novembre 1910 que l'exploitation entre Bonfol et Pfetterhouse a été ouverte. »

M. Charles Parietti, maire de Porrentruy, salue tous les invités, au nom de la ville et de son conseil municipal.

« Je me fais un devoir, dit-il, de remercier chaleureusement tous ceux qui se sont voués à la réorganisation du régional, à son électrification, aux nombreux travaux accomplis, — à une œuvre hautement méritoire, qui aura pour résultat l'amélioration du trafic et des possibilités de contact plus fréquent entre les localités, qui assurera une meilleure concordance avec l'horaire des chemins de fer fédéraux.

» Ces remerciements très sincères, je les adresse à tous les artisans de l'entreprise, non seulement au nom de Porrentruy, mais encore de la part des populations des villages situés sur la ligne : Alle, Vendlin-court, Bonfol. Tous ensemble, nous exprimons notre gratitude à la Confédération, à l'Etat et aux communes, qui ont accordé des subsides, — sans oublier l'heureuse action de l'A.D.I.J. en faveur des Chemins de fer jurassiens. Merci aussi à la presse qui, à aucun moment, n'a ménagé son énergie appui à la cause du régional. »

CHAUX

ST-URSANNE



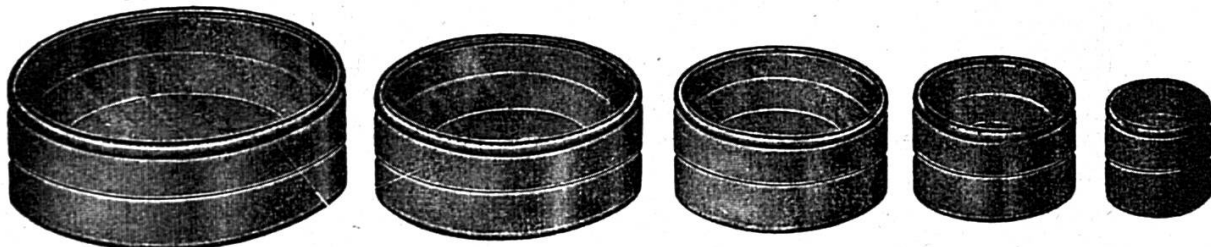
pour blanchir et désinfecter les étables, etc.
pour améliorer les terres décalcifiées,
pour préparer la bouillie bordelaise,
pour fourrager (carbonate de chaux fourrager).

Fabrique de chaux de St-Ursanne S. A.

