

En marge d'un centenaire : l'ouverture du trafic ferroviaire franco-suisse dans le Jura

Autor(en): **Rérat, Marcel**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **43 (1972)**

Heft 10

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825021>

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.

En marge d'un centenaire

L'ouverture du trafic ferroviaire franco-suisse dans le Jura

par Marcel RÉRAT

Le 23 septembre 1872, les salves de mortiers partant du pied de l'antique Réfous « tonnaient » la diane du grand jour où l'Ajoie inaugurerait la ligne de Porrentruy à Delle, premier tronçon du réseau ferroviaire jurassien.

A 10 h., la locomotive, appelant les échos des cras de la Perche et de Lorette, entraînait le convoi des hôtes suisses et français vers Delle, Montbéliard et Belfort, et l'Ajoie dans le mouvement général du siècle. Ces quelques pages se proposent d'évoquer un épisode de la révolution des transports dans le Jura et d'en retracer la genèse lente et difficile.

« Des chemins de fer ou périr ! »

C'est avec cette lugubre éloquence qu'un appel du comité d'initiative résumait en 1865 la situation du Jura :

Enserré dans un cercle de fer du côté nord par les voies de Besançon-Belfort et Belfort-Bâle, au couchant par le Jura industriel (des Montagnes neuchâteloises), au levant par le Central et au midi par ce dernier avec la ligne Bienne-Neuveville, il (le Jura) forme, au milieu du grand mouvement qui sillonne ses frontières animées et vivifiées par la vapeur des locomotives, un îlot isolé, qui deviendra de plus en plus ignoré et désert par l'émigration de ses industries et de son commerce, lesquels, suivant le courant irrésistible des artères ferrugineuses, vont se planter ailleurs.

L'Ajoie, séparée de la Suisse par la chaîne des Rangiers et entravée du côté de la France par les péages cantonaux et bientôt fédéraux, souffrait plus que les autres provinces jurassiennes de son isolement ; aussi fut-elle la première à s'organiser.

Trente ans d'efforts dispersés

En 1842 déjà — avant même l'ouverture du Bâle-Saint-Louis et du Spanischbrötlibahn zuricois — alors que se réalisait en France la grande idée saint-simonienne de liaison transversale de la Méditerranée au Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse, la société d'Ajoie pour le commerce et l'industrie appela l'intervention du gouvernement en faveur du tracé de la vallée du Doubs en concurrence avec celui de la vallée de l'Ognon, qui s'écartait de la frontière bernoise. Dans sa requête, l'Ajoie entrevoyait un développement du transit à travers le Jura et tout le canton. Mais le Conseil-exécutif, sceptique, refusa de s'immiscer dans ce qu'il jugeait affaires intérieures françaises, trahissant les craintes d'une majorité presque exclusivement agricole pour le nouveau moyen de communication.

FR. 8477/8478/8479



Longines Ultronic L'électronique au service de la précision et de la fiabilité

L'Ultronic Longines est équipée d'un mouvement à diapason de deuxième génération (résonateur de flexion à fréquence sonore) entretenu par un circuit électronique.

Sa conception modulaire ainsi que sa construction, font que l'Ultronic est particulièrement résistante aux champs

magnétiques, aux accélérations, aux vibrations et aux chocs.

L'Ultronic est naturellement étanche et son autonomie de marche est de plus d'une année.

D'une technologie résolument tournée vers l'avenir, elle possède tous les avantages qui ont fait de Longines un pionnier de l'horlogerie mondiale.

Réf. 8477 acier
Réf. 8478 plaqué or
Réf. 8479 or

Longines
chronomètreur officiel
aux Jeux Olympiques
Munich 1972



1576

LONGINES



La nouvelle mesure du temps.

NOTZ

Aciers spéciaux

Produits
sidérurgiques

Outillage
en métal dur

Matières
plastiques

Machines
de construction

Notz & Co. SA,
Brügg - Bienne 032 2 55 22

1582

LOSINGER

Maison spécialisée pour :

Construction de routes modernes

Revêtements bitumineux
et goudronnages

TAPISABLE pour reprofilage
d'anciennes routes

Pavages

Canalisations

Génie civil

LOSINGER S.A.

Entreprise de travaux publics 2800 DELÉMONT Tél. (066) 22 12 43

1585

En 1852, puis en 1856 surtout, le Comité d'Ajoie, observateur attentif de la bataille des réseaux à l'assaut de la Porte de Bourgogne, obtint une concession pour la ligne de Porrentruy à Delle ; il espérait que le Paris-Lyon, intéressé à la voie de Montbéliard-Delle, en favoriserait la construction pour s'introduire, par la Lucelle, à Bâle, fief de la Compagnie de l'Est. Le comité se mit à l'œuvre, les communes bourgeoise et municipale de Porrentruy votèrent des crédits, que l'ajournement du projet français laissa sans emploi. D'ailleurs, X. Stockmar, en proposant le réseau complet, opéra une diversion pour près de dix ans. Et ce n'est qu'en 1865, après l'échec de son plan, que les Bruntrutains renouvelèrent leur concession. Le but semblait proche, le PLM activait la construction de la ligne de Montbéliard à la frontière.

Le tronçon de Porrentruy à Delle excédant les ressources de la seule Ajoie, elle sollicita à deux reprises, en 1865 et 1866, des subsides du Grand Conseil. Elle fut éconduite. Elle se heurtait aux réticences financières de l'Ancien canton, où les fièvres du capitalisme ferrugineux (comme on disait alors) adolescent avaient causé bien des ravages et nécessité, en catastrophe, l'intervention de l'Etat. Le sauvetage des entreprises ferroviaires de l'Ancien canton entraîna la réorganisation de la fiscalité et le Jura, auquel l'Acte de Réunion garantissait la seule perception foncière, fut soumis à l'impôt sur le revenu, assorti de la classification des biens de bourgeoisie et de la réduction des fêtes chômées.

