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: 35 (1964)

Heft: 7

Artikel: Il y a soixante ans : inauguration du régional Saignelégier-Glovelier

Autor: Moine, Denis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825370

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: 02.07.2025

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

ble ? Oui, sans aucun doute. Et mieux vaut tard que jamais, car là, probablement, est la seule voie susceptible de réserver un magnifique avenir à notre belle industrie.

Ceci exige de tous un effort d'adaptation dont il convient de ne pas sous-estimer l'ampleur. Il est toujours plus facile de construire un nouvel édifice que de transformer une construction existante pour l'adapter parfaitement aux nécessités d'une époque. Rien, cependant, n'est impossible. Il y faut du courage et de la lucidité. Modifions donc hardiment notre édifice, afin de pouvoir continuer de l'habiter et d'y faire prospérer nos affaires. Sinon, d'autres que nous construiront la maison nouvelle, dont nous risquons fort, alors, d'être à jamais exclus.

François SCHALLER

Il y a soixante ans

Inauguration du régional Saignelégier-Glovelier

20 mai 1904. Le premier train du régional Saignelégier-Glovelier roule sur la ligne qui vient d'être mise en service. Ce jour d'inauguration est un jour de fête pour une bonne partie de la population franc-montagnarde qui attend depuis longtemps la réalisation de cette voie ferrée dont les bases ont été jetées douze ans auparavant. Le progrès, à l'époque, est étroitement lié au développement des chemins de fer qui seuls sont capables de tirer de leur isolement les campagnes les plus retirées.

« Il faut avoir assisté à la fête du 20 mai dernier, écrit Joseph Jobin au lendemain de l'inauguration, il faut avoir vu l'enthousiasme de la foule en délire pour comprendre toute l'importance qu'attache à ce tronçon de chemin de fer nouveau-né la population de ce délicieux petit paradis qui s'appelle les Franches-Montagnes. Alors que les voisins d'Ajoie, de la vallée de Delémont, de Moutier et de Saint-Imier étaient depuis longtemps desservis à souhait par le grand réseau jurassien, le plateau des Franches-Montagnes se voyait isolé, privé de communications faciles avec les pays circonvoisins. Petit pays de montagne, il n'avait pas d'industries florissantes opposables aux riches et fertiles entreprises des vallées qui l'entourent, et du haut de son plateau, le montagnard en était réduit à regarder d'un œil mélancolique où se mêlait parfois une pointe d'envie, les innombrables voies ferrées l'environnant. Il contemplait ces lignes de chemin de fer apportant aux contrées qu'elles traversent la prospérité, le bien-être et la richesse,

et il désespérait d'arriver jamais à posséder à son tour cette source de bienfaits pour son propre pays. »

En 1892, les Chemins de fer jurassiens s'enrichissent de la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, modeste voie étroite qui fut pourtant le premier et solide trait d'union entre les Franches-Montagnes et la cité neuchâteloise en plein développement.

Deux ans plus tôt, les initiateurs du Saignelégier-Glovelier se rendaient déjà compte que la prolongation du réseau serait indispensable, pour relier sans retard au chef-lieu les villages situés à l'est du plateau. Le 27 mars 1890, à Montfaucon, ils jettent les bases du nouveau tronçon qui ouvrira la route des localités de l'Ajoie et de la vallée de Delémont.

Chacun pense alors que le projet choisi, celui de l'ingénieur Ritz, qui propose une voie normale et un seul rebroussement à la Combe-Tabeillon, dans un terrain pourtant difficile, sera exécuté sans peine. Le capital est bientôt disponible, grâce à une généreuse prise d'actions de la part des particuliers, des communes intéressées, du canton. L'entreprise peut donc entrer dans une phase active, puisque toutes les difficultés sont aplanies.

En réalité, elles ne font que commencer. Les douze années qui s'écoulent avant que l'on puisse inaugurer la nouvelle voie ferrée montrent combien la tâche fut difficile.

« Le calcul des hommes ne peut tout prévoir, écrit Joseph Jobin. C'est à partir de ce moment que les vraies difficultés, insoupçonnées jusque-là, commencèrent à surgir. La nature se montra rebelle, hostile aux efforts des entrepreneurs habitués pourtant à la dompter. Tantôt c'étaient des parois de rochers inaccessibles qu'il fallait entailler, afin d'y frayer une voie aux puissantes messagères du progrès. Tantôt c'étaient des fondrières, des gisements de terre sans consistance, sur lesquels le chemin vingt fois établi, vingt fois disparaissait. On se mit à élever de puissantes barrières faites de roc et de ciment ; mais la nature ne se laissait pas vaincre si facilement et la marne sans consistance se faisait un jeu facile de franchir en longues coulées noires les digues qu'on lui opposait. Il fallut jouer de malice, avoir recours à toutes les ruses de l'art, et ce n'est qu'au prix de peines inouïes, de sacrifices énormes et inestimables, puisqu'ils ont coûté des vies humaines, que l'homme ici encore parvint à avoir le dessus. »

Le 20 mai 1904, enfin, après un retard d'un an encore sur la date prévue, l'inauguration a lieu, dans la joie qu'on imagine. Le premier convoi, tiré par une de ces bonnes locomotives à vapeur d'autrefois, est fêté à chaque station : verdure, fleurs, guirlandes, fanfares, arcs de triomphe, salves de mortier, rien n'y manque.

Depuis lors, les temps ont changé. La technique a relégué au vieux fer les antiques locomotives qui ont fait place aux automotrices rapides et modernes. Mais chaque jour, le chemin de fer continue à relier le plateau franc-montagnard, aujourd'hui prospère, aux régions voisines, et contribue ainsi à favoriser son essor.

Denis MOINE