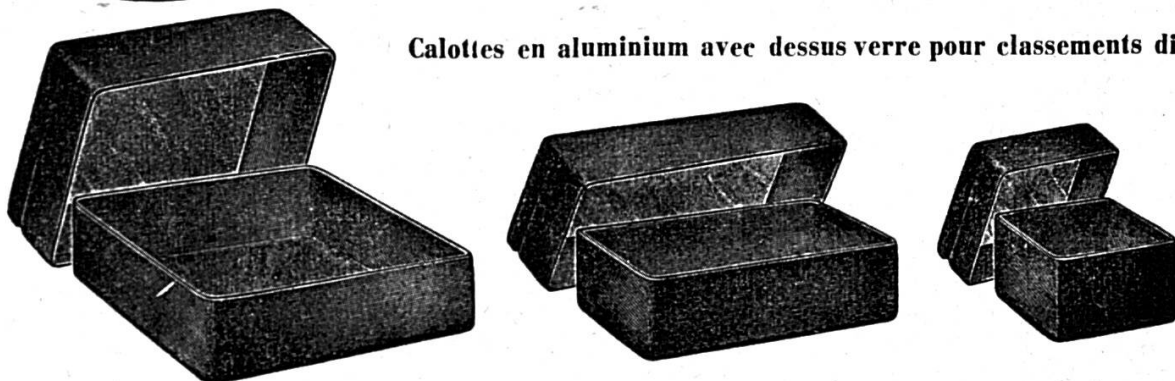
St-Ursanne (Jura) Tél. (066) 5 31 22

525

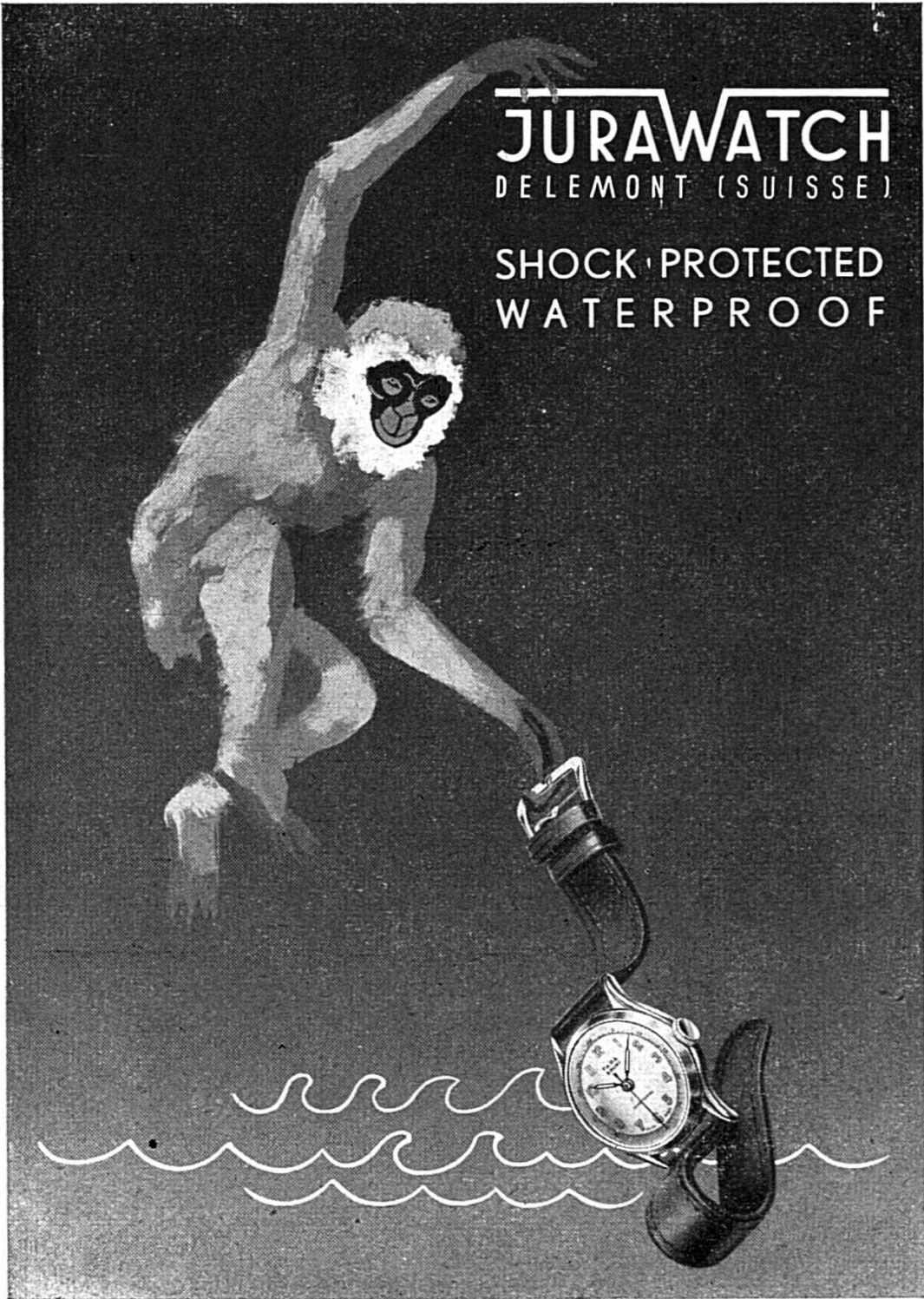
FABRIQUE DE BOITES



Calottes en aluminium avec dessus verre pour classements divers



LA CENTRALE — Bienne



JURAWATCH

DELEMONT (SUISSE)

SHOCK-PROTECTED
WATERPROOF

537

Cinquante ans de panache

M. Parietti rappelle les vastes espérances suscitées autrefois par la construction du R.P.B. et, surtout, par sa prolongation dans la direction de l'Alsace. A une certaine époque, au temps où l'annexion de 1871 faisait de l'Allemagne notre immédiate voisine, il fut même question d'un direct Porrentruy-Strasbourg, par Mulhouse. Le maire de Porrentruy termine ainsi son allocution, qui est très applaudie :