Se dressa aussitôt une Vendée séparatiste (cf. « La Question jurassienne tranchée par la séparation », Bâle 1866). A Paris, les Archives nationales conservent le rapport de La Marsonnière, procureur général du Haut-Rhin, en date du 12 octobre 1866 :

Si l'Empereur avait réalisé son projet de voyage en Alsace, une députation de Porrentruy y serait accourue pour exprimer ses vœux d'annexion à la France ; l'annexion est dans les cœurs avant qu'elle soit dans les faits. Le district de Porrentruy, français par la langue et par le cœur, catholique de religion et incorporé à un pays protestant et germanique, tourne plus que jamais les yeux vers la France, car il a été totalement sacrifié (depuis 1815) à la prépondérance bernoise... L'ajournement de la construction du chemin de fer de Delle à Porrentruy — alors qu'on construisait la ligne de Delle à Montbéliard — a encore augmenté le mécontentement. Il en résulte que le parti français qui existe dans l'ancien département du Mont-Terrible gagne tous les jours des adhérents.

Les visées révisionnistes des traités de 1815, « détestés » selon le discours impérial d'Auxerre (6 mai 1866), trois jours après celui de Thiers, devaient aboutir à la « politique des pourboires ». A l'entrevue secrète de Biarritz (octobre 1865), il semble que Bismarck avait offert à Napoléon III, au moins par allusions, non seulement la Belgique, mais peut-être aussi la Suisse française.

Le décret du 2 février 1867

C'est sous ces auspices que s'engagea le débat au Grand Conseil. La bataille parlementaire dura toute une semaine. Les orateurs soulignent d'emblée que l'enjeu est politique au premier chef. Il ne faut pas que l'on puisse dire ironiquement aux populations d'Ajoie : « Si vous étiez Français, vous auriez votre voie, sans même imposer de sacrifices à vos

communes ». Au meunier Steiner, l'orateur populaire par excellence et le représentant fidèle des idées et des méfiances des paysans bernois, qui déclare que le Jura peut s'en aller quand il voudra, répliquent de Gonzenbach et Jakob Stämpfli : le district de Porrentruy, en gagnant une communication directe avec Berne, par Delle et Bâle, se rapprochera de la capitale du canton. Les Bruntrutains avaient, en effet, avantage à passer par l'Alsace, parcourant 40 lieues au lieu de 22, mais en onze heures au lieu d'être ballottés en diligence pendant treize heures par le Pichoux ou dix-sept par Delémont, et à deux francs meilleur marché. Le détour n'allait pas parfois sans désagréments : c'est ainsi que treize recrues de Bonfol, empruntant cette voie commode, furent dénoncées par Paris pour violation de frontière à main armée.

La construction d'un réseau jurassien s'imposait donc ; le décret du 2 février 1867 en assurait la réalisation partielle, par une prise d'actions de 4 500 000 fr. pour Bienne-Sonceboz-Tavannes, de 1 700 000 fr. pour Sonceboz-Convers et de 750 000 fr. pour Porrentruy-Delle.

Le financement : petits intérêts et grands principes

Chemin de fer local, dont les virtualités internationales ne seront actualisées qu'après l'amputation prussienne de 1871, le Porrentruy-Delle (P-D) était un service public, une institution bien plus qu'une spéculation. L'Etat se chargeait d'un tiers du devis initial de 2 300 000 fr. Le capital-obligations destiné à couvrir un autre tiers ne s'éleva qu'à 325 000 fr., 132 signataires ayant souscrit au total 605 titres. De cette démocratie obligataire, essentiellement urbaine et bruntrutaine, se détachent deux capitalistes français, le banquier Juteau, de Belfort, et Viellard-Migeon, député et maître de forges à Morvillars, détenteurs chacun de cent titres. La participation française assure en 1869 un bon tiers des obligations (237 sur 605).

Les communes garantirent le service des intérêts d'un capital-actions de 800 000 fr., avancé par la Banque hypothécaire de Bâle, le loyer de l'argent pratiqué par les établissements de Berne étant moins favorable. Les scrutins du 3 mars 1867, où 28 communes (sur 37) acceptèrent leur quote-part pondérée, dessinent moins une géographie de la réaction qu'un tableau des égoïsmes ou des impérialismes de clochers. Si le Clos-du-Doubs se signale par un engagement massif, c'est qu'il espère que la ligne se prolongera par les tunnels du Doubs ; la Haute-Ajoie (Bure, Grand-fontaine, Rocourt, Roche-d'Or) justifie de son refus en supputant les avantages de la future gare de Beaucourt (en territoire français), tandis que Buix et Boncourt, points de passage obligés, se déclarent satisfaits de la gare de Delle. Le résultat d'ensemble est cependant d'autant plus remarquable que l'appel de fonds intervenait au creux d'une baisse cyclique des prix agricoles et d'un marasme « inoui » de l'industrie horlogère. Dans l'unanimité de nombreuses assemblées communales, de la ville et de la campagne, il y a comme la détermination en vue du salut public. Conservateurs et radicaux, rouges et noirs, les partis exhortent également aux sacrifices nécessaires.

Trois ans plus tard, les conditions pratiques de la construction susciteront toutefois des difficultés. Les cultivateurs redoutent l'obstruction

des chemins de fruitage, les inconvénients d'une main-d'œuvre étrangère, le morcellement des petites propriétés (un paysan à M. Fattet, président du comité : *Que me diriez-vous, Monsieur, si je vous fendais votre paletot par le milieu, que j'y prenne un pouce de drap dans toute la longueur et que je prétende n'avoir à vous payer que ce pouce de drap après avoir gâté ainsi votre paletot.*) Dans les communes rurales, les achats amiables représentent le 20 % des expropriations. On en vient même parfois aux menaces et aux voies de faits.

Avec les prodromes du Kulturkampf, la controverse se déchaînera contre les hommes (*Parmi les neuf membres du Conseil d'administration on a fourré cinq officiels portant le cachet de la plus forte couleur dénonce la Gazette jurassienne*) et contre les principes (travail du dimanche, utilisation des ouvriers pour d'éventuelles « journées » électorales). Combat oblique, où le camp adverse confie sa défense aux vaticinations hugoliennes de Napoléon Vernier :

*Croyez-vous arrêter ce feu brillant qui passe,
Qui ménage le temps et supprime l'espace ?
Si vous craignez ces chars guidés par la vapeur,
C'est qu'ils portent partout en leurs flancs la lumière,
C'est qu'ils vont éclairer le palais, la chaumière :
C'est pourquoi vous en avez peur.*

*Vous voudriez régner, régner par l'ignorance.
Que vous importe à vous du peuple la souffrance !
Vous empêchez son âme, ainsi, de s'embraser.
Mais, sachez-le, chez lui l'erreur est fugitive :
Qui se met en travers de la locomotive,
S'expose à se faire écraser.*

*En vain vous vomissez et la haine et l'outrage,
En vain des détracteurs vous excitez la rage,
Des wagons nul ne peut plus arrêter l'essor.
Vous avez beau lancer la boue et l'anathème :
Dans nos vallons joyeux ils rouleront quand même
Avec le progrès — semant l'or.*

Si la polémique compromet parfois le versement régulier des communes actionnaires, elle entravera peu la réalisation.

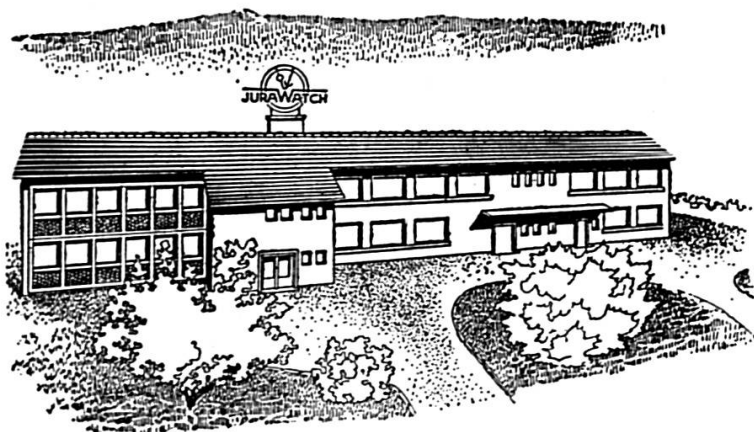
La réalisation

Le Conseil d'administration nommé par les communes actionnaires et par l'État se mit à l'œuvre. Il faut en rappeler la composition, en forme de palmarès :

Président : Antoine Fattet, négociant ;
Vice-président : Joachim Froté, préfet ;
Secrétaire : Xavier Kohler, professeur et député, remplacé plus tard par Paul Migy, avocat, tour à tour, membre de la Cour d'appel, conseiller d'État et membre du Tribunal fédéral ;

- Caissier : Léon Choffat, banquier ;
- Membres : P. Girardin, maire ; H. Paulet, directeur du cadastre et conseiller national ; H. Antoine, procureur ; J.-B. Carraz, ébéniste, président de la bourgeoisie, remplacé par M. Collon, notaire et greffier ; Metthez, notaire, tous de Porrentruy. (Ajoutons Pierre Jolissaint de Réclère, conseiller d'Etat, préposé à la Direction cantonale des chemins de fer. Sa présence tutélaire fut très efficace.)

Il s'agit moins, on le voit, d'un état-major saint-simonien de technocrates que d'une réunion de notables bruntrutains, soucieux du bien public. Ils se partagèrent gaillardement les tâches et les responsabilités de l'entreprise, par souci d'économie et en invoquant *l'expérience de ces derniers temps qui a démontré que, sauf pour les lignes très accidentées, la construction des voies ferrées rentre dans les conditions ordinaires des travaux de routes dont elles ne sont que le perfectionnement* (séance du 25 février 1868). Eugène Froté de Miécourt, ancien élève de l'Ecole polytechnique de Zurich, assurait la fonction d'ingénieur en chef, assisté d'un architecte et de quatre dessinateurs et géomètres. Pour apaiser les populations hostiles à tout établissement dispendieux, la presse locale rendit amplement compte des démarches de l'ingénieur à la recherche de réalisations économiques. En France voisine, naissait, après les lignes prestigieuses des Grandes Compagnies, la génération des chemins de fer ruraux. On s'enquit du régional de Vitré à Fougères (Ille-et-Vilaine). Froté visita même le chemin de fer écossais qui, issu d'un pays à la parcimonie légendaire, fut promu à la dignité de mythe dans l'Europe des années 1860. Les rails « léchaient » le sol, sans terrassement coûteux ; plus de gares orgueilleuses, un simple hangar ; les billets sont distribués sans façon par l'épicier voisin. Le sens, tout latin, de la dignité ajoulote et les exigences du PLM, futur exploitant, tempérèrent ce masochisme de circonstance. Devisé initialement à 2 750 000 fr., puis 2 300 000 fr., enfin à 1 600 000 fr., la ligne revint en réalité à 1 921 000 fr. Réalisation économique, grâce au contrat forfaitaire avec l'entrepreneur Charles Strackmann de Belfort, qui l'emporta sur quatre soumissionnaires (Herzog-Vicarino, qui venaient de terminer Bulle-Romont, et trois Français) en consentant un rabais exceptionnel de 7 %, pour s'introduire en Suisse. Les délais pour l'infrastructure (14 mois) furent tenus et la pose des rails s'acheva en avril 1872. Fattet et Froté s'étaient rendus à Besançon, siège de l'Administration des forges de Franche-Comté, pour négocier avec Lebeau, représentant des établissements belges, en profitant de la présence des délégués concurrents. A 170 fr. la tonne, le prix des rails belges était avantageux. Notons que l'article 3 de la loi fédérale du 28 juillet 1852 exonérait l'importation du matériel ferroviaire, ainsi que le fer affecté à cet usage. Il y a là, à court terme, l'explication du déclin de la métallurgie jurassienne. Après des recherches infructueuses dans le pays on passa commande à un Allemand de 12 000 traverses en sapin.