« Divers programmes ont été réalisés. Certains ont dû être abandonnés. A de nombreuses reprises, il faut le reconnaître, les circonstances n'ont pas servi les intérêts du régional, ni les conditions d'un accroissement de son trafic. Mais, à force de ténacité, le brave petit train a continué à marcher. Il a maintenu la liaison de Porrentruy avec Bonfol et la frontière alsacienne. Dédaigneux des ironies faciles que lui ont valu, à l'occasion, son impécuniosité, il a toujours circulé grâce à un personnel dévoué. Malgré le qu'en dira-t-on, il a fièrement agité son panache au-dessus de la tranchée. Il n'a pas désespéré de son sort... Bravo, cher Régional, ami de toujours, camarade de nos plus lointains souvenirs !

» Maintenant, le panache de fumée s'est envolé dans le passé... Nous voici en présence de l'électrification et d'un matériel neuf. Dans quelques instants, nous allons partir pour Bonfol, — et les populations, les autorités, les enfants des écoles acclameront le passage du train rajeuni. Ils le feront avec une entière confiance, avec un entrain pareil à celui de leurs devanciers d'il y a cinquante ans. »

L'amitié franco-suisse

M. René Lafontaine, attaché commercial à l'ambassade de France, parle des problèmes ferroviaires du Jura dans leurs rapports avec les communications de l'Ouest. Il donne l'assurance que ses services feront l'impossible pour donner satisfaction aux justes revendications des autorités et des populations jurassiennes.

Les pourparlers récents avec les Ponts et chaussées de Colmar et la Chambre de commerce de Mulhouse sont encore évoqués, et le maire de Pfetterhouse fait une touchante déclaration d'amitié franco-suisse.

Le salut du Département fédéral des postes et chemins de fer est adressé à l'assistance par M. Hirzel. Il exprime en excellents termes les vœux des autorités fédérales pour la prospérité du P.-B. et des chemins de fer du Jura.

Au dessert, les « Petits Chanteurs », dirigés par M. Paul Fluckiger, remportent un énorme succès et, en récompense, fillettes et garçonnets vont prendre place dans le train inaugural. Une foule animée a envahi le quai. On entend le Club des accordéonistes et la Fanfare municipale, pendant que les invités montent dans les wagons battant neufs, décorés de guirlandes et de gerbes fleuries.

A travers l'Ajoie

C'est le départ à travers la campagne d'Ajoie, qui s'est faite pimpante, comme pour participer à la fête. Réception en gare d'Alle. Vivats de la population. Fanfares. Chants du Chœur mixte. Les hôtes de Berne et les étrangers paraissent enchantés. On sent vraiment que la manifestation reflète, cordialement et spontanément, la satisfaction de tout

un petit peuple. Les couplets patois des bardes Vultier et Voëlin relèvent avec une malice gauloise les heurs et malheurs du « pauvre bougre » (le P.-B. !). Les « officiels » et la rouge cohorte des « Petits Chanteurs » regagnent le train, après une harangue de Me Schlappach, qui a l'air tout à fait emballé de l'accueil populaire.

La foule n'est pas moins enthousiaste à Vendlincourt. Les fanfares et les chœurs sont vivement applaudis. Les conseillers d'Etat admirent la qualité de certaines voix féminines.

Nous voici à Bonfol, terme de ce triomphal voyage d'inauguration. Comme à Porrentruy, à Alle et à Vendlincourt, la liesse déborde de toutes parts, et l'autorité communale veut combler ses visiteurs à la manière ajoulote. Des tables sont dressées sur la place de la gare ; on sert des rafraîchissements. Après les sonneries des fanfares et les chants des écoliers, la fête foraine bat son plein. Signification de cette manifestation du contentement général, tel est le thème de l'allocution de circonstance prononcée par M. Fleury, maire du village.