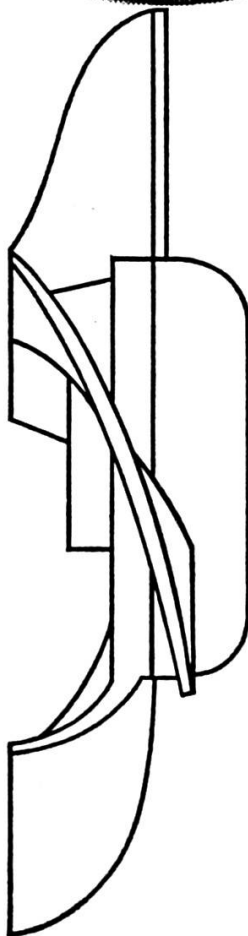
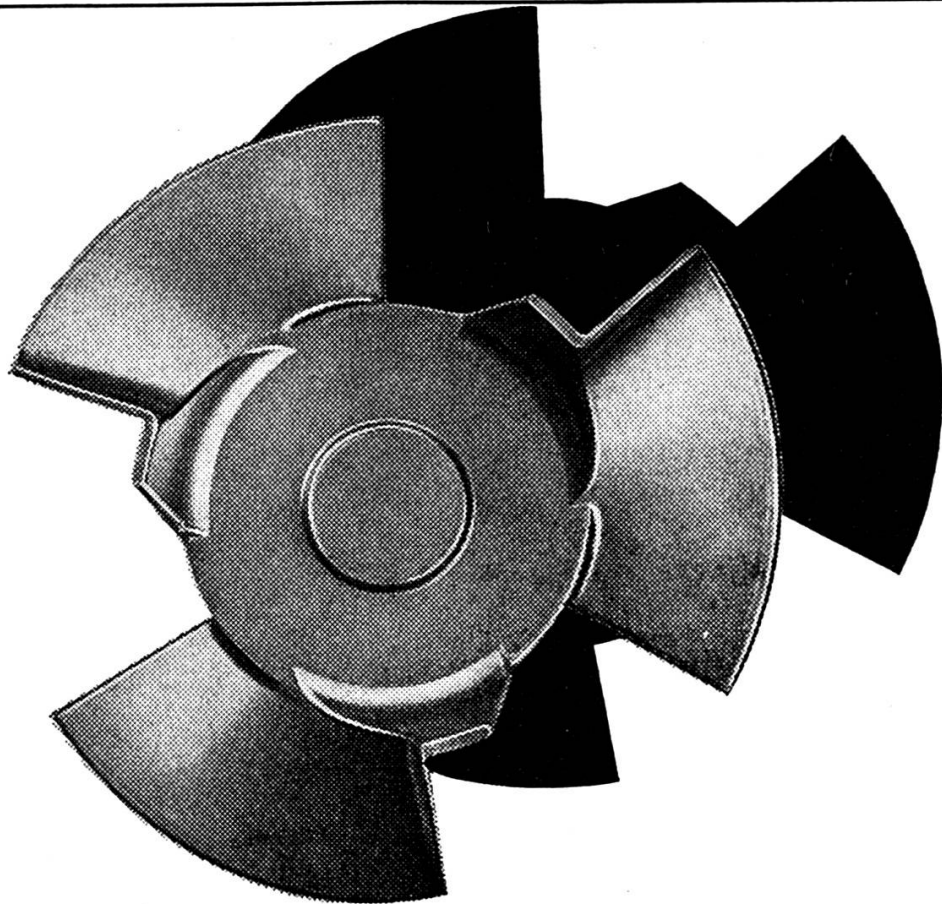
JURA WATCH

MANUFACTURE D'HORLOGERIE

Rue du Stand

2800 DELÉMONT

1598



Les pièces matricées à chaud

en alliage léger ou autres
métaux non ferreux sont par-
faitement homogènes. Grande
résistance à l'usure et à la
rupture, précision élevée,
pièces interchangeables.
Rentabilité à partir de séries
de 500 pièces.
N'hésitez pas à nous consulter
en cas de besoin.

THÉCLA SA

2882 Saint-Ursanne
Téléphone 066/55 3155

L'exploitation : du PLM au Jura-Berne

Pour douze kilomètres, une exploitation indépendante eût été fort onéreuse. On s'approcha donc du PLM, par l'intermédiaire d'industriels comtois. Négociations heureuses : le P-D servait à la Compagnie française une redevance annuelle de 84 000 fr. soit 7000 fr./km. et 12 000 fr. en location de la gare de Delle, pour trois trains de voyageurs et un train de marchandises par jour, dans chaque sens. Dans une lettre confidentielle à Pierre Jolissaint, E. Froté se vante d'avoir obtenu ces résultats — 1000 fr. de moins par kilomètre que dans les traités analogues du PLM — en faisant *accréditer l'idée que nous sommes opprimés catholiques français (Porrentruy) par des Allemands protestants, (ce) qui n'a pas peu contribué à cette réduction* (Paris 17 février 1869). Le PLM avait-il des arrière-pensées ? La diplomatie française crut devoir signaler un danger, en remarquant que les Suisses pourraient tirer argument du tronçon ajoulot pour conserver la haute main sur l'exploitation, stratégiquement importante, de la ligne de Pontarlier.

En 1872, les efforts de l'Ajoie semblèrent un moment compromis par les projets de la Compagnie de l'Est qui, amputée de son réseau alsacien, cherchait à rallier Bâle par une ligne parallèle le long de la Lucelle. Les pressions des autorités bernoises contribuèrent à dissuader l'Est qui entreprit de se relier au réseau jurassien en construisant un raccord entre Belfort et Morvillars (-Delle), achevé en 1877.

En deçà des pronostics de rendement, l'exploitation accusa un léger déficit jusqu'au rachat. Le trafic des voyageurs pâtissait de l'absence de halte à Courchavon (jusqu'en 1898), Boncourt (1912) et Buix (1918). Insignifiant au début, le mouvement des marchandises (bois et minerai principalement) prit de l'ampleur quand le PLM consentit des tarifs susceptibles de concurrencer victorieusement le roulage et le canal de Bourogne à Auxonne, et que se perdirent les habitudes séculaires.

La Compagnie du P-D, rachetée par le Jura Bernois (JB), passait à ses nouveaux maîtres le 16 août 1876, tandis que le 30 mars 1877, jour de l'ouverture du tronçon Glovelier-Porrentruy, les agents du JB remplaçaient le personnel PLM.

Instrument de la vitalité régionale

L'allégresse de la fête d'inauguration réconcilie toutes les familles spirituelles, avant que, l'année suivante, le Kulturkampf ne vienne, pour bien longtemps, creuser un fossé. (Notons d'ailleurs que la jeune ligne, en permettant aux catholiques d'Ajoie de rallier, facilement et par trains spéciaux, la frontière où se déroulent les cérémonies du culte interdit, servira la cause de ceux-là mêmes qui avaient parfois douté de sa fortune.)

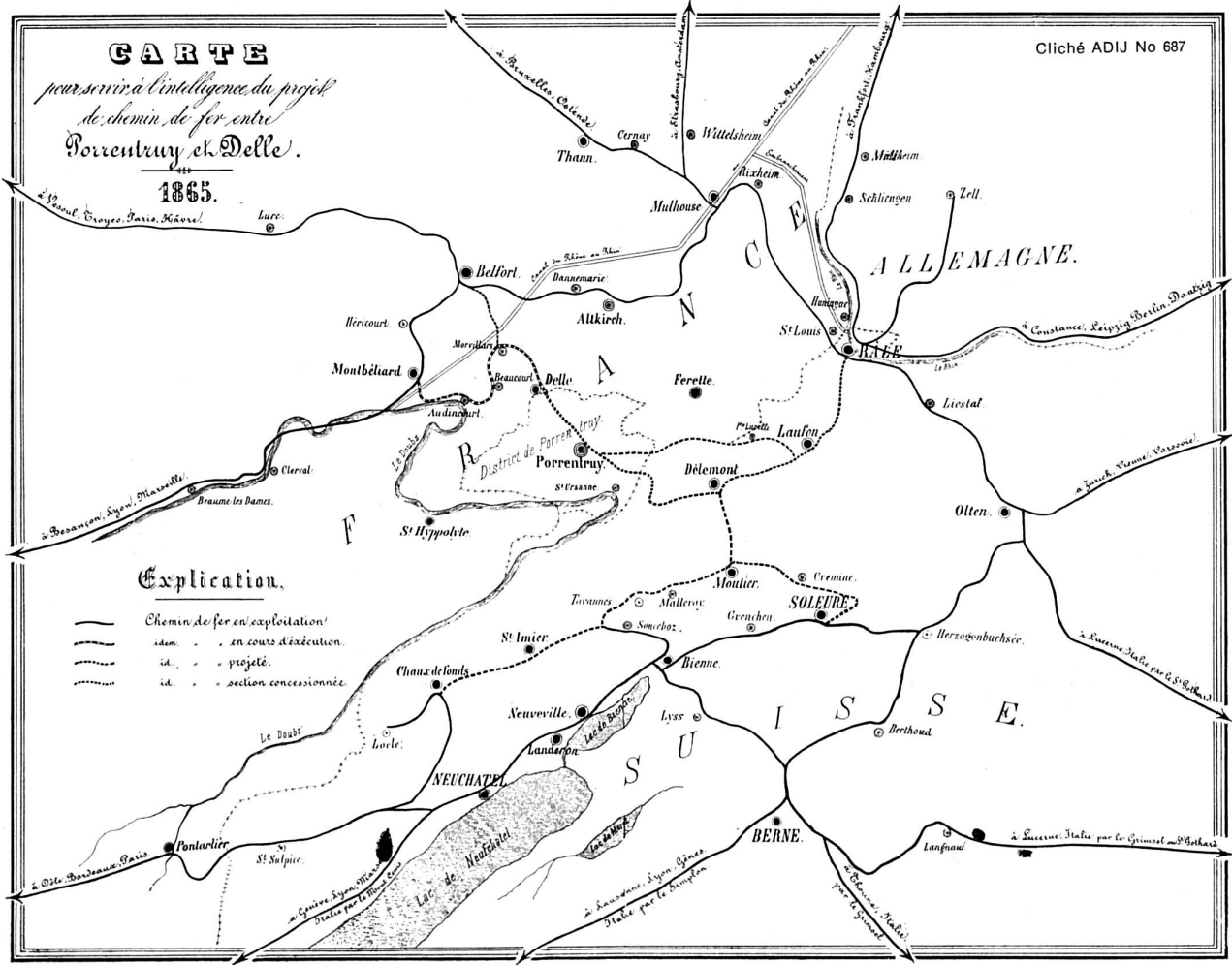
Avant de devenir un instrument de l'unification cantonale (le phénomène n'est pas sans analogie avec la disparition de la « frontière » aux Etats-Unis et avec la centralisation administrative aux beaux temps de l'Empire autoritaire et du césarisme technocratique français), le chemin de fer témoigne d'abord et surtout de la vitalité régionale. Au plan des sept districts, le Comité supérieur des chemins de fer assumera sinon le rôle d'un parlement du moins la fonction d'une Chambre économique jurassienne.