Un discours-ministre a été annoncé : celui de M. le Dr Virgile Moine, président du Conseil d'Etat. Il convient d'en reproduire ici de larges extraits :

Un regard sur le passé

« Le gouvernement a tenu à s'associer à la joie légitime de la population de l'Ajoie qui fête aujourd'hui l'électrification de la ligne Porrentruy-Bonfol et la modernisation du matériel roulant. Je suis heureux de vous apporter le salut de l'autorité cantonale, et de vous assurer de sa compréhension, de son appui. Je me bornerai à quelques considérations touchant notre politique ferroviaire, les difficultés auxquelles elle se heurte, les forces avec lesquelles elle doit composer, les sacrifices qu'elle exige et les espoirs qu'elle éveille.

» Tout d'abord, un regard sur le passé. Il a fallu, mes chers concitoyens, de 1850 à 1900, engager un combat de titans contre les préjugés, la méfiance, l'égoïsme local et régional, les intérêts divergents, pour construire des voies ferrées et sortir le Jura de son isolement. Des hommes de valeur, Stockmar, Jolissaint, Marti, d'autres encore, Jurassiens et Bernois, payant de leur personne, nous ont dotés d'un réseau ferroviaire amenant l'industrie et l'aisance. Ce réseau (Bienne-La Chaux-de-Fonds ; Sonceboz-Delémont-Bâle ; Delémont-Delle) a été repris par les C. F. F.

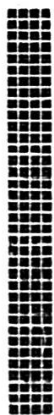
» En une seconde phase, vers 1890, comme les branches surgissent d'un tronc, des lignes secondaires ont surgi, un peu partout, pour desservir des intérêts régionaux. Dans le Jura seulement, onze concessions furent demandées, dont le Porrentruy-Damvant, qui ne vit jamais le jour. Six projets furent réalisés, notamment le Porrentruy-Bonfol, grâce à des citoyens énergiques et clairvoyants, les Maillat, Chavanne, Choquard, Fattet, d'autres encore, qui fondèrent une compagnie au capital-actions de 750.000 fr., dont 550.000 fr. furent souscrits immédiatement par l'Etat de Berne. La ligne, construite à voie normale avec un plan bien arrêté, ouverte à l'exploitation le 14 juillet 1901, éveillait bien des espoirs, beaucoup d'espoirs. Coïncées dans leurs frontières, désireux de commercer avec l'Alsace, Mulhouse et les Vosges, la génération de 1900 croyait, par le rail, pouvoir rapprocher les hommes et supprimer

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone (032) 2 56 22



Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

527

NOTZ

NOTZ & Co. S. A. BIENNE

Tél. (032) 2 55 22

528

CALENDRIER

PHASES DE LUNE

REMONTAGE AUTOMATIQUE



**Elégance
Précision
Bienfacture**

Trois qualités distinctives
de la montre LEONIDAS

LEONIDAS

LEONIDAS WATCH FACTORY LTD. SAINT-IMIER (SUISSE)

CHRONOGRAPHES · COMPTEURS · MONTRES DE PRÉCISION · DEPUIS 1841

En vente chez les bons horlogers

545

X



*L'inauguration de la traction électrique à la gare de Vendlin court :
Les « Petits Chanteurs » de Porrentruy.*

Cliché Adij 326. — Photo Kuster

les frontières. Deux guerres, hélas ! ont tué bien des illusions. Ce rêve, néanmoins, devint presque une réalité : en 1910, la ligne fut prolongée sur Pfetterhouse et Dannemarie ; on parlait même, à l'époque, d'un futur Bonfol-Réchésy. Et je me souviens, comme enfant, de la gare « internationale » où nous échangeions, en connaisseurs, avant 1914, des sous français, des pfennigs et des centimes suisses. Remarquable préparation commerciale pour les gosses de Bonfol et de Vendlin court, fins débrouillards, qui n'en avaient d'ailleurs pas besoin !

» Puis, pour m'exprimer comme Ramuz, « la nuit vint sur le monde ». Ce fut 1914, l'entre-deux-guerres, le triomphe des nationalismes économiques, l'écart des changes, les complications douanières, la disparition des anciennes compagnies régionales absorbées dans de grands organismes étatisés ; et, pour couronner le tout, la lutte, dans tous les pays, du rail et de la route.