CARTE

pour servir à l'intelligence du projet
de chemin de fer entre
Porrentruy et Delle.

1865.

Cliché ADIJ No 687





Porrentruy, le 18 Septembre 1879.

Le Comité de Bourgeoisie à la Ville
à Porrentruy.

Monsieur le Président, & Messieurs,

Le Comité Central de la fête d'inauguration
au Chemin de fer Porrentruy-Seltz a l'honneur de
vous adresser respectueusement :

Quelques feuillets sur les frais généraux
qui occasionneront cette fête, les souscriptions à émettre
depuis les derniers jours à Porrentruy.

En outre des résultats obtenus jusqu'ici, le Comité
présente que les dons faits par la population de notre
ville ne suffisent pas à couvrir une dépense que néces-
sitent les travaux de cette fête.

Par conséquent, il se trouve dans le cas de recourir
aux deux communes de Porrentruy, afin de solliciter
auprès d'elles des subventions en argent, pour faire face
à une partie de ces frais.

Il n'ignore pas que ces dites communes ne
restent pas en arrière des autres localités de ces contrées.

Les fêtes de fête de sont célébrées et que comme elle,
les formes les plus dignes possibles pour présenter
un accueil fraternel et digne de l'hôte aux compa-
gnons et aux amis, nos amis de France, qui
vous accourent à cette fête splendide.

Dans l'espoir que vous obtiendrez si de
demande, le Comité vous prie d'agréer, Monsieur le
Président & Messieurs, l'assurance de sa haute
considération.

Pour le Comité Central,
le Président
H. Royer.

Le Secrétaire,
G. S. S.

Le nouveau visage de Porrentruy

La ville s'intéresse à l'emplacement de la gare, à la superficie qu'elle occupera — le terrain alentour décuple de valeur — et se détermine aux grandes interventions : l'assemblée communale « hautement revêtue », du 20 mai 1871, décidait à l'unanimité :

1. *le transfert des abattoirs actuels en dehors des limites de la ville future, non loin de la gare aux marchandises ;*

2. *l'acceptation du plan d'alignement, modifié dans ses avenues, reliant les trois points de la ville à la gare et dans ses limites futures tracées sur une série de boulevards formant un vaste polygone irrégulier ;*

3. *l'approbation du règlement sur l'exécution du plan d'alignement calqué sur les meilleures productions de ce genre et augmenté de plusieurs dispositions nécessitées par la situation locale comme, par exemple, l'établissement d'un système rationnel d'égoûts combiné avec la canalisation hydraulique et du gaz. La possibilité d'établir tous ces travaux d'utilité publique sous le terrain des rues projetées et de commencer celles-ci à partir du simple sentier à la chaussée complète.*

Le chroniqueur de service ajoute que *Porrentruy, qui pouvait passer jadis pour la capitale du Jura, aura sous peu le droit de reprendre sa place du point de vue matériel et esthétique.* Elle n'avait pas connu les incendies qui, au milieu du XIX^e siècle, avaient autorisé la modernisation de Saint-Imier, par exemple. L'horlogerie, introduite en Ajoie dès 1842, à l'initiative du préfet Choffat, avait pris un essor inespéré et la population bruntrutaine, estimée en 1818 à 1896 habitants, avait passé à 3524 en 1860 et à 4451 en 1870, augmentant de manière très irrégulière et surtout entre 1856 et 1870. L'arrivée des émigrés et de nombreux israélites alsaciens développa de nouveaux quartiers entre l'enceinte et la gare. La synagogue fut construite en 1880 et la Compagnie de l'Est transféra son service des titres de Bruxelles à Porrentruy (vertus des pays neutres) : sources d'animation sur le chemin de l'« embarcadère » (dont les plans sont venus de Paris) qui élargit l'horizon et fait défiler « des étrangers de distinction ».

Naissaient les plus folles espérances : au tournant du siècle, on mit en chantier un palace... qu'il fallut achever par des logements locatifs, l'Inter (Hôtel International) de l'Allée des Soupirs. Si Porrentruy assiste à la « Belle Epoque » de son transit (en 1913, au quatrième rang des gares de Suisse) et s'il peut, Finistère helvétique, actualiser, un temps, ses virtualités de pays de marche, de « porte de France », il perd néanmoins, dès 1910, sa substance économique (il faudra, une bonne fois, en cerner les causes !) ; le couloir de circulation emporte les « forces vives », je rectifie : la cité « abonde encore en ces gens de cœur et d'esprit » qui eussent ravi Stendhal.