» Parti en 1900 à la conquête du monde, comme un adolescent riche de rêves et sûr de lui, le Porrentruy-Bonfol, après trente ans de luttes, usé, en difficultés financières, soutenu en maugréant par les uns (qui ne pouvaient pas se dérober), critiqué sans pitié par les autres, mais continuant à rendre service aux uns et aux autres, le Porrentruy-Bonfol, devenu le « pauvre bougre », image de tant d'existences humaines qui commencent dans l'espoir et finissent dans la détresse, le Porrentruy-Bonfol, dès 1930, avec les autres compagnies jurassiennes, demanda l'aide des pouvoirs publics.

» En 1933, mes chers concitoyens, le gouvernement bernois adressait à la Confédération une requête circonstanciée concernant la réorganisation technique des chemins de fer privés et la nécessité d'une aide fédérale. Il a fallu six ans à la Confédération pour élaborer une

loi, entrée en vigueur, hélas ! au 1^{er} novembre 1939, c'est-à-dire deux mois après le début de la guerre. Nous avons alors des soucis plus impérieux que celui d'électrifier nos régionaux : la hausse des prix, le manque de matériel, le peuple mobilisé, et surtout l'incertitude générale au sujet de l'avenir politique du monde retardèrent la modernisation du réseau. Et vous connaissez la suite : la fusion des compagnies en une institution unique des chemins de fer du Jura, après de longues et laborieuses négociations ; les tractations, plus laborieuses encore, pour répartir équitablement le coût des travaux : 7.900.000 fr. supportés par l'Etat de Berne, soit près de la moitié ; 7.250.000 fr. par la Confédération, soit près des 4/10, et 1.500.000 fr., soit le 1/10 environ, par les 22 communes intéressées. En votation populaire, tous les districts du canton, par solidarité envers le Jura, approuvèrent le projet d'aide financière.

» Dégageons, mes chers concitoyens, la leçon du passé qui s'impose : par l'audace et la ténacité, nous avons pu créer et maintenir nos chemins de fer ; par la solidarité cantonale et l'aide de la Confédération, nous avons pu les moderniser, les rééquiper.

» Aujourd'hui, la première phase des travaux dans le Jura est achevée ; à la fin de l'année, le parcours Tavannes-Le Noirmont et Saignelégier-La Chaux-de-Fonds sera électrifié, et 1953 verra la modernisation du tronçon Glovelier-Saignelégier. »