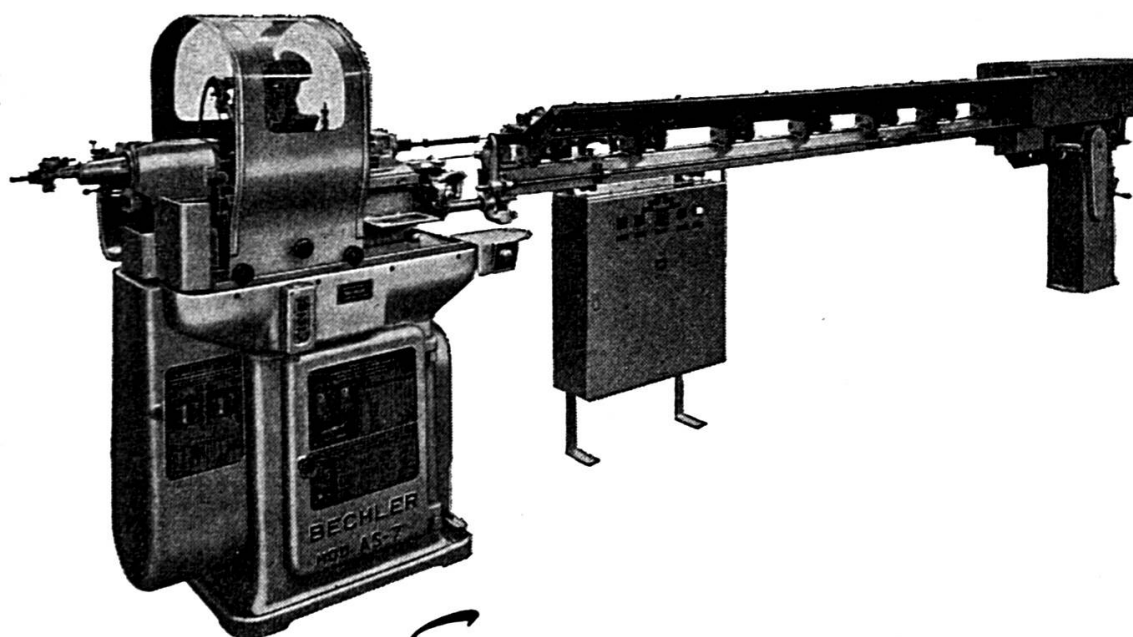
La leçon du passé à l'ère des autoroutes

Quand il prend quelque hauteur, l'historien qui explore le contenu des espérances des meilleurs esprits du XIX^e siècle jurassien ne peut s'empêcher de les rapprocher des mythes prospectifs qui mobilisent ses contemporains.

Augmentez la
production de
vos tours
automatiques

BECHLER

Chargeur automatique MULTIBAR



Savez-vous que...

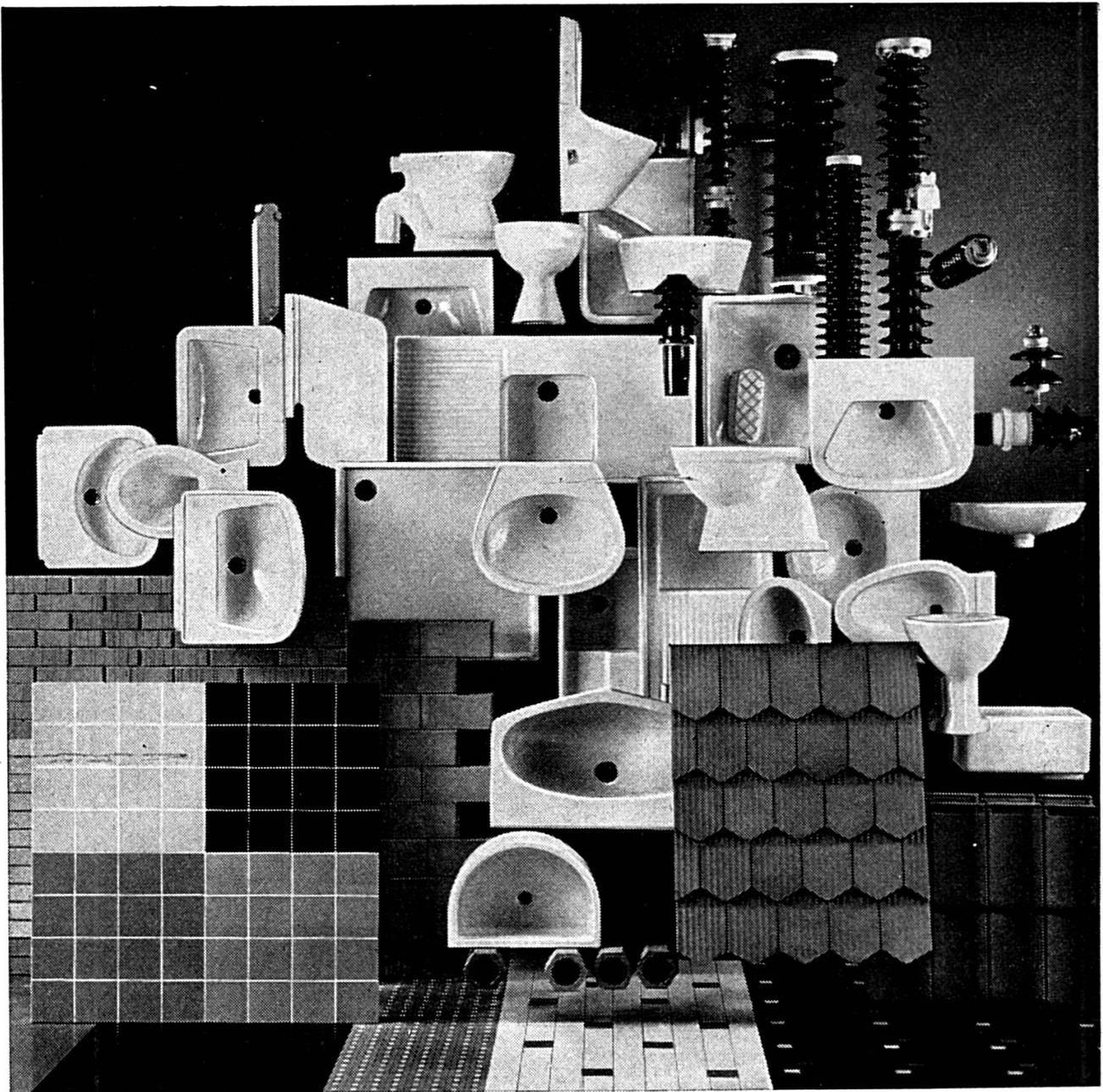
le chargeur automatique « MULTIBAR », pour
tours automatiques BECHLER, offre de nom-
breux avantages, en particulier :

- Fonctionnement silencieux.
- Aucune préparation préliminaire des barres !
- La première pièce est toujours bonne !
- L'extraction de la chute de barre et le ravitaillement par la nouvelle barre s'effectuent automatiquement en quelques secondes !

ANDRÉ BECHLER S.A. 2740 MOUTIER

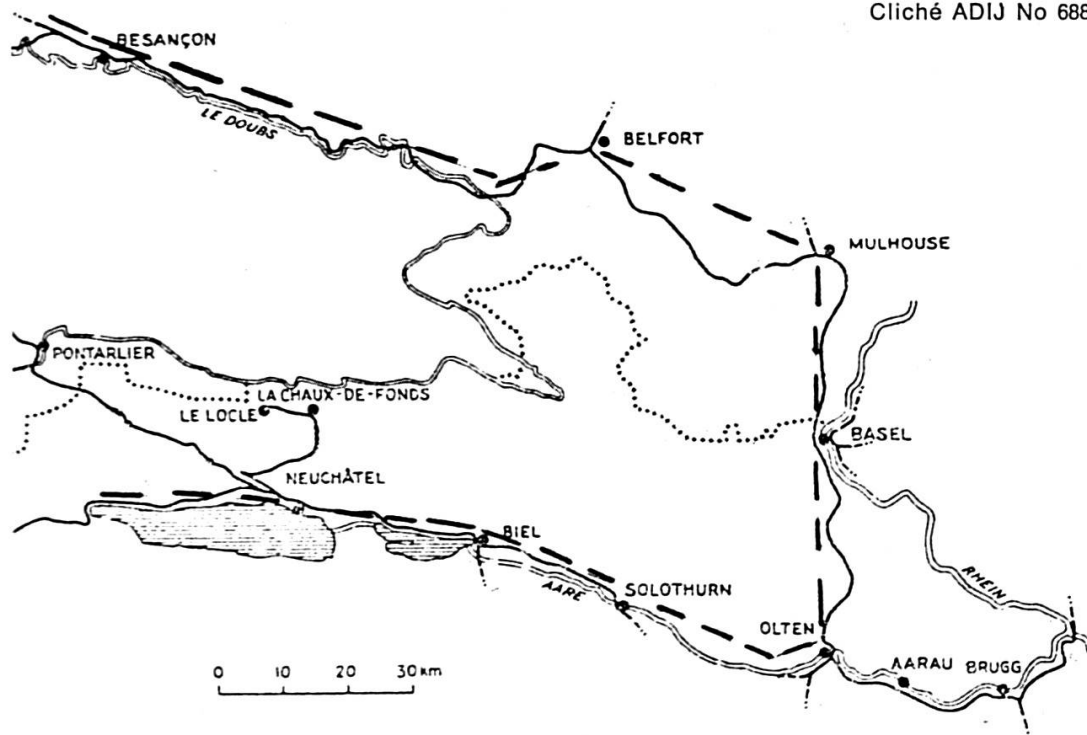
Fabrique de tours automatiques

1581



Éléments de construction
de notre civilisation
en terre cuite
développés
sur le sol de Laufon
fabriqués
des mains de Laufon
Laufon
un centre de l'industrie céramique

Laufon



Si les discours sur le « pouvoir fécondant » du canal à grand gabarit, de la liaison fluviale Rhin-Rhône, n'entraînent plus qu'une conviction anxieusement partagée — la construction du pipe-line sud-européen, puis son doublement privent le canal d'une part importante du trafic escompté —, le projet français d'autoroute (A-36), privilégié d'ailleurs par le VI^e Plan, me paraît avoir des vertus plus immédiatement praticables. L'A-36, c'est le nom que le schéma directeur des routes donne à cette liaison qui, partant de l'autoroute de la rive droite du Rhin, l'HAFRABA (Hambourg-Francfort-Bâle), rejoindrait l'autoroute A-6 à Beaune ou à Chalon, en passant par Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Besançon et Dole. Si l'on ajoute la N-1 de Bâle à Berne et que l'on superpose la carte routière d'aujourd'hui à celle du réseau ferroviaire de 1864, on s'aperçoit que le Jura est également oublié.

Pour se désenclaver, le Comité d'Ajoie avait cherché, en priorité, le salut à l'Ouest, solution à la mesure d'une époque où les liens économiques (participation financière dans la métallurgie comtoise) noués durant la Révolution n'avaient pas été entièrement rompus. La Trans- ou l'Interjurane seule pourra revitaliser une région délaissée. Chemins de fer jurassiens de 1872, autoroutes de 1972 : l'histoire ne se répète pas, mais faut-il qu'elle bégaye toujours ?

Note. — L'auteur remercie tous ceux qui l'ont documenté, en particulier M. Paul Perrin, archiviste du 1^{er} arrondissement CFF, MM. les archivistes de l'Etat de Berne, M. B. Moritz, professeur, archiviste de la bourgeoisie de Porrentruy. Il se permet en outre de faire appel à toutes les personnes qui détiennent des documents relatifs aux débuts des chemins de fer jurassiens et qui voudraient les lui signaler.