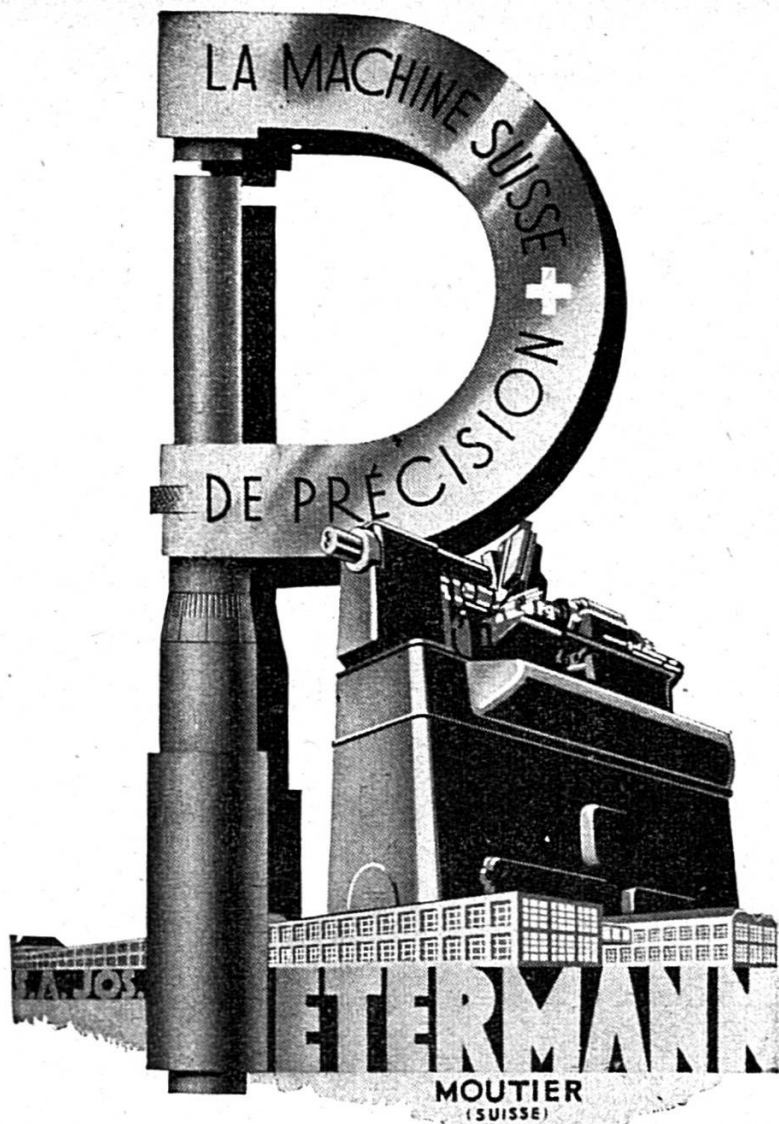
Les problèmes actuels

Examinant les problèmes qui se posent encore, M. le président Moine en vient au trafic avec l'Alsace, à la nécessité d'une renaissance « d'un courant en transit provenant de l'Alsace et de l'Occident ».

L'orateur donne d'intéressantes précisions sur les démarches en cours :

« Le gouvernement s'est rendu spécialement à Paris et à Colmar pour négocier au sujet de la reprise du trafic. De grandes entreprises nationalisées, devenues des régies d'Etat, et qui résolvent les problèmes en fonction de l'Europe et de la France, et non plus du Sundgau et de l'Ajoie, en tenant compte des échanges internationaux majeurs, de la défense des devises, de grandes entreprises nationalisées, qui, dans la politique d'un Etat, jouent un rôle pareil à celui de l'armée et de la diplomatie, s'embarrassent moins de considérations régionales et locales, que les anciennes compagnies (Est, P.L.M., Alsace-Lorraine). Le problème rail-route, à cet échelon-là, est résolu techniquement et financièrement, et non pas sentimentalement. »

D'autre part, en ce qui concerne la Suisse et le canton, M. le Dr Moine fait cette remarque : « Les chemins de fer bernois ont déjà coûté des dizaines de millions à notre peuple, et les routes, avec les exigences modernes, réclament des investissements financiers énormes. Pouvons-nous indéfiniment ne pas choisir et miser... sur les deux tableaux ?... » Le président du Conseil d'Etat dit qu'il laisse ce problème à la méditation de ses auditeurs. Il termine son discours en déclarant que, quoi qu'il puisse arriver dorénavant, le Jura aura des voies ferrées renouvées. « Il appartiendra maintenant aux associations touristiques et économiques, aux communes directement intéressées, aux commerçants de la région, aux populations des deux côtés de la



540

GEORGES RUEDIN S. A.
BASSECOURT

*FABRIQUE DE BOITES
DE MONTRES
en tous genres.*

536

Meubles - Menuiserie

Ameublements complets - Agencements de magasins et restaurants

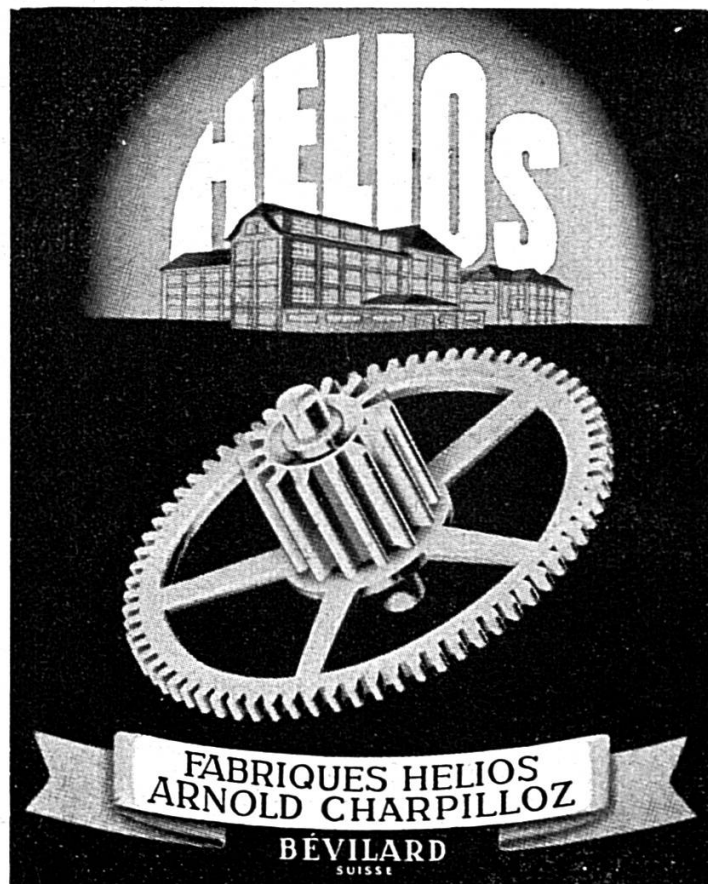
Entreprise de travaux de menuiserie de tous genres

Plans et devis à disposition

FABRIQUE JURASSIENNE DE
MEUBLES
DE LEMONT

Magasins et bureaux : Rue de la Maltière 2

538



546

frontière, de renouer des liens qui s'étaient relâchés, d'en créer de nouveaux, de provoquer un courant, et d'activer les échanges. C'est d'en bas que doivent surgir les initiatives... »

Pour revenir aux préoccupations locales immédiates, M. Virgile Moine déclare : « La gare de Bonfol, modernisée, ne doit pas être un « terminus », ou un cul-de-sac ; elle mérite mieux. »

Conclusion du président du Conseil d'Etat bernois :

« Le gouvernement est à vos côtés dans l'effort que vous accomplirez, mes chers compatriotes, et il est prêt, à cet effet, à prendre toutes les mesures qui s'imposent. Vous êtes aux avant-postes du système ferroviaire Delle-Berne-Brigue, qui conditionne l'économie générale de notre canton ; et Berne a l'habitude de défendre ses avant-postes dans tous les secteurs. La solidarité cantonale, dans les questions importantes, malgré les orages, n'a jamais été un vain mot. »

Le discours du porte-parole du Conseil-exécutif fait une profonde impression sur le nombreux public massé au pied de la tribune ; des acclamations s'élèvent longuement.

Nous souhaitons que les vœux exprimés par les autorités et par la population de l'Ajoie entière, en ce jour de joyeuse inauguration, se réalisent pour la prospérité de la contrée. Le 17 mai 1952 restera une grande date dans les annales du pays de Porrentruy.

Alfred RIBEAUD

La restauration du château de Domont près de Delémont

La civilisation industrielle qui, aujourd'hui, nous impose sa présence et ses volontés, a tout emporté, et les belles matières, et la main, et l'esprit de ceux qui les façonnaient. L'évolution est à coup sûr une loi constante, et sans doute nécessaire ; mais ce qui ne change guère, c'est le besoin de parer de charmes les choses qui nous entourent. Il y a cependant l'une ou l'autre de ces choses qui échappe à la loi commune, parce que, située en tel endroit, il semble bien qu'une fée bienfaisante s'y soit arrêtée pour la parer de poésie et de souvenirs, dans un cadre où la montagne, la verdure, les souvenirs historiques, la terre et le ciel parlent à l'âme...

Le château de Domont, près de Delémont, est une de ces choses. Et quand on l'a visité une fois, on ne saurait l'oublier, tant son aménité enveloppe l'imagination et séduit le cœur. On ne peut, non plus s'empêcher, dans ce site de fraîcheur et de beauté, d'écouter le silence et la paix et alors, on imagine fort bien la belle construction entourée de tours, protégée par un profond fossé et une haute muraille.

Il est sis à quelque quarante minutes de Delémont, à l'ouest de la ville, dans un cadre magnifique de forêts et de prairies. Le chemin qui vous y conduit est une fraîche allée de marronniers, de platanes et de frênes et comme l'on comprend les habitants de la cité delémontaine qui, depuis toujours, en ont fait un de leurs buts réguliers de promenade, été comme hiver. Que la nature qui s'offre au ravissement des